



HAL
open science

Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route : histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors (1824-2020)

Emma-Sophie Mouret

► To cite this version:

Emma-Sophie Mouret. Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route : histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors (1824-2020). Histoire. Université Grenoble Alpes [2020-..], 2023. Français. NNT : 2023GRALH010 . tel-04842192

HAL Id: tel-04842192

<https://theses.hal.science/tel-04842192v1>

Submitted on 17 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

École doctorale : SHPT - Sciences de l'homme, du Politique et du Territoire

Spécialité : Histoire

Unité de recherche : Laboratoire de Recherche Historique Rhône-Alpes

Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route Histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors (1824-2020)

Volume 1. Texte

Présentée par :

Emma-Sophie MOURET

Direction de thèse :

Anne-Marie GRANET ABISSET

PROFESSEURE DES UNIVERSITÉS ÉMÉRITE, Université
Grenoble Alpes

Directrice de thèse

Rapporteurs :

Arnaud PASSALACQUA

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Paris-Est-Créteil

Rapporteur

Emmanuel REYNARD

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université de Lausanne

Rapporteur

Thèse soutenue publiquement le **27 juin 2023**, devant le jury composé de :

Loïc VADELORGE

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Gustave Eiffel

Président du jury

Anne DALMASSO

PROFESSEURE DES UNIVERSITÉS, Université Grenoble Alpes

Examinatrice

Xavier DESJARDINS

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Paris-Sorbonne

Examinateur

Mathieu FLONNEAU

MAITRE DE CONFÉRENCES, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Examinateur

Luigi LORENZETTI

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Università della Svizzera Italiana

Examinateur

Arnaud PASSALACQUA

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Paris-Est-Créteil

Rapporteur

Emmanuel REYNARD

PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université de Lausanne

Rapporteur



Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route

Histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors

1824-2020

« Telles étaient du moins les pensées de Chien Brun lorsqu'il partit vers l'Ouest, le cœur passablement lourd, mais en s'engageant sur une route au nom réconfortant, *Arrow Highway*, la Route de la Flèche »
Jim Harrison, *En route vers l'Ouest*.

« – Nous sommes rapides, non ?
– Nous sommes fantastiques. »
Ernest Hemingway, *L'étrange contrée*.

REMERCIEMENTS

Je tiens d'abord à remercier ma directrice de thèse, Anne-Marie Granet. Au cours de ces années, Mme Granet a pris soin de m'ouvrir de nombreuses perspectives. Je la remercie sincèrement pour la confiance qu'elle m'a accordée à plusieurs reprises et les projets auxquels elle m'a associée. Surtout, nos discussions et ses regards critiques ont été déterminants dans ma manière d'appréhender la recherche.

Cette thèse, qui a vu le jour grâce au dispositif régional ARC 7, a été menée à bien avec le support de l'école doctorale SHPT de l'Université Grenoble Alpes. Je remercie la gestionnaire, Lourdemarie Luete, pour son aide durant ces années. Je souhaite également remercier le laboratoire LARHRA au sein duquel j'ai réalisé cette thèse dans de très bonnes conditions. Je remercie à ce titre Amélie Nuq pour les moyens mobilisés en faveur des doctorants. Une mention toute particulière à Viviana Giordano, Mathilde Girard et Stéphanie Tempesta pour leur aide indispensable lors des démarches administratives. Au sein de ce laboratoire, j'ai rencontré des enseignants-chercheurs dont les conseils ont été précieux. Je pense d'abord à Anne Dalmasso et Anne-Marie Granet qui m'ont encouragée à assister à des séminaires, puis à y participer pour exposer mes hypothèses de recherche. Elles m'ont également fait comprendre l'importance de la pratique du terrain. Je souhaite aussi témoigner ma reconnaissance à Stéphane Gal pour m'avoir fait participer à l'expérience « March'Alp ». Je remercie Irène Favier pour ses conseils et pour son aide. J'ai également une pensée toute particulière à l'égard de Pierre Judet. Son accompagnement lors de mon master et ses cours ont largement contribué à mon envie d'enseigner. Cela fut possible durant 4 années au sein de l'UFR ARSH. Je remercie à ce titre les étudiants avec qui j'ai réalisé mon apprentissage de l'enseignement. J'ai également eu la chance de bénéficier du support du LABEX ITEM qui m'a donné l'opportunité d'organiser le colloque international « *Encore une transition ?* ».

J'ai rencontré aux Archives départementales de l'Isère et de la Drôme des personnes compétentes et attentives. Je remercie vivement l'équipe iséroise qui, depuis mon mini-mémoire de licence, n'a eu de cesse de m'aider dans mes recherches. Je remercie également chaleureusement le personnel des Archives départementales de la Drôme pour leur gentillesse. Je salue plus particulièrement Benoît Charenton aux côtés de qui j'ai eu la possibilité de participer à l'exposition « *Chemin(s) faisant* ». Le Parc naturel régional du Vercors et ses agents m'ont également accompagnée durant cette thèse. Je leur en suis reconnaissante. Surtout, il me tient à cœur de remercier l'ensemble des personnes qui ont accepté de répondre à mes questions et de partager de précieuses bribes de leurs quotidiens dans le cadre de l'enquête orale. Je pense enfin à Pierre-Louis Fillet, qui a mis à ma disposition les documents d'archives de la commune de Saint-Julien-en-Vercors.

Je tiens à remercier chaleureusement les chercheurs et doctorants que j'ai rencontrés au cours de la thèse. Une mention toute particulière à Pierre-Louis Ballot, avec qui prendre la route est devenu le fil rouge d'une belle amitié. Je suis également reconnaissante envers les membres de l'association P2M, qui ont accepté que j'en devienne la secrétaire. À ce titre, je remercie chaleureusement Louis Baldasseroni. Les conseils et relectures d'Étienne Faugier, en plus de constituer un éclairage pertinent, m'ont conforté dans l'idée qu'« *avant qu'il y ait une route physique, il y a une route [infinie] de papiers et de paroles* ». Une mention à Tiphaine Robert, nouvelle amatrice de routes de montagne et de conflits environnementaux, sujets pour lesquels nous relevons le défi d'organiser un panel à l'occasion de la 12^e Conférence de la Société européenne d'Histoire de l'Environnement. Je pense aussi aux échanges très riches avec Tristan Loubes. Je remercie enfin tous les chercheurs que j'ai contactés au cours de ma thèse et qui ont toujours accepté de répondre à mes questions.

La réalisation de la thèse a bénéficié de présences enrichissantes. Julien Caranton, mon collègue et surtout ami à qui je dois de nombreuses relectures et suggestions avisées. Avec Mehdi Gaba, l'Ami de toujours, leur présence fraternelle a ponctué de rires, de conseils et de belles discussions ces années de recherches. Je remercie chaleureusement Marta Battisti, pour son flegme exemplaire, ses explications et sa présence, spécialement lors des tumultueuses semaines précédant le dépôt de la thèse. Je pense également aux attentions de Perrine Camus-Joyet ainsi qu'à Nicolas Broisin, pour la finesse de son trait d'humour. Un merci à Raphaël Lachello, pour m'avoir initié à Twitch et associée à la belle aventure de « Chercheur.e.s de montagne ». Je salue bien entendu ces derniers. Je pense également aux compères de l'espace doctorant de l'ARSH, en particulier Olivier Chatterji et Chloé Pluchon-Riera. Une pensée particulière à mes ami(e)s Marion, Coralie, Grégoire, Gabrielle, Tarun, Delphine et les « Bro Force » qui, en plus de leurs encouragements, m'ont permis de m'évader sur une paroi verticale, à l'assaut d'une montagne, devant une barre de fonte ou au soleil en terrasse.

Enfin, un grand merci à mes parents envers qui ces quelques phrases ne restituent pas toute ma reconnaissance. Sans leur soutien et leur confiance, je n'aurais pas pu réaliser les études qui m'amènent à rédiger ces lignes. Pour que le verger bourdonne encore longtemps.

Finalmente, l'ultima persona che ringrazio, ma non per questo meno importante, è Riccardo Scarazzini, che mi ha supportata *ininterrottamente*. Qualche anno fa, mentre stavamo facendo le ultime correzioni alla tua tesi di dottorato, mi hai detto che avresti aiutato anche me quando sarebbe arrivato il mio momento. HAI FATTO MOLTO DI PIÙ.

AVERTISSEMENTS

Pour la réalisation de la thèse, des enquêtes orales ont été menées de 2016 à 2021 auprès d'habitants et d'acteurs du Vercors. Compte tenu d'événements liés au contexte local, spécialement des conflits relatifs au projet « Sublimes Routes du Vercors », certaines personnes interrogées souhaitent rester anonymes. Dans le cadre de l'évaluation scientifique de cette recherche, les informations générales sont renseignées pour l'ensemble des entretiens. Toutefois, par mesure de précaution, les synopsis et fiches enquêtes sont restituées uniquement lorsque l'analyse se réfère précisément à un entretien en particulier. Pour un éventuel usage public du manuscrit, l'anonymat sera total pour éviter tout éventuel recoupement.

AVANT-PROPOS

Cette thèse portant sur l'aménagement routier du territoire, les principaux termes de vocabulaire de voirie, de génie civil, de géotechnique et des transports, sont regroupés dans un lexique destiné à en faciliter la lecture. Les abréviations et les sigles employés sont également inventoriés. La thèse comprend un volume de textes et un volume d'annexes. Dans ce dernier sont retranscrits des documents d'archives utilisés à plusieurs reprises, des cartes, des tableaux et des données relatives aux enquêtes orales (fiches enquêtes et synopsis des entretiens). La thèse est construite à partir de l'étude d'un corpus de quinze routes. Leurs dénominations changent en fonction des différentes administrations qui en assurent la gestion du XIX^e siècle jusqu'en 2020. Conformément aux sources utilisées, les routes sont désignées par leurs appellations contemporaines aux faits évoqués. Afin de faciliter la compréhension du lecteur, un tableau est présent en annexe. Il comporte différentes informations, dont les dénominations successives de chacune des routes, en fonction de leur classement et des administrations qui en sont gestionnaires. Ce tableau va de pair avec une carte du réseau routier du Vercors. Des exemplaires autonomes de cette carte et du tableau sont également glissés dans le volume manuscrit, afin que le lecteur puisse les avoir à portée de main et s'y reporter rapidement.

Par souci de clarté, la carte du réseau routier du Vercors comprend uniquement les routes étudiées dans le corpus. Leurs principaux raccordements et embranchements constituent un seul segment. Ils représentent la forme la plus aboutie de la route. Les segments intègrent en effet les raccordements, embranchements, modifications successives et parfois les fusions entre différents axes. Ils ne sont donc pas représentatifs de la route telle qu'elle est initialement construite. Ils ne correspondent pas non plus aux segments de 2020. Certains sont en effet répartis en différents axes. Une carte individuelle est également réalisée pour chaque route. Il est parfois difficile d'arrêter une date précise d'ouverture. Il n'est pas rare que les routes soient utilisées avant d'être officiellement ouvertes, ou que leur classement change après leur mise en service. Parfois, pour un même axe, les ouvertures de tronçons diffèrent de plus d'une décennie. En fonction des cas, une date est proposée ou un intervalle chronologique. Une carte de l'ensemble des routes du Vercors est également présente en annexe. Elle indique les différentes dates de construction de ces aménagements. La vocation initiale de ce support est touristique.

Les cartes ont été réalisées à partir de données extraites des documents d'archives et exploitées au moyen de Systèmes d'Informations Géographiques (SIG). Pour leur réalisation, j'ai collaboré avec Raphaël Lachello et utilisé le logiciel QGIS.

LEXIQUE

Adjudication : attribution d'un marché public à un entrepreneur à la suite d'une mise en concurrence. Dans les sources consultées, ce terme est également relatif à l'exploitation d'une coupe de bois par un particulier au compte de l'État ou d'une commune.

Adjudicataire : bénéficiaire de l'adjudication.

Alignement : limite qui marque une séparation entre la route en tant que voie publique et les propriétés privées riveraines.

Asphalte : type de revêtement de la chaussée. Préparation à base de graviers et de sables liés par du goudron ou du bitume.

Avarie : terme appartenant initialement au champ lexical de la marine et relatif aux dommages subis par des marchandises lors d'une expédition. Dans les sources consultées, il est régulièrement employé pour désigner les destructions de la voirie occasionnées par des intempéries.

Barbacane : ouverture étroite dans un mur de soutènement destinée à faciliter l'écoulement des eaux.

Barrière de dégel : limitation temporaire de la circulation en fonction du tonnage afin de préserver l'état de la chaussée en période de dégel et de pluies.

Buse : conduite de forme cylindrique située au-dessous ou à proximité d'un ouvrage d'art. Elle est destinée à l'évacuation des eaux.

Chemins vicinaux : il s'agit au XIX^e siècle d'un groupe de routes classées dans le réseau de la vicinalité. Ce sont des routes terrestres praticables par un véhicule à traction animale. Ces caractéristiques font que les chemins vicinaux sont considérés en tant que route carrossable. Dans la thèse, les termes « chemin », « route », « voie » désignent la même réalité. L'équivalence entre ces mots est attestée par des imprimés contemporains traitant de la vicinalité.

Cluse : vallée, sillon ou passage étroit et escarpé creusé par le réseau hydrographique et traversant un anticlinal.

Contingent : part contributive d'une commune ou d'un département pour les financements de la construction ou de l'entretien d'un chemin vicinal.

Délaissé (de voirie) : portion de route hors d'usage et fermée à la circulation.

Empierrement (de la chaussée) : technique de revêtement de la chaussée utilisée dès le XVIII^e siècle en France. Elle consiste à superposer des couches de graviers concassés. Au XIX^e siècle un mode de revêtement se diffuse : il s'agit du procédé McAdam qui propose des calibrages précis des matériaux d'empierrement. Au XX^e siècle les empierrements bitumés se développent.

Encorbellement : une structure en encorbellement désigne un ensemble architectural rocheux composé d'un mur portant et de la corniche qui le prolonge. La route est couverte, une partie se trouve en plein air et l'autre à flanc de paroi. C'est un ouvrage d'art car il est creusé et aménagé.

Enrobé : mélange de matériaux dont un liant hydrocarboné destiné au revêtement de la chaussée.

Fondrière : sur la chaussée, trou ou crevasse remplie d'eau ou de boue.

Gabion : mode de construction de mur de soutènement. Le gabion désigne une cage en treillis métallique remplie de pierres superposées de taille et de volume similaire.

Gestion du patrimoine routier : au XXI^e siècle : surveillance et entretien d'un ouvrage d'art, d'un ouvrage de protection et plus largement de la voirie.

Grume : dans le Vercors, ce terme est employé dès le XIX^e siècle pour désigner un type précis de pièce de bois. Il s'agit du tronc, débité dans toute sa longueur, ébranché et encore revêtu de son écorce.

Instrumentation : au XXI^e siècle : installation et suivi de dispositifs de mesure des désordres qui affectent un ouvrage d'art (fissure, infiltration, corrosion).

Maîtrise d'ouvrage : entité pour laquelle un projet est réalisé.

Merlon : ouvrage de génie civil. Il s'agit d'un remblai destiné à arrêter ou dévier les blocs rocheux. Ils peuvent aussi réduire les bruits de la circulation.

Mouvements de terrains : il s'agit de phénomènes gravitaires divers impliquant une rupture et un mouvement de matériaux. Ils sont fréquents dans les zones de relief prononcé. Leur origine peut être naturelle et relative à l'évolution des parois rocheuses ou due à des phénomènes météorologiques ou anthropiques. Les volumes des mouvements de terrains varient de quelques mètres cubes à des milliers. Les déplacements peuvent être lents et continus, tels que les glissements de terrain, ou rapides, discontinus et soudains à l'instar des écroulements, des chutes de blocs et des coulées de boue.

Ouvrages d'art : un ouvrage d'art correspond à une construction qui n'est pas destinée à l'habitat. Il existe trois grands types d'ouvrage d'art routiers : les ponts, les soutènements et les tunnels. Dans les sources consultées au XIX^e siècle, les ouvrages d'art désignent les ponts, les murs de soutènement, les tunnels et les encorbellements.

Parade : dispositif visant à protéger d'un risque. Dans le cas de la voirie au XX^e siècle, il s'agit des aménagements destinés à protéger la route des chutes de blocs, des éboulements et des affaissements.

Pas : passage permettant de passer d'une vallée à une autre.

Pataches : diligences à deux roues de qualité médiocre.

Permission de voirie : acte juridique autorisant un propriétaire riverain à aménager une partie des abords de la chaussée de la route.

Prestations : dans le cadre de la vicinalité, il s'agit des obligations annuelles numéraires ou à la tâche dues par les habitants qui utilisent les chemins vicinaux.

Piquetage : action d'établir des piquets en bois peints afin de poser des repères relatifs à l'alignement et au déploiement d'un tracé dans l'espace.

Profils : vues en coupe perpendiculaire de la ligne de route de sorte à en observer les rampes et les paliers. Cela procure une idée des remblais et déblais et donc des volumes à déplacer.

Profilage : action qui vise à répartir les espaces entre la route et les différents éléments à ses abords (trottoirs, murs, caniveaux).

Ravine : formation géomorphologique, petit ravin creusé par un torrent.

Réception des travaux : la réception des travaux est l'acte par lequel le service vicinal accepte ou non les travaux, en fonction de leur conformité par rapport au cahier des charges.

Rechargement (de la chaussée) : action d'entretien de la chaussée qui vise à rajouter les pierres nécessaires à son empierrement.

Rectification de la chaussée : opération qui vise à modifier le profilage de la chaussée. On parle aussi de reprofilage ou de modification.

Régie : mode d'exécution des travaux. Ces derniers sont gérés en interne par les fonctionnaires d'une administration. Il n'y a pas d'adjudication publique ni de recours à un entrepreneur.

Route carrossable : il s'agit au XIX^e siècle d'un type de route dont la vocation est d'assurer les circulations terrestres des individus, des marchandises et les liaisons entre les différents points du territoire. Elle est plus large qu'un chemin et moins pentue. Elle peut être empruntée en toutes saisons et par tous les temps. Pour cela, la chaussée doit être régulière, large de plusieurs mètres – au minimum 3,5 mètres –, plate et peu pentue. Ses virages ont des rayons suffisamment larges pour que des chargements puissent circuler. Les routes nationales, départementales et les chemins vicinaux sont des routes carrossables.

Soumission : document attestant de l'engagement d'un entrepreneur aux clauses du cahier des charges d'une adjudication, du montant du devis qu'il propose et des réductions qu'il concède.

Subvention industrielle : taxe sur la circulation de chargements lourds.

Thalweg : formation géomorphologique. Ligne de relief la plus basse d'une vallée vers laquelle se dirigent les eaux.

Train de plaisir : caravane de bête de bât transportant des marchandises. L'expression renvoie également aux files de cars touristiques hippomobiles.

Travette : petite poutre de bois.

Vicinalité : le mot vicinal a pour racine *vicus* renvoyant au village. La voirie vicinale, l'administration vicinale, le service vicinal ou encore la vicinalité sont des

termes qui renvoient à une politique publique d'aménagement routier des campagnes. Elle est mise en place durant le premier tiers du XIX^e siècle.

Vidange : dans les sources consultées, ce terme fait référence à l'action de sortir les bois d'une coupe forestière et de les acheminer jusqu'aux lieux de redistribution.

Références utilisées :

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme, de l'aménagement, du logement et de l'environnement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988.

Jean-Claude THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental, vie et mort de la vicinalité*, Paris, Institut européen d'administration des affaires, centre national de la recherche scientifique, 1980, vol. n°2, p. 2.

Charles-Léon DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux : tracé, rédaction des projets, construction, entretien*, Paris, Baudry et Cie, 1885, p. 18.

LEONE Frédéric, RICHEMOND François, VINET Freddy, et MESCH Nancy, *Aléas naturels et gestion des risques*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010.

Nicolas VERDIER, « Modeler le territoire : les ingénieurs des Ponts et Chaussées (fin 18^e début 19^e siècles) », in Isabelle LABOULAIS (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle), pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2008, p. 51-66.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ACF : Automobile-Club de France

ACR : Automobile-Club du Rhône

ADD26 : Archives départementales de la Drôme

ADI38 : Archives départementales de l'Isère

BMG38 : Bibliothèque municipale de Grenoble

CAF : Club alpin français

CGC : Chemin de grande communication

CMC : Chemin de moyenne communication (initialement appelé chemin d'intérêt commun CIC)

COPIL : Comité de pilotage

COTECH : Comité technique

CSPRV : Collectif sauvegarde du patrimoine Royans Vercors

CVO : Chemin vicinal ordinaire

DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

DDE : Direction départementale de l'équipement

DIREN : Direction régionale de l'environnement

DRAE : Délégation régionale à l'architecture et à l'environnement

DRE : Délégation régionale de l'environnement

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DSGR : Département des services géologiques régionaux

DUP : Direction de l'urbanisme et des paysages

FAUP : Fédération des amis et usagers du Parc

FEDER : Fonds européen de développement régional

FRAPNA : Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature

GP2I : Grand projet inutile et imposé

IFSTTAR : Institut français des sciences et techniques des réseaux de l'aménagement et des transports

INPN : Inventaire national du patrimoine naturel

ITSEOA : Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art

LABEX ITTEM : Laboratoire d'excellence innovations et transitions territoriales en montagne

LARHRA : Laboratoire de recherche historique Rhône-Alpes

LCPC : Laboratoire central des Ponts-et-Chaussées

OPRN : Ouvrage de protection des risques naturels

P2M : Association passé-présent-mobilité

P.K : Point kilométrique

P.R : Point de repère

PLM : Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

PNR : Parc naturel régional

PNRV : Parc naturel régional du Vercors

RD : Route départementale

RI : Route impériale

RN : Route nationale

SCET : Service central d'études techniques

SDAP : Service départemental de l'architecture et du patrimoine

SDAP : Société dauphinoise d'amateurs photographes

SETRA : Service d'étude pour les transports, les routes et leurs aménagements

SGTE : Société grenobloise de tramways électriques

SOPC : Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées

STD : Société des touristes du Dauphiné

SV : Service vicinal

TCF : Touring-club de France

TVB : Trame verte et bleue

URBEX : Urban exploration (exploration urbaine)

ZNIEEF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

SOMMAIRE

Sommaire	19
Introduction générale	1
1.L'aménagement routier comme objet de recherche	6
2.Une approche territorialisée sur le temps long	31
3.Méthodologie et sources	37
4.Thèse et plan	44
Prologue. Le Vercors : un territoire ouvert avant l'aménagement des routes carrossables	51
1.Des montagnes où l'on circule depuis longtemps	51
2.Des pas, des cols et des sentiers organisés en un maillage dense d'itinéraires.....	58
3.L'ouverture du Vercors, une cause de tensions du XIV ^e au XVIII ^e siècle	61
PARTIE I. PENSER L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880).....	69
Introduction de la première partie	71
Chapitre I. L'administration vicinale au service de l'aménagement routier du territoire (1824-1880).....	73
Introduction.....	73
1. Une politique publique d'aménagement créée durant le premier tiers du XIX ^e siècle.....	76
2. Le service vicinal comme instrument de la modernité libérale (années 1850].....	93
3. L'immobilisme pour justifier la domination des territoires de montagne	118
Conclusion	131
Chapitre II. Une injonction devancée. Acteurs et fonctions des projets d'aménagement routier (1824-1880).....	133
Introduction.....	133
1. Des argumentaires rodés, produits par des acteurs locaux prêts (1820-1850).....	135
2. Évolutions des enjeux de l'aménagement routier à partir des années 1860	147
3. Des projets qui divisent.....	163
Conclusion	191
Conclusion de la première partie.....	193
PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900).....	195
Introduction de la deuxième partie	197

Chapitre III. La définition des tracés au cœur de l'édification d'un réseau routier de montagne (1850-1900)	201
Introduction	201
1. Mises en tension des communes intéressées	203
2. Des rivalités verticales	224
3. Le foncier : un instrument d'action à court et à long terme	240
Conclusion	262
Chapitre IV. Les chantiers de construction de route de montagne ou succès et violences d'une activité productive (1850-1900)	265
Introduction	265
1. Les difficultés : atouts des chantiers d'aménagement routier de montagne (1850-1890).....	268
2. Une activité productive porteuse d'ascension et de maintien socio-économique.....	284
3. Violences et nuisances de la construction des routes de montagne	314
Conclusion	338
Conclusion de la deuxième partie	341
PARTIE III. USAGES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1880-2020)	343
Introduction de la troisième partie	345
Chapitre V. Usages et limites de l'aménagement routier en montagne (1880-1940)	349
Introduction	349
1. Constructions des territoires du tourisme routier	352
2. Organiser les usages pour exclure et contrôler	393
3. La route : un objet technique entre mauvais état et risques (1880-1940)	419
Conclusion	444
Chapitre VI. Les routes de montagne face aux nouveaux paradigmes environnementaux (1940-2020)	447
Introduction	447
1. Des routes à la croisée de différents dispositifs de préservation et de protection des sites, de la nature et du patrimoine (1940-2020)	450
2. La sécurisation des routes de montagne : un enjeu territorial puissant (1960-2020).....	462
3. Les fermetures de routes au cœur de conflits environnementaux originaux (1960-2020).....	492
Conclusion	531
Conclusion de la troisième partie	534
Conclusion générale	537
Sources	551
Archives départementales de la Drôme (ADD26).....	551
Archives départementales de l'Isère (ADI38).....	556
Bibliothèque municipale de Grenoble (BMG 38)	563
Archives municipales	565
Archives privées	566

Imprimés à caractère de source	568
Presse ancienne	571
Enquêtes orales	572
Bibliographie	579
Administration	579
Aménagement du territoire	581
Construction – Travaux Publics	584
Économie	587
Environnement	588
Risques	597
Alpes	600
Transports – Mobilités – Automobiles – Routes	607
Sociétés aux xix ^e et xx ^e siècles	618
Campagnes - Mondes ruraux	620
Littérature	622
Modernité	623
Tourisme	624
Trièves	626
Urbex	626
Vercors	627
Présentation à l'occasion de rencontres scientifiques	633
Références et ressources en ligne	633
Index	635
Tables	639
Table des illustrations	639
Table des figures	641
Table des graphiques	641
Table des tableaux	642
Table des matières	643

Les voies de terre sont les rues des États, elles sont l'instrument le plus utile de l'agriculture et du commerce. C'est par elles que vivent les autres voies, comme les rivières par leurs ruisseaux. Sans elles la France en serait encore à ses forêts. Nulle mine n'est plus féconde, c'est une poule aux œufs d'or¹.

En 1845, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Alexandre Berthault-Ducieux (1790-1879) considère que les routes carrossables garantissent la complémentarité entre les différentes voies de circulation. Selon lui, elles sont les pièces maîtresses du fonctionnement de l'économie nationale. À l'instar des élites du XIX^e siècle, il conçoit les routes comme des outils indispensables à l'exploitation des ressources des territoires ruraux.

C'est ainsi que l'on pourra doter la France d'une série de stations de tourisme qui formeront les nœuds de son grand réseau de routes, qui amèneront la prospérité dans des localités privilégiées jusqu'ici de la seule nature [...]².

Les réflexions de Léon Auscher (1866-1942), alors vice-président du Touring-Club de France, montrent qu'au tournant du XIX^e et du XX^e siècle, le tourisme est pensé comme un secteur qui parachève les dynamiques de développement amorcées par l'ouverture des routes carrossables.

Vous inquiétez pas dirent-ils. Elle va se construire cette route. Je m'inquiète, répliquai-je. Écoutez, fit le chef d'équipe, vous avez besoin de cette route. C'était un ingénieur des travaux publics affable et poli, aveuglément dévoué à son travail. Un homme très dangereux. Qui en a besoin ? demandai-je ; nous avons très peu de touristes qui viennent dans ce parc. C'est bien pour ça que vous en avez besoin, expliqua patiemment l'ingénieur ; écoutez, dit-il, lorsque cette route sera construite, vous ferez dix, vingt, trente fois plus d'entrées qu'aujourd'hui. [...] Je savais que j'avais affaire à un fou³.

À la fin des années 1960, l'écrivain et activiste écologiste Edward Abbey (1927-1989) critique la réalisation d'aménagements dans les grands espaces américains. Dans ce passage

¹ Alexandre BERTHAULT-DUCIEUX, *Manuel du cantonnier de chemins vicinaux*, Paris, Carillan-Goeury et V. Dalmont, 1845, p. 1.

² Léon AUSCHER, *Le tourisme en automobile*, Paris, Vve Dunod, 1904, p. 46.

³ Edward ABBEY, *Désert solitaire*, Paris, Gallmeister, 2018 [1968], p. 71-72.

extrait de son roman *Désert solitaire*, il décrit les effets délétères de la construction de routes dans les parcs nationaux, à commencer par l'arrivée massive de touristes.

Ces trois citations posent l'objet de cette thèse : l'aménagement routier. Il est appréhendé selon deux dimensions⁴. C'est d'abord un objet technique. L'aménagement routier est alors entendu dans son aspect historique, processuel et interactionniste, c'est-à-dire le projet de route, son édification ainsi que la manière dont une société se l'approprié et agit sur cet aménagement. Il correspond aussi aux modifications nécessaires à l'entretien de la route, de la chaussée, de ses abords et de l'ensemble des équipements. Le deuxième niveau d'analyse conçoit l'aménagement routier comme une logique de planification relevant de l'aménagement du territoire. Celle-ci correspond à une dynamique politique, socio-économique et culturelle. Ces deux dimensions différencient l'aménagement routier d'autres concepts comme le système routier.

Du XIX^e siècle au XXI^e siècle, les fonctions de l'aménagement routier changent. Issues d'auteurs et de contextes volontairement éloignés, ces trois citations restituent les principaux regards que les sociétés occidentales posent sur les routes. Au XIX^e siècle, à l'aune d'une foi dans les vertus du libéralisme économique, la construction de routes carrossables est encouragée comme outil de développement. La route est par la suite exploitée comme un des supports de prédilection du tourisme, notamment dans les campagnes. À partir de la seconde moitié du XX^e siècle, l'idée que la route est vectrice de progrès est remise en question. Bien sûr, ces rapports n'évoluent pas de manière linéaire. Du XIX^e au XXI^e siècle, des critiques et des encouragements sont présents sous diverses formes.

Le TGV était un jouet de technocrate indifférent à l'existence du territoire réel. La carte de la grande vitesse était une carte autonome⁵.

Les lignes ci-dessus sont extraites d'un roman d'Aurélien Bellanger, qui aborde de manière fictionnelle l'aménagement d'un train à grande vitesse en Mayenne. Elles font référence à une opposition entre la « carte » des aménagistes et le « territoire » des aménagés, régulièrement employée dans les réflexions au sujet de l'aménagement du

⁴ Antoine PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », [en ligne], 2007, article disponible sur le site internet *Union Routière de France*. L'auteur emploie l'expression d'aménagement routier. Toutefois il n'en propose pas de définition.

⁵ Aurélien BELLANGER, *L'aménagement du territoire*, Paris, Gallimard, 2014, p. 175.

territoire⁶. Cet aphorisme suppose que la carte, outil des aménageurs et des géographes, est une représentation que ces derniers se font d'un territoire, ne correspondant pas aux réalités de ce dernier. Le territoire est entendu ici comme un construit social, politique, économique et culturel. Anne-Marie Granet-Abisset, en se référant au géographe Jean-Luc Piveteau, explique que le territoire est un décor d'actions pour les sociétés, une organisation spatiale qui traduit les configurations sociales et une ressource⁷. Selon François Walter, les principaux paramètres qui permettent de parler de territoire sont la présence de délimitations, de réseaux et de hiérarchies renvoyant à des pouvoirs. Le territoire est également fait de représentations et de connivences, souvent à l'origine d'identités⁸. À la fois objet technique et opération planifiée, l'aménagement routier permet justement de nouer la carte et le territoire.

En effet, même s'il ne s'agit pas de la même infrastructure de transport, ni du même contexte, l'extrait du roman d'Aurélien Bellanger illustre une conviction qui m'a accompagnée durant les premiers temps de cette recherche. J'étais persuadée que la construction de routes répondait systématiquement à des ambitions décalées des réalités territoriales. Je basais cette conviction, notamment pour les territoires de montagne, sur l'analyse de certains des documents d'archives mobilisés.

Ces aménagements routiers sont menés à bien, mais la recherche approfondie montre que les choses ne sont pas aussi simples. Leur réalisation n'est pas le seul fait unilatéral d'une élite technocratique centralisée. On est face à une véritable civilisation de la route. L'aménagement routier s'accompagne en effet de valeurs morales, politiques et sociales, de repères culturels et de liens économiques qui se créent, se déploient et se renouvellent précisément entre la carte et le territoire. En conjuguant ainsi des intérêts variés, l'aménagement routier structure, déstructure et restructure des territorialités. En d'autres termes, cette civilisation de la route se construit grâce à l'articulation des ambitions aménagistes des élites décisionnelles avec les pragmatismes des territoires. Elle se

⁶ Elle s'inspire de l'aphorisme du philosophe des sciences Alfred Korzybski : « une carte n'est pas le territoire ».

⁷ Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 10.

⁸ François WALTER, « Les territoires de montagne au-delà du nationalisme méthodologique », in Michaël ATTALI, Anne DALMASSO et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne. Le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2014, p. 209-220.

développe au travers des interactions entre différents acteurs, dont certains agissent comme des relais.

La thèse tente de comprendre cette civilisation de la route. Pour cela, il convient de saisir les relations entre l'aménagement routier et le territoire sur le temps long. Différents éléments contextuels m'ont amenée à opérer un découpage temporel allant de 1824 à 2020. M'intéressant à des routes de montagne appartenant au réseau vicinal, l'année 1824 est celle de la promulgation de la première loi sur les chemins vicinaux. Celle-ci a pour objectif d'organiser la gestion des routes carrossables dans les campagnes. Elle s'inscrit dans l'élan de modernisation du réseau routier entrepris par les gouvernements successifs depuis la fin du XVIII^e siècle. Pour les élites décisionnelles, les routes carrossables, en se substituant aux chemins et sentiers, permettent l'intégration des campagnes à l'économie libérale et de marché en plein développement⁹. Les routes sont alors un moyen de se conformer à l'augmentation de la vitesse des déplacements à l'intérieur du territoire national¹⁰. À partir des années 1880-1890, les véhicules hippomobiles et automobiles se côtoient sur les routes. Ces dernières doivent être adaptées face au succès de l'usage des véhicules motorisés. C'est le sujet de plusieurs congrès nationaux et internationaux au début du XX^e siècle¹¹. Après la Seconde Guerre mondiale, la diversification des usages des routes et les attentes croissantes en termes de sécurité routière renouvellent des enjeux associés à l'aménagement routier.

En montagne, sur les territoires réinvestis depuis les années 1970 comme lieux d'habitation, de résidences secondaires ou d'espaces de loisir, la question de l'aménagement routier se pose avec d'autant plus d'acuité qu'elle se conjugue aux dispositifs de protection de l'environnement. En parallèle, les phases successives de décentralisation opérées depuis les années 1980 modifient à plusieurs reprises les modalités de gestion et d'entretien de la voirie. La maîtrise d'ouvrage fait partie des principales attributions et responsabilités des collectivités locales. Plus encore, à partir du début du XXI^e siècle, l'intérêt croissant des sphères politiques et citoyennes pour la transition socio-environnementale invite à repenser les mobilités¹², avec une place centrale accordée aux

⁹ L'ensemble des documents présents dans les fonds d'archives des services vicinaux départementaux drômois et isérois restituent la vision associée à l'aménagement routier.

¹⁰ Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

¹¹ Mathieu FLONNEAU, *En tous sens ! Circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route.*, Villemur-sur-Tarn, Éditions Loubatières, 2022, p. 27.

¹² À ce sujet voir : Dominique BOURG, Alain KAUFMANN et Dominique MÉDA (dir.), *L'âge de la transition. En route pour la reconversion écologique*, Paris, Éditions les petits matins, 2016.

transports dans les politiques publiques¹³. Ces différents éléments participent à des conflits socio-environnementaux de plus en plus médiatisés¹⁴. En 2018, le mouvement des gilets jaunes structuré contre la hausse des prix des carburants automobiles et l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales, illustre la vivacité des enjeux associés à ces questions¹⁵. Le renouvellement des formes et des fréquences des mobilités, à la suite de la pandémie de la Covid 19, implique de clore cette recherche en 2020. Beaucoup de voies vicinales construites au XIX^e siècle sont toujours utilisées. Ainsi, les routes sont abordées dans leur continuité matérielle et administrative, et au regard de leurs usages.

Le sujet, s'il portait au départ sur la construction des routes, a été progressivement réorienté par les archives et les lectures sur les grands champs historiographiques envisagés pour le traiter. Finalement, mon choix s'est porté sur la réalisation d'une histoire de l'aménagement routier du territoire du Vercors. Il est donc important, au préalable, de présenter cette démarche et cette construction. D'emblée, une approche territorialisée sur le temps long et articulée par des jeux d'échelles me paraissait essentielle, ce que j'avais pu vérifier par mes travaux précédents¹⁶. Mais les sources restent toujours majeures pour un historien. Ce sont elles qui influencent la construction du sujet et façonnent la manière d'envisager un objet d'étude. Elles seront brièvement présentées, en complément de leur état à la fin de ce volume. Enfin, une présentation de la thèse et du plan complète cette introduction.

¹³ Étienne FAUGIER et Mathieu FLONNEAU, « Les mobilités urbaines et rurales : complémentarités, divergences, ignorances, XIX^e-XXI^e siècle », in Louis BALDASSERONI, Étienne FAUGIER et Claire PELGRIMS (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France*, Paris, Armand Colin, 2022, p. 163-176, p. 171.

¹⁴ En 2022, 26 collectifs fondés pour s'opposer à la construction de routes sont dénombrés en France. Clément Pétrault, « Contrôle technique pour les motos : le piège politique », France Inter Histoires politiques, vendredi 4 novembre 2022. Podcast disponible sur <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/histoires-politiques/histoires-politiques-du-vendredi-04-novembre-2022-9193450> .[Page internet consultée le 28 avril 2023].

¹⁵ Fabrice HAMELIN, *Petite histoire politique du 80km/h*, Paris, l'Harmattan, 2022.

¹⁶ Notamment mon mémoire de master : Emma-Sophie MOURET, « Changer pour rester les mêmes. La moyenne montagne Triévoise : sociétés, territoires et représentations (1830-1936) », Mémoire de master en Histoire, sous la direction de P. Judet, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 2014.

1. L'aménagement routier comme objet de recherche

Trois champs historiographiques ont nourri cette thèse : l'histoire des mobilités, l'histoire des Alpes et l'histoire environnementale¹⁷. Les lignes qui suivent ne prétendent pas réaliser un compte rendu exhaustif des travaux existants, tant ils sont nombreux. L'objectif est d'indiquer les principaux appuis qui me permettent de définir la manière dont j'entends la notion d'aménagement routier, dont je le construis en tant qu'objet de recherche et ainsi montrer son intérêt pour une histoire de l'aménagement du territoire.

1.1. Histoire des mobilités

Dès le XIX^e siècle, des observateurs économiques et sociaux tentent de retracer l'histoire de la route carrossable moderne. Néanmoins, cette historiographie, qui se constitue progressivement en tant que champ de l'histoire des transports, est dominée par des approches techniques et économiques, produites le plus souvent par des professionnels de l'aménagement des territoires. L'approche mobilitaire est attentive aux aspects socio-économiques et culturels des mobilités, spécialement au regard des individus qui se déplacent. Elle offre des perspectives stimulantes pour l'étude de l'aménagement routier en montagne. Cette thèse ambitionne de conjuguer une histoire de la route typique des transports, avec une histoire intégrant de multiples dimensions sociétales, plus proche des travaux menés dans le champ de l'histoire des mobilités.

1.1.1. L'aménagement routier : une notion utile à l'histoire des routes

L'histoire des routes en France est initiée par des géographes à la fin du XIX^e siècle dans une optique d'analyse des circulations. Ils s'intéressent d'abord à la route et au territoire au prisme de l'influence déterminante des conditions physiques, paradigme qu'ils délaissent par la suite. En 1946, Henri Cavaillès propose une histoire de la politique routière française et de l'évolution du réseau routier¹⁸. La même année, Robert Capot-Rey s'intéresse aux

¹⁷ Le cadre de cette recherche est un territoire alpin. Ce choix est justifié dans la deuxième section de l'introduction.

¹⁸ Henri CAVAILLÈS, *La route française, son histoire, sa fonction : étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1946.

tracés routiers et au rôle de l'État dans la définition de ces derniers¹⁹. Tous deux posent ainsi des jalons importants pour l'histoire des routes.

Rien d'étonnant à ce que les ingénieurs s'intéressent également aux routes. Ce sont eux les principaux auteurs des *Annales des Ponts et Chaussées*. Dès sa création en 1831, cette revue leur offre un espace d'expression où ils peuvent mêler réflexions techniques, histoire de leur corps et des routes. Ces écrits restituent une vision administrative et technicienne d'influence saint-simonienne²⁰. Leurs auteurs perçoivent la route à une échelle nationale, selon une logique centralisée et comme outil nécessaire au développement économique. Leurs textes permettent d'appréhender la manière dont ils se représentent leur action. Il en va de même pour les *Annales des chemins vicinaux* où dès 1845, les agents voyers croisent descriptions techniques, procédures administratives et commentaires d'opérations réalisées à l'échelle départementale. D'une certaine manière, ces revues sont le reflet de la hiérarchie technique et sociale du corps des Ponts et Chaussées et du service vicinal, mais également des échelles nationale et locale. L'intérêt porté par les ingénieurs pour l'histoire des routes se prolonge au XX^e siècle. Georges Reverdy, un ancien inspecteur général des Ponts et Chaussées, publie plusieurs ouvrages sur les routes au début des années 2000²¹. Il se montre davantage attentif aux paramètres politiques et techniques qu'aux usages de la route. En 2011, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean Orselli propose une histoire de la sécurité routière²². Structuré par la technique, son récit s'articule selon un schéma opposant archaïsme et modernité.

Du côté des historiens, dès les années 1920, Lucien Febvre propose une approche socio-économique des routes en cherchant à comprendre pourquoi les sociétés se déplacent. Sa démarche est originale car elle aborde les motifs des déplacements jusqu'alors peu interrogés²³. Les historiens privilégient en effet les prismes techniques. L'histoire des routes est ainsi intégrée à des réflexions générales sur les mutations des transports au XIX^e

¹⁹ Agnès PAPIEN, « Construire la modernité, développer les territoires alpins, une histoire politique et sociale de la route du Lautaret (XIX^e-XXI^e siècles) », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A-M. Granet-Abisset, Université Grenoble Alpes, 2014, p. 38.

²⁰ *Ibid.*, p. 43.

²¹ Georges REVERDY, *Les routes de France du XX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2007 ; Georges REVERDY, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1986.

²² Jean ORSELLI, *Usages et usagers de la route, requiem pour un million de morts, 1860-2010*, Paris, l'Harmattan, 2011.

²³ Numa BROU, *Les montagnes au siècle des lumières*, Paris, Éditions du Comité des Travaux historiques et scientifiques, 1991.

siècle en Europe, pour lesquelles le développement du chemin de fer est perçu comme un aboutissement. À partir des années 1970, les routes sont étudiées par des chercheurs qui s'inscrivent dans le champ de l'histoire des transports²⁴. Ils croisent les apports d'auteurs non académiques à une histoire des techniques, une histoire économique et à une histoire sociale des métiers du transport²⁵. L'histoire des transports est initiée, entre autres, par Maurice Wolkovitch dans le cadre d'une approche interdisciplinaire. Ce géographe étudie dès les années 1970 les composantes économiques, spatiales, sociales et environnementales des systèmes de transports²⁶. L'historien Bernard Lepetit intègre ensuite la notion d'histoire des transports dans le champ de la recherche historique. Il analyse le développement du réseau routier français au tournant du XVIII^e et du XIX^e siècle. Il en révèle les attermoissements grâce à l'étude macro-économique des sources statistiques²⁷. Dans le contexte des lois décentralisatrices des années 1980, l'histoire de la route est également réalisée au travers d'études concernant sa gestion administrative. André Guillerme s'intéresse aux enjeux de l'organisation des administrations en charge des routes dès la fin du XVIII^e siècle²⁸. La synthèse de Georges Livet sur l'histoire des routes terrestres et fluviales en Europe paraît en 2003. L'historien s'intéresse aux liens entre routes, pouvoirs et mondes sociaux du Moyen Âge au milieu du XIX^e siècle, au prisme d'évolutions techniques et économiques²⁹. La route est également étudiée par des historiens se revendiquant de l'histoire des entreprises³⁰.

Les aspects administratifs et techniques étudiés dans les travaux qui viennent d'être évoqués sont essentiels. Il est toutefois pertinent de positionner la route et les acteurs concernés par l'aménagement routier au centre d'une analyse sociale. En effet, les

²⁴ Voir par exemple : Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1973, 28-3, p. 765-791.

²⁵ Louis BALDASSERONI, Étienne FAUGIER et Claire PELGRIMS (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2022 ; Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 11-25. La section est principalement construite à l'aide de ces ouvrages auxquels je renvoie pour une synthèse plus précise.

²⁶ Maurice WOLKOWITSCH, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 1992.

²⁷ Bernard LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau, Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1984.

²⁸ André GUILLERME, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1984.

²⁹ Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.

³⁰ Arnaud BERTHONNET, *Un siècle de construction routière, une histoire d'entrepreneurs*, Paris, USIRF, 2005.

recherches en histoire des transports privilégient la route au sens matériel et technique. Ces réflexions sont menées à des échelles larges, à l'instar des travaux réalisés sous l'impulsion de Michèle Merger au sujet de la dimension transnationale des transports en Europe³¹. Ils sont souvent considérés dans leur globalité, tous modes et infrastructures confondus, ce qui stimule des recherches au sujet de leur coordination³². Les chronologies choisies sont alors celles des grandes ères historiques et des mutations administratives et économiques. Les routes sont étudiées en tant qu'outils participant à la croissance nationale des pays. Les rapports entre les territoires et l'infrastructure ne sont pas abordés, sinon par la question de la modernité, comme le suggère notamment Eugen Weber, pour qui la route et le chemin de fer sont des vecteurs de modernisation³³. Dès lors, ces travaux accordent une place très restreinte aux individus qui se déplacent, spécialement au XIX^e et au début du XX^e siècle. Les motivations et conditions socio-économiques des circulations, les événements qui les accompagnent et qui marquent les trajectoires des acteurs qui circulent, de même que les représentations qu'ils se font de leurs déplacements, ne sont pas abordés.

Parler d'aménagement routier permet alors d'étudier les individus qui pensent la route et la construisent, ainsi que ceux qui l'utilisent ou qui en sont exclus. Cette entrée recentre le regard sur la route et sa temporalité propre, autour de laquelle gravitent de nombreux acteurs. L'analyse de l'aménagement routier permet également de saisir les mécanismes de l'application locale de la route en tant qu'objet technique, ainsi que ses effets socio-environnementaux sur la longue durée. Infrastructure matérielle *a priori* immobile³⁴, la route évolue en fonction du territoire dans lequel elle se trouve, des usages qui en sont faits et de la société globale.

³¹ Albert CARRERAS, Andrea GIUNTINI et Michèle MERGER (dir.), *Les réseaux européens XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Éditions, 1995 ; Michèle MERGER (dir.), *Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles). Histoire, économie et société*, 1992, vol. 11.

³² Nicolas NEIERTZ, *La coordination des transports en France : De 1918 à nos jours*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014, [1999].

³³ Eugen WEBER, *La fin des terroirs : la modernisation de la France rurale, 1870-1914*, Paris, Fayard, 1983. Voir également : Roger THABAULT, *1848-1914. L'Ascension d'un peuple. Mon village, ses hommes, ses routes, son école*, Paris, Delagrave, 1944. L'auteur décrit les mutations socio-économiques provoquées par l'ouverture de nouvelles voies de circulations pour le village de Mazières-en-Gâtine (Deux-Sèvres). Il analyse ces changements comme des bouleversements générés par et pour le progrès.

³⁴ M. FLONNEAU et V. GUIGUENO, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité », art. cit. J'emprunte cette image à Bruno Latour qui en préface de cet ouvrage associe la route à un « immobile de la mobilité ».

1.1.2. Une histoire des mobilités rurales par les routes

En plus de sa nature technique, l'aménagement routier est une construction intellectuelle, culturelle, politique et sociale. Dès lors, l'histoire des mobilités est utile. Dans les années 1990-2000, les historiens des transports participent à un basculement vers une histoire des mobilités. Le « social turn », un élan international au sein des sciences sociales, renouvelle en effet les approches des chercheurs³⁵. Le concept de mobilité permet de conjuguer les déplacements physiques aux techniques de transport et aux idéologies et valeurs socio-culturelles associées aux déplacements. Il intègre les conditions spatiales et les paramètres géographiques et économiques accompagnant l'individu qui se déplace. Il est ainsi entendu que chaque acteur dispose d'un capital de mobilité marqué par des paramètres sociaux, financiers et culturels, et que tous les membres d'une société ne sont pas égaux³⁶. La mobilité offre de nouvelles perspectives pour la recherche historique, en interrogeant les significations des déplacements³⁷. Elle permet ainsi d'aborder – entre autres – des phénomènes divers tels que les migrations, l'automobilisme ou les dynamiques de mises en réseau.

1.1.2.1. Des routes encore peu étudiées par l'histoire des mobilités en France

Le concept de mobilité est utile à la construction d'une histoire de l'aménagement routier. Il permet de tisser un dialogue filé dans le temps entre les besoins des sociétés, les évolutions techniques disponibles et les mutations des fonctions et usages des routes. S'ajoute l'analyse des schèmes idéologiques et culturels qui accompagnent ces pratiques. Toutefois, au regard des recherches menées pour cette thèse, il semble que cette démarche soit inhabituelle. À l'échelle internationale, l'histoire des routes est stimulée par le tournant des mobilités³⁸. En France, cet élan suscite des mises en perspectives historiographiques qui mettent en lumière le caractère politique et social de la route³⁹. Toutefois, les travaux de recherches consacrés spécifiquement à cet objet ne sont pas nombreux. En 1996, un

³⁵ *Ibid.*, p. 12-13.

³⁶ *Ibid.*, p. 13.

³⁷ *Ibid.*, p. 11-13.

³⁸ Voir à ce sujet : Gijss MOM et Laurent TISSOT (dir.), *Road History, planning, building and use*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2007.

³⁹ Vincent GUIGUENO, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », *Routes, Roads*, 2008, n°336-337, p. 192-199 ; A. PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », art. cit.

numéro des *Cahiers de médiologie* est dédié aux routes. Il se compose d'articles de chercheurs de différentes disciplines des sciences humaines et sociales, dont des historiens⁴⁰. Cet ouvrage précurseur articule différentes conceptions de la route en tant qu'objet concret et immatériel. La revue *Siècles* consacre en 2007 un numéro intitulé « Faire la route » du III^e au XX^e siècle⁴¹. Sans se réclamer de l'histoire des mobilités, les contributions considèrent la route comme objet d'histoire. Des réflexions sur les modalités de cheminement y sont conjuguées à l'analyse des effets immatériels de la route. Toutefois, ce travail ne comporte aucune contribution en histoire contemporaine.

Marc Desportes analyse les relations entre l'infrastructure de transport et la perception paysagère des territoires du XVIII^e au XX^e siècle⁴². Dans sa récente thèse, César Jaquier s'intéresse aux enjeux géopolitiques des routes de l'aire syro-irakienne des années 1920 et 1930⁴³. Enfin, la revue *Territoires contemporains* consacre un numéro aux autodromes et circuits⁴⁴. Hormis ces quelques références, les routes sont rarement l'objet de recherches en histoire des mobilités pour la période contemporaine, sinon au travers d'études portant sur d'autres sujets. C'est le cas pour la récente thèse de Louis Baldasseroni qui propose une histoire socio-technique de la rue, dans le contexte urbain de la ville de Lyon⁴⁵. Les routes sont également abordées dans le cadre de recherches sur l'automobilisme⁴⁶. Cette notion permet d'aborder l'histoire des usages des véhicules à moteur, en introduisant le système socio-technique associé, dans lequel figurent les routes⁴⁷. Une histoire des routes du XIX^e au XXI^e siècle, intégrant les acquis de l'histoire des mobilités, permettrait ainsi d'apporter de nouvelles connaissances.

⁴⁰ Régis DEBRAY (dir.), *Les Cahiers de médiologie 2. Qu'est-ce qu'une route ?*, Paris, Gallimard, 1996.

⁴¹ Céline PEROL, « Comment penser la route ? », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire*, 2007, vol. 25, p. 3-14.

⁴² Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle.*, Paris, Gallimard, 2005.

⁴³ César JAQUIER, « Connective Mobility, Contentious Crossings : A History of the Baghdad-Damascus Route, 1923-1939 », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de S. Chiffolleau et J. Tejel, Université Lyon 2, 2022.

⁴⁴ Benoît CARITEY, François JARRIGE et Hervé MARCHAL, « Introduction. Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits », *Territoires contemporains*, [en ligne], 2022, n°17. Disponible sur : <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/prodscientifique/TC.html>. [Page internet consultée le 10 décembre 2022]. Les auteurs évoquent un angle mort historiographique au sujet des infrastructures automobiles.

⁴⁵ Louis BALDASSERONI, « Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, Fin XIXe-Fin XXe siècles », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de L. Vadelorge, Université Paris-Est Marne-le-Vallée, 2019.

⁴⁶ M. FLONNEAU et V. GUIGUENO, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité », art. cit., p. 17.

⁴⁷ Anne-Françoise GARÇON (dir.), *L'automobile, son monde, ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998.

Pour ce faire, les territoires ruraux de montagne représentent un cadre intéressant. Les mondes ruraux ont souffert d'un biais d'orientation en ce qui concerne les mobilités. En effet, la thématique de l'exode rural a masqué pendant longtemps les réalités des mobilités intra-rurales ou entre villes et campagnes. Pourtant, les recherches sur les migrations témoignent de la richesse de ce sujet et retracent la complexité des pratiques des mobilités rurales. Ces dernières ne s'effectuent pas uniquement sous la forme d'une fuite massive et linéaire des habitants des campagnes vers les villes. Les travaux de Paul-André Rosental le prouvent⁴⁸. Toutefois, ces recherches qui restituent avec finesse les logiques des acteurs de ces migrations variées, intègrent rarement dans leur analyse la matérialité de la route et des moyens de communications.

Hormis la thématique des migrations, les mobilités des territoires ruraux suscitent peu de recherches pour la période contemporaine⁴⁹. Lorsque les déplacements ruraux sont abordés par l'histoire des mobilités, ils sont le plus souvent pensés au prisme de circulations internes aux campagnes ou des mondes ruraux vers les villes⁵⁰. La démarcation entre les trajectoires de développement des mobilités des villes et des campagnes amène en effet les chercheurs à traiter séparément les espaces urbains et ruraux⁵¹. En ce qui concerne l'automobilisme, Étienne Faugier rappelle que les questionnements conjuguant mondes ruraux et automobiles sont d'abord développés par des chercheurs étasuniens⁵². Leurs travaux mettent en lumière l'amplitude des changements des mondes ruraux suite au développement de l'automobile. Ces mutations socio-culturelles, familiales, religieuses et récréatives déconstruisent les représentations de populations rurales hostiles à

⁴⁸ Paul-André ROSENTAL, *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations dans la France du XIXe siècle*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1999 ; Paul-André ROSENTAL, « L'exode rural. Mise à l'épreuve d'un modèle », *Politix*, 1994, 7-25, p. 59-72.

⁴⁹ Étienne FAUGIER, « Dépendance automobile ? Liberté automobile ? L'automobilisme dans le monde rural, XIXe-XXIe siècle », in Yoann DEMOLI (dir.), *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?*, Gif-sur-Yvette, MSH Paris-Saclay éditions, 2021, p. 19-37, p. 19.

⁵⁰ É. FAUGIER et M. FLONNEAU, « Les mobilités urbaines et rurales : complémentarités, divergences, ignorances, XIXe-XXIe siècle », art. cit., p. 166.

⁵¹ *Ibid.*, p. 163.

⁵² É. FAUGIER, « Dépendance automobile ? Liberté automobile ? L'automobilisme dans le monde rural, XIXe-XXIe siècle », art. cit., p. 20. Parmi les travaux cités par l'auteur : David NYE, « Foreword », in Christopher MAUCH et Thomas ZELLER (dir.), *The World Beyond the Windshield : Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio University Press, 2008 ; Ronald KLINE et Trevor PINCH, « Users as agents of technological Change : The Social Construction of the Automobile in the rural United States », *Technology and Culture*, 37 (4), 1996, p. 763-795 ; John B RAE, *The Road and the Car in American Life*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1971 ; Michael BERGER, *The Devil Wagon in God's Country : The automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*, Hamden (Conn.), Archon Books, 1979 ; James FLINK, *America Adopts the Automobile (1895-1910)*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1970.

l'automobile, comme à toutes formes de progrès. En France, des recherches émergent à la suite des travaux d'Étienne Faugier⁵³. Ses recherches doctorales proposent une analyse croisée des mutations de l'automobilisme dans le département du Rhône et la Région de Québec, entre 1919 et 1961⁵⁴. Étienne Faugier est sensible à l'infrastructure route, ainsi qu'aux transformations provoquées sur le territoire rural par cet aménagement et ses usages. Il met en lumière toute l'économie liée à l'automobilisme, secteur très compétitif. Ainsi, les sociétés rurales ne subissent pas un automobilisme qui leur serait imposé, mais au contraire, sont en demande⁵⁵. Cependant, l'objet central des travaux qui viennent d'être évoqués est l'automobilisme, non la route.

Finalement, les recherches portant sur les migrations rurales ou le développement de l'automobilisme dans les campagnes abordent peu ou indirectement les routes. Elles indiquent en revanche que les territoires ruraux offrent un cadre d'analyse des plus intéressants pour l'histoire des mobilités. Ils permettent en effet de relire certains modèles de pensée concernant la nature et les orientations des mobilités rurales. Considérer la route dans les campagnes durant la période contemporaine, en intégrant les besoins de mobilités des villes en direction des campagnes, permet d'étayer un domaine de recherche encore peu exploré. Plus largement, l'étude de l'aménagement routier, en soulignant les paramètres liés à la matérialité des mobilités rurales, permet de conjuguer par la route les apports de l'histoire des transports attentive aux aspects techniques et de l'histoire des mobilités, plus sensible aux acteurs et aux cultures qui accompagnent les déplacements.

1.1.2.2. Croiser mobilités et monde rural

L'histoire de l'aménagement routier proposée par la thèse, se situe dans un cadre rural. Cette recherche s'inscrit donc dans le champ de l'histoire rurale, en renouveau depuis une

⁵³ Étienne FAUGIER, « Le tourisme automobile comme mise en mouvement de la province de Québec (1905-1961) », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses, 2014, p. 307-325. Les recherches en aménagement de l'espace et urbanisme de Sabine Barles et de Marie Huyghe sont particulièrement riches d'enseignements.

⁵⁴ Étienne FAUGIER, « L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961) », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de C.-I. Brelot, Université Lyon 2, 2013.

⁵⁵ É. FAUGIER, « Dépendance automobile ? Liberté automobile ? L'automobilisme dans le monde rural, XIXe-XXIe siècle », art. cit., p. 24.

trentaine d'années⁵⁶. Au début du XXI^e siècle, des problématiques environnementales amènent les chercheurs à interroger les rapports entre l'agriculture et la société⁵⁷. Ils s'émancipent de l'historiographie classique des premiers tiers du XX^e siècle désignant les mondes ruraux comme des espaces en dehors des logiques de marchés et marqués par des rapports sociaux archaïques. Ils admettent les difficultés des mondes ruraux tout autant que leurs transformations. Les aspects spéculatifs des agricultures qui ne sont pas uniquement vivrières sont questionnés, de même que les organisations familiales, les relations entre élites et les sociétés locales.

Pour autant, il ne s'agit pas ici de faire de l'histoire rurale ni d'aborder en détail les perspectives vastes permises par cet élan. En effet, l'entrée par les mobilités permet d'aborder les acteurs d'une façon qui n'est pas classique, dans la mesure où leurs rapports aux déplacements et à l'aménagement routier priment sur ce qui a trait à l'environnement rural. Cependant, deux perspectives peuvent être évoquées. Premièrement, en interrogeant la décomposition de l'organisation foncière locale par la construction de routes, les procédés d'acquisition des terres par l'administration vicinale et les négociations des propriétaires à court et à long terme, cette thèse est susceptible d'apporter un éclairage supplémentaire à l'étude des rapports au foncier⁵⁸.

En second lieu, l'étude de l'aménagement routier s'inscrit dans un courant qui étudie la manière dont les campagnes réagissent face à l'affirmation de l'État central durant la première moitié du XIX^e siècle⁵⁹. L'État met alors en place un ensemble de dispositions pour affirmer son pouvoir sur les territoires et encourager le développement économique et l'industrialisation par la modernisation des transports. De nouvelles législations s'immiscent dans la gestion financière des communes. C'est le cas de la Loi Thiers Montalivet de 1836 qui crée le service vicinal. Elle impose aux municipalités une

⁵⁶ Je pense notamment aux travaux de Nadine Vivier, Jean-Marc Moriceau ou de Jean-Luc Mayaud. Voir : Jean-Luc MAYAUD et Lutz RAPHAËL (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, Paris, Armand Colin, 2006 ; Jean-Luc MAYAUD, *La petite exploitation rurale triomphante*, Paris, Belin, 1999.

⁵⁷ Voir à ce sujet : Gérard BÉAUR, « Le renouveau de l'histoire des campagnes », *Le Mouvement Social*, 2021, 4, n°277, p. 3-20.

⁵⁸ Fabien GAVEAU, *Propriété, cadastre et usages locaux dans les campagnes françaises, 1789-1960 : histoire d'une tension légale*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2021 ; Frédéric GRABER et Fabien LOCHER, *Posséder la nature : environnement et propriété dans l'histoire*, Paris, Éditions Amsterdam, 2022.

⁵⁹ Nicolas DELALANDE, *Les Batailles de l'impôt. Consentement et résistances de 1789 à nos jours*, Paris, Éditions du Seuil, 2011 ; Nicolas BOURGUINAT, *Les grains du désordre. L'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2002.

participation financière pour l'entretien des chemins vicinaux. Ces dispositifs qui remettent en cause l'organisation économique des sociétés locales sont au cœur des aspects travaillés. Ils montrent que si cet ébranlement des équilibres territoriaux engendre des mouvements protestataires⁶⁰, les dispositifs liés à la vicinalité sont admis, sans doute en raison du rôle déterminant conféré aux routes en montagne.

1.2. Histoire des Alpes

Dès la fin du XIX^e siècle, la production de savoirs sur l'histoire des sociétés alpines octroie une place cardinale à l'ouverture des routes carrossables. Elles sont perçues comme des indices de l'arrivée du Progrès d'une manière générale et *a fortiori* pour les espaces montagnards. C'est cette association entre route et modernité qui est déconstruite par les travaux des historiens des Alpes depuis une trentaine d'années. Leurs perspectives d'analyse m'ont permis d'envisager une histoire de l'ouverture des routes alpines à l'aune des relations de pouvoirs.

1.2.1. Les routes comme clés d'un discours binaire sur la modernité

Dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, la route est perçue comme un outil de modernité des sociétés alpines. Cela s'inscrit dans la continuité d'un changement de regard sur la haute montagne. En attirant des voyageurs, elle suscite en parallèle des besoins militaires et du développement du commerce, la nécessité d'améliorer les routes. Les observateurs associent ces aménagements à un basculement⁶¹. Cette conception est entretenue tout au long du XIX^e siècle par des érudits qui assistent ou font le récit *a posteriori* de l'aménagement routier de leur territoire⁶². L'association entre route et modernité est étayée par les géographes. Ils initient alors la construction de savoirs académiques sur l'histoire des Alpes dans l'élan de la création de l'Institut de Géographie Alpine en 1907. Les Alpes sont le support idoine pour une géographie construite selon une grille de lecture

⁶⁰ Voir à ce sujet : Julien CARANTON (dir.), *Mouvements protestataires et luttes populaires, France 1831-1968*, Paris, Atlande, 2022, p. 36-41.

⁶¹ N. BROC, *Les montagnes au siècle des lumières*, op. cit., p. 239.

⁶² A. PIPIEN, *Construire la modernité*, op. cit., p. 34.

modernisatrice⁶³. Les sociétés de montagne sont pensées à l'écart de la civilisation moderne du fait de l'encaissement des vallées. Ces caractéristiques les obligeraient à avoir des systèmes socio-économiques archaïques, marqués par l'agropastoralisme et l'autosubsistance⁶⁴. Les géographes décrivent des sociétés en retard qui, une fois la route ouverte, sortent de la misère et accèdent à des modes de vie modernes marqués par la vitesse, la technique et le profit. L'ouverture de routes carrossables est ainsi présentée comme un fait géographique majeur⁶⁵.

Comme pour le développement de l'industrie, les représentations des situations antérieures à l'ouverture de route sont mâtinées de descriptions néomalthusiennes sur la dégradation des ressources par les sociétés locales ou l'exode rural. En segmentant les territoires tout en les reliant aux villes, les routes carrossables illustrent l'utilité que les géographes confèrent aux aménagements. Ils conçoivent ces derniers comme le résultat d'une action menée par une administration surplombante et suscitant un consensus unanime⁶⁶. Concernant la construction matérielle, un registre prométhéen est mobilisé et met en scène l'ingénieur qui doit vaincre une nature hostile pour frayer une route nécessaire aux sociétés passives⁶⁷. Cette nature est incarnée par les parois rocheuses qui doivent être modifiées afin d'y installer une route. Le développement du tourisme routier dans les Alpes jusqu'à la première moitié du XX^e siècle est également perçu par les géographes comme un événement décisif⁶⁸.

⁶³ Philippe VEITL, *L'invention d'une région : les Alpes françaises*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2013 ; Bernard DEBARBIEUX (dir.), *La montagne réinventée*, *Revue de Géographie Alpine*, Grenoble, Institut de géographie alpine, 1994 ; Philippe VEITL, « Un géographe engagé. Raoul Blanchard et Grenoble, 1910-1930 », *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 1993, n°13-1, p. 98-117.

⁶⁴ Bernard DEBARBIEUX et Gilles RUDAZ, *Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités : XVIIIe - XXIe siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2010, p. 135.

⁶⁵ George JORRÉ, « L'établissement des routes dans le massif du Vercors », 1921, tome 9-2, p. 229-284, p. 230.

⁶⁶ Michaël ATTALI, Anne DALMASSO et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne, le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2014, p. 7-9,14.

⁶⁷ Les travaux de Raoul Blanchard, André Allix et d'Albert Domangeon illustrent ces conceptions. Comme pour l'industrie hydroélectrique, la construction des routes carrossables dans les Alpes met en scène la modernité technicienne incarnée par l'ingénieur et le retard, représentés par le montagnard. Voir à ce sujet : Anne DALMASSO, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 2001, n°1-3, p. 25-38 ; Olivier CHATTERJI, « La vallée de l'aluminium, une histoire environnementale des territoires alpins face aux pollutions de la grande industrie », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A. Dalmasso, Université Grenoble Alpes, 2022, p. 23-33.

⁶⁸ Voir par exemple : Jean-Marie ROY, « Tourisme et circulation dans le Dauphiné alpestre », *Revue de Géographie Alpine*, 1953, tome 41, n°3, p. 515-551, p. 521.

1.2.2. Déconstruire les récits sur la modernisation des Alpes

Dans les années 1920, Marcel Blanchard met en lumière les enjeux de l'ouverture des routes et leurs conséquences à l'échelle des territoires⁶⁹. Ses travaux font figure d'exception car les historiens portent un intérêt tardif aux Alpes et à leurs routes. Ils s'emparent réellement de l'histoire des Alpes dans les années 1980 et ils développent un champ de recherches à proprement parlé. Plusieurs travaux proposent des réflexions au sujet des acteurs, des enjeux et des effets territoriaux des représentations des Alpes⁷⁰. Il s'agit d'apports fondamentaux pour cette recherche.

Dans cet élan, des chercheurs s'intéressent aux circulations. Longtemps perçues comme des symptômes de misère, les migrations alpines sont l'objet de nombreuses relectures stimulées par la création de la revue *Histoire des Alpes, Storia delle Alpi, Geschichte der Alpen*. En Italie, des historiens emploient de nouvelles perspectives pour étudier les migrations, tels que Luigi Lorenzetti ou Pier Paolo Viazzo, qui théorise le « paradoxe alpin⁷¹ ». Contrairement aux idées reçues, les sociétés alpines sont ouvertes au reste du monde d'un point de vue économique et social et leurs taux d'alphabétisation sont élevés. En France, dans les années 1990, Laurence Fontaine et Anne-Marie Granet-Abisset montrent que ces migrations ne sont pas subies et qu'elles résultent de stratégies déployées dans des systèmes économiques étendus⁷². En parallèle, des travaux ont déconstruit les récits liés à la modernisation et aux développements industriels et touristiques des sociétés

⁶⁹ Marcel BLANCHARD, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, Imprimerie Joseph Allier, 1920.

⁷⁰ P. VEITL, *L'invention d'une région*, *op. cit.* ; B. DEBARBIEUX et G. RUDAZ, *Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités : XVIIIe-XXIe siècle*, *op. cit.* ; François WALTER, *Les figures paysagères de la nation : territoire et paysage en Europe 16-20e siècle*, Nancy, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, 2004 ; Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle*, Lausanne, Payot, 2000 ; Philippe JOUTARD, *L'invention du Mont blanc*, Paris, Gallimard, 1986.

⁷¹ Luigi LORENZETTI, *Économie et migrations au XIXe siècle : les stratégies de la reproduction familiale au Tessin*, Bern, Peter Lang, 1999 ; Pier Paolo VIAZZO, *Gens de l'Alpe : Les ouvertures d'un pays fermé : le paradoxe alpin*, Grenoble, Glénat, 1998 ; Pier Paolo VIAZZO, *Upland communities. Environment, population and social structure in the Alps since the sixteenth century.*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

⁷² Laurence FONTAINE, *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales (XVIIe-XVIIIe siècle)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2003 ; Anne-Marie GRANET-ABISSET, *La route réinventée les migrations des Queyrassins aux XIXe et XXe siècles*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1994 ; Laurence FONTAINE, *Le voyage de la mémoire, colporteurs de l'Oisans au XIXe siècle*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1984.

alpines. Fortes de leurs réseaux, ces sociétés ne sont pas exclues des systèmes industriels et économiques globaux et ne subissent pas des injonctions modernisatrices⁷³.

Quelques travaux concernent plus spécifiquement les routes⁷⁴. En 1983, Bernard Amouretti propose une monographie de la route du Lautaret sur une période courte (1855-1885). Il étudie des fonds d'archives privés et des témoignages oraux afin de comprendre les conséquences socio-économiques de l'ouverture de la route sur les territoires traversés. Il construit sa démarche de recherche au plus proche des acteurs. Cette thèse s'inspire de son approche sociale fine. En 2014, Agnès Pipien soutient une thèse portant également sur la route du Lautaret du XIX^e au XXI^e siècle⁷⁵. Dans ce travail, elle retrace les enjeux de la construction et de la gestion de la route. Cela lui permet de mettre en lumière les stratégies politiques nationales et départementales mobilisées à cet effet. Elle explique le rôle joué par les élites décisionnelles et techniciennes et les notables locaux. Sa perspective étant de réaliser une histoire sociale de la route, je souhaite prolonger sa démarche en étudiant les sociétés concernées dans leur ensemble. Je m'intéresse pour cela aux rapports de pouvoir.

1.2.3. Une histoire des configurations et des reconfigurations des relations de pouvoir par la route

Le processus d'aménagement routier est le produit d'une somme conséquente de pouvoirs qu'il contribue à renouveler. Les relations de pouvoir sur lesquelles je porte mon attention sont politiques, administratives, économiques, familiales et professionnelles. Ces rapports dépendent également des positions spatiales – haut et bas de la montagne, versant gauche ou versant droit d'une vallée. Il y a des pouvoirs dominants, des contre-pouvoirs, des pouvoirs permanents et ponctuels. Parler de pouvoirs, c'est évoquer ceux qui l'ont et ceux sur qui ils s'appliquent ou qui en sont exclus. Le pouvoir étant une action, il permet d'observer l'articulation de mécanismes aux multiples ramifications concernant une large partie de la société. L'aménagement routier résulte de réactions territoriales structurées par

⁷³ Pour une synthèse historiographique détaillée à ce sujet voir : O. CHATTERJI, *La vallée de l'aluminium*, *op. cit.*, p.37-39.

⁷⁴ Nicole LEMAITRE (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019. Les contributions abordent les transitions entre des cheminements humains irréguliers et une structure fixe qui assure la matérialité du passage. Aucune n'évoque spécifiquement la route de montagne contemporaine.

⁷⁵ A. PIPIEN, *Construire la modernité*, *op. cit.*, p. 41.

différents jeux de pouvoirs en réponse à une accélération sociétale large. Ainsi, les routes ne causent pas l'ouverture des territoires, elles en sont une conséquence.

L'historienne médiéviste Céline Perol considère la route comme un lieu privilégié d'application des pouvoirs⁷⁶. Elle se réfère aux travaux de l'historien italien Guiseppe Sergi et à son concept *d'area di strada* (aire de route) pour illustrer l'étendue des interactions entre la route et l'ensemble des pouvoirs. Céline Perol associe cette notion à un processus de maîtrise de l'espace. La route canalise l'attention et l'énergie des autorités et des habitants. Cela donne lieu à un phénomène de concentration des manifestations des pouvoirs qui répond à la nécessité de gérer les multiples dimensions du territoire. Dans le cas de routes construites au XIX^e siècle, l'articulation des pouvoirs s'opère avec un nerf inédit puisque l'aménagement routier est pensé pour fixer les circulations. La route est l'enjeu et le support de confrontations de pouvoir à différentes échelles *via* des micro-rapports de force ponctuels, répétés ou au contraire, filés. Elle confronte par exemple des conseils municipaux entre eux quant aux choix des tracés, des propriétaires vis-à-vis de l'administration forestière par rapport à d'anciens droits de passage ou encore, un entrepreneur tirant profit de difficultés techniques face à un agent voyer vicinal.

Les travaux d'Arnaud Passalacqua sont également précieux pour saisir l'articulation entre la route et les espaces de pouvoir. Pour lui, la mobilité est un écosystème. Ce dernier déploie une ampleur nouvelle face à l'accélération des communications lors des phases d'industrialisation. Cet écosystème se caractérise par la formation de réseaux à différentes échelles. Ceux-ci engendrent des formes de dépendances aux flux et ressources énergétiques, financiers et matériels. Dans cet écosystème, l'automobile occupe un monopole en ce qui concerne l'accès aux ressources nécessaires à son fonctionnement⁷⁷.

L'analogie entre monde des mobilités et écosystème est doublement utile à la lecture des rapports entre pouvoir et aménagement routier. Premièrement, les routes occupent une place singulière dans les différents modes de transport. L'écosystème décrit par Arnaud Passalacqua est structuré par des mobilités liées les unes aux autres par des logiques de complémentarités, de concurrences et d'interdépendances⁷⁸. La route est à la fois une

⁷⁶ C. PEROL, « Comment penser la route ? », art. cit.

⁷⁷ Arnaud PASSALACQUA, « L'écosystème des mobilités, son métabolisme et ses ressources », in Louis BALDASSERONI, Étienne FAUGIER et Claire PELGRIMS (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France XIXe-XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2022, p. 115-116,119,122.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 112.

infrastructure multimodale et l'unique support de la composante dominante de l'écosystème de mobilité : l'automobile. Cette dernière n'étant pas le premier mode de mobilité employé sur les routes carrossables, l'aménagement routier est donc le prisme par lequel des mécanismes de dominations peuvent être opérés et à l'inverse contrés. Deuxièmement, la question des limites de cet écosystème est riche de perspectives pour l'étude de l'aménagement routier. L'écosystème des mobilités se déploie dans un monde clos. Ses ressources ne sont pas infinies. Pour autant, cet écosystème réussit régulièrement à trouver de nouvelles ressources. On le voit avec les énergies nécessaires à l'automobile⁷⁹. L'aménagement routier de montagne comporte également des limites. Par exemple, certaines routes sont soumises aux éboulements qui constituent des menaces en termes de viabilité et de sécurité. On entre alors dans une nouvelle phase temporelle et thématique, celle de la sécurisation. L'exigence de sécurité par les usagers ouvre à son tour de nouvelles ressources pour les différents acteurs. Ce processus recompose l'organisation des pouvoirs liés à la route et modifie les rapports des sociétés à l'environnement.

1.3. Histoire environnementale

L'aménagement routier est un des médiums des rapports que les sociétés entretiennent avec leurs environnements. Bien que des questionnements conjuguant mobilités et environnement soient encouragés par les historiens des mobilités⁸⁰, l'histoire environnementale s'est peu emparée de la question des routes.

Après s'être structurée moins rapidement que dans les aires anglo-saxonnes⁸¹, l'histoire environnementale suscite en France des travaux qui concernent des thématiques de plus en

⁷⁹ *Ibid.*, p. 117-118,120.

⁸⁰ M. FLONNEAU et V. GUIGUENO, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité », art. cit., p. 20 ; Gijs MOM, « Inventer et établir l'Histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 25-39 ; Stève BERNARDIN, « De la corvée aux travaux publics de l'État. Entretien avec André Guillaume, Professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2009, n°6, p. 146-152.

⁸¹ Pour des synthèses ou des précisions historiographiques sur ce champ voir : Stéphane FRIOUX et Renaud BÉCOT, *Écrire l'histoire environnementale au XXIe siècle, Sources, méthodes, pratiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2022 ; Stéphane FRIOUX, « L'histoire environnementale, hier, aujourd'hui... et demain ! », *Natures Sciences Sociétés*, 2020, vol. 28-1, p. 51-57 ; François JARRIGE, « L'historien et la question écologique », *Histoire@Politique*, 2017, n°31, p. 75-83 ; Jean-Baptiste FRESSOZ, Frédéric GRABER, Fabien LOCHER et Grégory QUENET, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014 ; Fabien LOCHER et Grégory QUENET, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2009, n°56-4, p. 7-38 ; Geneviève

plus variées⁸². Néanmoins, l'aménagement routier ne fait pas partie des sujets abordés, ou seulement dans des recherches portant sur les pollutions liées aux systèmes automobiles dans des cadres urbains et périurbains⁸³. Dans un numéro consacré aux infrastructures des mondes automobiles, la revue *Territoires contemporains* invite les auteurs à faire une histoire matérielle et environnementale des infrastructures et réseaux qui participent au développement de l'automobile⁸⁴. Les autodromes et circuits sont au cœur de l'approche mobilisée. Dans leur contribution, Étienne Faugier et Louis Baldasseroni proposent d'étudier les circuits automobiles, en croisant l'histoire de l'automobile et l'histoire environnementale. Ils intègrent à leurs réflexions des questions d'aménagement, de nuisances et de durabilité⁸⁵.

Ces démarches sont utiles à cette thèse, qui se propose d'étudier des routes du quotidien par l'aménagement. Leur création ne répond pas aux besoins d'une pratique de loisir. Il est donc nécessaire de considérer ces aménagements avant le développement des usages motorisés. La longue durée s'avère indispensable pour observer les renouvellements des fonctions de cette infrastructure et les impacts de ces derniers. Parce que la route est un dispositif technique et que l'histoire environnementale permet d'en évaluer les coûts socio-environnementaux, les nuisances, les conflictualités, le développement et les risques sont des entrées pertinentes.

1.3.1. Nuisances et conflictualités des routes de montagne

L'étude des nuisances industrielles et leurs régulations participe à l'essor de l'histoire environnementale en France durant les années 2000⁸⁶. Les infrastructures de voirie offrent

MASSARD-GUILBAUD, « De la « part du milieu » à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement Social*, 2002, n°200-3, p. 64-72.

⁸² S. FRIoux et R. BÉCOT, *Écrire l'histoire environnementale*, op. cit.

⁸³ Tristan LOUBES, « Les villes françaises et canadiennes face aux nuisances automobiles, des années trente aux années quatre-vingt-dix », Thèse de doctorat en Histoire, en préparation sous la direction de L. Vadelorge, Université Gustave Eiffel.

⁸⁴ B. CARITEY, F. JARRIGE et H. MARCHAL, « Introduction. Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits », art. cit., p. 2.

⁸⁵ Louis BALDASSERONI et Étienne FAUGIER, « « La ville devrait largement profiter du circuit ». Une approche environnementale des circuits des Grands Prix automobiles de Lyon 1914 et 1924 », *Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits (XXe-XXIe siècles)*, [en ligne], 2022, n°17, disponible sur : <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/publications/autodromes-circuits-automobiles/Louis-Baldasseroni-Etienne-Faugier.html> [Page internet consultée le 11 décembre 2022].

⁸⁶ François JARRIGE et Thomas LE ROUX (dir.), *La contamination du monde. Une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Paris, Éditions du Seuil, 2017 ; Geneviève MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution*

un terrain propice pour ces questions. Peu nombreuses, les recherches à ce sujet privilégient de nouveau le contexte urbain ou sont liées aux usages des véhicules motorisés⁸⁷. Il y a donc un intérêt pour la thèse à considérer les nuisances intrinsèques à l'infrastructure route dans un cadre rural de montagne.

Les nuisances consécutives à l'aménagement routier ont des caractéristiques communes avec les nuisances industrielles. Ce sont des effets résultant d'une activité d'aménagement et de son insertion dans un environnement. Elles constituent des désagréments qui donnent lieu à des contentieux entre différents acteurs. Certains d'entre eux sont modestes et ils observent une gêne matérielle et sensible difficile à quantifier. À la différence de la pollution, les nuisances suscitent des plaintes formulées hors du cadre d'une expertise⁸⁸. Les nuisances relatives à l'aménagement routier ne constituent pas une réalité administrative et juridique. Des formes d'impensés sont à l'origine de cette situation. Dès lors, considérer la nuisance en tant que catégorie d'analyse permet de mesurer la complexité d'un système et de son emprise, ainsi que ses conséquences socio-environnementales. Il y a un intérêt réel à saisir la manière dont les acteurs perçoivent et gèrent ces phénomènes tout en gardant à l'esprit que les notions de nuisance et d'environnement ne font pas partie de leur réalité⁸⁹.

Les nuisances causent parfois des conflits environnementaux. Dire cela, c'est renvoyer à des tensions et confrontations entre des acteurs au sujet d'une fonction attribuée à un

industrielle. France, 1789-1914, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2010 ; Estelle BARET-BOURGOIN, *La ville industrielle et ses poissons, les mutations des sensibilités aux nuisances et pollutions industrielles à Grenoble, 1819-1914*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2005 ; André GUILLERME, Anne-Cécile LEFORT et Gérard JUGAUDON, *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne XIXe-XXe siècles*, Seyssel, Éditions Champ Vallon, 2004 ; Christoph BERNHARDT et Geneviève MASSARD-GUILBAUD, *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002 ; Geneviève MASSARD-GUILBAUD, « La régulation des nuisances industrielles urbaines (1800-1940) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, n°64-1, p. 53-65.

⁸⁷ L. BALDASSERONI et É. FAUGIER, « « La ville devrait largement profiter du circuit ». Une approche environnementale des circuits des Grands Prix automobiles de Lyon 1914 et 1924 », art. cit. ; L. BALDASSERONI, *Du macadam au patrimoine*, op. cit., p. 24 ; Brendan PRENDIVILLE, « Mouvements sociaux et politique routière dans la Grande-Bretagne des années 1990 », in Geneviève MASSARD-GUILBAUD et Christoph BERNHARDT (dir.), *Le démon moderne, La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002, p. 439-457. Brendan Prendiville aborde les mouvements anti-routes menés par des conservateurs britanniques dans les années 1990.

⁸⁸ Je m'appuie sur la définition de nuisances industrielles proposée par Thomas Le Roux et Michel Letté. Thomas LE ROUX et Michel LETTÉ (dir.), *Débordements industriels : environnement, territoire et conflit XVIIIe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 18-19.

⁸⁹ Ces catégories de pensée n'existent pas avant la seconde moitié du XX^e siècle.

environnement. Ce qui est en jeu, ce sont des menaces envers l'intégrité d'individus ou d'écosystèmes⁹⁰. Au tournant des années 1990, beaucoup de chercheurs en sciences sociales ont relégué le conflit environnemental au second plan face à une prise de conscience écologique. Ils considèrent alors qu'une démocratie technique est en train de naître grâce à la diffusion de dispositifs participatifs dans le domaine des technosciences⁹¹. Ces réflexions supposent l'avènement d'une modernité réflexive dans laquelle les sociétés prennent conscience de leurs impacts sur l'environnement et tentent de le réduire. Toutefois, les conflits environnementaux qui se succèdent en France et en Europe depuis la fin des années 2000 nuancent ces théories et interrogent la capacité de certains dispositifs à faciliter l'acceptabilité de projets⁹². Ces éléments renouvellent l'intérêt des chercheurs envers les conflits et depuis les années 2010, les historiens de l'environnement s'emparent de ces questions⁹³. Un des acquis historiographiques est la mise en perspective de réflexivités environnementales antérieures aux années 1970. Elles concernent des acteurs qui défendent leurs intérêts économiques et parfois leur santé⁹⁴. Ces approches aident à l'étude de désaccords provoqués par l'aménagement routier. Il convient alors d'en définir les temporalités et d'identifier les acteurs qui se plaignent, s'en accommodent ou non et qui se chargent de réguler ces phénomènes. Il est important de nuancer l'idée que l'aménagement routier est une opération consensuelle. C'est l'objet de cette étude que de mettre en lumière la spécificité des conflictualités au sujet des mobilités routières en montagne.

⁹⁰ Patrice MELE, « Introduction : conflits, territoires et action publique », in Corinne LARRUE, Patrice MELÉ et Muriel ROSEMBERG (dir.), *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François Rabelais, 2004, p. 13-32, p. 13 ; Lionel LASLAZ, « Produisons du conflit, il restera toujours de l'acceptation. Tensions et concertations autour des chartes des parcs nationaux français. », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2011, n°88-4, p. 387-402.

⁹¹ Yannick BARTHE, Michel CALLON et Pierre LASCOUMES, *Agir dans un monde incertain*, Paris, Éditions Points, 2014.

⁹² Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin sont des exemples connus.

⁹³ Anna TRESPÉUCH-BERTHELOT, Alexis VRIGNON et Anne-Claude AMBROISE-RENDU (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux, luttes locales, enjeu global (XIXe-XXIe siècles)*, Limoges, Pulim, 2018, p. 8 ; Charles-François MATHIS, « Mobiliser pour l'environnement en Europe et aux États-Unis. Un état des lieux à l'aube du 20e siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, n°113-1, p. 15-27, p. 17.

⁹⁴ A. TRESPÉUCH-BERTHELOT, A. VRIGNON et A.-C. AMBROISE-RENDU (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux*, *op. cit.*, p. 253.

1.3.2. Les effets spécifiques à l'aménagement routier entre développement et risques

Du XIX^e au XXI^e siècle, l'aménagement routier est associé au développement selon différentes conceptions économiques, touristiques et sécuritaires. On tente ici d'en saisir les effets concrets en s'appuyant sur différentes recherches qui déconstruisent la notion de développement. Comme précisé précédemment, les récits sur le développement et la modernisation des sociétés alpines sont déconstruits par les historiens des Alpes. À plus large échelle, dans les années 1990, la notion de développement est questionnée par l'économiste Gilbert Rist. Il explique qu'il s'agit d'une pensée centrale pour les sociétés occidentales leur permettant d'imposer leur supériorité dans l'imaginaire collectif. Le développement crée un écart entre un avancé et un retardé, ce dernier étant uniquement considéré au regard du référent avancé. Ainsi pensé, le développement est le pivot d'un système de dominations⁹⁵. Plus récemment, plusieurs travaux en histoire environnementale déconstruisent l'imaginaire associant des périodes historiques à des dynamiques d'expansion ou de progrès. Des recherches révèlent par exemple les externalités environnementales qui accompagnent les formes de croissance perçues durant les « Trente glorieuses »⁹⁶. Emmanuel Fureix et François Jarrige analysent les inégalités sociales et les problèmes environnementaux qui sont générés par certaines techniques au XIX^e siècle. Lors de leur application, elles sont pensées comme des formes d'émancipation face aux contraintes naturelles, permettant ainsi de redéfinir les assises matérielles des sociétés. Ces techniques ont toutefois des effets socio-économiques néfastes⁹⁷.

Il s'agit de montrer que l'aménagement routier en montagne comporte de nombreux revers. Les nuisances, conflits et risques d'éboulement créés par la construction des routes en sont de beaux exemples. Sur ce point, la thèse s'inscrit dans la continuité des recherches menées par des historiens des Alpes qui, à la fin des années 1990, conjuguent le développement des sociétés alpines à des problématiques liées aux risques naturels. Les travaux dirigés au sein du LARHRA par René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset

⁹⁵ Gilbert RIST, *Le développement : histoire d'une croyance occidentale*, Paris, Les presses de Sciences po, 2012 [1996], p. 88.

⁹⁶ Christophe BONNEUIL, Céline PESSIS et Sezin TOPÇU (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses », modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013.

⁹⁷ Emmanuel FUREIX et François JARRIGE, *La modernité désenchantée. Relire l'histoire du XIXe siècle français*, Paris, La Découverte, 2015.

permettent d'initier une histoire sociale des risques construite à partir des territoires et intégrant des entrées propres à l'histoire de l'environnement⁹⁸.

Les liens entre risques et routes sont également abordés sous l'angle de la sécurité routière, en questionnant par exemple les politiques d'assurances⁹⁹. Mathieu Flonneau aborde cette question à partir de la régulation des pratiques des usagers ainsi que de l'équipement et de la signalisation routière¹⁰⁰. En mettant en lumière certains enjeux de la sécurisation des routes de montagne face aux éboulements rocheux, cette thèse apporte un éclairage supplémentaire, en conjuguant risques naturels et sécurité routière. Cela amène plus largement à imiter la démarche d'Emmanuel Reynard et de Luzius Thomi, consistant à croiser les questions liées à la gouvernance des risques avec le sujet de l'aménagement du territoire¹⁰¹.

1.4. Une histoire de l'aménagement du territoire du XIX^e au XXI^e siècle

À la lumière des travaux qui viennent d'être évoqués, il est apparu pertinent d'étudier plus spécifiquement les routes en tant qu'outil et produit de l'aménagement du territoire. Cela permet de réaliser, à partir de l'exemple d'un territoire de montagne, une histoire de l'aménagement du territoire. Or celle-ci, semble-t-il, reste encore à construire.

L'aménagement du territoire peut être entendu en tant que politique centralisée d'aménagement du territoire national par l'État et ses corps, à des fins économiques et politiques. Cette définition émerge durant les décennies qui suivent la Seconde Guerre

⁹⁸ S. GAL et A.-M. GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, op. cit. ; Anne-Marie GRANET-ABISSET, « La connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, p. 39-71.

⁹⁹ Stève BERNARDIN, « De la sécurité routière à la santé publique : une réforme discrète de l'administration fédérale aux États-Unis », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 141-157 ; Stève BERNARDIN, « La fabrique privée d'un problème public. La sécurité routière entre industriels et assureurs aux États-Unis (années 1920 à 2000) », *Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs*, [en ligne], 2015, 17, disponible sur <https://journals.openedition.org/regulation/11084#quotation>, [Page internet consultée le 9 novembre 2022].

¹⁰⁰ M. FLONNEAU, *En tous sens*, op. cit.

¹⁰¹ Luzius THOMI et Emmanuel REYNARD, « Gouvernance des risques hydrologiques dans un contexte urbain – le cas de la ville de Berne (Suisse) », *Espaces et sociétés*, 2009, n°139-4, p. 123-140.

mondiale¹⁰². Des recherches en géographie, en urbanisme et en économie en explorent déjà de nombreux aspects tels que les conflits¹⁰³. En revanche, la production historique à ce sujet n'est pas abondante¹⁰⁴. Il est toutefois possible de citer deux ensembles de travaux de chercheurs qui se sont intéressés à ce sujet. Premièrement, depuis les années 2010, des chercheurs en histoire environnementale interrogent l'aménagement, entendu au sens large en tant que modification de leur environnement par les sociétés. Les bouleversements des rapports sociaux engendrés par ces opérations sont étudiés pour des périodes et des formes d'aménagements variées¹⁰⁵. Ces travaux montrent que bien avant le XX^e siècle, des politiques variées d'aménagement résultent d'interactions conflictuelles entre des forces financières, techniques, politiques et sociales¹⁰⁶. En ville comme à la campagne, des aménagements modifient les paysages et ont des effets sociaux et environnementaux visibles par les contemporains¹⁰⁷. Des chercheurs s'intéressent aussi aux rapports entre pouvoirs et aménagements¹⁰⁸. Ils cherchent à comprendre les conditions nécessaires à ces opérations. Il s'agit d'en définir les initiateurs et intérêts en jeu, les problèmes que les aménagements sont censés solutionner et les acteurs qui les formulent. Sont-ils les mêmes que ceux qui les subissent ? Qui profite des aménagements et à quel moment ? Ces questionnements sont centraux pour cette thèse.

Deuxièmement, à partir des années 2000, des chercheurs abordent l'aménagement du territoire dans un contexte où les productions à ce sujet sont stimulées par l'anniversaire de la DATAR. Marc Desportes et Antoine Picon proposent à ce sujet une synthèse à l'échelle nationale. Ils situent les origines de ces politiques à la fin du XVIII^e siècle, parallèlement au

¹⁰² Patrick FOURNIER et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 7.

¹⁰³ Les recherches sont nombreuses. Ne sont cités ici que les travaux utilisés dans cette thèse. Jean-Pierre WOLFF, « L'inéluctabilité des conflits liés aux infrastructures de transports ? », *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 2015, n°40, p. 5-12 ; L. LASLAZ, « Produisons du conflit, il restera toujours de l'acceptation. Tensions et concertations autour des chartes des parcs nationaux français », art. cit. ; Philippe SUBRA, « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote*, 2008, n°130-3, p. 222-250 ; P. MELE, « Introduction », art. cit.

¹⁰⁴ Vincent GUIGUENO, « Dossier L'aménagement du territoire en action », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2003, n°79-3, p. 37-41 ; Patrice CARO, Olivier DARD et Jean-Claude DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002 ; Marc DESPORTES et Antoine PICON, *De l'espace au territoire. L'aménagement en France XVI-XXe siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997.

¹⁰⁵ P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, op. cit.*, p. 275.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 278-279, 289.

¹⁰⁷ E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée, op. cit.*, p. 95-96.

¹⁰⁸ Laurent COUMEL, Raphaël MORERA et Alexis VRIGNON, *Pouvoirs et environnement. Entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018.

développement d'une ingénierie d'État qui planifie une organisation rationnelle et centralisée des transports¹⁰⁹. Dominique Barjot montre au contraire que les aménagements territoriaux induisent au XX^e siècle des négociations entre l'État et les territoires par l'intermédiaire des élites locales¹¹⁰. Il est entendu que l'aménagement présuppose en effet une action sur la société *via* une transformation d'un territoire au moyen d'infrastructures et d'équipements¹¹¹. Vincent Guigueno invite à faire une histoire sociale de l'aménagement du territoire en tant que projection de l'État. Cela induit de comprendre la production des savoirs et des techniques qui interviennent dans ces opérations et les réalités auxquelles elles répondent¹¹². Ces travaux procurent de solides apports.

Toutefois, ils abordent peu les territoires ruraux, hormis au prisme de l'expansion du réseau ferroviaire ou de l'adaptation de la voirie à l'automobile. De plus, ils perçoivent le XIX^e siècle comme une période où se situent les origines de l'aménagement du territoire. Je propose d'élargir le cadre temporel en considérant le XIX^e siècle comme un moment d'aménagement territorial à part entière. Cela permet de conjuguer aménagement du territoire et route autrement qu'à travers la construction des autoroutes durant les Trente Glorieuses.

Cette démarche nécessite de poser des cadres en termes de définitions et d'approches, notamment pour ne pas commettre d'anachronisme. Les travaux en aménagement de l'espace et en urbanisme de Xavier Desjardins sont utiles¹¹³. Il propose de décentrer le regard de l'aménagement du territoire en tant que politique propre aux années 1960. Pour cela, il le définit comme une « *modalité particulière de traitement des relations entre l'humanité et son environnement* » et une « *action collective et volontaire qui vise par le moyen d'une transformation de l'organisation spatiale et temporelle de la société, à répondre à des objectifs politiques*¹¹⁴ ». Plusieurs caractéristiques permettent alors de parler d'aménagement du territoire. Il s'agit d'une opération issue d'un projet préalablement

¹⁰⁹ M. DESPORTES et A. PICON, *De l'espace au territoire, op. cit.*

¹¹⁰ Dominique BARJOT, « Préface », in Patrice CARO, Olivier DARD et Jean-Claude DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire : racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.

¹¹¹ P. CARO, O. DARD et J.-C. DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire, op. cit.*

¹¹² V. GUIGUENO, « Dossier L'aménagement du territoire en action », art. cit., p. 41.

¹¹³ Xavier DESJARDINS, *L'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 2021 [2017].

¹¹⁴ Xavier DESJARDINS, « Introduction », in Xavier DESJARDINS (dir.), *L'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 2021 [2017], p. 9-11, p. 15.

défini en fonction de politiques et de savoirs spécifiques¹¹⁵. Ce dernier repose sur une vision globale et prospective du territoire, sur un appareillage administratif, technique et fiscal. La construction de routes carrossables en montagne au cours du XIX^e siècle par le service vicinal répond à ces critères, l'aménagement routier peut ainsi être considéré comme une branche de l'aménagement du territoire en général.

Pour Xavier Desjardins, l'aménagement permet d'agir sur la société par une transformation raisonnée du territoire. Il est consubstantiel au renforcement du pouvoir de l'État dès l'époque moderne¹¹⁶. Cet aspect est essentiel pour la thèse qui tente d'éclairer les liens entre aménagement routier et contrôle social, entendu comme ce qui relève du pouvoir et corrige ce qui est pensé comme une déviance¹¹⁷. Les liens entre contrôle social et mobilités sont questionnés par des historiens depuis les années 2000¹¹⁸. La thèse interroge comment l'aménagement routier est à la fois le symbole, le support et l'outil d'un contrôle social appliqué dans un contexte aménagiste et démocratique. Au XIX^e siècle, le contrôle social et la volonté de reprise en main des pratiques déviantes sont indissociables de l'idée de « Progrès » portée par les scientifiques. L'aménagement routier du territoire est alors un instrument de régulation des pratiques sociales car il diffuse des normes qu'il permet d'appliquer¹¹⁹.

1.4.1. Regard administratif sur l'aménagement routier des territoires ruraux

L'étude d'un aménagement requiert la connaissance de l'administration qui en gère le projet, la construction, l'entretien et les usages. L'aménagement routier en montagne au

¹¹⁵ X. DESJARDINS, *L'aménagement du territoire*, *op. cit.*

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 15 ; A. PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », art. cit. Antoine Picon évoque l'utilisation de la route comme outil de contrôle des provinces par Paris.

¹¹⁷ Emma-Sophie MOURET, « Des routes pour contrôler ? Aménagement des territoires de montagne et reconfiguration des mobilités au XIX^e siècle », *Amnis. Revue d'études des sociétés et cultures contemporaines Europe/Amérique*, [en ligne], 2021, 20. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/amnis/6485?lang=en#quotation>. [Page internet consultée le 20 octobre 2021].

¹¹⁸ Voir : Daniel ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages.*, Paris, Fayard, 2003 ; Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

¹¹⁹ François-Xavier NÉRARD, « Avant-propos », *Amnis. Revue d'études des sociétés et cultures contemporaines Europe/Amérique*, [en ligne], 2021, 20, p. 1-3. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/amnis/6990> [Page internet consultée le 20 octobre 2021].

XIX^e siècle relève principalement des compétences de l'administration vicinale et dans une moindre mesure, de l'administration forestière¹²⁰. Les compétences et modalités de gestion de la voirie par ces administrations évoluent durant le XX^e siècle. Par exemple, dans les départements français, le service vicinal fusionne avec les Ponts et Chaussées au cours des années 1940. Certaines routes vicinales passent dans le réseau national puis départemental. Plus largement, à partir des années 1950, plusieurs mutations touchant la direction des routes impactent l'aménagement routier¹²¹. Les multiples dénominations d'une même route au cours du temps en sont un indice.

Les politiques de centralisation et de décentralisation administrative et les transferts de compétences corollaires doivent être pris en compte. C'est en effet un des cadres déterminant de l'histoire de l'entretien des routes rurales. Dans les années 1980, Jean-Claude Thoenig montre que contrairement aux discours historiographiques dominants, décrivant une France du XIX^e siècle centralisée aux libertés locales absentes, le Département dispose selon les périodes d'une capacité d'action¹²². André Guillerme prolonge ces questionnements¹²³. Plus récemment, les historiens Loïc Vadelorge et Thibaud Tellier croisent l'histoire de l'aménagement du territoire et de la décentralisation. Ils proposent une histoire administrative et sociale de l'aménagement articulée par les acteurs et échelles de prises de décisions¹²⁴. Leurs travaux sont utiles à cette thèse, notamment pour appréhender les transferts de compétences de gestion de la voirie suite aux politiques de décentralisation menées depuis les années 1980.

Prendre en compte l'aspect administratif de l'aménagement routier du territoire nécessite de s'interroger sur les logiques de réseaux associées¹²⁵. Les réseaux sont un thème

¹²⁰ Voir à ce sujet : Martine CHALVET, *Une histoire de la forêt*, Paris, Éditions du Seuil, 2011 ; Anne-Marie GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », in Jean-François TANGUY (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe des années 1830 à la fin des années 1920, étude comparée de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie*, Paris, Ellipses, 2005, p. 47-65.

¹²¹ Pour des précisions sur ces éléments voir : Denis GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, Paris, l'Harmattan, 2014, p. 132-133.

¹²² Jean-Claude THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental, vie et mort de la vicinalité*, Paris, Institut européen d'administration des affaires, centre national de la recherche scientifique, 1980, vol. n°2.

¹²³ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit.

¹²⁴ Loïc VADELORGE, « La décentralisation est-elle un faux problème ? Réflexions sur l'histoire croisée de l'aménagement et de la décentralisation et bilan du séminaire 2009-2012 », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série, 2013, p. 20-34.

¹²⁵ M. DESPORTES et A. PICON, *De l'espace au territoire*, op. cit., p. 73.

central des recherches en sciences humaines et sociales du fait de leurs effets structurants¹²⁶. La gestion des réseaux de transports et d'énergie est un des enjeux de l'aménagement du territoire¹²⁷. La plupart des travaux en histoire analysent les réseaux de circulation au XIX^e siècle selon une perspective centralisatrice nationale¹²⁸. Pour cause, la logique de réseau se développe en lien avec la pensée des élites saint-simoniennes. Elle répond à une conception dynamique et libérale des échanges selon une organisation centralisée. Sans nier cette logique générale, la thèse montre que les mécanismes qui interviennent dans la mise en réseau d'un territoire peuvent être questionnés selon d'autres points de vue. En montagne, certains des paramètres avec lesquels les acteurs se projettent, ainsi que les outils de négociation dont ils disposent, sont parfois différents de ceux observés dans des territoires urbains. Une des principales perspectives intervenant dans les processus de mise en réseau est verticale. C'est dans un deuxième temps qu'elle entend rejoindre des réseaux régionaux et nationaux.

C'est donc grâce aux apports de l'histoire des mobilités, de l'histoire des Alpes et de l'histoire environnementale que ma recherche étudie l'aménagement routier en tant qu'objet d'histoire. Ces éléments n'ont, à ma connaissance, pas été examinés. La thèse constitue à ce titre une piste pour une ambition plus large d'histoire de l'aménagement du territoire. De plus, cette démarche permet d'articuler des historiographies riches qui se croisent peu. En essayant d'avoir une approche globale de la route en reliant le territoire et l'aménagement, l'aménagement routier est un objet d'étude qui articule les apports de l'histoire des transports aux acquis de l'histoire des mobilités et aux perspectives de l'histoire de l'environnement.

Afin de saisir le processus d'aménagement routier dans son entièreté, il est important de comprendre et de restituer les logiques de participation de l'ensemble des acteurs

¹²⁶ P. CARO, O. DARD et J.-C. DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire*, op. cit., p. 11 ; Jean-Marc OFFNER, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 1993, 22-3, p. 233-242 ; Gabriel DUPUY, *L'urbanisme et ses réseaux : théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991.

¹²⁷ Voir à ce sujet : Christophe BOUNEAU, Michel DERDEVET et Jean-Baptiste GALLAND, « Réseaux de transport et réseaux d'énergie : qui doit prendre en charge le(s) territoire(s) ? », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2014, n°74-2, p. 65-70.

¹²⁸ François CARON, « Les réseaux et les politiques d'aménagement du territoire : l'exemple des chemins de fer », in Patrice CARO, Olivier DARD et Jean-Claude DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire : racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, p. 17-31 ; B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, op. cit.

concernés. Une démarche territorialisée et structurée par des jeux d'échelles permet de réaliser ce projet.

2. Une approche territorialisée sur le temps long

Le concept de territoire est utilisé ici selon trois perspectives : un objet d'étude, une échelle d'analyse et une modalité de travail avec les acteurs sur le terrain. Le territoire est d'abord un objet d'étude en tant que construit social, politique, économique et culturel. Employer la notion de territoire induit de construire ma recherche à partir des différents acteurs qui prennent part à l'aménagement routier. Les modalités de participation permettent de montrer qu'il existe un espace d'actions pour tous les acteurs, même les plus modestes¹²⁹. Les interactions de ces derniers peuvent également être restituées au travers de silences et d'oublis. Cela permet de construire une histoire sociale de l'aménagement routier.

La recherche est construite à partir d'une approche territorialisée sur le temps long, dans un cadre montagnard. Ce dernier est depuis trois décennies reconnu par les sciences sociales comme un terrain propice aux mécanismes de mutation des sociétés. Les contraintes physiques sur les déplacements et les fragilisations économiques qu'elles imposent opèrent un rôle amplificateur¹³⁰. Cela amène les sociétés qui y résident à développer des mécanismes d'adaptations. Ainsi, les montagnes sont des lieux de circulations et de réseaux anciens, différents de ceux de plaines. C'est un autre modèle de compréhension des mobilités qui est particulièrement intéressant, car les montagnes sont pendant longtemps perçues comme des enclaves ne correspondant pas aux normes en termes de circulations.

2.1. Le Vercors comme cas d'étude

Le territoire est également une échelle d'analyse. À ce titre, le Vercors est le terrain d'étude de cette recherche. Ce massif montagneux se trouve dans les Alpes occidentales.

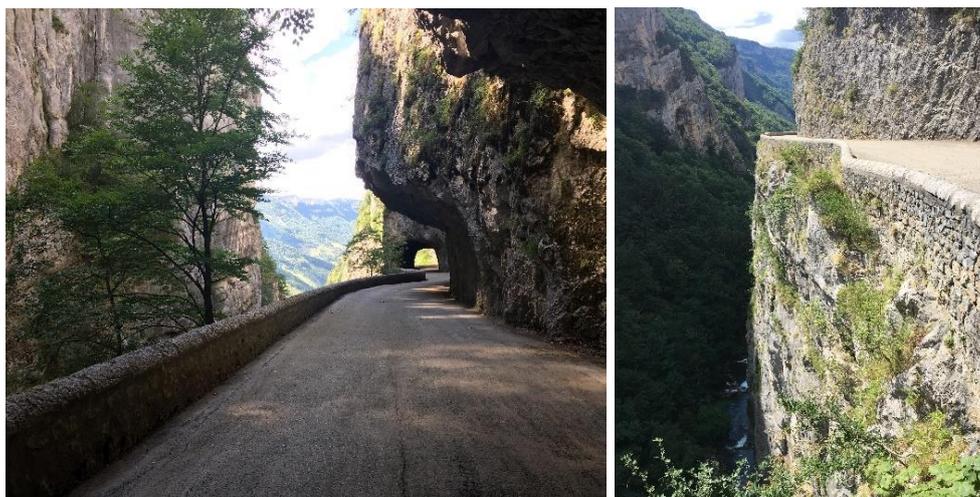
¹²⁹ Au sujet de l'emploi du concept de territoire en histoire sociale voir : Pierre JUDET, *La nébuleuse métallurgique alpine, Savoie-Dauphiné, fin XVIIIe-fin XIXe siècle : apogée, déclin et éclatement d'un territoire industriel*, Fontaine, Presses universitaires de Grenoble, 2019.

¹³⁰ M. ATTALI, A. DALMASSO et A.-M. GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne*, op. cit., p. 6,18.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

C'est un plateau d'une altitude moyenne de 1 000 m et d'une superficie de 1 300 km². Comme il est possible de l'observer sur la première carte du volume d'annexes, le Vercors surplombe Grenoble, Valence et Die¹³¹. Il est divisé en deux départements, la Drôme et l'Isère. Il comprend des zones de reliefs, d'environnements et d'habitats variées¹³². L'intérêt de choisir le Vercors comme cas d'étude réside dans le fait que, sur ce massif, une quinzaine de routes carrossables sont ouvertes entre 1827 et 1896. Les cartes n°2 et n°3 du volume d'annexes représentent ces dernières¹³³. Une telle concentration spatiale de routes construites à la même période, par la même administration et partageant des caractéristiques architecturales et paysagères est rare. Les routes forment un réseau routier qui se substitue à un maillage de chemins muletiers et de sentiers permettant depuis des siècles des échanges entre les différents bassins de vie de ces montagnes entre eux et avec les plaines. Certaines de ces routes subissent des rectifications au cours du XX^e et XXI^e siècles. Elles sont, en 2020, les uniques voies d'accès pour les habitants, les services et les usagers désirant pratiquer des activités de montagne.

Illustration 1 – Photographies des routes du Vercors, 2018



Ces routes attirent également de nombreux cyclistes et motocyclistes de même que des camping-caristes. Leurs morphologies, à l'esthétique aérienne pour certains tronçons,

¹³¹ Volume 2, annexes, carte 1, p.1.

¹³² Jules BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique*, Grenoble, Didier et Richard, 1931, p. 7.

¹³³ Volume 2, annexes, carte 2 et 3, p. 2,3. La carte n°3 est également intégrée au manuscrit sous un format autonome afin d'en faciliter la lecture.

restent sensiblement les mêmes pour des usages qui se diversifient depuis les années 1960. Pour cause : la création du Parc naturel régional du Vercors en 1970, le développement de stations de ski et l'arrivée de nouveaux habitants multiplient les usages des routes. En parallèle, les risques d'éboulements rocheux renouvellent certains des enjeux de gestion de la voirie. Le Vercors est un exemple localisé qui renseigne sur des problématiques liées à l'aménagement routier et du territoire. En miroir, les routes sont un prisme par lequel les transformations du massif doivent être interrogées. La voirie procure en effet un regard intéressant sur les partitions territoriales fortes qui touchent le Vercors entre ses deux départements, ses parties nord et sud et de plateau et de piémont. Ainsi, le massif du Vercors est une dénomination qui sous-entend une unité territoriale qui n'existe pas. Il est alors intéressant de sonder le rôle joué par les routes, à la fois dans cette représentation d'unité et dans les divisions qui émaillent le Vercors. Cela revient à demander ce que l'aménagement routier fait à la construction d'un territoire.

Les travaux de recherches académiques sur le Vercors sont nombreux au sujet de la Résistance, des pratiques sylvo-pastorales et de la vie religieuse¹³⁴. L'histoire du massif est abordée durant la première moitié du XX^e siècle par des géographes, tels que Raoul Blanchard et Jules Blache, qui bien sûr évoquent la construction des routes, puisqu'eux même les utilisent en tant qu'usagers touristiques¹³⁵. Certains historiens abordent les routes dans le cadre d'études sur d'autres objets. C'est le cas de la thèse récemment publiée de Gilles Della-Vedova sur le développement rural du canton de Villard-de-Lans¹³⁶. Quelques productions – considérées ici en tant qu'imprimés à caractère de source – constituent des références. *L'essai historique* de l'Abbé Louis Fillet, publié en 1888, réédité en 1983 et en 2004, retrace l'histoire du canton de la Chapelle-en-Vercors. La dernière partie de

¹³⁴ Philippe HANUS et Laure TEULIERES (dir.), *Vercors des mille chemins. Figures de l'étranger en temps de guerre*, Rochechinard, Comptoir d'édition, 2013 ; Philippe HANUS et Gilles VERGNON (dir.), *Vercors. Résistance en résonances*, L'Harmattan, 2008 ; Philippe HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, Grenoble, Conseil Général de l'Isère, 2007 ; Michel WULLSCHLEGER, « La chartreuse des Écouges : vie pastorale et transhumance (1116-1391) », in Jean-Claude DUCLOS et Colette JOURDAIN-ANNEQUIN (dir.), *Aux origines de la transhumance, Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, p. 77-96 ; Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2003 ; Anne SGARD, *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité*, Grenoble, Institut de géographie alpine, 1997.

¹³⁵ Raoul BLANCHARD, *Les Alpes occidentales. Tome 1 : les Préalpes françaises du Nord*, Tours, Arrault et Cie, 1938 ; J. BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique*, op. cit.

¹³⁶ Gilles DELLA-VEDOVA, *La montagne des possibles. Les acteurs du développement rural (Villard-de-Lans XIXe -XXIe siècles)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2020.

l'ouvrage qualifie l'ouverture des routes de « *nouvelle ère*¹³⁷ ». L'auteur attribue spécifiquement aux routes des mutations socio-économiques plus larges, telles que des progrès agricoles et l'amélioration de l'habitat. C'est sur cet essai que s'appuie le géographe Georges Jorré. Il publie en 1921 dans la *Revue de Géographie Alpine* un article consacré aux routes du Vercors¹³⁸. Il utilise également les sources du service vicinal et renforce le rôle structurel donné aux routes dans le développement du territoire. Au début des années 1980, le Parc naturel régional du Vercors publie un ouvrage sur les routes du Vercors en s'appuyant sur ce travail et celui de l'Abbé Fillet.

Un tournant concernant la production des savoirs au sujet du Vercors s'opère dans les années 2000. Plusieurs articles rédigés dans une optique patrimoniale réinscrivent les routes dans la longue durée des mobilités¹³⁹. Deux travaux de mémoire de Master réalisés à l'Université de Grenoble réunissent les premières pistes nécessaires à la déconstruction de la notion d'enclavement et à l'étude des rapports de force à l'œuvre lors de la construction des routes. Cette recherche tente de prolonger certaines de leurs réflexions¹⁴⁰. Organisée par les Archives départementales de la Drôme en 2019, l'exposition *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, contribue à renouveler les savoirs au sujet de la construction des routes en Vercors en historicisant les principaux enjeux, tels que l'exploitation des ressources locales et le tourisme¹⁴¹. La thèse complète cet élan en proposant une lecture critique du processus d'aménagement routier en Vercors.

¹³⁷ Abbé Louis FILLET, *Essai historique sur le Vercors (Drôme)*, Valence, Librairie Lantheaume, 1888, p. 290-291.

¹³⁸ G. JORRÉ, « L'établissement des routes dans le massif du Vercors », art. cit.

¹³⁹ Pierre-Louis FILLET, « Les routes du Vercors », in DÉPARTEMENT DE LA DRÔME, CONSERVATION DU PATRIMOINE (dir.), *Patrimoine du Royans Vercors. Paysage, architecture et histoire*, Valence, Département de la Drôme, conservation du patrimoine, 2009, p. 98-101.

¹⁴⁰ Aurélien ROCHAS, « Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes (an X-1920). Transformation et accessibilité du territoire des Quatre-Montagnes iséroises par le Chemin de Grande Communication n° 6 de Grenoble à Villard-de-Lans par Sassenage et les Gorges d'Engins », Mémoire de master en Histoire, sous la direction de A-M. Granet-Abisset, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 2015 ; Élodie CROZE, « D'une route à l'autre : continuité du discours sur l'ouverture de la « forteresse Vercors ». « Les Grands Goulets », la route pittoresque du Vercors central », Mémoire de master en Histoire, sous la direction de A-M. Granet-Abisset, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 2004.

¹⁴¹ Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020. En tant que membre du conseil scientifique, j'ai réalisé plusieurs sections du livret d'exposition.

2.2. Temps long et jeux d'échelles pour aborder des impacts en différé

2.2.1. Une étude construite sur la longue durée

La recherche se structure sur le temps long, de 1824 à 2020, ce qui est essentiel pour comprendre l'ensemble de cette évolution et l'histoire de cet aménagement. Si la longue durée est nécessaire, elle rend le propos compliqué, notamment pour les césures chronologiques puisque plus que des ruptures, on assiste le plus souvent à des tuilages dans les évolutions. Les bornes retenues se sont finalement imposées au fur et à mesure de l'avancement de la recherche. Mon ambition étant de comprendre l'ensemble du processus d'aménagement routier, la longue durée permet alors d'en étudier toutes les phases : la planification, l'édification et les usages. Dans le Vercors, toutes les routes sont ouvertes à la fin du XIX^e siècle. Un intervalle de 120 ans s'avère *a priori* suffisant pour saisir les usages et leurs mutations.

Cela permet également de questionner la maintenance de ces infrastructures sur le temps long et les cas de fermetures et d'abandons. La gestion du vieillissement des infrastructures est une thématique encore peu développée en histoire¹⁴². En plus d'impliquer des interrogations fécondes sur la gestion des délaissés routiers, ces éléments invitent à réfléchir à la « fin » de l'aménagement. On peut considérer qu'il y a fin lorsque l'infrastructure en plus d'être fermée, n'est plus présente matériellement sur le terrain. On ne trouve pas vraiment cette configuration dans le Vercors. Toutefois, dans l'hypothèse où ce cas de figure adviendrait, c'est souvent qu'une autre route est construite plus loin. Dès lors, la dynamique d'aménagement est renouvelée. La complexité de cette question explique l'ampleur temporelle de l'aménagement routier et l'intérêt de l'aborder sur la longue durée. De plus, l'aménagement routier a sa temporalité propre qui transcende les régimes politiques et les fluctuations économiques et sociales. Le processus d'aménagement routier se superpose également à des temporalités propres au territoire¹⁴³.

¹⁴² V. GUIGUENO, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », art. cit.

¹⁴³ X. DESJARDINS, *L'aménagement du territoire*, op. cit., p. 22.

2.2.2. Une démarche par focales et pistes microhistoriques

L'aménagement routier répond à des logiques multiples. Ses fonctions dépassent l'unique besoin de circuler. Pour comprendre cela, il est nécessaire de jouer avec les échelles d'analyse. Le jeu d'échelles ne revient pas à représenter une réalité de manière plus grande ou petite, mais à transformer le contenu de la représentation. Dès lors, le principe de variation compte plus qu'une échelle en particulier¹⁴⁴. Jacques Revel explique que cette démarche permet de pallier aux problèmes de représentativité d'un échantillon traité par monographie par rapport à l'ensemble dans lequel il s'intègre. Grâce au jeu d'échelles, la thèse montre différentes logiques par lesquelles des acteurs collectifs ou individuels interagissent avec l'aménagement routier.

Les échelles employées sont spatiales et peuvent concerner une parcelle foncière ou un tronçon routier. Elles sont aussi temporelles. La thèse s'intéresse au temps de l'aménagement, à celui des stratégies socio-économiques ou encore aux temporalités des conflictualités. Ces échelles sont aussi administratives. Le massif, les départements, les communes et les hameaux constituent différents cadres d'analyse. Ces échelles se superposent parfois et permettent d'aborder les interactions entre les élites (responsables administratifs, notables et édiles), les acteurs techniques (entrepreneurs, agents voyers) et les acteurs plus modestes et anonymes dont les liens avec l'aménagement routier sont moins étudiés (habitants, riverains, usagers). Je croise par exemple les discussions liées à la définition des tracés entre différents acteurs collectifs puis avec des paramètres déterminants, tels que le foncier détenu à l'échelle individuelle. Cela met en lumière des forces qui ne sont pas explicites. Certes les pouvoirs sont l'apanage des fractions dominantes de la société mais ils sont aussi aux mains d'acteurs utilisant leurs ressources de manière inattendue.

Jacques Revel considère la modernisation et les formes de progrès comme des grands agencements anonymes dont les variations d'échelles et la microhistoire procurent des lectures plus complexes. Les apports des travaux en microhistoire permettent en effet de dépasser les approches catégorielles des sociétés selon des schèmes fonctionnalistes. Cette démarche est pour moi féconde pour déconstruire le récit d'un processus d'aménagement vertical par une administration imposant une action mise en œuvre par quelques catégories

¹⁴⁴ Jacques REVEL (dir.), *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, p. 19.

identifiées d'acteurs. Les expériences individuelles et collectives offrent une version différente des réalités globales. Elles révèlent l'ensemble des possibles, selon les moyens de chaque individu ou groupe face à l'aménagement routier. Il s'agit de stratégies sociales. J'ai ainsi tenté d'interroger une dimension peu connue de l'histoire des routes : celle des projections opérées par les contemporains à chaque phase de l'aménagement. Enfin, la multiplicité des échelles d'observations permet de restituer les ramifications du processus d'aménagement. Les différentes manières avec lesquelles les acteurs y prennent part mettent en lumière des chaînes d'intérêts à l'origine de son ancrage territorial.

2.2.3. La notion d'impacts en différé

Utiliser différentes échelles d'analyse sur le temps long induit de trouver des transversalités entre ces dernières. L'une d'entre elles correspond à un phénomène de décalage entre l'amorce et les effets de mécanismes sociaux, économiques, environnementaux, spatiaux et politiques intervenant dans le processus d'aménagement routier. Afin de caractériser ce phénomène, la notion « d'impacts en différé », inspirée de la conception d'effets propres développée par le sociologue Pierre Lascoumes au sujet des techniques des actions publiques, m'est apparue intéressante¹⁴⁵. Élaborée au cours de la thèse, cette notion correspond à des impacts liés à l'aménagement routier, qui n'apparaissent pas directement – chronologiquement et spatialement. On pourrait évoquer le phénomène de ricochets. Les impacts en différé sont parfois attendus, d'autres non et certains engendrent des configurations originales au regard des prévisions des acteurs. Cela participe d'un possible, d'une organisation nouvelle autour, par et pour laquelle un système se structure et se restructure. Il est l'épicentre d'une mise en mouvement qui relie les plus petites échelles du territoire à des phénomènes plus larges.

3.Méthodologie et sources

Les corpus consultés jouent un rôle déterminant dans la manière de traiter et de construire l'objet de cette recherche. Avant de revenir sur la méthode d'investigation et de présenter les principales sources employées, quelques précisions formelles s'imposent.

¹⁴⁵ Pierre LASCOUMES, « La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir », *Le Portique. Revue de philosophie et de sciences humaines*, [en ligne] 2004, 13-14, disponible sur : <http://journals.openedition.org/leportique/625> , [Page internet consultée le 30 janvier 2019].

L'orthographe des transcriptions d'extraits de sources est modifiée lorsqu'elle complexifie la compréhension du document. Les documents employés à plusieurs reprises sont entièrement retranscrits en annexe. Enfin, c'est seulement à partir du début du XX^e siècle que le toponyme Vercors est employé pour désigner le massif en entier¹⁴⁶. Dans les sources du XIX^e siècle, sa réalité géographique est moins étendue. Le terme correspond au canton de la Chapelle-en-Vercors et jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, à un bassin de vie appartenant à un groupe de petits pays composé des Quatre montagnes, des Coulmes, du Royans, du Trièves, du Diois et de la Gervanne¹⁴⁷. Par soucis de clarté, j'emploie le terme Vercors pour désigner l'ensemble du territoire tout au long de la thèse¹⁴⁸. Il s'agit des délimitations communément utilisées au début du XXI^e siècle.

3.1. Les fonds du service vicinal

Le projet initial de la thèse portait sur les conséquences de l'ouverture des routes du Vercors au XIX^e siècle. Cette thématique permettait d'approcher les pratiques de sociétés de montagne dans une phase de mutations socio-économiques globale. Pour cela, les premières sources consultées sont des imprimés relatifs à la construction des routes dans les Vercors. Ce sont des essais historiques et articles de géographie produits entre 1880 et 1930. Ils permettent de dater et de localiser les routes et ils restituent les récits concernant leur construction. Toutefois, ces productions ne sont pas loquaces au sujet des enjeux financiers et socio-politiques qui accompagnent l'ouverture d'une route.

Je me suis donc dirigée vers les administrations en charge de la construction et de l'entretien de la voirie au XIX^e siècle. J'ai consulté les fonds d'archives des services vicinaux de la Drôme et de l'Isère. Ils sont conservés dans la série O relative à l'administration et aux comptabilités communales. Chaque route est l'objet d'une sous-série. Les personnels le sont également¹⁴⁹. Les sous-séries relatives aux routes comprennent des documents liés aux projets. Elles peuvent remonter jusqu'aux années 1820 et s'étendent jusqu'à la fusion de la vicinalité avec les Ponts et Chaussées durant la première moitié du

¹⁴⁶ Ces limites correspondent ensuite aux délimitations du Parc naturel régional du Vercors.

¹⁴⁷ Volume 2 : annexes, carte 5, p. 11.

¹⁴⁸ Cf. *Infra*. Chapitre V. Ce chapitre analyse l'extension de l'emploi de ce toponyme, parallèlement au développement du tourisme routier. L'étude sur la longue durée de l'évolution des dimensions et des frontières de ce territoire pourrait constituer un sujet de recherche à part entière.

¹⁴⁹ Les sous-séries 110,120 et 130 sont relatives au fonctionnement du service vicinal et à son personnel.

XX^e siècle. Les inventaires indiquent que sur l'ensemble des départements, de nombreux chemins vicinaux sont réalisés, ce qui représente plusieurs centaines de cotes. Il est clairement apparu que l'ouverture des routes du Vercors s'inscrivait au sein d'un élan plus vaste. Celui d'une politique publique de construction de route opérée au cours du XIX^e siècle. Pour chaque route, la quantité de documents relatifs aux projets indique qu'avant l'existence physique de l'infrastructure, sa réalité théorique stimule des interactions, des débats et des prises de décisions. Il m'a donc semblé pertinent d'étendre l'analyse à ce qui préfigure à la route et de ne pas uniquement étudier ses conséquences.

Les sous-séries ont des chronologies qui diffèrent et elles comprennent des documents manuscrits et dactylographiés divers. Certains sont systématiquement présents, tels que les dossiers d'enquêtes, les procès-verbaux, les délibérations de conseils municipaux, les rapports, les plans, les cahiers des charges et les actes de ventes. D'autres sont ponctuels, à l'instar des souscriptions, des coupures de presse, des pétitions et des photographies. Des documents comportent des commentaires ajoutés par leurs auteurs ou destinataires. Ces indices donnent le ton des relations entre acteurs. Ces archives portent le regard d'une administration qui associe progrès et route. Leurs auteurs font des choix qu'il est important de comprendre pour ne pas paraphraser leur vision de l'aménagement. Afin d'avoir une perspective plus large sur la vicinalité et ses opérations, ces sources sont croisées avec des imprimés réalisés par des contemporains, tels que des commentaires de la Loi Thiers Montalivet du 21 mai 1836 et de ses modifications au cours du XIX^e siècle. À cela s'ajoutent les *Annales du service vicinal*. Cinquante-huit notices sont disponibles sur la plateforme Gallica, couvrant une période de 1845 à 1894.

L'organisation par route des fonds d'archives du service vicinal structure la démarche de recherche. J'ai consulté de manière systématique chaque cote correspondant aux routes construites en Vercors par le service vicinal de la Drôme et celui de l'Isère. J'ai employé cette approche monographique pour treize routes dont les constructions s'échelonnent de 1824 à 1896. Je croise ces monographies entre elles et avec celles de routes construites par l'administration forestière. Ce corpus ne comporte pas l'ensemble des routes ouvertes dans le Vercors à cette période. Seuls les principaux axes sont étudiés – les chemins de grande communication et dans une moindre mesure, les chemins de moyenne communication. Ces axes requièrent en effet des participations financières croisées qui complexifient les enjeux territoriaux de l'aménagement routier. Ces routes nécessitent presque systématiquement la construction de raccordements construits en tant que chemins vicinaux ordinaires, et dont les classements évoluent. De plus, aux Archives départementales de la Drôme, les fonds de l'administration forestière étant en reclassement depuis 2015, seules les principales routes

ouvertes par cette administration au XIX^e siècle sont étudiées. Une grande attention est également portée aux projets qui n'aboutissent pas¹⁵⁰. Enfin, une route et un ouvrage ont un statut particulier. Il s'agit de la route de l'Arp reliant le col de la Machine à Saint-Laurent-en-Royans et le tunnel du Mortier sur la route d'Autrans à Montaud. N'étant pas réalisés au cours du XIX^e siècle, ces aménagements ne sont pas l'objet d'une monographie. Ils sont toutefois intégrés au corpus car ils occupent une place importante dans l'analyse. Le tableau n°1 du volume d'annexes présente les quinze routes étudiées pour cette thèse et leurs principales caractéristiques administratives. Il va de pair avec la carte n°3 qui situe chacune de ces routes sur le territoire. Des cartes situant individuellement les routes sont également disponibles dans le volume d'annexes¹⁵¹.

La voirie est souvent l'objet d'approches monographiques¹⁵². Cette démarche sert ici d'outil pour recueillir des informations. Pour chaque monographie, le processus de construction est articulé par trois phases : projet, édification et usage. Ainsi, aux années de projets succèdent les édifications (choix des tracés et construction) qui précèdent le temps des usages. Les effets du passage d'une réalité théorique à concrète de l'aménagement obligent à dissocier les phases de projet et d'édification. Ces trois moments permettent de caractériser sur le temps long une dynamique générale liée à l'ouverture d'une route. Au cours de la consultation de ces fonds d'archives, il apparaît rapidement que la définition des tracés suscite des abandons, des modifications et des ajournements de projets. Ici ce sont les rapports entre l'administration vicinale et les conseils municipaux qui sont en jeu. Afin d'aborder ces interactions en miroir, les registres des délibérations d'une même commune sur plusieurs décennies ont été consultés afin de mesurer la place de la vicinalité dans les affaires municipales au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle¹⁵³.

Enfin, quand une thématique se démarque, le croisement avec d'autres sources est essentiel. C'est le cas pour le tourisme. Les récits d'excursions et fascicules des syndicats d'initiatives procurent une perspective supplémentaire sur cette activité et la place qu'elle accorde aux routes. Il en va de même pour des thématiques marquantes (accidents, conflits) documentées avec les archives de la Sûreté générale ou la presse. Des acteurs individuels

¹⁵⁰ Ces derniers ne figurent pas sur la carte et le tableau des routes étudiées par souci de clarté.

¹⁵¹ Volume 2 : annexes, tableau 1, p.4-5, carte 3, p.3, cartes 8 à 28. Le tableau est également intégré au manuscrit sous un format autonome.

¹⁵² Bernard Amouretti, Agnès Pipien et plus récemment Louis Baldasseroni emploient cette démarche.

¹⁵³ Il s'agit de la commune de Saint-Julien-en-Vercors pour laquelle j'ai également réalisé un pré-classement des archives municipales.

apparaissent à plusieurs reprises dans différents documents. L'étude des états civils et des archives notariales permet de comprendre la manière dont l'aménagement routier s'inscrit dans leurs trajectoires de vie. Les recensements sur des périodes antérieures, contemporaines et postérieures à l'ouverture des routes permettent d'observer des indices de mutations socio-économiques. Malgré la fusion du service vicinal avec les Ponts et Chaussées et la réorganisation des fonds d'archives liée, il a paru important de prolonger les investigations jusqu'à la période plus contemporaine. Pour ce faire, il a fallu se tourner vers de nouvelles sources afin d'étudier les usages et les usagers. En plus des archives des Ponts et Chaussées et de la Direction Départementale de l'Équipement, la presse locale intervient pour quatre thématiques au regard desquelles la route apparaît centrale : le développement du territoire, les risques, la décentralisation et la préservation de l'environnement. À cela s'ajoutent des arrêtés préfectoraux, des archives municipales et privées et une enquête orale.

Ces archives restituent les manières avec lesquelles les acteurs pensent les territoires au prisme de la route et les multiples effets qu'elle engendre, spécialement avant sa mise en service. Sa présence transforme les territoires au sein desquels elle occupe une place structurante. Un projet plus vaste que la perspective initiale était alors envisageable. Il s'agissait d'étudier une action engagée sur différents territoires au XIX^e siècle et se prolongeant jusqu'au XXI^e siècle, selon une temporalité propre qui se décline. Ainsi, l'ouverture des routes du Vercors s'est avérée constituer un cas d'étude pour analyser l'aménagement routier d'un territoire comme changement environnemental d'envergure. Pour mener à bien ce projet, la pratique du terrain est indispensable.

3.2. Aborder le territoire par la pratique du terrain et de l'enquête orale

Le terrain est la troisième dimension de l'approche territorialisée employée dans la thèse. De 2016 à 2021, j'ai réalisé une série d'enquêtes orales riche de quarante-quatre entretiens dont trente-trois sont exploités¹⁵⁴. Tous ont fait l'objet d'un traitement pour leur saisie et leur conservation avec les métadonnées. Il s'agit d'entretiens semi-directifs structurés par une grille de questions en trois sections ouvertes et adaptables. La première concerne le témoin et son parcours de vie. La deuxième est relative aux rapports entre le

¹⁵⁴ Les onze autres entretiens ne sont pas utilisés pour plusieurs raisons. Soit il s'agit d'entretiens préliminaires auxquels succèdent des entretiens plus conséquents, soit pour des raisons de confidentialité.

témoin et le territoire. La troisième porte sur la manière dont le témoin utilise les routes et se les représente. Au cours des entretiens, les échanges libres sont privilégiés. Les témoins interrogés sont âgés de 17 à 90 ans, la moyenne d'âge est de 50 ans. Ils résident en majorité dans le Vercors et sont principalement liés aux secteurs professionnels de la voirie, des collectivités territoriales et du tourisme. Ils sont répartis en trois groupes en fonction de leur ancienneté sur le territoire : depuis plusieurs générations, arrivés entre les années 1970 et 1990 et présents depuis les années 2000. Cette répartition s'explique par le rôle déterminant octroyé par les témoins à l'appartenance au territoire dans le rapport aux routes. La prise de contact s'est d'abord faite par l'intermédiaire d'acteurs du territoire (élu, agent du Parc naturel régional du Vercors), et ensuite par mise en relation ou de manière spontanée. Le tableau n°2 en annexe présente les principales informations au sujet des trente-trois entretiens et des témoins interrogés. Sont également disponibles dans le volume d'annexes les fiches enquêtes et les synopsis des vingt-trois entretiens auxquels il est spécifiquement fait référence au cours de la thèse¹⁵⁵.

L'enquête orale devait initialement permettre de travailler sur les mémoires liées aux routes. Elle commence dans un contexte difficile, marqué par l'échec du projet d'intercommunalité interdépartementale auquel s'ajoutent des dissensions au sein du Parc naturel régional du Vercors¹⁵⁶. En ce qui concerne la voirie, des tensions entre les services départementaux, dissociés depuis la décentralisation au milieu des années 2000, ressortent durant certains entretiens. De plus, deux accidents mortels en 2004 et 2007 causés par des éboulements sur un des axes majeurs du massif, constituent un sujet sensible, de même que les risques. En 2016, l'ouverture controversée du tunnel des Grands Goulets et la fermeture de l'ancienne route éponyme sont des aspects que les témoins n'abordent pas, car le sujet est encore trop récent. Au gré des années, les témoins évoquent plus sereinement ces sujets, notamment à partir de 2019 lorsqu'un projet de valorisation suppose une potentielle réouverture de la route des Grands Goulets.

Cette démarche est croisée avec des observations participantes réalisées à partir de 2018 lors de collaborations auprès de différentes institutions et acteurs : les Archives départementales de la Drôme et le Parc naturel régional du Vercors pour des projets

¹⁵⁵ Volume 2 : annexes, tableau 2, p. 6 et les enquêtes orales 1 à 23, p. 73-111.

¹⁵⁶ Il s'agit de l'intercommunalité « Cœur de Vercors » pensée en 2015 pour réunir l'ensemble des territoires du massif dans le cadre de la Loi NOTRe (loi portant sur une nouvelle organisation territoriale de la République).

scientifiques et patrimoniaux (exposition *Chemin(s) Faisant* et la plateforme « *Université Vercors* »), le Département de la Drôme et la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre d'une valorisation touristique des routes par le projet « Sublimes Routes », et auprès du Collectif citoyen des Petits Goulets créé en opposition à des travaux routiers. Ces trois perspectives permettent de croiser les enjeux territoriaux liés aux routes et d'accéder aux interactions entre catégories d'acteurs. Le tableau n°3 en annexe résume les participations à des actions menées sur, par et pour le territoire durant la thèse¹⁵⁷.

S'ajoutent des matériaux informels, tels que des remarques, des confidences ou des habitudes observées lors de discussions. Ils ne sont pas réutilisables en l'état pour des aspects épistémologiques évidents et surtout pour des questions de respect et de confiance. Ils offrent en revanche une perspective précieuse pour l'analyse des entretiens et des sources. C'est essentiellement là que réside l'apport de la pratique du terrain. Ces matériaux informels sont d'autant plus indispensables que le Vercors connaît une forte exposition aux travaux de recherche, ce qui suscite une forme de méfiance de la part des habitants. Il est donc utile de les utiliser en tant que clés de lecture afin de construire une méthode éprouvée pour les entretiens. Les réseaux sociaux (Facebook et Instagram), des pages web consacrées aux Vercors ou produites par des collectifs citoyens et des médias locaux procurent également des indices pour les enquêtes orales. Parmi les personnes rencontrées, certaines mettent à disposition des documents conservés à titre privé. L'analyse de ces documents doit nécessairement intégrer les logiques par et pour lesquelles ils sont conservés et mis à disposition de cette recherche.

La route est avant tout une matérialité qui nécessite qu'on la parcourt effectivement physiquement. En voiture, en bus, à vélo, à pied et en motocycle, les routes du Vercors ont donc été sillonnées à de multiples reprises et avec des moyens de transports variés au cours de la thèse. Le travail sur le terrain est l'occasion de saisir comment les routes articulent des enjeux territoriaux qui divisent le territoire, tels que les modes de vie, l'ancienneté et les dissensions politiques, écologiques et les partitions spatiales. Ce sont donc les conflictualités liées aux routes qui sont au cœur de l'enquête. Les entretiens font ressortir des points sensibles comme la sécurisation, les contrastes départementaux et les aménagements liés au tourisme. Toutefois, il en faudrait plus pour véritablement connaître le territoire. Parfois, des témoins dénoncent, accusent et se contredisent. Les demandes

¹⁵⁷ Volume 2 : annexes, tableau 3, p. 9.

d'interruptions d'enregistrement sont fréquentes de même que les réactions de méfiance. C'est bien là que les entretiens procurent une vision concrète de l'articulation des pouvoirs par et pour la route. En plus de m'interroger sur ma responsabilité par rapport à l'usage du contenu de ces entretiens, cela questionne mon choix de mener des enquêtes orales concernant ce qui s'impose comme étant un sujet sensible.

La pratique du terrain et des enquêtes orales restitue la richesse de ce sujet passionnant. Elle a grandement contribué au choix de mener cette recherche jusqu'aux années 2020, afin d'observer une histoire « se faisant ». Ce choix me paraît pertinent car il permet de saisir une dimension sociale, culturelle et sensible, qui est centrale dans les liens entre routes et territoire. Pour la période la plus récente, j'ai choisi d'aborder des enjeux transversaux aux usages, tels que la sécurisation et la valorisation touristique et patrimoniale des routes. Dès lors, des aspects attendus comme la diffusion des pratiques vélocipédiques, cyclistes et liées à la moto ne sont pas approfondis. Par ailleurs, le corpus utilisé est dominé par le regard technicien, élitiste et masculin qui prime dans le secteur de la gestion de la voirie. Si le point de vue des décideurs et ses biais m'intéressent, j'ai essayé de le croiser si possible avec d'autres sources. À ce titre, des approches prosopographiques d'agents voyers, d'ouvriers, de voituriers et d'acteurs du tourisme auraient pu être plus approfondies, de même que des parcours féminins. J'ai limité ce type d'approche pour des raisons de temps et conformément à la volonté de procéder par sondages afin de sortir des visions unilatérales de l'aménagement routier.

4. Thèse et plan

4.1. Thèse

La problématique de la thèse comporte deux niveaux. Il s'agit premièrement de retracer le processus par lequel l'aménagement routier, en tant qu'objet technique et logique de planification, engendre une civilisation de la route. Le deuxième niveau fait écho aux remarques historiographiques concernant la transversalité de cet objet d'étude. L'enjeu est de restituer en quoi l'aménagement routier du territoire permet d'aborder les sociétés sur la longue durée, dans toutes leurs dimensions et évolutions. L'énoncé de cette problématique, tout autant que ses réponses, situe d'emblée la route entre la carte et le territoire.

Afin de retracer le processus de création d'une civilisation de la route moderne, j'ai choisi d'être attentive aux revers de l'aménagement routier. Je pense aux nuisances, aux

risques, aux conflits et aux phénomènes de domination et d'exclusion. En effet, il est indéniable que l'ouverture des routes carrossables au XIX^e siècle améliore le quotidien des sociétés de montagne. Cela implique toutefois d'étudier les revers économiques, politiques et socio-environnementaux de ces aménagements sur le temps long. Ils permettent d'observer les systèmes de pouvoirs et de dépendances au cœur desquels se trouvent les routes, comme le ferait un film négatif des grands récits d'aménagement routier du territoire. J'interroge pour cela les manifestations de ces revers, leurs causes et les réactions des acteurs qui en sont à l'origine ou qui les subissent. Ce questionnement fait ressortir certaines limites de la route moderne. Je cherche à en mesurer les conséquences et à déterminer si elles amènent à réévaluer la place de l'aménagement routier au sein de la société. Cela m'amène à restituer les mécanismes qui font que, malgré des déconvenues, la légitimité de la route est continuellement renouvelée.

Cette démarche n'entend pas faire le « procès » de l'aménagement routier. Je ne prétends pas non plus proposer un modèle fixe et globalisant de ce processus, ni même construire une histoire générale de la route. Je tente de mettre en lumière des phénomènes culturels, politiques et sociaux, des récits et des mémoires qui supplantent une définition uniquement technique et matérielle de la route qui, comme l'automobile, fait civilisation¹⁵⁸. Si les histoires de ces deux objets sont liées, un regard centré sur la route met en lumière l'épaisseur historique et la complexité du rôle joué par l'aménagement du territoire dans les « mondes mobiles »¹⁵⁹. Il est avéré que les ordres socio-politiques se construisent grâce à la régulation des mobilités¹⁶⁰. Je tente par cette thèse de mettre en lumière la place structurante qu'occupe la route dans ces logiques¹⁶¹.

Dans le cas du Vercors, le déploiement d'une civilisation de la route s'opère selon trois étapes principales : l'assise, l'ancrage et la mise en dépendance. Elles se réalisent

¹⁵⁸ Voir à ce sujet : Mathieu FLONNEAU, *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme, XXe-XXIe siècles*, Paris, Éditions Autrement, 2008 ; Mathieu FLONNEAU, « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977 : formes urbaines, champs politiques et représentations », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A. Prost, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2002.

¹⁵⁹ Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA, « Conclusion. L'exploration des mondes mobiles, l'apport de l'histoire », in M. FLONNEAU, L. LABORIE et A. PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 209-211.

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ A. PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », art. cit. L'auteur explique les liens entre aménagement routier et projet politique et social à une échelle nationale.

respectivement durant les phases de projet, d'édification et d'usages. L'assise de l'aménagement routier est amorcée au cours du XIX^e siècle. Des discours administratifs, politiques et techniques nationaux et locaux font de la route une solution pour pallier des maux sociétaux. De manière plus discrète, elle constitue également un outil de domination pour de nombreux acteurs. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, l'aménagement routier s'ancre au sein des territoires. Les promesses portées par l'ouverture d'une route, conjuguées à la manne économique que constituent les chantiers de construction, motivent les participations d'acteurs individuels et collectifs à l'aménagement routier. Une fois ouverte, elle est le support d'usages qui, jusqu'au XXI^e siècle, en redéfinissent régulièrement l'utilité en fonction des secteurs économiques dominants. La route devient la solution à ses propres problèmes en produisant des normes, en organisant les usages et en générant de nouveaux besoins. Une mise en dépendance filée dans le temps s'opère et est nourrie par le territoire et ses acteurs en fonction de contextes plus larges. L'agrégat et l'interdépendance des intérêts liés à la route font de l'aménagement routier un système qui tient.

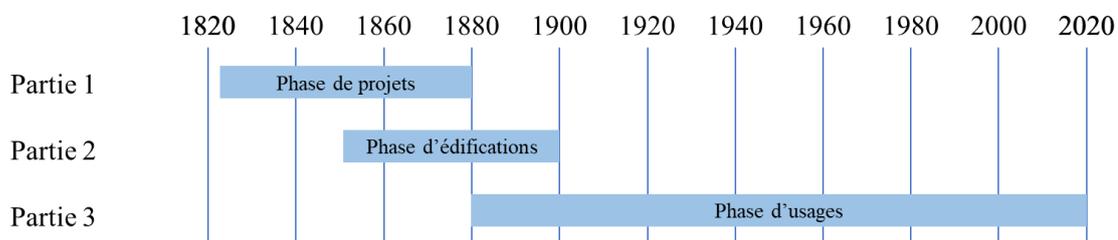
4.2. Plan

Le plan de la thèse est structuré en trois temps correspondant au projet, à l'édification et à l'usage des routes. C'est la chronologie de l'aménagement routier en tant que processus socio-technique¹⁶². Les projets d'ouverture se multiplient des années 1824 à 1880 et leurs édifications s'opèrent principalement entre 1850 et 1900. Dès 1880, la plupart des routes sont ouvertes et suscitent différents usages et attitudes de défiance et de défense jusqu'aux années 2020.

¹⁶² Cette approche chronologique peut convenir à tout type d'aménagement du territoire.

Figure 1 – Structure chronologique de la thèse 1824-2020

Structure chronologique de la thèse



Ce plan chrono-thématique peut surprendre et il convient d'en préciser plusieurs aspects. Les phases de projet, d'édification et d'usages se succèdent du XIX^e au XXI^e siècle. Chacune d'entre elles constitue un évènement à part entière, qui engage des impacts sur le territoire. Ces trois phases permettent de croiser la temporalité propre à l'aménagement à celle des stratégies des acteurs qui y participent et à celle de contextes plus larges. Les phases sont abordées par un regard thématique pour renseigner sur la complexité de ces actions, qui sont à la fois temporaires et structurelles. Au sein de ces phases, des renversements s'opèrent dans les manières de projeter, d'édifier et d'utiliser la route, ce que la thèse tente de mettre en lumière. L'agencement des trois parties comporte des effets de tuilage chronologique. Pour cause : les routes étudiées ne sont pas toutes construites au même moment. Certaines sont utilisées quand d'autres sont encore en projet. Délimiter l'enchaînement chronologique de ces phases sans en intégrer les superpositions, reviendrait à nier une des spécificités de l'aménagement routier en Vercors : les phénomènes d'écho entre les projets. C'est en effet le nerf de la mise en réseau du territoire.

Au XIX^e siècle, la construction des routes carrossables en Vercors s'intègre dans une culture déjà ancienne des déplacements en montagne (prologue). La première partie propose une analyse des *projets* d'aménagement routier et de leurs motivations de 1824 à 1880. La route est pensée comme un outil de domination. Cette vocation est mise à profit par plusieurs échelles de pouvoirs. L'aménagement routier permet l'affirmation du service vicinal, une administration jeune au service de l'aménagement du territoire et actrice de la modernité libérale. Elle fait passer par les routes de nouvelles normes économiques, politiques et sociales. Les fonctionnaires de cette administration construisent l'immobilisme des sociétés de montagne comme un argument justifiant la régulation de leurs pratiques. Cette perception encourage également leurs ambitions de domination de la nature perçue comme hostile. Les opérations du service vicinal sont mieux acceptées par

les territoires que celles de l'administration forestière (chapitre I). En effet, les agents voyers interagissent avec des acteurs locaux influents pour qui l'aménagement routier s'annonce comme un outil de prise en main de l'organisation socio-économique locale. Ils sont prêts. Ils utilisent les possibilités offertes par la vicinalité afin de se positionner favorablement au sein des circuits d'échanges, repensés à l'aune du développement de l'économie libérale et de marché. Cela induit d'écarter leurs rivaux et de modifier des organisations locales (chapitre II).

La deuxième partie s'intéresse à la phase *d'édification* de 1850 à 1900. Elle interroge les mécanismes par lesquels la route, avant d'avoir une réalité physique et d'être en service, provoque une extraordinaire mise en tension et en mouvement des acteurs individuels et collectifs. Cette dynamique déstructure les équilibres en place pour les restructurer et les ancrer à l'aune de la route. Des maillons d'interdépendances liées à l'aménagement routier se lient en système territorialisé. Le passage d'une logique d'axe à une logique de réseau par la définition des tracés en est le principal indice. Les décennies d'édifications de routes constituent une arène où s'affrontent les projections des acteurs selon des paramètres administratifs, spatiaux et fonciers (chapitre III). Lors des chantiers, de nouvelles stratégies sont à l'œuvre et se structurent à partir de la difficulté intrinsèque aux travaux en montagne. La construction est un secteur productif qui attire différents acteurs, selon des logiques variées qui dépassent le cadre local. Comme tout produit capitaliste, les chantiers produisent des formes de concurrences et de violences. Ils génèrent des nuisances et de nouvelles vulnérabilités. Choix des tracés et techniques de constructions mènent à des décisions qui esquissent les futures limites des routes (chapitre IV).

La troisième partie concerne les *usages* de 1880 à 2020. Au cours de cette période, ils sont renouvelés en fonction des besoins du territoire et de mutations globales. Ces changements entraînent la redéfinition des normes qui organisent les pratiques. Ces mécanismes sont à la fois l'indice et la cause d'une dépendance à l'aménagement routier. De 1880 à 1940, le tourisme routier s'impose comme l'usage dominant des routes du Vercors. Cette activité est puissante et redéfinit le territoire tel qu'il est entendu jusqu'au XXI^e siècle. Le tourisme requiert une gestion hiérarchisée des autres usages. Les besoins inhérents à son développement doivent faire face aux limites de la route qui ne peut pas satisfaire toutes les attentes. Elle crée des disparités spatiales, présente des faiblesses techniques et induit des risques liés aux éboulements rocheux. Ces limites sont encadrées et admises par un ensemble de normes (chapitre V). Les contextes des années 1960 invitent à réinterroger les fonctions de l'aménagement routier. Comment s'articule la vocation touristique des routes avec le développement d'une sensibilité croissante envers la

préservation de l'environnement ? Que dire de la gestion des éboulements par une société de plus en plus attentive aux risques ? Quel rôle sociétal est octroyé à l'aménagement routier face à la critique croissante du système automobile ? Les statuts et enjeux des routes de montagne se renouvellent. Elles occupent une place particulière dans les politiques de préservation des paysages et leur sécurisation constitue depuis les années 1980 un secteur économique dynamique. Ces caractéristiques entraînent des conflits environnementaux originaux. Des affrontements remettent en cause la fermeture d'un aménagement – et non son ouverture – et ont parfois recours à une utilisation à contresens des dispositifs de protection de l'environnement (chapitre VI).

PROLOGUE. LE VERCORS : UN TERRITOIRE OUVERT AVANT L'AMÉNAGEMENT DES ROUTES CARROSSABLES

Au début du XIX^e siècle : une population isolée ayant peu évolué depuis plusieurs siècles, faute de relations importantes avec l'extérieur¹⁶³.

Ce constat introduit un ouvrage dédié à la construction des routes du Vercors publié en 1983 par le Parc naturel régional éponyme. Il reprend un discours selon lequel l'ouverture des routes carrossables au XIX^e siècle désenclave un territoire jusque-là fermé au reste de la société. Pourtant, les circulations sont nombreuses et anciennes en Vercors. Le prologue renseigne en quoi ce territoire est un bel exemple de la manière dont des sociétés construisent et entretiennent une forme de culture des déplacements en montagne. La première section met en lumière l'ancienneté des circulations en Vercors et la place cardinale qu'elles occupent dans l'articulation des systèmes socio-économiques. La deuxième revient sur l'organisation du maillage de chemins, pas et sentiers qui sillonnent le Vercors et ses contreforts. La troisième section retrace les tensions engendrées par ces mobilités.

1. Des montagnes où l'on circule depuis longtemps

Les circulations d'hommes et de marchandises structurent l'organisation des bassins de vie qui composent le Vercors dès le X^e siècle.

1.1. De nombreux passages naturels

Le massif du Vercors est une masse montagneuse calcaire située entre les Préalpes du Nord et les Préalpes du Sud et qui domine la vallée de l'Isère au nord, le Diois au sud, le

¹⁶³ PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Un siècle de routes en Vercors. L'aventure des bâtisseurs du Vercors : genèse d'un patrimoine*, Valence, La Manufacture, 1983, p. 5.

Trièves à l'est et la vallée du Rhône à l'ouest¹⁶⁴. Les falaises qui l'entourent de presque tous les côtés délimitent un ensemble de plis synclinaux et anticlinaux, parallèles entre eux, de taille et de profils variés, les plus larges laissant la place à de vastes plateaux¹⁶⁵. Cette masse montagneuse est individualisée par rapport au reste de la chaîne subalpine, ce qui lui vaut une comparaison fréquente avec une forteresse¹⁶⁶.

Si forteresse il y a, les remparts en sont percés. Le Vercors comporte des passages naturels dont certains garantissent depuis des siècles les mobilités des hommes et des marchandises. L'eau de pluie et de fonte des neiges façonne les terrains jusqu'à créer des passages naturels. Elle se faufile au travers des fissures du calcaire Urgonien, créant un réseau de galeries¹⁶⁷. En ruisselant, l'eau dissout certains constituants solubles présents dans les roches, ce qui entraîne la formation d'un terrain « karstique¹⁶⁸ ». Cela signifie que l'érosion s'opère à l'intérieur des sols. Après un chemin souterrain complexe, l'eau réapparaît à la surface par des exurgences et/ou des émergences karstiques situées parfois au pied des falaises, ce qui forme des porches souvent très grands¹⁶⁹. Par climat froid, l'eau infiltrée dans les fissures des calcaires gèle et provoque la fragmentation de la roche. Des entailles sont ainsi créées dans la masse calcaire et ses bordures. Les eaux creusent également des vallées rétrécies : les cluses¹⁷⁰. Ces sillons étroits et profonds sont façonnés par les eaux lorsqu'elles rongent les parties les moins solides de la croûte calcaire. Elles incisent ainsi les rebords du massif¹⁷¹. Ces cluses se dirigent de l'intérieur vers l'extérieur, le plus souvent vers l'ouest selon l'orientation de la pente structurale de l'ensemble montagneux. Les versants peuvent s'écarter du lit du torrent ou au contraire s'en rapprocher par des profils étroits. À l'entrée ou à la sortie des cluses, il y a des corridors semblables à des étranglements rocheux : ce sont des goulets¹⁷².

Les phénomènes d'érosion permettent aussi la création de combes. Il s'agit de l'effondrement des parois d'une gorge lorsque leurs soubassements marneux érodés par les

¹⁶⁴ Pierre BINTZ (dir.), *Vassieux il y a 4000 ans les premiers manufacturiers des Alpes*, Valence, 1995, p. 13.

¹⁶⁵ Il s'agit de termes géologiques. Un synclinal est un pli concave, vers le haut, un anticlinal est un pli convexe, vers le haut.

¹⁶⁶ Jacques DEBELMAS, *Alpes du Dauphiné, guides géologiques régionaux*, Paris, Masson, 1983, p. 11. Jules Blache précise que le massif voisin de la Chartreuse présente la même caractéristique.

¹⁶⁷ Michel DESTOMBES, *VERCORS, le guide*, Paris, Casterman, 1996, p. 19.

¹⁶⁸ P. BINTZ (dir.), *Vassieux il y a 4000 ans les premiers manufacturiers des Alpes*, *op. cit.*, p. 15.

¹⁶⁹ Patrick MARCEL, *Vercors*, Orléans, Omniscience, 2013, p. 17.

¹⁷⁰ Se reporter au lexique.

¹⁷¹ Maguy DUPONT, *Le guide du Vercors*, Lyon, La Manufacture, 1994, p. 21.

¹⁷² J. BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique*, *op. cit.*, p. 58.

eaux de ruissellement cèdent. Les parois constituées de roches calcaires surplombant lesdits talus érodés, se trouvent en porte-à-faux et s'effondrent en pans verticaux. La gorge est alors élargie jusqu'à prendre la forme d'un cirque clôturé par une falaise verticale¹⁷³. Lorsque deux combes sont voisines, leur jonction constitue un passage naturel¹⁷⁴.

Néanmoins, jusqu'au XIX^e siècle les formations hydrogéologiques qui viennent d'être mentionnées ne sont pas utilisées comme voies d'accès et de circulation¹⁷⁵. En plaine, les cours d'eau sont des voies naturelles faciles à suivre pour se déplacer, mais pas dans le Vercors. Les rivières qui creusent des canyons et des gorges dans la roche doivent être contournées car elles sont difficiles et dangereuses. L'encaissement réduit la visibilité et l'horizon. Les éboulements sont fréquents, sans parler des dangers lors de crues¹⁷⁶.

Les falaises calcaires comportent également des itinéraires moins encaissés qui suivent les lignes de relief dominant. Le relief comporte ainsi de nombreux pas et cols dans lesquels la vue est dégagée¹⁷⁷. Dans la plupart des cas, des vires permettent d'atteindre ces pas. Il s'agit de traits horizontaux marquant la falaise et sur lesquels il est possible de se déplacer. À l'intérieur du Vercors, les circulations se concentrent dans les vallées synclinales. Le val de la Vernaison, du Rousset jusqu'aux creux de Saint-Martin-en-Vercors, puis Saint-Julien-en-Vercors, constitue par exemple un axe de circulations¹⁷⁸. Ces passages permettent principalement de parcourir le massif dans le sens nord-sud ou sud-nord¹⁷⁹.

1.2. Des échanges internes et externes au Vercors depuis la Préhistoire

Les passages qui viennent d'être évoqués permettent des circulations au sein du Vercors et avec l'extérieur dès la Préhistoire¹⁸⁰. Il y a environ 100 000 ans, le val de Lans est

¹⁷³ P. MARCEL, *Vercors, op. cit.*, p. 17.

¹⁷⁴ M. DUPONT, *Le guide du Vercors, op. cit.*, p. 22 ; J. BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique, op. cit.*, p. 101.

¹⁷⁵ Pierre BINTZ et Jean-Jacques MILLET, *Vercors, terre de préhistoire*, Grenoble, Glénat, 2013, p. 21-27.

¹⁷⁶ Gilles MONIN et Pierre BINTZ, « Les chasseurs de marmottes du Vercors : des recherches pionnières d'Hippolyte Muller aux interprétations actuelles », in *Aux origines de la préhistoire alpine : Hippolyte Muller (1865-1933)*, Grenoble, Musée Dauphinois de Grenoble, 2004, p. 75-84, p. 21.

¹⁷⁷ P. BINTZ et J.-J. MILLET, *Vercors, terre de préhistoire, op. cit.*, p. 21.

¹⁷⁸ Michel WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, Grenoble, Le Dauphiné Libéré, 2004, p. 8.

¹⁷⁹ M. DESTOMBES, *VERCORS, le guide, op. cit.*, p. 44.

¹⁸⁰ P. BINTZ et J.-J. MILLET, *Vercors, terre de préhistoire, op. cit.*, p. 21.

fréquenté par des groupes humains qui viennent chercher du silex et du gibier¹⁸¹. Durant le Mésolithique les circulations s'accroissent¹⁸². Au Néolithique les groupes humains – désormais pasteurs-agriculteurs – s'implantent définitivement. Ils réalisent des échanges sur de grandes distances¹⁸³. Au Néolithique moyen (environ - 4000), il est probable que des troupeaux soient déplacés vers des zones de pâtures de manière cyclique¹⁸⁴. La difficulté et la saisonnalité induites par ces passages n'empêchent pas les groupes humains de réaliser des échanges¹⁸⁵. Selon le préhistorien Pierre Bintz, les productions de l'atelier de taille de silex de Vassieux-en-Vercors, situé à plus de 1000 mètres d'altitude, participent à un réseau de troc à l'échelle européenne¹⁸⁶. Ces échanges sont avérés entre 2 700 et 2 400 av. J.-C. Ils illustrent le dynamisme de ces circulations d'hommes et de marchandises¹⁸⁷.

Durant l'Antiquité, les carrières de pierres de la Queyrie, situées sur les hauts plateaux au sud du Grand Veymont, sont exploitées par les Romains à près de 1 800 mètres d'altitude, en marge d'un tronçon de la voie romaine reliant Die à Grenoble par le col de Menée, Esparron et le Trièves¹⁸⁸. Les pièces de pierres taillées qui peuvent atteindre cinq à six mètres sont acheminées jusqu'à Die, 18 kilomètres plus bas¹⁸⁹. Il n'est pas impossible que ces zones soient alors administrées par des familles puissantes dont les domaines sont dans les vallées à l'aval, à proximité de nombreuses voies de circulations alpines¹⁹⁰.

Le Vercors est en effet à proximité de nombreuses voies de communication. La carte n°4 en annexe permet de constater que ce massif jouxte l'itinéraire antique menant de Die

¹⁸¹ PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Histoire du Vercors. Présentation de certains temps forts de la vie des hommes dans la montagne*, 1997, p. 2.

¹⁸² Régis PICAUVET, « La préhistoire des Alpes en cinq minutes », *l'Alpes*, hors-série, *le Vercors en questions*, 2001, p. 16-17, p. 17.

¹⁸³ Michel WULLSCHLEGER, « La saga du Vercors », *l'Alpes*, hors-série, *le Vercors en questions*, 2001, p. 18-33, p. 18.

¹⁸⁴ Pierre-Yves NICOD et Régis PICAUVET, « Le site archéologique de la Grande Rivoire », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Grenoble, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2004, p. 18-26, p. 23.

¹⁸⁵ P. BINTZ et J.-J. MILLET, *Vercors, terre de préhistoire*, op. cit., p. 161.

¹⁸⁶ *Ibid.*

¹⁸⁷ Anne-Marie CLAPPIER, Carine MARANDE, Jacques PELEGRIN et Priscille CHAPUIS, « Les silex de Vassieux-en-Vercors, de l'atelier de taille à l'enfouissement », *Les nouvelles de l'archéologie*, 2018, n°151, p. 63-67, p. 2.

¹⁸⁸ Yannick TEYSSONNIÈRE, « Un exemple d'exploitation antique dans le Vercors : les carrières de la Queyrie », *La Pierre et l'écrit, Revue d'Histoire et du patrimoine en Dauphiné*, 2012, n°23, p. 49-77, p. 51.

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 61.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 63.

au Trièves¹⁹¹, ou Lus-la-Croix-Haute, qui est alors un axe majeur de circulation¹⁹². C'est une alternative à la vallée du Rhône. C'est un lieu de passage au départ de la vallée du Buech jusqu'à la Provence, ou à l'inverse, du bassin du Trièves jusqu'à la vallée de la Gresse et la plaine de Grenoble. Pivot entre les préalpes du Nord et du Sud, le col de la Croix Haute permet également un accès direct aux vallées de la Durance et de l'Ubaye par le bassin de Gap d'est en ouest. La proximité de la voie romaine qui relie le Mont Genève à la vallée du Rhône, c'est-à-dire Rome et le reste de la Gaule, a également une influence déterminante puisqu'elle participe à l'un des systèmes de communications alpins dont l'importance est prégnante durant l'Antiquité¹⁹³. Comme les Alpes, les Pyrénées et d'autres chaînes montagneuses, les territoires du Vercors n'ont jamais été fermés et les cols, versants et vallées sont le théâtre de circulations anciennes pouvant s'inscrire au sein d'itinéraires vastes¹⁹⁴.

1.3. Des bassins de vie qui échangent et commercent dès le X^e siècle

Les sociétés vivant dans le Vercors s'organisent en différents bassins de vie et entretiennent des systèmes de sociabilités et de mobilités dès le Moyen Âge¹⁹⁵. Il s'agit de secteurs géographiques aux caractéristiques propres. Ils sont souvent désignés en tant que « pays » ou « régions » : les Quatre montagnes, le Vercors, les Coulmes, le Royans, le Trièves, le Diois et la Gervanne. La carte n°5 du volume d'annexes permet de les localiser¹⁹⁶.

¹⁹¹ Volume 2 : annexes, carte 4, p.10.

¹⁹² Y. TEYSSONNIÈRE, « Un exemple d'exploitation antique dans le Vercors : les carrières de la Queyrie », art. cit., p. 61.

¹⁹³ François ARTRU, « La circulation dans les Alpes à l'époque romaine : l'exemple des Alpes Cottiennes », *Dialogues d'histoire ancienne*, 2013, p. 237-263, p. 2.

¹⁹⁴ Colette ANNEQUIN, « Sociétés agro-pastorales dans les Alpes : l'Antiquité », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2004, p. 26-34, p. 33.

¹⁹⁵ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 19. En Europe, aux environs de 900-1250, les villages s'organisent autour de leur église et cimetière.

¹⁹⁶ Volume 2 : annexes, carte 5, p.11.

Ces bassins de vie appartiennent, depuis le Transport de 1349, à la province du Dauphiné¹⁹⁷. Ils relèvent de différentes paroisses¹⁹⁸. Ils sont répartis dans trois diocèses différents : le diocèse de Valence pour la partie occidentale, le diocèse de Die pour la partie au sud de la rivière Bourne et de Corrençon, et le diocèse de Grenoble qui comprend les Quatre Montagnes, les Coulmes et les Écouges au nord de la Bourne¹⁹⁹. Les sociétés vivant dans ces montagnes sont marquées par la limite linguistique entre la langue d'oc et le franco provençal, et sont réparties entre différentes seigneuries²⁰⁰. Avant le xv^e siècle, le Dauphin de Viennois, l'évêque de Die et le comte de Valentinois contrôlent ces territoires qui, après le xv^e siècle, dépendent de la seigneurie des Sassenage. Bien que située en piémont, cette dernière a autorité sur les Quatre montagnes et la vallée de la Bourne. La seigneurie de l'évêque de Die comprend les bourgs de Saint-Julien-en-Vercors, Saint-Martin-en-Vercors, la Chapelle-en-Vercors, Saint-Agnan-en-Vercors et Rousset²⁰¹. L'organisation des territoires et la vie religieuse stimulent ainsi les circulations.

Les sociétés vivant dans le Vercors entretiennent des systèmes agro-sylvo-pastoraux²⁰². Les activités agricoles varient selon les secteurs et les terroirs avec une dominante pour les céréales résistantes – seigles, méteils, avoines²⁰³. Si les récoltes ne sont pas bonnes, les habitants en importent. La polyculture est conjuguée à l'élevage de bœufs, de moutons, de chèvres et de mulets²⁰⁴. Ces pratiques et les échanges qu'elles occasionnent s'inscrivent dans des circuits commerciaux étendus²⁰⁵. Dans la partie sud du massif, des veaux sont achetés dans le Vivarais afin d'être formés au travail des champs, avant d'être revendus à l'occasion de foires dans des bassins environnants tels que le Trièves. Pour cela, des

¹⁹⁷ René FAVIER (dir.), *Nouvelle Histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, Grenoble, Glénat, 2007, p. 65.

¹⁹⁸ Michel WULLSCHLEGER, « Les chemins du Vercors Médiéval », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, Valence, Département de la Drôme, 2020, p.18-30, p. 24-28.

¹⁹⁹ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 15.

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 4 ; Isabelle MARQUET, « Atlas linguistique parlant d'une région des alpes occidentales. Étude de la variabilité phonétique entre le Vercors et la frontière italienne », Thèse de doctorat en linguistique, sous la direction de M. Contini, Université Grenoble 3 Stendhal, 1995.

²⁰¹ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 13.

²⁰² Sylvain BILLET et Vincent TESSIER, « L'exemple des Hauts-Plateaux du Vercors (1600-1850) », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Parc naturel régional du Vercors, 2003, p. 78-98, p. 79.

²⁰³ Pierre-Louis FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 30-42, p. 35.

²⁰⁴ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 3.

²⁰⁵ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 32-34.

centaines de bœufs et de chèvres sont acheminés par les pas, sentiers et chemins muletiers. Les transhumances permettent des liens et des échanges avec la Provence, où certains habitants achètent des agneaux avant l'été, pour les engraisser et les revendre en plaine à l'automne. Au XVII^e siècle, des « *aliments issus des pays d'en bas* » arrivent chez les habitants du Val de Lans, tels que l'huile de noix et le sel²⁰⁶. Le vin provient principalement des piémonts environnants, comme le Diois²⁰⁷. L'élevage ovin et caprin permet également le développement d'un artisanat du textile, auquel s'ajoutent des activités proto-industrielles, telles que la fabrication de draps. Au nord du Vercors, durant l'hiver, les habitants travaillent la laine confiée par des marchands de Pont-en-Royans. Les pièces leur sont ensuite retournées pour être revendues à Grenoble, Lyon et Genève.

Ces activités artisanales et textiles participent à des logiques pluriactives fondamentales à l'économie locale aux XVII^e et XVIII^e siècles. La pluriactivité, dont l'expression varie selon les bassins de vie et les périodes, est gage de souplesse dans ces fonctionnements²⁰⁸. C'est une caractéristique des sociétés rurales²⁰⁹. Cette pratique est un des principaux piliers des relations entre les mondes ruraux et l'ensemble de la société. Elle relie en effet les campagnes à des marchés plus larges²¹⁰. L'historien Pierre Judet explique que cette pratique multiforme est repensée en permanence selon les opportunités²¹¹. Pluriactivité et mobilité sont à conjuguer, elles permettent de mettre à mal les représentations de sociétés rurales immobiles et miséreuses.

La présence de foires et de marchés joue également un rôle important. Ce sont des institutions économiques et sociales fondamentales. L'argent y circule tout comme les

²⁰⁶ François BONNET, « L'agriculture dans le Val de Lans au XVIII^e siècle », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Parc naturel régional du Vercors, 2003, p. 60-78, p. 64.

²⁰⁷ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 21.

²⁰⁸ P. HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, op. cit., p. 7 ; voir également ; G. DELLA-VEDOVA, *La montagne des possibles. Les acteurs du développement rural (Villard-de-Lans XIX^e -XXI^e siècles)*, op. cit.

²⁰⁹ J.-L. MAYAUD et L. RAPHAËL (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, op. cit. ; Pierre JUDET, « La pluri-activité : archaïsme ou modernité ? L'exemple de l'arc alpin XIX^e et première moitié du XX^e siècle », in Lutz RAPHAËL et Jean-Luc MAYAUD (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 21-36 ; Gilbert GARRIER et Ronald HUBSCHER (dir.), *Entre faucilles et marteaux, Pluriactivités et stratégies paysannes*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1988.

²¹⁰ J.-L. MAYAUD, *La petite exploitation rurale triomphante*, op. cit., p. 46.

²¹¹ P. JUDET, « La pluri-activité : archaïsme ou modernité ? L'exemple de l'arc alpin XIX^e et première moitié du XX^e siècle », art. cit.

nouvelles politiques et commerciales²¹². Leur tenue peut se perpétuer sur plusieurs années, décennies, voire siècles. Un tableau des foires tenues dans le département de l'Isère en 1837 indique que la commune de Chichilianne a depuis « des temps immémoriaux » une foire le 12 septembre, au cours de laquelle s'échangent des bêtes, du lainage et quelques indiennes. Cette précision est également utilisée au sujet des foires tenues à Pont-en-Royans²¹³. On note la présence lors de ces rassemblements de marchands venus de l'Oisans, du Valbonnais ou encore du Champsaur²¹⁴. L'historien René Favier explique qu'il n'est pas rare que des communautés possèdent une ou plusieurs foires, notamment dans les secteurs à proximité du relief montagneux, tels que la vallée de la Durance, les Baronnies et les contreforts occidentaux du Vercors. Ces événements sont déterminants pour ces lieux mal desservis par les réseaux routiers carrossables et où les charrettes n'ont pas encore accès²¹⁵. En Vercors, le fonctionnement des foires est permis par un écheveau de chemins, de sentiers et de pas muletiers qui, s'ils sont plus difficiles que des routes de plaine, n'empêchent en rien les mobilités.

2.Des pas, des cols et des sentiers organisés en un maillage dense d'itinéraires

Les circulations qui viennent d'être évoquées se font principalement au moyen de pas, de cols et de sentiers qui constituent un maillage dense d'itinéraires. C'est par ces passages, le plus souvent en hauteur – à l'exception de la vallée du Furon menant à Sassenage²¹⁶ –, que les bois, le bétail, les denrées et les objets sont transportés à destination des différentes foires. L'existence d'un chemin longeant la vallée d'Échevis pour déboucher ensuite dans la plaine, d'un côté par Châtelus et de l'autre vers Sainte-Eulalie, est attestée dès le XIII^e siècle²¹⁷. Des chemins conduisent à Pont-en-Royans et à Saint-Marcellin par l'Allier, à Saint-Laurent, à Saint-Nazaire et à Romans par l'Alp, par Lente et Bouvante. Un chemin part de Die et remonte la vallée de la Vernaison jusqu'à la Balme de Rencurel. Il longe ensuite le cours de la Bourne jusqu'à Valchevrière et Villard-de-Lans et se dirige vers

²¹² Bernard AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans : Les hommes et la route au XIX^e siècle*, Aix-en-Provence, Édisud, 1994, p. 48.

²¹³ ADI38, 141M2 : foires et marchés, Tableau indicatif des jours auxquels se tiendront annuellement les foires du département de l'Isère, 1837, f.3 et 7.

²¹⁴ F. BONNET, « L'agriculture dans le Val de Lans au XVIII^e siècle », art. cit., p. 77.

²¹⁵ R. FAVIER (dir.), *Nouvelle Histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, op. cit., p. 242-243.

²¹⁶ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 38.

²¹⁷ A. L. FILLET, *Essai historique sur le Vercors (Drôme)*, op. cit., p. 242-245.

Grenoble. Dès le XIV^e siècle, il est fortement fréquenté. Les déplacements s'effectuent à pied, à dos d'homme ou avec des bêtes de bât. Le mulet est l'animal le plus souvent utilisé car il est résistant à la fatigue, il supporte un poids de charge important et son pas est sûr dans les rochers. Ces derniers sont chargés des différents produits – charbon, foin, vin, huile, sel – et ils accompagnent parfois du bétail vendu en plaine²¹⁸. Les muletiers ou voituriers sont des acteurs importants de ces mobilités. Ils garantissent les échanges et participent aux circuits économiques.

Le type de déplacement, accompagné ou non d'animaux et de marchandises, la météo et la saison dictent le choix du passage emprunté²¹⁹. Les itinéraires possibles sont nombreux, la carte n°6 du volume annexes permet de situer les principaux²²⁰. Sur la bordure orientale du Vercors, le col Vert (1766 mètre d'altitude), le col de l'Arc (1736 mètres d'altitude), le pas de la Balme (1812 mètres d'altitude) et le pas de la Ville (1925 mètres d'altitude) permettent d'entrer ou de sortir du massif pour accéder à la vallée de la Gresse. Il est possible d'y circuler avec des bêtes de bats. Toujours sur les contreforts est, il existe également des passages plus rapides. Cependant, ils sont uniquement praticables à pied et par temps sec, tels que le pas de l'Ouille (1960 mètres d'altitude), le pas Morta (1889 mètres d'altitude) ou encore le pas de Serre Brion (1948 mètres d'altitude)²²¹. Le col de Menée est également utilisé par les muletiers qui apportent en Trièves le vin de Châtillon et rentrent chargés de céréales, de toiles, de clous et de ferrures produits dans la région de Mens²²². Plus au sud, le col de Rousset et celui de Vassieux permettent d'accéder au Diois. Sur les contreforts occidentaux, le pas de la Porte (1055 mètres d'altitude) permet de franchir les Écouges et d'accéder à la vallée de l'Isère. Les pas permettent également les circulations internes. Il existe ainsi une multitude de passages du Nord jusqu'au Sud, tels que le pas de la Sambue, le pas de l'Âne, le pas du Fouillet, le pas de Pertuson, le pas de la Chèvre, le pas des Rages²²³.

²¹⁸ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 15.

²¹⁹ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit. L'auteur propose une présentation détaillée des pas et sentiers.

²²⁰ Volume 2 : annexes, carte 6, p. 19.

²²¹ M. WULLSCHLEGER, « Les chemins du Vercors Médiéval », art. cit., p. 28.

²²² Sylvie BRETAGNON, Dominique CHANCEL et Isabelle VERNUS, « Le Trièves, ouverture et isolement », in Chantal MAZARD (dir.), *Patrimoine en Isère, Trièves*, Grenoble, Musée Dauphinois conservation du patrimoine de l'Isère, 1996, p. 21-22, p. 21.

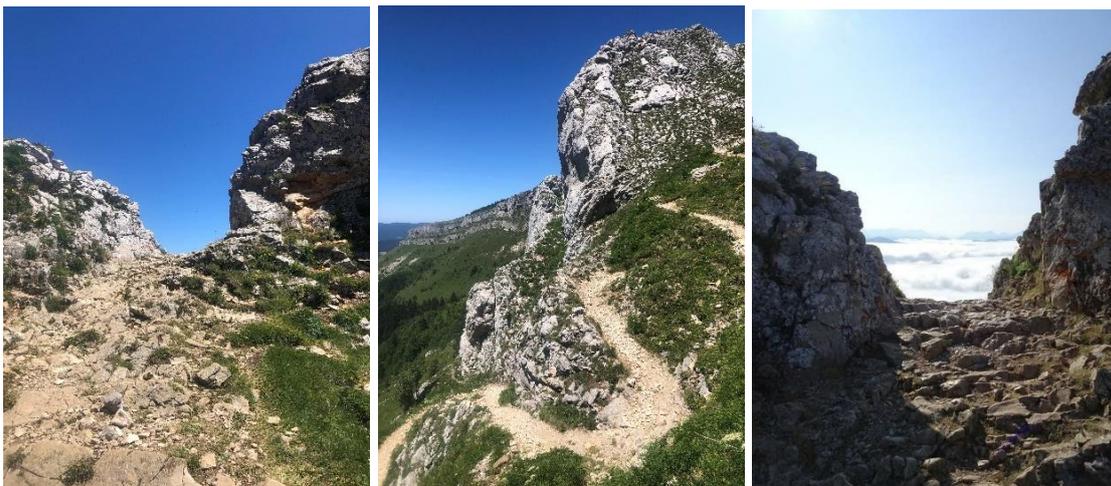
²²³ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit.

PROLOGUE. LE VERCORS : UN TERRITOIRE OUVERT AVANT L'AMÉNAGEMENT DES ROUTES CARROSSABLES

Ces déplacements sont difficiles. Le franchissement du relief impose lenteur, exposition et vulnérabilité face à la météo et aux impondérables en tous genres. Les loups et autres mauvaises rencontres sont fréquents. Cela n'empêche pas ces chemins d'être fréquentés. Ils sont animés par les déplacements de voyageurs qui nécessitent des étapes. Des auberges se trouvent ainsi à proximité des lieux de passages stratégiques, tels que le col de Rousset ou les bois de l'Allier²²⁴. Enfin, l'énumération de ces pas et cols ne doit pas faire oublier que ces derniers sont pour la plupart reliés à des chemins de plateau plus aisés et praticables. Ils aboutissent la plupart du temps sur une voie terrestre en plaine, ou sur une voie d'eau, dans une logique de complémentarité des modes de circulations²²⁵.

Si les usages de ces chemins laissent peu d'archives écrites, beaucoup d'entre eux sont encore visibles en 2020. Au col Vert, il est par exemple possible d'observer un bloc rocheux taillé permettant le passage de bêtes de bât.

Illustration 2 – Photographies du passage du col Vert, 2018 et 2020



Au pas de l'Allier, le chemin et ses renforts sont encore praticables, tout comme le chemin de Chironne au col du Rousset. Au pas de l'Ouille, bien qu'exposé, l'aménagement de la portion entre le plateau et la sente est encore visible. Le pas de Serre Brion emprunte une vire au milieu d'une paroi rocheuse de plusieurs centaines de mètres. Les renforts à l'arrivée du pas sont eux aussi des aménagements anciens. Les techniques de relevés

²²⁴ *Ibid.*

²²⁵ É. CROZE, *D'une route à l'autre, op. cit.*, p. 11.

LIDAR, actuellement en cours pour le Vercors, permettent de voir des sentes sur le plateau de la Molière. Ce maillage de chemins se renforce au XVII^e siècle. À cette période, leur entretien préoccupe les pouvoirs en place et des aménagements sont réalisés. Les circulations s'intensifient, de même que les tensions qu'elles engendrent.

3.L'ouverture du Vercors, une cause de tensions du XIV^e au XVIII^e siècle

Le Vercors est le théâtre de conflits dont beaucoup sont liés aux circulations.

3.1. Un territoire accessible et aux ressources convoitées

Le Vercors n'est pas un isolat imperméable face aux effets du contexte national. La venue des routiers mercenaires durant les trêves de la Guerre de Cent Ans (1337-1453) et les exactions opérées par ces derniers sont des indices de l'ouverture et de l'accessibilité de ce territoire²²⁶. La peste noire atteint également le massif en 1348 et touche l'abbaye de Léoncel²²⁷. Elle réapparaît à plusieurs reprises, notamment durant l'été 1508 dans les paroisses de Saint-Julien-en-Vercors, Saint-Martin-en-Vercors et de la Chapelle-en-Vercors. Selon l'abbé Fillet, le conseil de la ville de Die se réunit le 25 septembre 1508 et conclut que : « *vu cet état des choses on ne laisserait entrer dans cette ville aucun habitant du Vercors jusqu'à ce qu'il y eût lieu de revenir sur cette mesure*²²⁸ ». Un épisode de peste est également attesté en 1629, après le passage des troupes dans la région pendant la guerre de Trente Ans (1618-1648)²²⁹. Ressenties en Dauphiné de 1562 à 1590, les Guerres de Religion génèrent des liens forts entre le Trièves et le Diois, reliés par le col de Mené, un passage clé pour les protestants²³⁰. Les troubles successifs ressentis en Vercors expliquent la présence de fortifications le long des vallées de communications à Rencurel, à Saint-Julien et à la Chapelle-en-Vercors²³¹.

²²⁶ M. WULLSCHLEGER, « La saga du Vercors », art. cit., p. 26.

²²⁷ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 18.

²²⁸ A. L. FILLET, *Essai historique sur le Vercors (Drôme)*, op. cit., p. 67.

²²⁹ Jacques DE MONTS, *Chronique de la Peste en Trièves l'an 1630*, Lyon, Broché, 1986, p. 5.

²³⁰ M. WULLSCHLEGER, « La saga du Vercors », art. cit., p. 26.

²³¹ PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Histoire du Vercors. Présentation de certains temps forts de la vie des hommes dans la montagne*, op. cit., p. 3.

En Vercors, les problématiques de jouissance des ressources du territoire sont anciennes. En 1137, des moines cisterciens s'installent et créent l'abbaye de Léoncel²³². Les importantes donations foncières dont ils bénéficient leur permettent de créer de grands domaines temporels, souvent mal acceptés par les paysans²³³. Au début du XVIII^e siècle, des albergataires de l'abbaye de Léoncel se plaignent que les religieux donnent l'autorisation de cultiver certains endroits de la montagne de Valfanjouse à des personnes originaires de Barbières, communauté située en plaine²³⁴. Les Hauts-Plateaux illustrent également ces tensions. L'herbe et le bois qu'on y trouve sont concédées par les seigneurs laïcs aux habitants des villages environnants, dans le cadre des droits d'usages. Néanmoins, les ordres religieux et certains seigneurs louent de plus en plus souvent les pâturages des Hauts-Plateaux aux provençaux dans le cadre des transhumances. Cela leur permet de percevoir un revenu pour l'utilisation des alpages²³⁵. L'équilibre socio-économique en place est déstabilisé par ces nouvelles pratiques, qui se font au détriment de droits anciens²³⁶. Les tensions qui viennent d'être décrites sont rendues possibles par l'ouverture du Vercors, dont les ressources attisent les prétentions d'acteurs venant d'horizons parfois éloignés. C'est particulièrement le cas des forêts.

3.2. Des forêts disputées

La ressource forestière et les échanges qu'elle suscite sont une des principales causes de tensions. Les forêts du Vercors suscitent des déplacements d'individus entre plateaux, piémonts et plaines, au moins depuis le XV^e siècle²³⁷. La forêt appartient alors principalement aux seigneurs et aux congrégations religieuses. Elle est indispensable aux communautés villageoises au travers des droits d'usages²³⁸. Il s'agit de revenus supplémentaires fondamentaux pour les communautés paysannes. Bien qu'ils soient effectués dans les domaines seigneuriaux, ces prélèvements ne sont pas considérés comme du vol. Ils sont institués depuis des siècles par des droits collectifs dont l'origine est souvent

²³² M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 20-21.

²³³ M. WULLSCHLEGER, « La chartreuse des Écouges : vie pastorale et transhumance (1116-1391) », art. cit., p. 83.

²³⁴ *Ibid.*, p. 53.

²³⁵ M. WULLSCHLEGER, « La saga du Vercors », art. cit., p. 22.

²³⁶ Danièle MUSSET, « Parcours de transhumance », in Jean-Claude DUCLOS et Colette JOURDAIN-ANNEQUIN (dir.), *Aux origines de la transhumance, Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, p. 123-126, p. 126.

²³⁷ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 32.

²³⁸ P. HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, op. cit., p. 23.

ancienne²³⁹. La forêt fournit aussi la matière ligneuse nécessaire au commerce de bois – autorisé ou non –, sous forme de planches, de troncs ou d'objets travaillés, tels que des outils ou des ustensiles²⁴⁰. Parallèlement, des individus sont de plus en plus nombreux à vivre en forêt, tels que les bûcherons, les chasseurs, les charbonniers – dont certains arrivent du Piémont dans le cadre de migrations saisonnières – ou les pâtres²⁴¹.

Les activités pratiquées en forêt nécessitent des mobilités de courtes et de longues distances, et entre les plateaux et les piémonts²⁴². Ces échanges s'étendent aux plaines de Romans et de Valence, voire plus loin. Au XVII^e siècle, il existe un négoce clandestin de planches entre le Vercors central et des marchands de Pont-en-Royans et de Saint-Nazaire. Des négociants y expédient les bois par flottage sur l'Isère puis le Rhône, jusqu'à Avignon et Arles pour les besoins de la marine²⁴³. Les grandes pièces de bois sont acheminées dans le sud du royaume par les gorges du Furon et partent par le port de Sassenage jusqu'à la foire de Beaucaire²⁴⁴. Certains sont jetés dans les couloirs entre Autrans et Montaud pour rejoindre le port de Saint-Quentin. Le commerce du bois transformé est également important. Les travettes, planches, pelles, bennes, cuillères et autres objets sont produits durant l'hiver et sont ensuite écoulés sur les marchés de piémont²⁴⁵.

À partir du XVII^e siècle, cette situation est complexifiée par la volonté grandissante du pouvoir royal de protéger les forêts. Dans l'ensemble du pays, un discours au sujet d'une crise forestière émerge face aux besoins croissants et cumulés des villes, de la marine, de l'armée, de l'industrie métallurgique et des habitants²⁴⁶. Les élites décisionnelles dénoncent une mauvaise gestion des forêts. En 1669, la Grande Ordonnance de Colbert institue alors l'intervention du pouvoir royal dans les forêts ecclésiastiques et seigneuriales, tout en limitant les droits d'usages des habitants²⁴⁷. Elle renforce les attributions des Eaux et Forêts

²³⁹ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 16.

²⁴⁰ P. HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, op. cit., p. 28.

²⁴¹ *Ibid.*, p. 24.

²⁴² P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit. L'auteur considère l'exploitation forestière comme un des piliers des relations du massif avec l'extérieur.

²⁴³ P. HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, op. cit., p. 47.

²⁴⁴ Gilles DELLA-VEDOVA, « Les acteurs du développement rural en Isère : canton de Villard-de-Lans 19e-21e siècles », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de J-L. Mayaud, Université Lumière Lyon 2, 2016, p. 52.

²⁴⁵ Pierre CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1991, n°1, p. 11-43, p. 19-22.

²⁴⁶ Andrée CORVOL, *L'Homme aux Bois, Histoire des relations de l'homme et de la forêt XVIIe-XXe siècle*, Mesnil-sur-l'Estrée, Fayard, 1987 ; M. CHALVET, *Une histoire de la forêt*, op. cit.

²⁴⁷ M. WULLSCHLEGER, *Le Vercors forteresse ouverte*, op. cit., p. 16.

avec des pouvoirs de surveillance²⁴⁸. En 1724, la Réformation Générale des forêts en Dauphiné est organisée. Pour cela des maîtrises sont mises en place. Il s'agit d'organismes administratifs et de tribunaux spéciaux.

Le Dauphiné est une des provinces les plus concernées par le manque de bois lié aux forges et manufactures d'acier²⁴⁹. Les besoins croissants de l'industrie métallurgique nécessitent en effet une exploitation toujours plus forte des forêts, ce qui engendre des tensions²⁵⁰. Au XVIII^e siècle, l'idée de pénurie de la ressource forestière est ancrée. Les forêts des massifs à proximité des villes s'amenuisent de manière localisée. Les forêts jusque-là peu exploitées suscitent alors l'intérêt de la Monarchie, c'est-à-dire celles qui ne se trouvent pas à proximité des grandes villes ou des grands cours d'eau flottables²⁵¹. C'est le cas des forêts du Vercors. La maîtrise de Die y surveille alors avec zèle les pratiques forestières²⁵². Les dénonciations et les procès se multiplient au XVIII^e siècle²⁵³. Les transports, par les habitants, de pièces de bois brutes ou sous forme d'outils jusque dans le Royans sont considérés comme illégaux par la maîtrise des Eaux et Forêts²⁵⁴. Les usages et la circulation des bois suscitent ainsi des tensions et des rivalités. Dès lors, la connaissance des itinéraires constitue un outil précieux.

3.3. La connaissance des chemins, un outil précieux

Les ressources forestières sont disputées et dans ces conflits, les savoirs liés aux circulations sont précieux. Les conséquences socio-économiques des mesures énoncées précédemment, telles que la qualification en tant que délit de pratiques séculaires, sont l'objet d'analyses solides pour le Vercors et à l'échelle nationale²⁵⁵. En revanche, l'étude

²⁴⁸ A.-M. GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », art. cit., p. 50.

²⁴⁹ P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit., p. 16.

²⁵⁰ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 38.

²⁵¹ M. CHALVET, *Une histoire de la forêt*, op. cit., p. 136-138.

²⁵² Michel WULLSCHLEGER, « Éleveurs et forestiers en Vercors occidental aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1991, n°1, p. 43-83, p. 51.

²⁵³ P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit., p. 18.

²⁵⁴ P. HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, op. cit., p. 65.

²⁵⁵ M. WULLSCHLEGER, « Éleveurs et forestiers en Vercors occidental aux XVIII^e et XIX^e siècles », art. cit. ; P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit. ; M. CHALVET, *Une histoire de la forêt*, op. cit. ; Jérôme BURIDANT, « La question du dépérissement forestier, fin XVIII^e - début XIX^e siècle », *Annuaire-Bulletin de la Société de l'histoire de France*, 2006, p. 109-135 ; A.-M. GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », art. cit.

de la place des mobilités dans ces opérations reste à approfondir. Les sources produites par les Eaux et Forêts peuvent être questionnées sous ce prisme. En 1756, la maîtrise de Die annonce que les forêts sont dévastées par les pratiques des habitants²⁵⁶. Les religieux sont également incriminés²⁵⁷. Pierre Chevalier explique que l'accès aux coupes constitue une réelle problématique pour le pouvoir royal, pour qui l'absence de route est contraire aux projets d'exploitation. Les bois seraient laissés aux usages irraisonnés des habitants. Pour cause : la neige et les mauvaises communications empêchent les forestiers de venir surveiller sur place²⁵⁸. Les difficultés d'accès du pouvoir royal contrastent avec le dynamisme des systèmes d'exploitation pratiqués par les communautés, dont les profits lui échappent.

Tels qu'ils sont recensés dans les procès-verbaux, les délits témoignent d'organisations structurées par un paramètre central : la circulation du bois. Les chemins pédestres et muletiers, les pas, les sentiers resserrés et les couloirs constituent jusqu'au XIX^e siècle les paramètres clés de l'exploitation forestière²⁵⁹. La connaissance du terrain permet aux communautés locales de résister ou du moins, de se maintenir face aux mesures répressives. Conjugué avec l'imprécision des limites de certaines forêts, qui déstabilise les commissaires de la Réformation en Dauphiné²⁶⁰, le manque de connaissance des passages dans ce relief escarpé désavantage le pouvoir royal. Martine Chalvet rappelle que les maîtrises n'arrivent effectivement pas à intervenir de manière homogène sur tout le royaume. Dans les zones de montagne, les délits ne sont évités que ponctuellement²⁶¹.

La connaissance des mobilités est un outil de résistance des sociétés locales face aux mesures établies par l'administration royale. Les commissaires tentent alors de connaître davantage le territoire forestier, et notamment les passages permettant de descendre les bois. Les archives des Eaux et Forêts comprennent de nombreux plans sur lesquels les chemins sont représentés. Sur certaines cartes, ils sont répertoriés dans un cartouche

²⁵⁶ M. WULLSCHLEGER, « Éleveurs et forestiers en Vercors occidental aux XVIII^e et XIX^e siècles », art. cit., p. 58.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 54.

²⁵⁸ P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit., p. 18.

²⁵⁹ *Ibid.*, p. 22 ; É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 11.

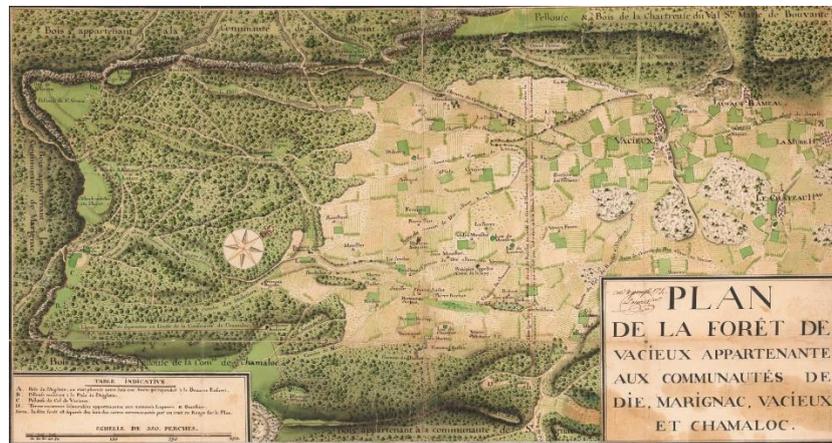
²⁶⁰ P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit., p. 14.

²⁶¹ M. CHALVET, *Une histoire de la forêt*, op. cit., p. 163.

PROLOGUE. LE VERCORS : UN TERRITOIRE OUVERT AVANT L'AMÉNAGEMENT DES ROUTES CARROSSABLES

spécifique où l'on peut en dénombrer jusqu'à 30²⁶². Une carte de la forêt de Vassieux commandée par les commissaires de la réformation est réalisée en 1770²⁶³.

Illustration 3 – Carte de la forêt de Vassieux



La carte représente les chemins avec précision, ce qui témoigne de leur importance. Ils sont déterminés par leur lieu de départ depuis les montagnes et d'arrivée en piémont. Certains constituent des limites entre les communautés, c'est le cas entre Saint-Agnan-en-Vercors et Vassieux. Les cols sont également recensés. La représentation des pas est saisissante tant elle est minutieuse. Ils sont reliés aux nombreux chemins forestiers permettant d'évacuer les bois.

À la fin du XVIII^e siècle, la nécessité d'accéder aux forêts royales puis domaniales par le biais de routes est de plus en plus présente dans les sources. Pour beaucoup d'agents de l'administration forestière et d'édiles départementaux, la délinquance est possible car l'administration n'est pas sur place et n'exploite pas ses bois, faute de communications. Les chemins sont donc centraux et stratégiques pour ceux qui en détiennent la connaissance. Dans son article sur l'utilisation et la défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle, Pierre Chevalier tente d'illustrer les problèmes rencontrés par la maîtrise de Die face aux exactions des habitants. Il utilise pour cela une citation dont il est possible de proposer un point d'analyse supplémentaire²⁶⁴. C'est un extrait d'une lettre d'un

²⁶² ADD26, 7M : voir l'ensemble des cartes réalisées avant la première moitié du XIX^e siècle.

²⁶³ ADD26, 7M : 4022/25, Jean-Jacques Bro, plan de la forêt de Vassieux, encre et aquarelle sur papier, 1770.

²⁶⁴ P. CHEVALIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit., p. 25.

inspecteur des Eaux et Forêts de Die adressée au sous-préfet, datant de 1841 : « *ils [les habitants] se laissent de tout héritage, de père en fils, une hache et la connaissance des chemins qui conduisent aux forêts des environs*²⁶⁵ ». Dans ces lignes – bien qu'ultérieures aux propos tenus ici –, la connaissance du terrain est considérée comme un atout. Ces passages ont une telle valeur stratégique, qu'une surveillance armée des couloirs par les forestiers et des hommes de troupe de ligne est envisagée la même année²⁶⁶.

3.4. Une culture des déplacements en montagne

Les circulations en Vercors sont structurelles pour l'organisation du territoire bien avant l'ouverture de routes carrossables au XIX^e siècle. Les savoirs au sujet des mobilités sont alors stratégiques et participent à une culture des déplacements en montagne. Elle correspond à un ensemble de repères et de connaissances physiques et pratiques liées aux spécificités des déplacements sur ce terrain. L'ouverture des routes carrossables constitue une étape – et non le point de départ – d'une histoire plus longue, qui est celle des mobilités alpines. Nier ces dernières permet de confirmer les représentations qui, au XIX^e siècle, opposent ville et campagne, industrie et agriculture, modernité et archaïsme²⁶⁷. C'est ce que font les administrations en charge de l'aménagement routier des territoires ruraux. Elles jouent un rôle central dans la création et la diffusion du discours sur l'immobilisme des sociétés de montagne. Ce point est mis en lumière par le premier chapitre de la thèse.

²⁶⁵ *Ibid.*, p. 23.

²⁶⁶ *Ibid.*, p. 25.

²⁶⁷ E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée*, *op. cit.*, p. 101.

PARTIE I. PENSER L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE

La partie I de la thèse s'intéresse aux projets d'édification de route de 1824 à 1880. Il s'agit de la première phase de l'aménagement routier. Il est pensé par des acteurs administratifs, politiques et économiques comme une solution pour pallier divers maux sociétaux et comme un outil de régulations et de dominations. Ces deux principales vocations façonnent l'assise territoriale de l'aménagement routier.

La chronologie de la première partie reprend la dynamique d'impulsion de projets d'aménagement routier en Vercors. Elle commence en 1824, date de la première loi sur la vicinalité. Dans les années 1850, les projets se multiplient. Cet élan s'amenuise au cours des années 1880. Durant cet intervalle, des projets sont pensés en simultané, se succèdent et se répondent. Leur analyse s'appuie sur les travaux de Frédéric Graber et Martin Giraudeau qui considèrent les projets comme des objets historiques, dont il est pertinent de saisir les dimensions sociales et politiques²⁶⁸. Les projets correspondent à une action qui doit être l'objet d'un examen préalable par des instances de validation. Ces instances sont administratives et juridiques et concernent également l'ensemble de ce qui autorise l'action dans une société. Le projet s'inscrit ainsi dans un contexte administratif, social et économique spécifique dont il porte la marque. Tout ce qui compose le projet – instigateurs, arguments, enjeux, procédure administrative, accords politiques, financements et techniques – révèle l'organisation des rapports de forces, de légitimités et de pouvoirs d'un territoire²⁶⁹.

La question à l'origine de la première partie est de savoir pourquoi, comment et par qui se décide la construction d'une route carrossable en montagne au XIX^e siècle. Cette question

²⁶⁸ Frédéric GRABER et Martin GIRAudeau (dir.), *Les Projets, une histoire politique (XVI^e -XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, p. 10 ; Frédéric GRABER, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII^e-XIX^e siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2011, 58-3-3, p. 7-33, p. 12. La thèse se réfère à la définition du projet que propose l'auteur en tant que « première étape dans un processus de conception ouvert qui se poursuit dans le chantier jusqu'à la réalisation complète de l'ouvrage ».

²⁶⁹ F. GRABER et M. GIRAudeau (dir.), *Les Projets, une histoire politique (XVI^e -XXI^e siècles)*, *op. cit.*, p. 23-26.

nécessite de déterminer ce qui rend possible un projet d'un point de vue administratif et financier, de comprendre les arguments, d'en construire si possible une typologie et de déterminer les moyens dont disposent les acteurs qui les soutiennent. Cette lecture est affinée par l'analyse des évolutions et discontinuités argumentaires, des justifications attendues, de celles qui détonnent et des silences. Les questionnements portent sur l'évolution des enjeux des projets, ainsi que sur les différentes manières et temporalités de la participation de certains acteurs plutôt que d'autres.

La première partie comprend deux chapitres. Le chapitre I s'intéresse au service vicinal de 1824 à 1880. C'est la structure administrative qui, à partir de 1836, orchestre la construction, la modernisation et la gestion du réseau routier rural. Cela lui permet, dans le cadre d'une politique publique d'aménagement routier des campagnes françaises, de s'affirmer en tant qu'administration. Les routes permettent au service vicinal d'appliquer de nouvelles normes économiques, politiques et sociales sur les territoires. Le premier chapitre comporte trois sections. La première présente le service vicinal comme une administration alors récente qui répond à une volonté centralisée d'uniformisation des campagnes. Les objectifs partagés de contrôle entre l'administration vicinale et les autres administrations intervenant sur les territoires sont abordés dans une deuxième section. La troisième section permet d'observer les discours qui légitiment les opérations de la vicinalité. L'immobilisme des sociétés de montagne, prisonnières d'une nature hostile, est une construction discursive. Elle justifie la régulation de pratiques socio-économiques locales par l'aménagement routier ainsi que les modifications physiques sans précédent des terrains sur lesquels est projetée la route.

Le chapitre II s'intéresse aux instigateurs des projets d'aménagement routier, des années 1820 aux années 1890. Une première section révèle qu'il s'agit principalement d'acteurs locaux influents. Ces derniers sont prêts et mobilisent rapidement leurs ressources. Leur réactivité donne l'impression de dépasser une injonction à l'aménagement routier qui n'en est finalement pas une. La deuxième section concerne les renouvellements rapides des enjeux liés à l'ouverture des routes au fur et à mesure que sont formulés les projets. La troisième section restitue les divisions suscitées par les projets. Ils constituent des instruments politiques ou confrontent des intérêts privés et publics. L'analyse de projets en particulier, indique que pour certains membres des communautés locales, l'aménagement routier permet la prise en main de l'organisation socio-économique en place. Cela induit d'écarter de potentiels rivaux, tels que les muletiers et voituriers. Les silences des projets à leurs sujets sont révélateurs de régulations qui s'opèrent à l'intérieur des sociétés, par et pour l'aménagement routier.

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION VICINALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU TERRITOIRE (1824-1880)

Introduction

La loi du 21 mai 1836, si impatiemment attendue et si mûrement délibérée, ne manquera donc pas aux espérances du pays : elle prendra place au rang des travaux législatifs les plus importants de l'époque actuelle ; si elle doit être pour notre agriculture une source de prospérité, elle est aussi pour l'administration un gage de la confiance du roi et des chambres²⁷⁰.

En créant le service vicinal, la Loi Thiers Montalivet du 21 mai 1836 instaure une administration départementale au service de l'aménagement routier des campagnes françaises. Ses représentants, les agents voyers, sont en charge de la gestion de la voirie. Le service vicinal est à l'origine de milliers de kilomètres de routes construites au XIX^e siècle dont l'étendue dépasse celle du réseau de la grande voirie²⁷¹. Le premier chapitre s'intéresse à l'organisation, aux acteurs et au fonctionnement de cette administration dans une période où les projets d'aménagement routier se multiplient.

Les régimes politiques qui se succèdent au XIX^e siècle tentent d'achever la construction des routes initiées au siècle précédent, notamment celles qui relient villes et campagnes²⁷². L'objectif est d'unifier l'ensemble du territoire national par la route. Cela permet d'inscrire les mobilités rurales dans l'accroissement des circulations engendré par l'industrialisation²⁷³. C'est dans cette optique que la Restauration amorce en 1824 une législation sur les chemins vicinaux. En 1836, la Monarchie de Juillet institutionnalise cet élan avec la Loi Thiers Montalivet, qui crée le service vicinal. Cette administration départementale est destinée à améliorer la voirie rurale. Entre 1824 et 1880, en parallèle de sa structuration interne, elle stimule et organise de nombreux projets d'aménagement routier. Cette dynamique s'amenuise à partir des années 1880, une fois les principales

²⁷⁰ ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Lois, Ordonnances, Décisions*, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1845, p. 12.

²⁷¹ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, *op. cit.*, p. 65 ; J. ORSELLI, *Usages et usagers de la route, requiem pour un million de morts, 1860-2010*, *op. cit.*, p. 29.

²⁷² B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, *op. cit.*

²⁷³ E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée*, *op. cit.*, p. 50.

routes et raccordements réalisés²⁷⁴. En Vercors, le service vicinal réalise plus de 200 km de routes carrossables entre 1824 et 1880²⁷⁵.

Si la vicinalité a une importance fondamentale pour les territoires ruraux, les travaux à son sujet sont peu nombreux, contrairement aux recherches sur les voies relevant des Ponts et Chaussées²⁷⁶. Elle est également absente de la littérature sur les routes du Vercors²⁷⁷. Pour cause, l'administration vicinale ne bénéficie pas du même prestige que les Ponts et Chaussées. Le service vicinal n'est pas obligatoire et son dynamisme varie selon les départements, ce qui en réduit la visibilité²⁷⁸. Hormis le travail fondateur de Jean-Claude Thoënic en 1980²⁷⁹, la vicinalité n'est pas traitée en tant qu'objet de recherche à part entière. Dans ses travaux sur l'urbanisme au XIX^e et XX^e siècle, André Guillerme s'intéresse au modèle fonctionnel de l'administration vicinale lors d'études sur la gestion croisée des routes françaises, entre agents voyers du service vicinal, ingénieurs des Ponts et Chaussées et conducteurs²⁸⁰. Dans sa thèse sur la voirie lyonnaise, Louis Baldasseroni étudie deux rues dont la gestion relève des compétences du service vicinal. Celui-ci est évoqué au travers de sa gestion partagée de la voirie avec les Ponts et Chaussées et le Service Municipal de la Voirie²⁸¹. La vicinalité est brièvement évoquée dans le cadre de travaux sur les mutations de l'Administration et celles des mondes ruraux au XIX^e siècle²⁸².

Une analyse localisée de la vicinalité et de ses actions, au travers de ses interactions avec des contextes politiques et socio-économiques, peut donc apporter de nouvelles connaissances. Les fonds des services vicinaux de la Drôme et de l'Isère comprennent des documents rédigés par les agents voyers. Ces archives renseignent sur les modes d'action

²⁷⁴ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit. L'auteur indique qu'à partir de la loi du 10 août 1871, le conseil général obtient un pouvoir décisionnel plus important que celui du préfet. Pour la vicinalité il s'agit d'un tournant administratif dont les effets se renforcent après les années 1880.

²⁷⁵ Volume 2 : annexes, carte 2,3 et tableau 1, p. 1-5.

²⁷⁶ André Guillerme formule ce constat dès les années 1990.

²⁷⁷ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit. L'auteur analyse certains articles de cette loi.

²⁷⁸ L. BALDASSERONI, *Du macadam au patrimoine*, op. cit., p. 321.

²⁷⁹ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit.

²⁸⁰ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit.

²⁸¹ L. BALDASSERONI, *Du macadam au patrimoine*, op. cit.

²⁸² Voir par exemple : Jean LE BIHAN, *Au service de l'État : les fonctionnaires intermédiaires au XIX^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008 ; Francis DÉMIER (dir.), *Les campagnes en Europe 1830-1930*, Neuilly, Atlande, 2006 ; Jean-Claude CARON et Frédéric CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes France, Allemagne, Espagne, Italie (1830-1930)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005.

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION VICINALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU TERRITOIRE (1824-1880)

de cette administration ainsi que sur sa vision de l'aménagement routier. Les imprimés relatifs à la vicinalité – annales et commentaires de lois – procurent une vision plus générale.

Le réseau vicinal sert les ambitions d'uniformisation et de contrôle des territoires ruraux par l'État centralisateur. Il œuvre également à l'unification du marché intérieur en fonction du développement de l'économie libérale et de marchés. La loi sur la vicinalité représente une modernisation des territoires ruraux « par le haut ». Elle prend l'apparence d'une injonction entraînant de nouveaux pouvoirs, rapports et maîtrises des territoires. À ce titre, le service vicinal peut être considéré en tant qu'outil de la « modernité libérale ». Cette notion, empruntée à Peter Wagner, suppose que la modernité au XIX^e siècle pour les sociétés occidentales industrialisées relève du libéralisme économique. L'accès à cette modernité comporte une part d'exclusion opérée par une régulation qui est nécessaire à l'affirmation de l'État. En réponse, un élargissement fondé sur la capacité d'action collective aboutit à une modernité « organisée »²⁸³. Interroger l'administration vicinale et sa politique d'aménagement routier à l'aune de la notion de modernité libérale, suppose d'en observer les modes opératoires sur les territoires et les réactions qu'elle suscite. L'enjeu du chapitre est de présenter le service vicinal et de comprendre comment cette administration parvient à légitimer localement son existence et ses opérations. Il s'agit de déterminer les mécanismes et discours par lesquels elle s'impose comme un instrument d'action technique et financier, et fait de l'aménagement routier une nécessité justifiant des formes de régulations et de dominations.

La première partie du chapitre présente la vicinalité. Cette politique publique d'aménagement est destinée à intégrer les campagnes dans le réseau économique national tout en épousant l'organisation administrative des territoires. La deuxième partie interroge la façon dont l'administration vicinale, en tant qu'instrument de la modernité libérale, s'impose sur des territoires dont elle tente de modifier les pratiques aux côtés d'autres administrations. La troisième partie observe comment le service vicinal utilise les discours sur l'immobilisme des territoires de montagne afin de justifier des formes de dominations.

²⁸³ Peter WAGNER, *Liberté et discipline. Les deux crises de la modernité*, Paris, Métailié, 1996.

1. Une politique publique d'aménagement créée durant le premier tiers du XIX^e siècle

La première partie revient sur les enjeux de la création et du fonctionnement du service vicinal. Cette administration est pensée au XIX^e siècle comme un moyen d'achever la modernisation du réseau routier national²⁸⁴. Si elle est structurée par l'organisation administrative territoriale dans un objectif de rationalité et d'uniformisation, la diversité de ses agents voyers lui confère un aspect composite.

1.1. Origines de l'administration vicinale

Des besoins d'ordre militaire et d'accroissement des échanges économiques nécessitent dès le XVIII^e siècle de restructurer la voirie nationale. En 1716, la création du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées en charge des routes, ponts et canaux, symbolise cet effort. À la suite du manque d'entretien durant les décennies révolutionnaires, les routes françaises sont en mauvais état, notamment en campagne. À la veille de la Restauration, le réseau routier présente ainsi de fortes disparités régionales²⁸⁵. C'est dans ce contexte que le service vicinal est créé par deux gouvernements différents qui, malgré des divergences politiques, ont tous deux la volonté de moderniser le réseau routier français.

1.1.1. Les lois de 1824 et 1836, fondements du régime vicinal

Deux lois organisent et institutionnalisent la vicinalité en 1824 et 1836²⁸⁶. Cette dernière inscrit une forme de continuité entre la Restauration et la Monarchie de Juillet. Les deux régimes encadrent la voirie vicinale avec des règles particulières la dissociant des autres voies publiques, tout en l'imprégnant de leurs perspectives politiques respectives.

La Loi du 28 juillet 1824 sur les chemins vicinaux édicte un ensemble de règles concernant l'établissement et l'entretien de ces voies de circulation²⁸⁷. Les chemins vicinaux sont à la charge des communes qu'ils traversent. Les préfets établissent pour

²⁸⁴ B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, op. cit., p. 10.

²⁸⁵ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 68.

²⁸⁶ Volume 2 : annexes, transcriptions 1 et 2, p. 12-16.

²⁸⁷ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 2.

chaque commune une liste des chemins vicinaux et valident le montant annuel des dépenses à faire et des ressources à créer pour la vicinalité. La loi renforce ainsi le pouvoir des préfets. Le corps des Ponts et Chaussées est écarté car ses effectifs sont insuffisants et surtout à cause de sa fidélité à l'Empire, mal perçue par les « ultraroyalistes ». De leur côté, les ingénieurs des Ponts et Chaussées refusent de dépendre du pouvoir préfectoral qui représente un échelon inférieur du pouvoir central²⁸⁸. Par ailleurs, la présence des personnes les plus hautement imposables de la commune aux côtés des conseillers municipaux lors des délibérations concernant la vicinalité, permet d'associer les notables locaux aux délibérations. Le contrôle des élites conservatrices sur les décisions qui ont trait à l'aménagement du territoire est ainsi conservé. En effet, lorsque faute de disposer des fonds nécessaires certaines communes ont recours aux centimes additionnels et aux impositions extraordinaires, elles utilisent des procédés qui cristallisent leur dépendance à l'égard des plus forts imposables²⁸⁹. Selon André Guillerme, cette loi est votée par la chambre des députés où les « ultraroyalistes » sont majoritaires, afin de « désenclaver » politiquement les campagnes²⁹⁰. Durant la Restauration, les grands propriétaires fonciers qui composent la Chambre des Ultras ont pour objectif d'effacer les restes républicains et le souvenir de Napoléon²⁹¹. Imprégnés des doctrines anglaises, ils ont également des ambitions économiques. Ils cherchent à acheminer leurs produits agricoles vers les centres urbains et à diffuser plus largement les produits manufacturés²⁹².

Bien que la loi de 1836 introduise des cadres théoriques pour la gestion de la vicinalité, certains points restent à approfondir, tels que les modalités de comptabilité. Cela fait dire aux élites administratives et techniciennes que, faute d'encadrement, les prestations prévues par cette loi sont faiblement pourvues, voire parfois, détournées par certains conseils municipaux²⁹³. Elle est donc renforcée par la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, appelée la Loi Thiers-Montalivet²⁹⁴. Plus longue et plus complète que la loi de 1824, elle définit le fonctionnement de la voirie vicinale. La loi du 21 mai 1836 place ainsi

²⁸⁸ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 23.

²⁸⁹ Lutz RAPHAËL, « L'état dans les villages » : administration et politique dans les sociétés rurales allemandes, françaises et italiennes de l'époque napoléonienne à la Seconde Guerre mondiale », in Lutz RAPHAËL et Jean-Luc MAYAUD (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 249-286, p. 264.

²⁹⁰ André GUILLERME, « Chemins, routes, autoroutes », 1996, 2, p. 117-129, p. 8.

²⁹¹ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 69.

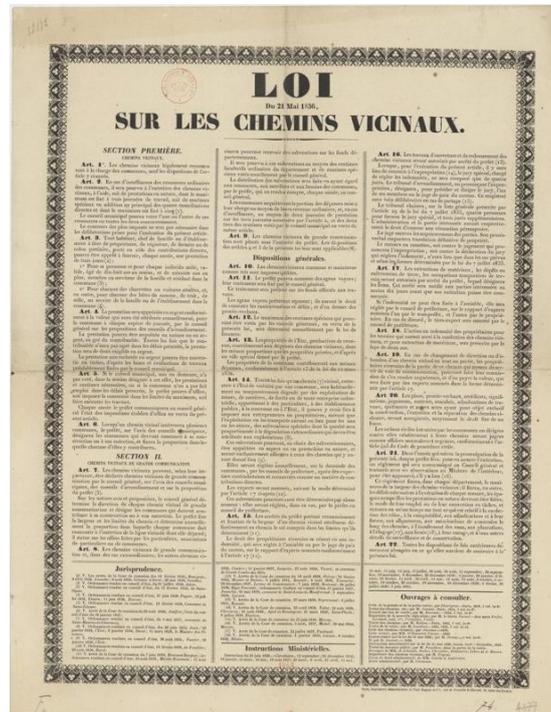
²⁹² *Ibid.*, p. 23.

²⁹³ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit.

²⁹⁴ Du nom de ses rédacteurs ; Adolphe Tiers (1797-1877) alors président du conseil et ministre des Affaires étrangères et Camille de Montalivet (1801-1880), ministre de l'Intérieur sous la Monarchie de Juillet.

la vicinalité sous l'égide du ministère de l'Intérieur et organise la création du service vicinal dans les départements. Ces derniers sont libres de choisir de le créer ou non et de nommer des agents voyers qui veillent à l'application de ladite loi. À la différence de la loi de 1824, les plus imposés ne doivent plus assister aux délibérations des conseils municipaux concernant la voirie. Le fonctionnement et la légitimité de l'administration vicinale sont renforcés et soustraits à l'influence des notabilités locales. La loi de 1836 stipule que les communes sont désormais soumises à l'obligation de pourvoir aux dépenses relatives aux chemins vicinaux. Des sanctions sont définies pour celles qui ne respecteraient pas cette prescription.

Illustration 4 – La loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux



Les lois de 1824 et 1836 sont complétées par d'autres législations qui précisent et améliorent le fonctionnement de la vicinalité. Par exemple, une loi du 15 juillet 1868 crée une caisse spéciale permettant aux communes de faire des emprunts pour les dépenses concernant les chemins vicinaux²⁹⁵. Le taux d'intérêt étant faible (quatre pour cent) et les

²⁹⁵ Jean-François TANGUY (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe des années 1830 à la fin des années 1920, étude comparée de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie*, Paris, Ellipses, 2005, p. 135.

annuités de remboursements étendues sur trente ans, ce système rencontre un franc succès²⁹⁶. La loi de 1870 autorise les communes à utiliser pour leurs chemins ruraux les excédents de leurs prestations pour les chemins vicinaux. Le 1^{er} août 1871, une loi décentralisatrice restreint les pouvoirs du préfet au profit des conseils généraux. Une loi du 25 juillet 1873 modifie certains articles de la loi de 1868, en réduisant les subventions annuelles et le montant maximum des prêts pour les communes²⁹⁷.

Au cours du XIX^e siècle, c'est tout un régime vicinal qui est structuré. Sa mise au point rapide et ses nombreuses rectifications témoignent de l'actualité et des enjeux de ce secteur. Il constitue plus largement un bel exemple de la complexité des phases de centralisation et de déconcentration déployées par les gouvernements successifs dès la fin de l'Empire²⁹⁸. Premièrement, la loi de 1824 remet en cause l'image réactionnaire de la Restauration dressée par l'historiographie de la troisième République. Son action en faveur des transports détonne des logiques conservatrices qui caractérisent ses politiques. Deuxièmement, la création du service vicinal illustre comment la Monarchie de Juillet instaure une administration aux allures décentralisatrices, en réactivant certains pouvoirs locaux anciens par le rôle conféré aux conseils généraux. Toutefois, c'est bien la présence de l'État centralisateur qui est renforcée par l'autorité du préfet sur la vicinalité.

1.1.2. Classer et organiser les circulations

Dans les années 1830, l'amélioration du réseau routier est un des enjeux du débat sur l'accentuation, par l'industrialisation, des contrastes régionaux entre la France du Nord et du Sud²⁹⁹. Un réseau routier moderne est alors envisagé afin d'effacer les disparités territoriales. Pour cela, le réseau vicinal est pensé selon un système de classement et répond à une logique de complémentarité.

²⁹⁶ Dans le corpus étudié, beaucoup de conseils municipaux formulent des demandes d'aménagement routier en s'appuyant sur les possibilités permises par la loi de 1868.

²⁹⁷ Eugène GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale, ou Exposé de la législation et de la jurisprudence sur les chemins vicinaux (5e édition)*, Paris, P. Dupont, 1878, p. 343.

²⁹⁸ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route, op. cit.*, p. 106.

²⁹⁹ Yves LEQUIN, *Histoire des français XIXe-XXe siècles, un peuple et son pays*, Paris, Armand Colin, 1984, vol. 1, p. 106.

Bernard Lepetit indique que durant les premières années du XIX^e siècle, il n'existe pas de nomenclature fixe et commune pour les routes du territoire français³⁰⁰. Sous l'Empire, les voies de communication publiques de natures et d'importances différentes sont d'abord réparties en trois classes, puis en deux catégories : impériales et départementales³⁰¹. Elles composent la grande voirie, désignée par un décret du 16 décembre 1811 comme étant la plus importante du territoire national. Leur gestion est du ressort de l'État³⁰². Ce groupe comprend également les canaux et rivières navigables, les chemins de fer, les rues et places prolongeant les routes nationales et départementales. La petite voirie correspond aux voies de circulation appartenant aux municipalités. Elle est répartie entre la voirie urbaine (rues et places qui ne sont pas le prolongement d'une route soit nationale, soit départementale), la voirie rurale et la voirie vicinale³⁰³. Cette dernière, reconnue par le Code Rural, correspond alors aux voies de communication publiques établies entre les bourgs et villages³⁰⁴. Ces distinctions ne sont toutefois pas appliquées selon les mêmes critères sur l'ensemble du territoire. Dès lors, le classement n'apparaît pas fonctionnel. La vicinalité telle qu'elle est ensuite pensée par les lois de 1824 et 1836, fixe le système de classement relatif aux voies vicinales, et par là même, aux autres routes.

La nécessité de classement va de pair avec une importance croissante accordée au réseau secondaire. Si après les décennies révolutionnaires, le réseau routier français manque globalement d'entretien, les routes reliant Paris aux grandes villes et les grandes villes entre elles sont presque toutes achevées³⁰⁵. Mais les grands axes de circulations ne desservent pas toutes les zones du territoire français. Ils excluent des campagnes dont les produits pourraient désormais être intégrés dans les marchés nationaux³⁰⁶. Des voies de circulations internes sont pensées afin que les échanges ne se cantonnent plus uniquement aux grands axes. Les espaces considérés comme enclavés attirent l'attention, à commencer par les territoires de montagnes. Les chemins ruraux et sentiers ne satisfont pas les nouvelles nécessités d'échanges rapides et réguliers. Ils ne permettent pas l'usage des charrettes alors

³⁰⁰ B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, op. cit., p. 30-31. La question de la classification des routes est tout aussi importante qu'ancienne. Dès 1738, la circulaire d'Orry tente d'organiser les routes en cinq classes. Toutefois, ces classifications changent au cours du XVIII^e siècle. Elles ne sont pas systématiquement respectées.

³⁰¹ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 19.

³⁰² J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 6.

³⁰³ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 9.

³⁰⁴ Victor DUMAY, *Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux : avec le recueil complet des dispositions législatives antérieures*, Dijon, V. Lagier, 1844, p. 19.

³⁰⁵ B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, op. cit., p. 11.

³⁰⁶ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 2.

que ces dernières ont une meilleure capacité de transports et sont plus rapides que les bêtes de bât. La réalisation du réseau vicinal doit permettre l'usage de la charrette sur l'ensemble du territoire national afin d'unifier le marché intérieur³⁰⁷.

Pour cela, le réseau vicinal est pensé dans la complémentarité de l'équipement ferroviaire, en écho avec la doctrine saint-simonienne³⁰⁸. La notion de réseau comme maillage de circulation reliant les économies locales et nationales caractérise la pensée des ingénieurs. Il s'agit d'une conception hiérarchisée des transports entre centre et périphérie, basée sur les intérêts économiques et les coûts de construction. L'édification d'une route – moins onéreuse et techniquement plus aisée que celle d'une voie ferrée – est préconisée pour faire circuler les produits des montagnes. Comme le montre Jean-Pierre Hirsch, Émile Pereire (1800-1875), grand banquier français et administrateur des compagnies de chemins de fer, doute que les machines à vapeur puissent franchir les montagnes de manière plus avantageuse que les routes de terres³⁰⁹. Les voies ferrées étant coûteuses, ces dernières doivent prioritairement relier Paris et les grandes villes provinciales. C'est au réseau vicinal qu'incombe le soin de relier à ces axes de chemins de fer les zones restantes³¹⁰.

Cette logique se vérifie en Vercors. Le massif est délimité par plusieurs lignes de chemins de fer dont la construction se fait en parallèle du réseau routier vicinal, entre les années 1850 et les années 1880. La fonction de voie de communication de la vallée du Rhône sur le versant occidental du Vercors n'a cessé de croître au XIX^e siècle et est parachevée par l'ouverture des lignes de chemin de fer Valence-Romans-Grenoble en 1858, Lyon-Grenoble par Saint-Rambert d'Albon et Rives en 1858 et Moirans-Valence en 1864. Les délibérations du conseil général de la Drôme révèlent que la construction du Chemin de Grande Communication n°10 est décidée la même année que l'établissement d'une gare P.L.M. en plaine. Cette concordance chronologique indique que les conseils municipaux ont conscience de l'utilité des logiques de complémentarité. Le 10 août 1845, le conseil municipal de la commune de Saint-Julien-en-Vercors se prononce en faveur d'un

³⁰⁷ Y. LEQUIN, *Histoire des français XIXe-XXe siècles, un peuple et son pays*, op. cit., p. 113.

³⁰⁸ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 2.

³⁰⁹ Jean-Pierre HIRSCH, « Saint-simonisme et organisation du territoire. Sur un programme de 1832 », *Revue du Nord*, 2003, n°352-4, p. 863-872, p. 869. L'auteur s'appuie sur l'ouvrage suivant : E. Pereire Œuvres, rassemblées et commentées par P.-C. Laurent de Villedeuil, série G : Documents sur l'origine et le développement des chemins de fer (1832-1870), t.1, Alcan, 1920, p. 10-20.

³¹⁰ Par la suite, le développement de lignes locales de tramway à vapeur complète ce quadrillage. Ces aménagements sont pensés dans le cadre des directives établies par le plan Freycinet en 1878. J.-F. TANGUY (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe*, op. cit., p. 136.

embranchement dans la vallée de l'Isère du chemin de fer reliant Grenoble avec la ligne Lyon-Avignon. Les membres du conseil expliquent que l'ensemble du canton communiquerait facilement avec cette ligne grâce à la création – alors en cours – du Chemin de Grande Communication n°10³¹¹. Ce système combiné de communications constitue un véritable plan d'aménagement du territoire.

1.2. Une administration normée et composite

La vicinalité organise son réseau routier et son personnel en fonction de la hiérarchie des territoires administratifs. Présentée comme uniforme et modeste, l'administration vicinale apparaît toutefois hétérogène dans la mesure où l'organisation de son personnel dépend des départements et que les agents voyers ont des parcours et profils divers.

1.2.1. Des chemins vicinaux organisés en fonction des territoires administratifs

L'organisation de la vicinalité se veut rationnelle et uniforme. Elle s'appuie pour cela sur les délimitations administratives des territoires, mises en place au moment de la Révolution. Ces dernières organisent le territoire national en départements, arrondissements et cantons.

Le groupe des chemins vicinaux se décompose en deux catégories : la voirie communale non classée (comme les chemins ruraux) et les chemins vicinaux classés. Ce dernier groupe se subdivise en trois classes : les Chemins de Grande Communication (CGC), les Chemins d'Intérêt Commun (CIC) et les Chemins Vicinaux Ordinaires (CVO)³¹². Le classement considéré comme le plus important est celui des CGC. Il correspond à un chemin sur lequel s'effectuent des liaisons dépassant le cadre local et reliant le chef-lieu d'arrondissement ou celui du département. Indice de leur importance à l'échelle départementale, les CGC sont placés sous l'autorité du préfet et des conseils généraux³¹³. Les financements sont partagés

³¹¹ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1837-1858, p.9, délibération n°66, 10 août 1845.

³¹² J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, *op. cit.*, p. 2. La catégorie de Chemin d'Intérêt Commun est créée en 1847. Pendant onze ans, il y a seulement les Chemins Vicinaux Ordinaires et les Chemins de Grande Communication. Par la suite, les Chemins d'Intérêt Commun sont remplacés par les Chemins de Moyenne Communication.

³¹³ Se reporter à l'article 9 de la loi de 1836. Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

à cinquante pour cent par le département et les cinquante pour cent restants sont répartis entre les communes concernées par le projet³¹⁴. Le deuxième sous-ensemble est celui des CIC. Ces derniers permettent des liaisons entre deux ou plusieurs communes et avec les chefs-lieux de canton. Ils sont ensuite qualifiés de Chemin de Moyenne Communication. Les communes partagent les frais. Le département ne participe pas directement, mais sous la forme de subventions ponctuelles, dites « extraordinaires ». Le dernier groupe concerne les CVO. Ils dépendent d'une seule commune, unique contributrice. Le système de classement qui ordonne ces trois groupes sous-entend une hiérarchisation des circulations.

Figure 2 – Organisation et classement des chemins vicinaux

	Chemins de Grande Communication	Chemins d'Intérêt Commun	Chemins Vicinaux Ordinaires
Importance	•Départementale	•Cantonale	•Communale
Financement	•50% département •50% répartis entre les communes intéressées (proportionnellement à leurs intérêts)	•Contingents divisés entre les communes intéressées (proportionnellement à leurs intérêts)	• Une commune unique contributrice (voire deux)

La vicinalité, en structurant son réseau routier en fonction des délimitations administratives, complète et matérialise le nouveau quadrillage départemental évoqué précédemment. Yves Lequin rappelle que l'adéquation de l'ensemble des administrations avec la nouvelle organisation départementale est symptomatique du XIX^e siècle. Les structures hiérarchisées sont centrales et offrent un « parallélisme des chaînes d'exécutions³¹⁵ ». Ces fonctionnements qui tendent à l'homogénéisation, sont facilités par la mise en place du système métrique et l'organisation nouvelle de la fiscalité, désormais gérée par des percepteurs³¹⁶. Le réseau vicinal est, à l'instar des mairies, hôtels de villes et préfectures, un symbole d'ordre et d'unité nationale puisqu'il est présent sur l'ensemble du

³¹⁴ Cf. *Infra*. Chapitre III, p. 213-225.

³¹⁵ Y. LEQUIN, *Histoire des français XIXe-XXe siècles, un peuple et son pays, op. cit.*, p. 95.

³¹⁶ *Ibid.*

territoire. Par l'organisation des routes qui le composent, il porte de manière normée la marque de l'État dans les campagnes³¹⁷.

1.2.2. Un service modeste ?

Le service vicinal est présenté comme un service modeste. Il est par exemple question d'une « carrière modeste » dans la notice nécrologique de Paul-Albin Gauthier, premier agent voyer en chef du département de la Drôme en 1840 – pourtant lauréat de l'École des Mines de Saint-Etienne en 1829³¹⁸. Ce qualificatif est directement lié au statut de cette administration et de ses agents. Comme tous les corps intermédiaires, le service vicinal bénéficie d'une visibilité réduite qui renforce son aspect modeste.

De plus, une des principales devises du service vicinal est de construire économiquement, aux prix les plus bas possibles.

[...] construire simplement, économiquement, telle fut toujours la formule du Service Vicinal qui, avec les modestes ressources mises à sa disposition a dû satisfaire à de nombreux besoins. Le personnel voyer n'a coûté, au cours de l'exercice écoulé que le 14% du montant total des dépenses de la vicinalité. C'est là le plus bel éloge que l'on puisse faire d'une Administration qui a su employer si judicieusement les fonds qui lui ont été confiés par le Département sous le contrôle d'un Conseil général attentif³¹⁹.

Le livre d'or du service vicinal drômois rappelle un de ces principes : concilier économie et intérêt général, en rejetant tout luxe et monumentalité. Modestie, économie et rigueur sont de mise. La nécessité de construire avec des coûts réduits est régulièrement rappelée dans les imprimés contemporains relatifs à la vicinalité et à destination des agents voyers³²⁰. Contrairement aux Ponts et Chaussées, les agents voyers ne constituent pas un corps ancien et prestigieux³²¹. L'État opte à ce titre pour une stratégie ambivalente. Il incite les

³¹⁷ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 76.

³¹⁸ Charles François DE PAYAN-DUMOULIN, *Bulletin de la Société de statistique, des arts utiles et des sciences naturelles du département de la Drôme*, Valence, 1841, p. 65. Notice nécrologique.

³¹⁹ ADD26, BH 6485/16 : service vicinal de la Drôme, commémoration du centenaire de la vicinalité, sous le patronage officiel de M. le ministre de l'Intérieur, du conseil général de MM. les Sénateurs et députés et de M. le préfet de la Drôme, 8 novembre 1936, p.23-24.

³²⁰ Le principe de bâtir à l'économie est présent dans tous les imprimés consultés. Il est diffusé dès le début du XIX^e siècle. Voir pour plus d'informations : Robert CARVAIS, « Plaidoyer pour une histoire humaine et sociale de la construction 1051-1075 », in Antonio BECCHI, Robert CARVAIS et Robert SAKAROVITCH (dir.), *L'Histoire de la construction/Construction History. Relevé d'un chantier européen/Survey of a European Building Site*, Paris, Classiques Garnier, 2018, p. 1051-1075, p. 1061.

³²¹ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 96.

départements à créer leur service vicinal, tout en veillant à ne pas offrir à ce personnel des conditions trop concurrentielles par rapport aux Ponts et Chaussées³²². Dans cette perspective opposant corps d'ingénieurs et techniciens et pensant les rapports ville-campagne selon un antagonisme de valeur, le prestige des grands aménagements départementaux et nationaux revient aux Ponts et Chaussées. Les opérations rurales en marge, plus modestes, sont du ressort du service vicinal.

1.2.2.1. Hiérarchies des agents voyers et particularités départementales

Le groupe des agents voyers est hiérarchisé et hétérogène en termes de grades, de parcours et de profils. L'étude des agents voyers suscite peu de travaux. Les rares recherches à leur sujet suivent un intérêt renforcé depuis une quinzaine d'années envers les fonctionnaires intermédiaires et les classes moyennes³²³.

L'article 11 de la loi de 1836 crée la fonction d'agent voyer du service vicinal³²⁴. Dépendant du ministère de l'Intérieur, ils sont nommés et révoqués par les préfets et rétribués par le conseil général³²⁵. Les agents voyers ont pour mission de rédiger toutes les pièces relatives aux divers projets (rapports, enquêtes, plans, devis, cahiers des charges), d'assister aux adjudications, de proposer des marchés ainsi que de diriger et surveiller l'exécution des travaux. Ils sont garants de l'état des chemins vicinaux tout en représentant l'autorité préfectorale. Ils sont assermentés. Cela les autorise à dresser des procès-verbaux de contraventions pour les délits de voirie³²⁶.

À chaque échelon territorial se trouve un grade précis. L'agent voyer en chef est sous l'autorité directe du préfet. Il gère la comptabilité vicinale sur l'ensemble du département, il valide ou non les projets et il effectue des tournées annuelles sur les chemins vicinaux du département. Il coordonne également les missions des agents voyers de grades inférieurs, tels que les agents voyers d'arrondissement qui exercent dans les sous-préfectures. Ces derniers supervisent leur arrondissement, gèrent la comptabilité du service et interviennent

³²² J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 8.

³²³ On peut citer le mémoire de recherche de Valentin Pautet : Valentin PAUTET, « Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910 », Mémoire de master en histoire, sous la direction de J. Le Bihan, Université de Rennes 2, 2011.

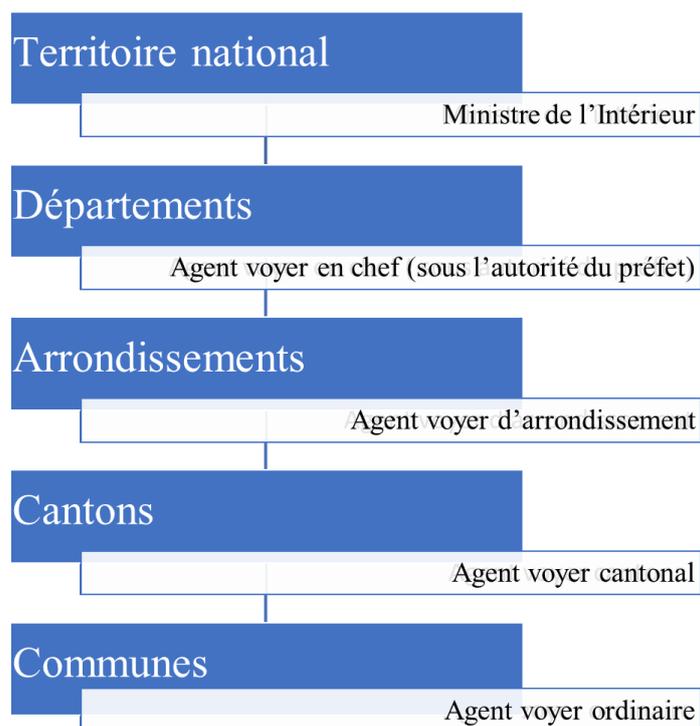
³²⁴ Des agents voyers sont présents dans certains départements avant 1836. C'est un point à approfondir.

³²⁵ ADD26, BH 2475 : MAURICE BLOCK, *Dictionnaire de l'Administration française*, troisième tirage de la deuxième édition, 1881, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1856.

³²⁶ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 94.

dans l'élaboration des projets importants. Ils assistent aux délibérations des conseils municipaux. Ils dirigent l'agent voyer de canton qui vit au sein du territoire qui lui est attribué. L'agent voyer cantonal effectue des tournées de surveillance hebdomadaires, dresse les projets et gère les chantiers³²⁷. Il s'occupe ainsi du quotidien lié à la voirie sur un canton en particulier³²⁸.

Figure 3 – Organisation des personnels du service vicinal en fonction du territoire administratif



Selon les départements, un système de classe est mis en place au sein des différents grades d'agent voyer. Il correspond à l'ancienneté au sein du service vicinal. Il est progressivement associé à diverses compétences qui doivent être validées en vue d'un avancement. Cependant, tous les départements qui disposent d'un service vicinal ne le gèrent pas de la même manière. La diversité de mode de fonctionnement entre les départements arrange les préfets et les conseillers généraux. Cela leur confère une marge d'action qui est une forme d'autonomie³²⁹. De plus, au sein d'un même département, l'organisation des agents voyers est susceptible d'évoluer au cours du temps. Le diagramme

³²⁷ V. PAUTET, *Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910, op. cit.*, p. 3.

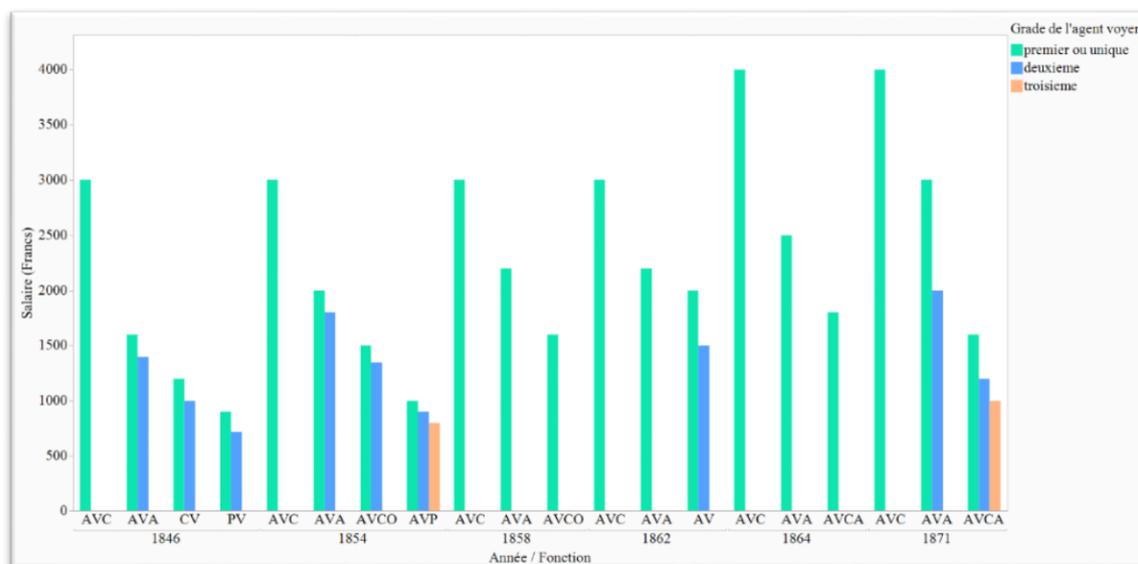
³²⁸ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route, op. cit.*, p. 42-47.

³²⁹ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental, op. cit.*, p. 8.

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION VICINALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU TERRITOIRE (1824-1880)

ci-dessous indique par exemple qu'en Isère, les fonctions d'agent voyer conducteur ordinaire, d'agent voyer piqueur et les différentes classes, ne sont pas systématiquement pourvues, de même que les grades dans leur ensemble. De plus, les salaires des différents grades d'agents voyers évoluent de manière contrastée et parfois décousue³³⁰. C'est un indice des balbutiements de l'administration vicinale. Le service éponyme se structure en effet au cours du XIX^e siècle, en essayant diverses combinaisons au sein de la structure hiérarchique de base.

Graphique 1 –Salaires et organisations des agents voyers de l'Isère (1846 -1871)



Le salaire d'un agent voyer dépend ainsi de son grade et des départements. En moyenne, les traitements vont de 1 200 fr. pour un agent voyer cantonal, à 3 000 fr. pour un agent voyer d'arrondissement et jusqu'à 5 500 fr. pour les agents voyers en chef. Ces traitements permettent un mode de vie confortable aux agents voyers en chef et d'arrondissement³³¹. Il n'en est pas de même pour les agents voyers de canton. La figure ci-dessus indique que l'évolution des traitements des agents voyers de l'Isère en 1846, 1854, 1858, 1862, 1864 et 1871 est contrastée. Les rétributions des agents voyers d'arrondissement augmentent de manière régulière et celles des agents voyers en chef d'un coup, à partir de 1864. Les agents

³³⁰ ADI38, 12010 : service vicinal : personnel, renseignements divers concernant les agents et commis voyers, 1836-1897, état du personnel des agents voyers.

³³¹ V. PAUTET, *Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910, op. cit.* L'auteur fait le même constat pour les agents voyers d'Ille-et-Vilaine.

voyers de canton, ou de grade inférieur aux agents voyers d'arrondissement, n'ont pas une évolution similaire. Leur traitement n'atteint pas 2 000 fr. Ils sont donc dans le groupe des fonctionnaires qui, à la fin du XIX^e siècle, gagnent moins de 2 000 fr. par mois. Jean Le Bihan considère les agents voyers en chef en tant que fonctionnaires intermédiaires « supérieurs ». Ils se confondent parfois avec les hauts fonctionnaires. Il définit les agents voyers de canton, en tant que fonctionnaires intermédiaires « inférieurs »³³². La hiérarchie marquée des agents voyers entraîne une inégalité salariale et de situation à l'intérieur d'un même service vicinal³³³.

1.2.2.2. Des parcours et des profils variés

Au cours de l'année 1836, les départements de la Drôme et de l'Isère créent leur service vicinal. S'ensuit la nomination d'agents voyers de différents grades qui prennent ensuite leur fonction dans les départements, arrondissements et cantons. Au sein d'un même service vicinal, la diversité des carrières et des parcours est manifeste³³⁴. Entre 1837 et 1936, onze agents voyers en chef se succèdent au service vicinal de la Drôme. Deux sont originaires du département drômois et quatre de départements frontaliers ou proches – Isère, Ardèche et Gard. Cinq sont originaires de départements plus éloignés, principalement du Nord-Est – Allier, Eure, Nord, Vosges et Meuse. L'âge de leur nomination en tant qu'agent voyer en chef évolue au cours de la période. Durant la première moitié du XIX^e siècle, ils ont entre 30 et 35 ans, à l'exception de Antoine-Joseph Dumaine qui est nommé à 58 ans suite à la suspension de son prédécesseur. L'âge moyen est ensuite de 43 ans. Ce changement est imputable à la nécessité croissante de professionnalisation. La durée de leur service varie de un an et quelques mois à 23 ans. Sept d'entre eux sont nommés pour une durée inférieure ou égale à 10 ans. Sur ces sept, un décède, un deuxième est suspendu et pour les autres, l'état des recherches ne permet pas de conclure à un poste de passage³³⁵.

³³² J. LE BIHAN, *Au service de l'État*, *op. cit.*

³³³ Une étude approfondie des parcours d'agents voyers permettrait de mesurer les possibilités d'évolution professionnelle et salariale.

³³⁴ ADD26, BH 6485/16 : service vicinal de la Drôme, commémoration du centenaire de la vicinalité, sous le patronage officiel de M. le ministre de l'Intérieur, du conseil général de MM. les sénateurs et députés et de M. le préfet de la Drôme, 8 novembre 1936.

³³⁵ Y. LEQUIN, *Histoire des français XIXe-XXe siècles, un peuple et son pays*, *op. cit.*, p. 98. Selon l'auteur, Paris et ses environs fournissent l'essentiel des fonctionnaires durant la première moitié du XIX^e siècle. Le

Parmi ceux qui viennent de grandes écoles (Écoles de Ponts et Chaussées, Écoles des Mines, Écoles des arts et métiers, Polytechnique), l'hétérogénéité des formations est symptomatique du développement de l'ingénierie industrielle³³⁶. Sur les onze agents voyers en chef, seulement trois ne sortent pas d'une école prestigieuse. Cela détonne de la modestie associée à ce groupe professionnel. Certains sont toutefois recrutés localement parmi les instituteurs et secrétaires de mairie³³⁷. Tous disposent d'aptitudes précises. Il est attendu qu'un agent voyer dispose de connaissances nécessaires à la construction. Les matières présentes dans les concours de recrutement sont l'arithmétique, la géométrie et la résistance des matériaux. Le dessin est important, de même que la topographie et la géologie, indispensables à la réalisation des terrassements. Ils doivent être capables d'utiliser des instruments techniques, tels qu'un graphomètre pour lever des plans, réaliser des triangulations et nivellement et les métrés des ouvrages d'art³³⁸. À cela s'ajoutent des compétences en comptabilité, en législations vicinales, en langue française et en rédaction³³⁹.

Au sein du groupe des agents voyers en chef drômois, plusieurs viennent des Ponts et Chaussées. Édouard Bouzigues est ingénieur des Ponts et Chaussées. Il effectue des missions à l'étranger tout comme André-Roger Mathieu et Édouard Dorges. Un autre est ingénieur des Arts et Métiers et un autre encore est issu de l'École des Mines. Bien que sa réputation soit moins prestigieuse que celle des Ponts et Chaussées, et que les deux corps entretiennent des rivalités, le service vicinal n'est pas imperméable à la venue d'ingénieurs préalablement rattachés aux Ponts et Chaussées. D'autant plus après la loi du 10 août 1871 autorisant le remplacement des agents voyers en chef par des ingénieurs de ce corps. Les compétences requises se font écho et cela permet par exemple aux conducteurs d'accéder à des grades plus élevés qu'au sein des Ponts et Chaussées. Le poste d'agent voyer en chef peut en effet être équivalent à celui d'ingénieur en chef³⁴⁰. Parmi les ingénieurs des Ponts et Chaussées que la vicinalité attire, certains s'impliquent en faveur d'une plus grande

cas étudié ne s'inscrit pas dans cette tendance puisque les agents voyers viennent principalement de départements proches, sinon limitrophes.

³³⁶ André GRELON, « L'organisation de la formation des ingénieurs en France », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2021, 13, p. 49-75.

³³⁷ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, *op. cit.*, p. 12.

³³⁸ V. PAUTET, *Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910*, *op. cit.*, p. 7.

³³⁹ ADI38, 12O10 : service vicinal, personnel, renseignements divers concernant les agents et commis voyers 1836-1897, service vicinal de l'Isère, examen des aspirants aux emplois d'agents voyers de canton, 15 janvier 1881, et ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, recueil de mémoires, documents et actes officiels concernant le service vicinal*, Paris, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1891.

³⁴⁰ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, *op. cit.*, p. 84.

reconnaissance envers le service vicinal. C'est le cas de Félicien Pichon, agent voyer en chef de la Drôme de 1879 à 1892 qui, bien qu'ayant été formé à l'École Nationale des Ponts et Chaussées de Paris, s'investit en faveur du développement et de l'institutionnalisation du corps des agents voyers du service vicinal³⁴¹. Un tel investissement peut être considéré comme un cas original.

Les agents voyers en chef du service vicinal de la Drôme ont en commun une aptitude à la mobilité spatiale au cours de leur carrière. En septembre 1871, un ingénieur civil dénommé Revellat écrit au Préfet de l'Isère pour lui soumettre sa candidature en tant qu'agent voyer en chef³⁴². Il explique qu'au début de sa carrière administrative, à la sortie de l'École Centrale, il a projeté et fait exécuter en tant qu'agent voyer d'arrondissement de Die, la route des Grands Goulets (Drôme). Il a ensuite organisé les formations des ingénieurs directeurs du service municipal des travaux publics de la ville de Toulon. Il se recommande d'un certain Picot, ancien inspecteur général des Ponts et Chaussées de Grenoble. Monsieur Revellat déclare résider à Paris. Ses expériences professionnelles attestent de sa mobilité, que l'on retrouve pour d'autres agents voyers en chef. Toutefois, les contrastes liés à la hiérarchie interne de ce corps doivent être pris en compte. Les agents voyers d'arrondissement et de canton sont moins mobiles.

1.2.2.3. Des implications politiques

Les parcours des agents voyers sont marqués par des implications politiques à différentes échelles³⁴³. Beaucoup se prononcent dans les débats relatifs au fonctionnement du service vicinal. La volonté d'uniformisation et de renforcement de la centralisation des services vicinaux provient des agents voyers eux-mêmes. Leur influence en tant que corps en serait renforcée³⁴⁴. Des agents voyers entretiennent des relations privilégiées avec le préfet. Le premier agent voyer en chef du département de la Drôme est Paul-Albin Gauthier. Cet Isérois entre dans le service vicinal des Hautes-Alpes sept ans après sa sortie de l'École des Mines de Saint-Étienne. Il effectue son premier service dans un secteur de

³⁴¹ *Ibid.*, p. 148.

³⁴² ADI38,12O10 : service vicinal, personnel, renseignements divers concernant les agents et commis voyers, 1836-1897.

³⁴³ Valentin Pautet formule le même constat au sujet des agents voyers d'Ille-et-Vilaine. V. PAUTET, *Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910*, op. cit.

³⁴⁴ ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, mémoires et documents*, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1862.

montagne, à Embrun. Il suit dans la Drôme le préfet Jean-François-Léon Saladin. Il entretient avec ce dernier une relation d'entente et de confiance. Il intègre ensuite la société de statistique, des arts utiles et des sciences naturelles du département de la Drôme. Il participe comme beaucoup d'agents voyers à l'*intelligentsia* régionale³⁴⁵.

Certains agents voyers ont une carrière politique. L'agent voyer en chef de la Drôme Jean-Pierre Bernard, est suspendu en 1851. Sa suspension est relative à son engagement républicain qui dès la troisième république, lui permet d'entamer une carrière de conseiller général et ensuite de maire de Valence³⁴⁶. En octobre 1849, une correspondance entre le sous-préfet de Nyons et le préfet de la Drôme relate que lors de ses tournées, l'agent voyer en chef ferait de la propagande politique socialiste³⁴⁷. Le parcours de Jean-Pierre Bernard est symptomatique des difficultés liées à la révocation des fonctionnaires durant le Second Empire, qui plus est dans le département drômois où se manifeste un solide attachement à la République. Les « démo-soc », pour reprendre les termes de Philippe Vigier, y sont nombreux et cherchent à diffuser leurs idéaux. Cela explique l'intensité des révoltes contre le coup d'État du 2 décembre 1851. Il n'est pas impossible que l'agent voyer en chef Bernard prenne part à ces événements³⁴⁸.

Les positionnements des agents voyers peuvent également nuire à leur carrière au sein du service vicinal. Les relations peuvent en effet être orageuses entre agents voyers et préfets. Dans le département de l'Isère, Honoré Bache est nommé agent voyer en chef en 1848, il a alors 47 ans. Il est auparavant conducteur des Ponts et Chaussées³⁴⁹. Il reste longtemps en poste et son sérieux est régulièrement souligné. En parallèle, il est membre de la commission des bâtiments civils et de la commission des logements insalubres. Il est également conseiller municipal à Grenoble de 1848 à 1851³⁵⁰. Était-il républicain ? Les tensions qui surviennent à la fin de sa carrière d'agent voyer en chef encouragent cette

³⁴⁵ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 108.

³⁴⁶ Justin BRUN-DURAND, *Dictionnaire biographique et biblio-iconographique de la Drôme : contenant des notices sur toutes les personnes de ce département qui se sont fait remarquer par leurs actions ou leurs travaux, avec l'indication de leurs ouvrages et de leurs portraits*, Valence, H. Falque et F. Perrin, 1901, p. 450.

³⁴⁷ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 56.

³⁴⁸ *Ibid.*

³⁴⁹ ADI38, 23M11 : distinctions honorifiques, légion d'honneur, nomination dossier individuels, lettre BA - BI, 1858-19[...] et 12O10 : service vicinal : personnel, renseignements divers concernant les agents et commis voyers 1836-1897.

³⁵⁰ ADI38, 23M23 : demande d'attribution de la légion d'honneur, dossier agent voyer Bache, rapport et délibération du conseil général de l'Isère, 16 novembre 1871.

hypothèse. À la fin des années 1860, les renseignements à son sujet changent de ton et font état d'un manque d'énergie et d'initiative³⁵¹. La légion d'honneur pour laquelle il formule une demande ne semble pas lui être accordée. Le 27 mai 1871 – trois jours avant sa retraite –, il est suspendu à la suite de sa candidature au conseil municipal de Grenoble, après un démêlé avec Henri Doniol, préfet de l'Isère³⁵². Il semble que les événements de 1871 cristallisent les tensions entre les deux hommes.

Certains ont des parcours marqués par des engagements divers, présentés comme louables. Un des premiers agents voyers d'arrondissement de l'Isère est Louis-Joseph Chaumartin. Né à Vienne en 1815, il commence une carrière dans la voirie en 1833 et est promu à la tête de cet arrondissement en 1837³⁵³. À partir de 1842, il est en résidence alternativement entre Grenoble et Saint-Marcellin, où il est agent voyer d'arrondissement jusqu'en 1862³⁵⁴. Lors de ces années de service à Grenoble, il participe aux travaux des gorges de la Bourne dans le Vercors et du Frou dans le massif montagneux de la Chartreuse. Il est habitué aux travaux routiers de montagne, ce qui n'est pas sans rappeler le parcours de son homologue drômois Paul-Albin Gauthier qui, avant d'exercer dans la Drôme, est en poste à Embrun dans les Hautes-Alpes. La technicité que nécessitent ces ouvrages requiert un personnel au fait des difficultés. L'agent voyer Gauthier est à l'origine de nombreux chemins dans l'arrondissement de Vienne et de Saint-Marcellin. Il est nommé chevalier de la légion d'honneur le 11 juillet 1880³⁵⁵. Cet honneur civil octroie une pension annuelle pour faits de bravoure pendant la guerre ou pour une action civile considérée comme méritoire. Cela illustre la reconnaissance sociale de l'utilité de la voirie vicinale dans la société contemporaine, notamment à la suite de la construction d'une route de montagne³⁵⁶.

La vicinalité est un des symboles de l'action d'unification du territoire par l'État aménageur. Paradoxalement, l'administration vicinale ne constitue pas une administration

³⁵¹ ADI38,12O10 : service vicinal, personnel, renseignements divers concernant les agents et commis voyers 1836-1897.

³⁵² ADI38, 23M23 : demande d'attribution de la légion d'honneur, dossier agent voyer Bache, rapport et délibération du conseil général de l'Isère, 16 novembre 1871.

³⁵³ ADI38, 4K297 : arrêtés du préfet concernant les personnels des chemins vicinaux, 1836-1837, nomination de Joseph-Louis Chaumartin, 30 juin 1837.

³⁵⁴ *L'écho de Vienne et de la région*, 20 décembre 1896, p.1. Discours de M. Moreau agent voyer d'arrondissement de Vienne.

³⁵⁵ ADI38, 23M13 : distinctions honorifiques, légion d'honneur, nomination dossier individuels, lettre G, 1858-19[...], Gauthier Paul-Albin.

³⁵⁶ Dans sa demande de légion d'honneur, l'agent voyer en chef Honoré Bache énumère les travaux qu'il a supervisés. Il cite uniquement ceux réalisés en montagne, dans le Vercors, en Chartreuse ou dans l'Oisans.

homogène. En dépendant des départements, l'organisation des services vicinaux diffère sensiblement. Les écarts internes à la hiérarchie des agents voyers nuancent l'idée d'un groupe de fonctionnaires unifié. Cette situation suscite des perspectives nouvelles pour des ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées. Ces derniers enrichissent les profils déjà variés des agents voyers et nuancent la connotation modeste associée au service vicinal. Ces éléments questionnent les modalités d'intervention de la vicinalité.

2. Le service vicinal comme instrument de la modernité libérale (années 1850]

Les modes d'action du service vicinal indiquent que cette administration est un des instruments de la modernité libérale. Cette partie montre que si la manière dont le service vicinal mène ses opérations d'aménagement routier induit des formes de dominations et d'exclusions, il réussit à s'imposer localement. Une première section explique en quoi la vicinalité provoque une perte d'autonomie des communes. Une deuxième section révèle que le service vicinal tente de modifier les pratiques locales, aux côtés de l'administration forestière, avec laquelle il collabore ou est en concurrence. Une troisième section indique comment l'administration vicinale et ses opérations sont mieux acceptées localement que d'autres administrations.

2.1. Une perte d'autonomie des communes

Les opérations du service vicinal, tout en contribuant à l'affirmation de l'État central, encadrent les mobilités et contraignent financièrement les municipalités par et pour l'aménagement routier de leur territoire.

2.1.1. L'aménagement routier : un outil d'encadrement par l'État

Dans le cadre de leurs missions, les agents voyers du service vicinal sont des acteurs de l'étatisation de la société³⁵⁷. Le fonctionnement de la vicinalité, en multipliant les agents, articule des chaînes de coopération entre différents acteurs, qui vont du ministre de

³⁵⁷ J. CARANTON (dir.), *Mouvements protestataires et luttes populaires, France 1831-1968*, op. cit., p. 32.

l'Intérieur aux préfets, sous-préfets, conseillers généraux, agents voyers, maires, conseillers municipaux et parfois aux propriétaires de parcelles foncières utiles à la route³⁵⁸. Cette articulation produit un quadrillage fonctionnel et hiérarchique de compétences, susceptible de renforcer le contrôle des acteurs collectifs locaux par les institutions publiques.

Emmanuel Fureix intègre la création du service vicinal à un vaste programme de réformes libérales mises en place dans les années 1830, dans le but de reconstruire le tissu social post-révolutionnaire³⁵⁹. Il propose plusieurs exemples dont la loi Guizot de 1833 sur l'instruction publique. La loi enjoint les communes d'entretenir une école primaire pour les garçons. Cette loi coûteuse est justifiée par l'idée que la politique scolaire stabiliserait la société et que l'éducation permettrait aux plus modestes de participer à la vie politique. Cette législation matérialise l'affirmation de l'État central en s'immisçant dans les affaires communales. La loi sur les chemins vicinaux répond à une logique analogue. D'abord, beaucoup d'intellectuels du XIX^e siècle, notamment les Saint-Simoniens, pensent que les travaux publics ont un rôle de pacification de la société face à la question sociale. Les aménagements routiers permettent de faire face au délitement des relations sociales au lendemain des troubles révolutionnaires³⁶⁰. Ensuite, sous couvert d'unification du marché national et d'encouragement au développement économique, la vicinalité oblige les communes à financer une large partie de l'entretien et de la construction des chemins vicinaux. Pour Emmanuel Fureix, ces législations illustrent les tensions du libéralisme français, entre liberté et ordre public, libération des initiatives individuelles et encadrement de l'État.

La vicinalité, pour être menée à bien, utilise et donne une cohérence à d'autres instruments de surveillance de la société. Premièrement, au XIX^e siècle, l'Administration a besoin de connaître ce qui se passe localement. Pour cela, un ensemble de documents est produit afin d'administrer efficacement les territoires et les personnes qui y vivent, tels que les recensements et les enquêtes statistiques. La vicinalité est concernée par ces mesures. Chaque année, l'agent voyer d'arrondissement adresse à l'agent voyer en chef des tableaux faisant état des ressources constatées pour l'année pour tous les chemins vicinaux. Ces états

³⁵⁸ La notion de « chaîne de coopération » est développée par le sociologue Howard S. Becker, voir : Howard S BECKER, *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988.

³⁵⁹ Emmanuel FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, Paris, Presses Universitaires de France, 2014, p. 57-63.

³⁶⁰ Antoine PICON, « De l'utilité des travaux publics en France au XIX^e siècle », *Culture technique*, 1992, n°26, p. 122-127, p. 123.

sont transmis au préfet et sont ensuite adressés au ministre de l'Intérieur. Ce dernier rédige un rapport sur la situation des services vicinaux, accompagné de renseignements statistiques à destination du chef de l'État³⁶¹.

Deuxièmement, la vicinalité utilise les informations cadastrales qui facilitent les transactions foncières nécessaires à l'établissement des routes. Le cadastre est un instrument qui permet à l'État de normaliser les territoires. En cherchant, dans un but fiscal, à connaître la répartition foncière et à la fixer juridiquement, l'État remet en cause le fonctionnement des communs jugés insuffisamment clairs et stables par rapport à la propriété privée. La vicinalité s'inscrit également dans une ambition plus générale de sédentarisation des individus, ce qui induit une fixation de leurs habitudes de circulation. Le réseau vicinal comprend des routes connues et identifiées, ce qui permet d'anticiper les mouvements des populations³⁶². La juriste Danièle Loschak décrit la mise en place du cadastre et du découpage départemental du pays comme un moyen pour l'État de s'assurer la maîtrise du territoire³⁶³. Le service vicinal constitue à ce titre un outil qui épouse le paradigme ancien de l'État nation « ordonnateur des déplacements »³⁶⁴. Les résonances avec les modifications urbaines qui ont également lieu au XIX^e siècle doivent être relevées. Lorsque certaines villes sont repensées par l'haussmannisation afin de répondre aux problèmes d'insalubrité³⁶⁵, ainsi qu'aux nécessités de contrôle des foules, l'aménagement routier des campagnes est pensé dans une optique d'homogénéisation du territoire mais également pour maîtriser les pratiques des habitants.

L'affirmation de l'État par l'organisation des circulations n'est pas propre au XIX^e siècle ni au cadre français. L'historien Stéphane Gal explique comment, aux tournants des XVI^e et XVII^e siècles, les routes servent à la domination espagnole dans les Andes, en ordonnant le territoire selon une toile routière organisée depuis des villes et autour d'elles. Les routes incarnent la maîtrise des hommes et des espaces naturels par la royauté espagnole³⁶⁶. La colonisation française en Algérie passe, elle aussi, dans les années 1840 à 1860, par l'aménagement des routes muletières. Ce processus de conquête de nouveaux espaces et de

³⁶¹ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 250.

³⁶² D. ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages.*, op. cit.

³⁶³ Danièle LOSCHAK, « Espace et contrôle social », in Jacques CHEVALLIER (dir.), *Centre, périphérie, territoire*, Paris, Presses Universitaires de France, 1979, p. 151-203, p. 153.

³⁶⁴ M. FLONNEAU, L. LABORIE et A. PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie*, op. cit., p. 13.

³⁶⁵ E. FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, op. cit., p. 121.

³⁶⁶ Stéphane GAL, *Histoires verticales. Les usages politiques et culturels de la montagne (XIV^e-XVIII^e siècles)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2018, p. 279.

modernisation des productions permet à l'État français d'avoir plus d'emprise sur les territoires, dont il entend renforcer l'économie. Cela participe à sa « mission civilisatrice » pour reprendre l'expression de Dino Costantini³⁶⁷. Dans le cas de la vicinalité, l'aménagement routier est un prétexte à l'intrusion du service vicinal dans la gestion de la comptabilité municipale.

2.1.2. Une intrusion dans les affaires municipales

Les registres des délibérations des conseils municipaux du Vercors indiquent qu'à partir des années 1840, la vicinalité est une question prépondérante. Elle concerne plus des deux tiers des délibérations³⁶⁸. L'analyse des modalités de gestion de la vicinalité par les municipalités indique toutefois que les conseils municipaux sont dépossédés d'une partie de leurs compétences décisionnelles quant à l'emploi des ressources destinées à la voirie.

Les ressources dont disposent les communes pour subvenir aux besoins de la vicinalité sont réparties en deux groupes. Le premier groupe est celui des ressources ordinaires, composées de revenus ordinaires de la commune, de cinq centimes spéciaux et de trois journées de prestations. Les centimes spéciaux sont des centimes ajoutés aux impôts. Les contemporains parlent de centimes additionnels aux principales des quatre contributions directes, telles que les contributions foncières, personnelles, mobilières, des portes et fenêtres et des patentes. Ces impositions supplémentaires s'adressent donc aux personnes imposables. Les centimes spéciaux et les journées de prestations sont votés par les conseils municipaux avant d'être approuvés par le préfet et adressés au directeur des contributions directes. Ce dernier fait figurer les centimes spéciaux dans le rôle des contributions à percevoir dans chaque commune l'année suivante. Ces centimes sont recouverts en même temps et de la même manière que les contributions directes. Le montant est ensuite remis à disposition des communes³⁶⁹.

Néanmoins, les ressources ordinaires sont rarement suffisantes. Les communes doivent régulièrement utiliser des ressources spéciales, dites extraordinaires. Il s'agit du deuxième groupe de fonds mobilisables par les communes pour les chemins vicinaux. Elles

³⁶⁷ Dino COSTANTINI, « Le colonialisme comme mission européenne », in Dino COSTANTINI (dir.), *Mission civilisatrice*, Paris, La Découverte, 2008, p. 130-151.

³⁶⁸ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal, 1858-1876.

³⁶⁹ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, *op. cit.*, p. 133-135.

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION VICINALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU TERRITOIRE (1824-1880)

comprennent trois centimes spéciaux extraordinaires³⁷⁰, une quatrième journée de prestation, des impositions extraordinaires et des emprunts. Certaines communes utilisent des ressources précieuses. Par exemple, la commune de Saint-Julien-en-Vercors demande à plusieurs reprises, entre 1837 et 1876, une autorisation préfectorale pour la délivrance de coupes de bois « extraordinaires » afin de financer la voirie vicinale³⁷¹.

Le service vicinal intervient avec une attention zélée dans l'utilisation de ces ressources. Pour cause : cette administration redoute que les ressources destinées aux chemins vicinaux soient employées pour « *la réparation de maison commune ou du clocher de l'église* »³⁷². Cette administration intervient donc dans la gestion des budgets municipaux. Les maires doivent soumettre à l'autorisation de l'administration vicinale toutes opérations liées à la vicinalité³⁷³. Ils établissent des budgets soumis à l'approbation des agents voyers de cantons qui ont accès aux comptes municipaux³⁷⁴. Les percepteurs ont l'obligation de ne payer aucun mandat qui ne soit certifié par l'agent voyer cantonal, qui doit s'assurer que les ressources destinées aux chemins vicinaux sont bien employées³⁷⁵. Il fait remonter les informations à l'agent voyer d'arrondissement qui les transmet à l'agent voyer en chef. Ce dernier remet ensuite au préfet un projet de budget final qui est soumis au conseil général³⁷⁶.

À l'issue des opérations qui viennent d'être énumérées, le conseil général fixe les contingents en nature et en argent que les communes doivent fournir pour l'année suivante, pour chaque Chemin de Grande Communication et d'Intérêt Commun³⁷⁷. Si dans la loi de 1824 le processus pour acter certaines démarches est précédé d'une initiative communale, la loi de 1836 réduit considérablement la force de proposition des conseils municipaux. Bien qu'ils soient ordonnateurs des dépenses communales liées à la vicinalité, les maires n'ont aucun pouvoir sur les crédits à allouer aux chemins vicinaux, que ce soit en ce qui concerne le montant et l'affectation³⁷⁸. Le service vicinal pratique ainsi une forme

³⁷⁰ La Loi du 24 juillet 1867 autorise les conseils municipaux à voter trois centimes extraordinaires en addition des quatre contributions directes.

³⁷¹ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal, 1858-1876.

³⁷² Charles-Léon DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux : tracé, rédaction des projets, construction, entretien*, Paris, Baudry et Cie, 1885, p. 603.

³⁷³ *Ibid.*, p. 253.

³⁷⁴ *Ibid.*, p. 239.

³⁷⁵ *Ibid.*

³⁷⁶ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale, op. cit.*, p. 241. Les comptes des communes ayant plus de trois millions de francs de revenus ordinaires sont soumis à l'approbation du ministre de l'Intérieur.

³⁷⁷ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux, op. cit.*, p. 584.

³⁷⁸ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale, op. cit.*, p. 247-253.

d'ingérence dans la comptabilité municipale. Ces éléments participent à une perte d'autonomie des municipalités. Si les comptes publics induisent nécessairement un regard de l'Administration, cette ingérence est inédite. Elle dépouille de leur pouvoir décisionnel des communes en ce qui concerne la voirie.

De 1836 à 1846, 513 millions de fr. sont utilisés pour la vicinalité, dont 220 millions sous forme de prestations en nature et 293 millions en argent³⁷⁹. La voirie vicinale génère un budget qui est lourd pour les communes³⁸⁰. Ces dernières doivent obligatoirement contribuer aux financements de chaque catégorie de chemins vicinaux.³⁸¹ C'est le préfet qui classe les chemins dans la vicinalité et qui détermine pour chacun d'entre eux le montant des participations des communes. Ces dernières sont obligées de destiner leurs dotations aux chemins vicinaux plutôt qu'à d'autres chemins non classés dans la vicinalité, au risque d'être accusées de détournement de fonds³⁸². Si elles négligent d'organiser leurs ressources en temps voulu, le préfet inscrit d'office à leur budget le crédit nécessaire³⁸³.

Toutefois, les conseils municipaux réagissent face à cette ingérence. Ils portent un regard aiguisé sur l'emploi que la vicinalité fait de leurs budgets. Les municipalités sont soucieuses qu'il y ait un équilibre entre la hauteur de leurs participations et les bénéfices qu'elles font, afin de ne pas être lésées. Les maires n'hésitent pas à demander des comptes aux agents voyers lorsqu'ils pensent qu'il y a des irrégularités. Ils requièrent des états détaillés et des justifications de l'emploi des ressources de la commune. Il n'est pas rare que les maires menacent de s'adresser directement aux conseillers généraux³⁸⁴. L'intrusion dans les affaires municipales s'accompagne d'un système parfois remis en cause, celui des prestations.

³⁷⁹ A. GUILLERME, « Chemins, routes, autoroutes », art. cit., p. 10.

³⁸⁰ Les fonds d'archives des services vicinaux comportent des délibérations de conseils municipaux dans lesquelles les municipalités font part de leurs difficultés. L'examen des budgets de ces municipalités corrobore certaines de ces descriptions.

³⁸¹ Le département dispose de fonds annuels destinés aux chemins vicinaux.

³⁸² V. DUMAY, *Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux : avec le recueil complet des dispositions législatives antérieures*, op. cit., p. 9.

³⁸³ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 235. La commune de Saint-Julien-en-Vercors vote 5 centimes ajoutés au principal des contributions directes de l'année 1860. Elle ajoute également une prestation de 3 jours pour tout habitant porté au rôle des contributions directes. Ces mesures font suite à une mise en demeure de paiement par arrêté préfectoral du 25 avril 1859. Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1859-1876, délibération n°395.

³⁸⁴ Voir par exemple ADI38, 7096W131 : lettre du maire de Saint-Gervais adressée à l'agent voyer d'arrondissement de Saint-Marcellin, 8 avril 1888.

2.1.3. Un lointain écho avec le système des corvées

La vicinalité se base sur un système de prestations qui est dénoncé comme un vestige des corvées. Ce dernier s'adresse à tous les contribuables³⁸⁵. Dans chaque commune, le contrôleur des contributions directes, le receveur municipal et le maire dressent une matrice des habitants soumis à la prestation. La matrice est rédigée sur le modèle cadastral dont elle reprend les sections³⁸⁶. Il est indiqué, pour chaque contribuable, les membres et serviteurs du ménage, le nombre de bêtes de traits, de selle, de charrettes et/ou de voitures attelées. Ces renseignements servent de base à l'imposition et permettent de déterminer par année le nombre de journées d'hommes, d'animaux et de voiture dues par les contribuables³⁸⁷. L'organisation des financements des budgets permet ainsi la surveillance des ressources des habitants.

C'est au prestataire de choisir le mode d'acquittement : en nature ou en argent. Ceux qui désirent s'acquitter de leur prestation en nature doivent le déclarer au maximum un mois après la publication du rôle, à défaut de quoi les prestations sont automatiquement exigées en argent³⁸⁸. Les prestations en nature s'effectuent à la journée ou à la tâche. Elles consistent en transport de matériaux, travaux de terrassement et main d'œuvre. Le maire et l'agent voyer, après réception du rôle et la notification des contingents, répartissent les prestataires sur les chemins et établissent les calendriers des travaux selon les chantiers. La plupart des imprimés consultés précisent que les travaux sont fixés pour l'automne et l'hiver, dans une période peu propice aux tâches en extérieur. Chaque contribuable reçoit un bulletin du maire l'appelant à se rendre à une date précise sur un chantier, en précisant les outils à amener et comment équiper son animal. La prestation est effectuée sous la surveillance d'un cantonnier qui valide la journée ou la tâche. Si le prestataire n'exécute pas dans les délais impartis sa prestation en nature, celle-ci est exigible en argent³⁸⁹.

Les prestations en argent sont l'équivalent en numéraire des journées en nature. C'est le receveur municipal qui s'en occupe³⁹⁰. Pour la conversion entre ces deux modes d'acquittement, le conseil général établit la valeur des journées d'homme, de bête de

³⁸⁵ Article 3 de la loi du 31 mai 1836. Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

³⁸⁶ Elle est établie pour quatre ans et toute mutation doit être précisée.

³⁸⁷ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, *op. cit.*, p. 571-572.

³⁸⁸ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, *op. cit.*, p. 178.

³⁸⁹ *Ibid.*

³⁹⁰ *Ibid.*, p. 135.

somme, de trait, de selle et de chaque voiture attelée³⁹¹. Cela donne lieu à un descriptif minutieux de chaque tâche et des sommes dues par les contribuables³⁹². Les modalités d'acquittement varient au sein d'un même territoire selon la richesse des communes, des habitants et du montant de la contribution. Par exemple, entre 1838 et 1841, pour la commune d'Autrans les contributions sont toutes payées en nature. À l'inverse, à la même période à Lans-en-Vercors, elles sont toutes payées en argent³⁹³. Ce manque d'homogénéité pour un même territoire en termes de montants et de modalités de paiement peut entraîner des inerties dans la dynamique d'aménagement³⁹⁴.

Les prestations suscitent des contestations et des débats. Elles sont assimilées à la corvée³⁹⁵. Créée à partir du XVIII^e siècle, la corvée est une forme de travail qui réquisitionne les habitants qui résident dans un périmètre de seize kilomètres autour d'une route, pour son entretien et/ou sa construction. Les tâches consistent le plus souvent à effectuer du transport de matériaux ainsi que leur extraction³⁹⁶. Ce système, géré par les ingénieurs du des Ponts et Chaussées, est indispensable à l'entretien des routes. La corvée est abandonnée au moment de la Révolution. Elle est accusée de se focaliser sur les chemins ruraux et certaines personnes sont corvéables pour des chemins qu'elles n'utilisent pas et pour l'entretien desquels elles emploient leurs équipements personnels.

Des remarques analogues sont formulées à l'encontre des prestations vicinales. Ce système n'est pas totalement équitable puisque les prestataires peuvent payer des ouvriers pour les remplacer, de même pour les membres de leur ménage³⁹⁷. Cela fait écho au marché créé dans le cadre du service militaire par des appelés ayant les moyens de payer quelqu'un d'autre pour effectuer le service à leur place. Bien que les prestataires restent responsables du travail de leurs remplaçants, une différence sociale est effective. Les propriétaires privilégiés participent peu au système des prestations. En touchant plus la personne que ses

³⁹¹ *Ibid.*, p. 150.

³⁹² AD138, 4E432/96 : commune de Montaud, 1866-1918, taxes des prestations vicinales, rôle de prestation en argent ou en nature, 1866.

³⁹³ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, *op. cit.*, p. 137.

³⁹⁴ Une étude systématique des registres pour un même territoire sur le temps long serait d'un grand intérêt pour la connaissance des structures socio-économiques locales. Il s'agit d'un travail important qui n'était pas au cœur du sujet.

³⁹⁵ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, *op. cit.*, p. 71.

³⁹⁶ Anne CONCHON, « Le temps de travail en quête de mesure. La corvée royale au XVIII^e siècle », *Genèses*, 2011, 85-4, p. 50-69, p. 56.

³⁹⁷ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, *op. cit.*, p. 170. Une étude plus approfondie permettrait de savoir dans quelle mesure ces pratiques constituent une source de revenus pour des ouvriers.

biens, la prestation apparaît critiquable au regard des projets d'égalités portés au cours du XIX^e siècle, notamment lors de la Révolution de 1848³⁹⁸. André Guillerme rapporte que ce sont parfois les ingénieurs des Pont et Chaussées qui stimulent ces accusations afin de déconsidérer les agents voyers du service vicinal³⁹⁹. Les thuriféraires de la vicinalité tentent de contrer les critiques. Ils insistent sur la justesse de ce système dans lequel les prestations sont imposées à tous sans distinction et en tenant compte de la situation financière des contribuables. Qui plus est, ce système s'effectue à proximité du domicile, avec des délais d'exécution très larges⁴⁰⁰. Les prestations permettent à l'État de mobiliser les fonds budgétaires des départements pour l'aménagement routier rural, tout en se déchargeant sur le conseil général pour imposer aux municipalités la mobilisation de ressources pécuniaires et humaines⁴⁰¹. Les municipalités sont ainsi amenées à faire de nombreux sacrifices.

2.1.3.1. Des sacrifices enthousiastes ?

Les ressources mobilisées par les communes sont associées à la notion de « sacrifice ». Les membres de l'administration présentent ces sacrifices comme consentis de manière enthousiaste par les communes avisées et conscientes des bénéfices possibles⁴⁰².

Pour que les Grands Goulets et les Petits Goulets soient livrés à la circulation et que les communes traversées ou intéressées puissent commencer à jouir des précieux avantages que leur promet ce chemin, pour lequel elles font avec enthousiasme de grands sacrifices, il faut ouvrir une trace sur le tracé qui doit relier ces deux tronçons de route⁴⁰³.

C'est en ces termes que Monsieur Marchand, agent voyer de l'arrondissement de Die, s'apprête en 1850 à demander de nouvelles ressources financières aux municipalités concernées par la construction du Chemin de Grande Communication n°10. La réalisation du tronçon des Grands Goulets grève déjà lourdement les caisses depuis 1843. L'idée de sacrifice est symptomatique des ponctions financières multiples et répétées que la vicinalité occasionne. Les montants annoncés dans les devis sont sous-estimés. Des frais

³⁹⁸ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 34.

³⁹⁹ *Ibid.*, p. 24.

⁴⁰⁰ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, op. cit., p. 570.

⁴⁰¹ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 6.

⁴⁰² ADD26, 1N171 : délibération du conseil général du département de la Drôme, session de 1834, 1^{ère} séance du 12 juillet 1834, article 21, grande communication vicinale entre le Vercors et le Royannais par la vallée d'Échevis.

⁴⁰³ ADD26, 722WP57 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement Marchand, 25 janvier 1850.

supplémentaires s'ajoutent systématiquement lors des travaux de construction⁴⁰⁴. Les conseils municipaux des communes concernées savent à quel point « *s'enflent à l'exécution les évaluations des avant-projets*⁴⁰⁵ ». Cela continue une fois la route ouverte. Les subventions demandées aux communes sont nombreuses pour son entretien courant et/ou ponctuel⁴⁰⁶. Les ponctions financières successives liées à la vicinalité se superposent à d'autres aménagements et équipements comme les reboisements et la construction d'écoles. Cela entraîne l'endettement des communes qui ne cesse d'augmenter au cours du XIX^e siècle. Beaucoup sont obligées de vendre une partie de leurs territoires communaux⁴⁰⁷.

La notion de sacrifice, tout en renvoyant aux multiples ressources demandées aux communes, constitue un outil clé pour les agents voyers et les responsables politiques locaux et régionaux. Elle leur permet d'encourager les communes à trouver toujours plus de ressources et à inciter les habitants à céder des terrains ou à accepter des indemnités. Cette notion est un moyen d'aller au-delà des attentes théoriques de la loi de 1836 qui annonce implicitement que les sacrifices concédés par les communes sont déterminants pour la distribution de subventions départementales⁴⁰⁸. Les *Annales des chemins vicinaux* enseignent qu'un bon agent voyer doit « *faire comprendre à tous les maires, conseillers municipaux, principaux propriétaires et grands industriels que les ressources de la vicinalité ne sont pas en rapport avec ses besoins et, qu'en conséquence, il est de l'intérêt de tous – communes et particuliers – de les augmenter autant que possible*⁴⁰⁹ ». Il doit faire comprendre « *qu'une commune n'a droit à des secours exceptionnels extraordinaires qu'à la condition de faire elle-même des sacrifices extraordinaires*⁴¹⁰ ». Une valeur de dévouement et de mérite est implicitement associée aux sacrifices concédés par les conseils municipaux et plus largement des habitants.

⁴⁰⁴ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 65-69.

⁴⁰⁵ ADI38, 140481 : délibération du conseil municipal de la ville de Grenoble, 16 février 1866.

⁴⁰⁶ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal, 1858-1876, délibération n° 597. Les délibérations indiquent que la commune doit à plusieurs reprises satisfaire aux injonctions préfectorales en créant des ressources supplémentaires pour les travaux d'ouverture du Chemin de Grande Communication n°10. Le conseil municipal demande fréquemment une réduction de son contingent et tente parfois de refuser les appels de fonds.

⁴⁰⁷ A.-M. GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », art. cit., p. 64.

⁴⁰⁸ Se reporter au troisième paragraphe de la loi du 21 mai 1836, Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

⁴⁰⁹ ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, mémoires et documents*, op. cit., p. 143.

⁴¹⁰ *Ibid.*, p. 144.

Des années après leur ouverture, la notion de sacrifice permet de célébrer les efforts des communes dans le cadre d'un récit prométhéen de la construction des routes⁴¹¹. Si certaines communes s'engagent à fournir des financements, pour d'autres ces mécanismes sont moins spontanés et/ou entraînent des effets susceptibles de marquer les structures villageoises et familiales sur le temps long. Point central, les sacrifices concédés par les communes sont avant tout ceux des habitants. En 2004, Élodie Croze, dans le cadre de son mémoire de recherche de Master, réalise des enquêtes orales avec deux arrière-petites-filles du maire de la Chapelle-en-Vercors qui, comme d'autres maires du canton, puise dans ses ressources privées pour participer à des souscriptions pour le financement de la route des grands Goulets. « *C'étaient nos grand-mères qui nous en parlaient. Elles nous disaient « tu sais le grand-père nous a spolié tous parce qu'il a donné notre argent pour faire les Goulets* ⁴¹² ». Ce qui motive les contemporains, ce sont les attentes placées dans les effets espérés de l'ouverture des routes. L'idée du sacrifice financier est restée dans les mémoires familiales comme un élément concédé aux dépens du patrimoine familial.

Le recours à cette notion n'est pas original, ni pour le Vercors, ni pour la période. C'est au contraire un mécanisme justificatif central dans l'aménagement des territoires, notamment de montagne, permettant d'actionner de nombreux leviers et ce, jusqu'au milieu du XX^e siècle. L'historienne Anne Dalmasso explique au sujet de la construction de barrages dans les Alpes durant l'entre-deux-guerres, que cette notion est, dans le cadre de discours justificatifs stéréotypés, accompagnée de la description des bénéfices de la réalisation de l'aménagement⁴¹³. Le sacrifice est entendu comme la concession d'une ressource financière ou foncière pour l'accomplissement d'une œuvre nationale. Un refus est perçu comme un acte d'égoïsme. Comme pour d'autres aménagements, ils sont compensés par une promesse d'intégration au monde moderne et de développement de l'économie locale⁴¹⁴.

⁴¹¹ ADD26, 722WP57 : rapport de l'agent voyer de l'Arrondissement de Die concernant le tracé du chemin vicinal de grande communication n°10 de Die à Saint-Jean-en-Royans, 25 janvier 1850.

⁴¹² É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 67.

⁴¹³ Anne DALMASSO, « Barrages et développement dans les Alpes françaises de l'entre-deux-guerres », *Revue de Géographie Alpine*, 2008, 96-1, p. 45-54, p. 7.

⁴¹⁴ A. DALMASSO, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », art. cit., p. 11.

2.2. Des administrations vicinales et forestières cherchant à réguler les pratiques des sociétés locales par l'aménagement

L'administration vicinale côtoie sur le terrain une autre administration présente dans les montagnes françaises au XIX^e siècle : l'administration forestière. Leurs opérations d'aménagement, croisées ou en concurrence, tentent de réguler les pratiques des sociétés locales.

2.2.1. Une lutte de concert contre les délits forestiers

L'administration vicinale et l'administration forestière ont plusieurs points communs. Premièrement, elles sont toutes les deux dévouées à l'aménagement du territoire, dans un objectif d'uniformisation et de régulation. La création de l'administration forestière fait suite aux décennies révolutionnaires et aux ponctions des communautés paysannes libérées des contraintes seigneuriales. En 1811, les forêts sont réparties entre les propriétaires privés, les communes et l'État qui devient propriétaire des anciennes forêts royales, seigneuriales et religieuses⁴¹⁵. Parallèlement, un regain d'intérêt envers cette ressource s'affirme au travers de la demande en bois de chauffage pour les villes et l'industrie⁴¹⁶. Ces éléments poussent l'État à réactiver une administration nationale destinée à protéger les forêts. Elle est centralisée et hiérarchisée entre conservateurs, inspecteurs, sous-inspecteurs et gardes, tous sous la responsabilité d'un directeur général rattaché au ministère des Finances. Elle applique une politique restrictive qui organise la mise sous tutelle des forêts domaniales, communales et privées. Elle dispose pour cela du Code Forestier de 1827 qui diminue les droits d'usages jugés peu contrôlables et ne profitant pas à l'économie nationale⁴¹⁷. Tout ce qui se passe en forêt est surveillé par les agents forestiers, et les communes sont dépendantes des autorisations de l'administration forestière. Cela permet à l'État de dominer l'usage des forêts et de s'en servir en priorité pour ses besoins⁴¹⁸.

⁴¹⁵ M. WULLSCHLEGER, « La chartreuse des Écouges : vie pastorale et transhumance (1116-1391) », art. cit., p. 30.

⁴¹⁶ P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », art. cit., p. 12-13.

⁴¹⁷ M. CHALVET, *Une histoire de la forêt*, op. cit.

⁴¹⁸ A.-M. GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », art. cit., p. 51.

Deuxièmement, le service vicinal et l'administration forestière partagent une vision commune au sujet des pratiques des populations locales. Les acteurs de ces deux administrations appartiennent en partie au même groupe d'ingénieurs et de fonctionnaires qui considèrent les systèmes économiques locaux contraires à une gestion productive du territoire⁴¹⁹. Les deux administrations s'accordent sur la nécessité de faire cesser les délits forestiers. En effet, pour tout habitant, les prélèvements dans les forêts domaniales et communales sont désormais interdits, tout comme l'introduction des chèvres et les défrichements. Ces pratiques sont perçues comme illégales car elles sont jugées délétères pour les forêts. Ceux qui les perpétuent sont considérés comme des délinquants ayant commis des délits forestiers⁴²⁰. L'aménagement routier est alors présenté comme une solution pour mettre un terme à l'exploitation illégale des forêts et permettre l'amélioration de leur exploitation. En 1838, le sous-inspecteur des forêts à Valence évoque les avantages qu'il y aurait pour les bois domaniaux du Vercors et leurs adjudicataires, d'établir une route vicinale sur le Royannais :

La valeur qu'acquerraient ces bois s'il y avait une route ouverte sur le Royannais serait immense si l'on circulait comme on doit le faire, que cette même valeur ne repose pour ainsi dire aujourd'hui, à part les pâturages, que sur le travail des délinquants qui se composent d'environ les neufs dixièmes des habitants du Vercors, qui les exploitent et les transportent en grande partie dans le Royannais. En effet, une charge à dos de mulet qui se compose ordinairement de six travettes, provenant de six jeunes sapins équarris d'environ quatre décimètres de circonférence, se vend trois fr. au Pont-en-Royans, par conséquent, six charges qui pèsent environ vingt-cinq quintaux valent 30 fr.. Pour conduire dix bêtes de somme il faut cinq hommes souvent d'avantage, par ce que beaucoup de particuliers n'en ont qu'une. En comptant 20 fr., à raison de 2f. pour la journée de chaque monture, et 7,50 f, à raison de 1,50 f pour la journée de chacun des cinq hommes, il ne reste que 2,50 f pour l'ouvraison des soixante travettes formant les six charges, qui ne sont point suffisantes, d'où il suivrait que le bois n'aurait aucune valeur, tandis que si la route dont il s'agit était ouverte, il est reconnu qu'une seule voiture, attelée d'un cheval conduit par un seul homme pourrait en transporter le même nombre [...]

Il résulte de ce qui précède que les frais de surveillance excèdent de beaucoup les produits ordinaires, mais il est à observer que ceux des amendes procurées contre les délinquants sont considérables, que si les coupes ordinaires ne se vendent pas toujours, ou que si elles se vendent à vil prix, c'est par ce que les adjudicataires ne peuvent en faire l'exploitation convenablement à cause des difficultés de transport, et que d'un autre côté, les nombreux délits qui se commettent approvisionnent le commerce, ce qui les oblige à livrer leurs bois à bas prix, que si, au contraire, ils avaient des moyens de transport faciles et peu coûteux, la forêt pourrait fournir un plus grand nombre de coupes qui se vendraient chaque année à des prix plus élevés, dont l'exploitation

⁴¹⁹ M. CHALVET, *Une histoire de la forêt*, op. cit., p. 186.

⁴²⁰ Philippe VIGIER, « Les troubles forestiers du premier XIXe siècle français », *Revue forestière française*, 1980, n°32, p. 128-134, p. 128-130.

emploierait beaucoup de bûcherons et de voituriers qui ne s'occupent actuellement qu'aux délits faute d'autres travaux⁴²¹.

Selon l'auteur, les infractions commises en forêt pourraient être évitées par la création de routes carrossables qui permettraient d'en rentabiliser l'exploitation. Il faut entendre ici le transport rapide et régulier de volumes importants à moindre coût, organisé et géré par les agents de l'administration forestière. La route carrossable construite par l'administration vicinale constitue un outil de l'administration forestière pour l'exploitation capitaliste des forêts, entendue comme légale et rationnelle et susceptible d'apporter du profit⁴²². La suite du document duquel ces lignes sont extraites indique que pour son auteur, les délits forestiers sont des conséquences de la misère des sociétés locales.

Rien n'est dit des effets du Code Forestier de 1827. Pourtant, cette misère résulte en grande partie des effets de cette législation. En effet, ces lignes sont rédigées en 1838, onze ans après la promulgation du code forestier. Son application met à mal tout un système économique et social. Cette législation est délétère pour les plus pauvres pour qui les usages communautaires sont indispensables et leur assurent une ressource. L'idée de délinquance fait alors référence à ces usages anciens qui persistent dans le cadre de systèmes sylvo-pastoraux. En Vercors, les effets du Code de 1827 se conjuguent aux contraintes d'une démographie forte et à la crise économique de la Monarchie de Juillet⁴²³. Cela engendre une situation de malaise. Les registres de polices révèlent que les habitants déplorent des vols de bois commis dans un cadre local⁴²⁴. Des incidents éclatent entre les habitants et les agents de l'administration forestière⁴²⁵. Dans l'extrait présenté ci-dessus, les pratiques décriées par les auteurs sont sinon lucratives, fondamentales pour les habitants qui continuent malgré les amendes⁴²⁶. De plus, l'aménagement routier supprime, sous couvert

⁴²¹ ADD26, 3092 : chemin de Grande Communication n°10, réponses aux questions soumises par le sous-préfet de l'arrondissement de Die au sous inspecteur des forêts à Die, sur les avantages qu'il y aurait pour les bois domaniaux du Vercors d'établir une route sur le Royannais, 1838.

⁴²² É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 69.

⁴²³ Gilles DELLA-VEDOVA, « Les circulations de bois dans le Vercors-nord au XIXe siècle : l'histoire d'une dépossession ? », in Jean DUMA (dir.), *Des ressources et des hommes en montagne*, Paris, éditions du comité des travaux historiques et scientifiques, 2019, p. p. 5.

⁴²⁴ ADD26, 4M141 : la Chapelle-en-Vercors, registres de police, extrait du registre d'ordres, septembre 1853.

⁴²⁵ P. VIGIER, « Les troubles forestiers du premier XIXe siècle français », art. cit., p. 128-130.

⁴²⁶ ADD26, 7M : conservation, sous-inspection de Die, 1835. Les associations afin de payer les amendes sont également mentionnées dans ; P. CHEVALLIER, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIXe siècle », art. cit., p. 23.

de rationalisation, le recours à une main d'œuvre nombreuse. Cependant pour les agents des deux administrations, ce système est contraire à une exploitation rationnelle des forêts.

2.2.2. Des collaborations à des fins financières et juridiques

Pour l'administration vicinale, les enjeux de surveillance et de rentabilité économique liés à l'exploitation des forêts domaniales permettent d'espérer une participation financière de la part de l'administration forestière. C'est une garantie de mener plus facilement à bien certains projets. Le 15 avril 1845, l'agent voyer en Chef de l'Isère, Monsieur Bache, informe le préfet qu'avant de préciser ses études au sujet d'un projet de chemin de Villard-de-Lans à Die par le Vercors, il aurait besoin :

D'être bien fixé sur la nature des intérêts dont j'aurai à la comparaison attendue que mon travail pourra en éprouver un changement complet, surtout si l'administration forestière consent à se charger d'une part des dépenses proportionnées, autant que possible aux avantages qu'elle peut retirer du chemin projeté. [...] Sous l'Empire il fut question de la richesse des forêts qui couvrent cette partie des deux départements de l'Isère et de la Drôme, dont un inspecteur portait l'évaluation à deux millions de fr. [...] ⁴²⁷.

Cet extrait indique que l'amélioration de l'exploitation des forêts domaniales constitue une variable non négligeable pour l'administration vicinale. En effet, l'État, par l'intermédiaire de l'administration forestière, peut participer au financement de l'édification d'une route si le projet sert ses intérêts. Cette éventuelle participation financière est susceptible d'influencer la physionomie du tracé afin que la route passe à proximité des forêts domaniales. La concurrence entre les intérêts publics et privés est rapidement tranchée lorsque la participation de l'État est envisageable.

L'administration forestière s'appuie également sur la vicinalité en ce qui concerne la construction de routes forestières, selon deux principales logiques. Premièrement d'un point de vue logistique. Une notice présentée à l'occasion d'une exposition forestière tenue dans le département de la Drôme en 1900, stipule qu'il est difficile d'établir des règles précises pour la création de chemins forestiers. Toutefois en montagne, des procédés spécifiques sont attendus. L'inspecteur des Eaux et Forêts en détermine les principes généraux :

⁴²⁷ ADI38,1403, dossier CGC 6bis : rapport de l'agent voyer en chef Bache, 15 avril 1845.

PARTIE I. PENSER L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Les premières routes à créer dans un massif sont celles au pied des versants boisés ; les produits des parties supérieures peuvent y être amenés à l'aide de quelques couloirs [...] Pour mettre en valeur ce premier réseau intérieur, il faut le faire communiquer avec les chemins publics les plus voisins, qui conduisent aux centres de consommation ou au chemin de fer. Quand les chemins publics traversent eux même les massifs, le problème est alors bien simplifié⁴²⁸.

Une route forestière trouve un intérêt optimal lorsqu'elle est reliée à un réseau raccordé à des voies de communications en direction des centres économiques et industriels. L'extrait suggère que les chemins vicinaux jouent en montagne un rôle déterminant pour l'exploitation des forêts domaniales, puisqu'ils constituent les axes de raccordements. Dans cette configuration, le développement du réseau vicinal stimule la construction de routes forestières.

La seconde logique selon laquelle l'administration forestière s'appuie sur l'administration vicinale est guidée par des enjeux financiers et juridiques. Les chemins vicinaux sont considérés comme étant d'utilité publique, ce qui atomise de possibles verrous fonciers et financiers⁴²⁹. Une route forestière n'étant pas publique, la justification d'expropriation pour cause d'utilité publique n'est pas possible. Dès lors, les négociations et tractations relatives aux propriétés privées concernées par la construction de routes forestières sont parfois longues et rédhibitoires. De plus, les frais de construction et d'entretien incombent aux propriétaires donc, dans le cas du Vercors, principalement à l'État. En classant une route forestière dans le réseau vicinal, l'État s'assure d'en partager les frais avec les communes et départements concernés. Sa charge financière est fortement diminuée. L'État, par l'intermédiaire de l'administration forestière, est ainsi susceptible d'utiliser une politique publique à ses fins⁴³⁰.

Les deux administrations agissent ainsi de manière croisée. De plus, leurs législations respectives se font écho tout au long du XIX^e siècle. Le régime vicinal évoqué précédemment est construit en parallèle d'un régime forestier⁴³¹. Dès lors, des passerelles entre les deux ensembles législatifs sont possibles. La figure ci-dessous révèle la proximité chronologique au cours du XIX^e siècle entre les lois relevant de l'administration forestière

⁴²⁸ ADD26,7M, 4010/4 : dossier exposition forestière, notice, 1900.

⁴²⁹ Cf. *Infra*. Chapitre III, p.241.

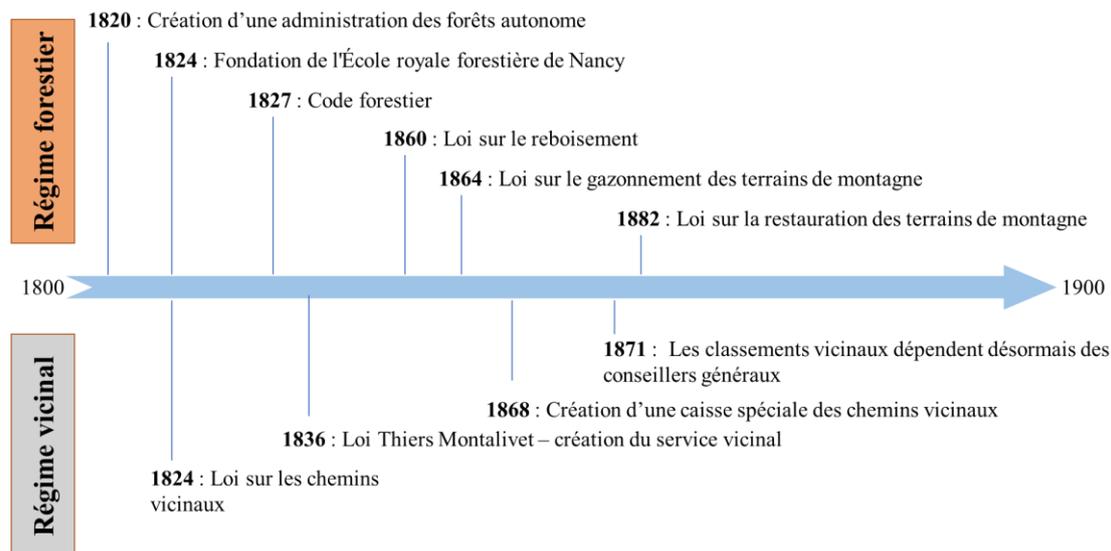
⁴³⁰ ADD26, 7M, C608/1 : lettre du préfet de la Drôme adressée au conservateur des forêts de Gap, Chemin de Saint-Jean-en-Royans à Lente, 2 mai 1863.

⁴³¹ M. CHALVET, *Une histoire de la forêt, op. cit.*, p. 184-185.

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION VICINALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU TERRITOIRE (1824-1880)

et celles liées au service vicinal. En quelques décennies, les principaux fondements juridiques des deux administrations sont posés.

Figure 4 – Proximités chronologiques entre le régime forestier et le régime vicinal au XIX^e siècle



Chacune des deux administrations prend en considération les législations de l'autre afin d'organiser son intervention sur le territoire. Des acteurs locaux sont également conscients de ces concomitances et tentent d'en tirer profit en mobilisant de manière stratégique les intérêts croisés de l'administration forestière et du service vicinal. Une fois que la loi de juillet 1860 sur le reboisement est proclamée, les communes tentent de faire étudier des projets de chemins vicinaux. La loi prescrit en effet la dotation de fonds pour les chemins vicinaux qui participent à l'amélioration de l'exploitation forestière. En 1860, dans une lettre qu'il adresse au préfet de la Drôme au sujet d'une route vicinale entre la forêt de Lente et le Royans, un notable de Saint-Jean-en-Royans explique que « *ce tracé présenterait encore l'avantage de faciliter le reboisement et la mise en valeur de plusieurs centaines d'hectares de propriétés communales improductives situées sur le plateau de l'Écharasson, en exécution de la Loi du 18-28 juillet 1860 sur le reboisement des montagnes*⁴³² ». L'aménagement routier des territoires de montagne, au prisme de

⁴³² ADD26, 7M, C608/1 : Conservation des forêts : route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans, lettre anonyme adressée au préfet, 24 octobre 1860. Volume 2 : annexes, transcription 3, p. 17-18.

l'exploitation forestière, articule ainsi les intérêts des sociétés locales, du service vicinal et de l'État.

Si les deux administrations collaborent et s'utilisent, il n'est pas rare qu'elles soient également rivales une fois la route construite et qu'il s'agisse d'en maîtriser la gestion⁴³³. Les plaques sont un exemple parlant. Elles témoignent du rôle joué par une administration dans l'aménagement d'un territoire. Elles sont fréquentes sur les routes de montagne construites au XIX^e siècle. En Vercors, la plaque visible en 2021 à l'entrée de la route de Combe Laval est une trace des rivalités qui opposent parfois le service vicinal et l'administration forestière⁴³⁴.

Illustration 5 – Photographie de la plaque apposée sur la route de Combe Laval, 2021



La route de Combe Laval est construite en tant que route forestière en 1896. La route est classée dans le réseau vicinal en 1934. L'administration vicinale effectue des travaux d'élargissement en 1938. Les travaux nécessitent d'enlever une plaque, apposée lors de l'inauguration de la route. La plaque comporte la mention *BRIVE STRUXIT* en référence à

⁴³³ Voir à ce sujet l'ensemble des fonds relatifs aux routes forestières des forêts de Lente. ADD26, 7M, C608/1, Forêt de Lente, route et chemins notamment de Combe Laval, aménagement et entretien, études et projets, 1841-1863.

⁴³⁴ L'intérêt des plaques commémoratives en tant qu'objet d'étude est illustré par une initiative du groupe transversal du Labex Futurs Urbains « usage de l'histoire et devenirs ». Une séance de leur séminaire est consacrée aux plaques commémoratives parisiennes le 27 janvier 2021.

l'inspecteur Brive, ingénieur des Eaux et Forêts qui supervise les travaux de construction⁴³⁵. Le choix de la formulation latine s'inscrit dans le registre monumental, souvent déployé dans les premières décennies de la Troisième République. L'administration forestière souhaite que la plaque soit rapidement remise en place. Au printemps 1939, des discussions entre les deux administrations aboutissent à la réalisation d'une nouvelle plaque reprenant l'hommage à la construction par l'administration forestière, ainsi qu'une mention des travaux effectués par le service vicinal. Rien n'est laissé au hasard. Le terme « aménagée » initialement envisagé pour définir les travaux effectués par le service vicinal doit, selon l'administration forestière, être substitué par « élargie ». Cela permet de ne pas sous-estimer l'état de la route avant l'intervention du service vicinal⁴³⁶. La volonté qu'ont les deux administrations de donner à voir leurs compétences est manifeste. Si ces dernières interagissent, leurs objectifs croisés en termes d'aménagement les rendent parfois rivales. Pour autant, elles ne bénéficient pas du même accueil sur le territoire.

2.3. Un accueil favorable envers le service vicinal et ses interventions

Si l'activité des agents de l'administration forestière suscite des protestations et est parfois difficile à mettre en place⁴³⁷, de même pour d'autres politiques renforçant la présence de l'État sur les territoires au XIX^e siècle⁴³⁸, il en va différemment pour la vicinalité. Cette section étudie en quoi le service vicinal bénéficie d'un accueil favorable au sein des territoires. Il apparaît comme un nouveau canal de relations entre l'État et les sociétés locales, desquelles les agents voyers sont proches. De plus, la vicinalité est instituée dans un contexte de mutations territoriales où l'aménagement routier porte de nombreuses promesses.

⁴³⁵ *STRUXIT* est une déclinaison du latin *STRUO* qui correspond à l'action d'ériger et de bâtir à la troisième personne du singulier au parfait.

⁴³⁶ ADD26, 7M, C4016/2d : lettre adressée à monsieur Brunel ingénieur du service vicinal à Saint-Jean-en-Royans, 31 mai 1939.

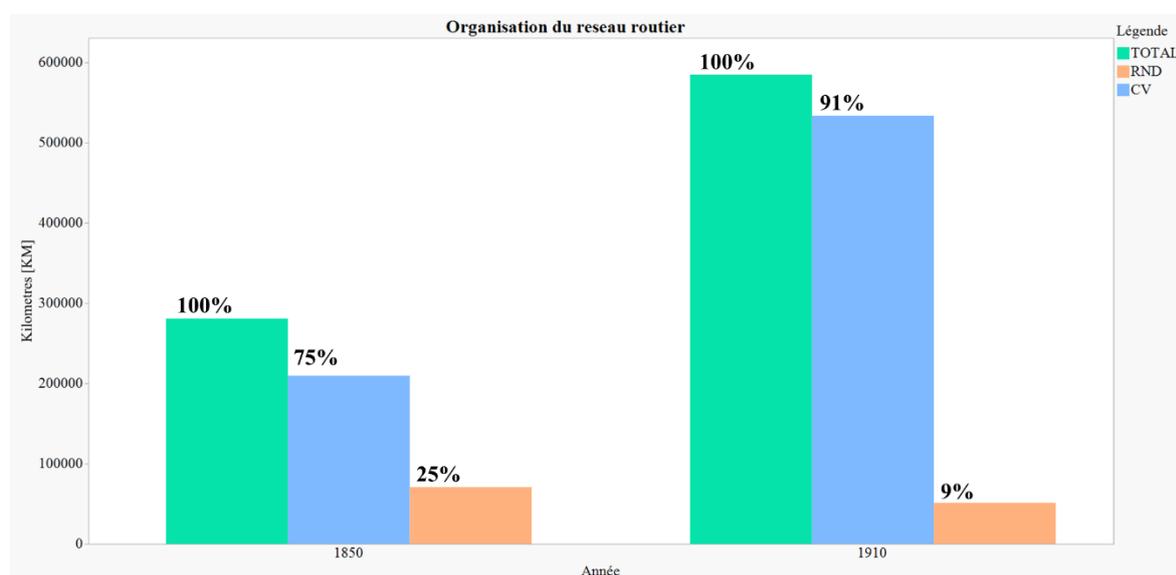
⁴³⁷ A.-M. GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », art. cit., p. 61. Voir également à ce sujet les travaux de Martine Chalvet.

⁴³⁸ Voir à ce sujet : J. CARANTON (dir.), *Mouvements protestataires et luttes populaires, France 1831-1968*, op. cit.

2.3.1. Un service proche des habitants

La vicinalité reçoit un accueil favorable dans les campagnes françaises. Le développement du réseau vicinal à l'échelle nationale en est un indice manifeste. Avant la fin de l'année 1836, 82 départements définissent le classement des lignes vicinales à réaliser, votent les fonds nécessaires et créent pour la plupart d'entre eux leur service vicinal⁴³⁹. Comme l'indique l'histogramme ci-dessous, la supériorité de l'étendue du réseau vicinal (en bleu) par rapport à celle du réseau de la grande voirie (routes nationales et départementales en orange) est saisissante.

Graphique 2 – Proportion des différents classements de routes dans le réseau national



TOTAL : expansion kilométrique totale du réseau routier français

RND : routes nationales et départementales

CV : chemins vicinaux

Trois raisons principales permettent d'expliquer le large déploiement de la vicinalité. La première est la nature de ses missions. Les bienfaits à attendre de l'aménagement routier sont pensés et entendus dans le discours commun comme perceptibles pour l'ensemble de la société. Les agents voyers sont les médiateurs de l'enjeu politique, social, économique voire symbolique qu'incarne la route au même titre que la forêt pour leurs collègues de

⁴³⁹ A. GUILLERME, « Chemins, routes, autoroutes », art. cit., p. 10.

l'administration forestière⁴⁴⁰. Cependant, les routes constituent en apparence un sujet moins incandescent que la gestion des forêts, au nom de laquelle le régime forestier nuit directement aux plus modestes en enlevant une ressource vitale. La route, à l'inverse, émane d'interventions qui paraissent plus démocratiques puisqu'elle apporte une promesse générale. Dès lors, les opérations menées par le service vicinal sont mieux acceptées.

La deuxième raison est la proximité des agents voyers face aux sociétés locales. Les penseurs techniques et administratifs contemporains leur reconnaissent volontiers une connaissance fine des territoires. Ils ont « *l'esprit de conciliation indispensable dans les relations continues du service vicinal avec les administrations municipales et les habitants des campagnes*⁴⁴¹ ». Les agents voyers s'adaptent aux contraintes socio-économiques locales et sont considérés comme étant dociles face aux collectivités. Ils interviennent avec davantage de souplesse que les Ponts et Chaussées⁴⁴².

En effet, en s'occupant de la voirie, les agents voyers se trouvent au carrefour des ambitions des élites décisionnelles et des besoins et stratégies territoriales. Ils entretiennent des relations avec des personnalités puissantes. Dès lors, leur intégration au tissu social et politique local est rapide, notamment pour les agents voyers cantonaux qui résident dans la commune chef-lieu de canton. Ils sont les premiers intermédiaires entre les habitants et l'administration vicinale. Sauf de rares exceptions, c'est d'abord avec l'agent voyer de canton que les projets sont discutés. Ils interagissent avec les maires, conseillers municipaux et notables. Ils s'entendent avec les personnages influents sur les propositions d'avant-projets⁴⁴³. Ils recueillent et transmettent des informations, vont sur les lieux et interagissent également avec les propriétaires lorsque des transactions foncières sont nécessaires. Quant aux agents voyers d'arrondissement, ils sont les intermédiaires entre différents acteurs, du département à la commune⁴⁴⁴. Pour mener à bien leurs missions, ils comprennent les pratiques, marchés et codes du territoire. Ils en connaissent les enjeux, rivalités et rapports de forces. Ils perçoivent également les ambitions d'acteurs extérieurs aux territoires concernés et manifestant un intérêt à l'aménagement routier de ces derniers.

⁴⁴⁰ A.-M. GRANET-ABISSET, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIXe siècle », art. cit., p. 48.

⁴⁴¹ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 96.

⁴⁴² A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 12.

⁴⁴³ C. F. DE PAYAN-DUMOULIN, *Bulletin de la Société de statistique, des arts utiles et des sciences naturelles du département de la Drôme*, op. cit., p. 70.

⁴⁴⁴ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 8.

Ils opèrent parfois des formes d'arbitrages en négociant et cherchant des compromis entre ces différents acteurs. Ils sont parfois pris à partie en ce qui concerne les financements. C'est d'autant plus le cas en Vercors, où le réseau routier se structure sur deux départements et dépend de deux services vicinaux différents.

La troisième raison de l'acceptation de la vicinalité est que les agents voyers représentent une capacité d'emploi pour les habitants. Les travaux liés à la vicinalité sont effectués par adjudication publique et non en régie, comme c'est le cas pour les Ponts et Chaussées et l'administration forestière⁴⁴⁵. Dès lors, les opérations d'entretiens et les chantiers de constructions constituent de potentiels marchés accessibles à la main d'œuvre locale et aux entrepreneurs et fournisseurs de matériaux. Cela va de pair avec une aura spécifique qui accompagne les agents voyers au sein de la société locale. Ils sont considérés comme des experts techniques en ce qui concerne la voirie et plus largement l'aménagement du territoire. L'agent voyer est dépositaire d'un rôle particulier auprès des habitants notamment d'un point de vue technique, administratif et professionnel. Dans les années 1910, Jean-Auguste Valéron est l'auteur de nombreux certificats validant les aptitudes techniques de leur détenteur⁴⁴⁶. L'agent voyer confirme que les prétendants ont travaillé sur des chantiers liés à l'entretien des routes et qu'ils disposent de compétences techniques.

Ces trois principales raisons expliquent de manière générale l'intégration aisée des agents voyers. Le cas de Jean-Auguste Valéron constitue un bel exemple. En 1896, ce Grenoblois intègre le service vicinal de l'Isère en tant qu'agent voyer cantonal à Villard-de-Lans. Sa fonction l'amène à s'installer dans ce canton où il se marie en 1908 avec Blanche Charlotte Gimonès, originaire d'Alger. Parmi les trois témoins présents figurent Alfred Mayousse, chef cantonnier domicilié à Villard-de-Lans, René Rivière, horloger mécanicien habitant à Grenoble et Marie Rigolier, entrepreneuse de broderie résidant à Grenoble⁴⁴⁷. Jean-Auguste Valéron s'intègre au sein de la société locale et maintient également des relations avec des acteurs d'horizons plus éloignés. Ainsi, ses témoins de mariage incarnent à la fois son lieu de naissance et son lieu et domaine d'activité. Il réside dans cette commune jusqu'à sa mort et est présent dans les archives de l'administration vicinale jusqu'aux années 1930. Le parcours de Jean-Auguste Valéron est représentatif de la manière dont l'agent voyer est un personnage qui participe à la vie

⁴⁴⁵ *Ibid.*, p. 12.

⁴⁴⁶ ADI38, 2O1/24 : métreurs et cubeurs jurés, nominations, 1891-1912.

⁴⁴⁷ Marie de Villard-de-Lans, registre d'état civil, 1908, f.8, acte n°10, 23 novembre 1908.

quotidienne des territoires. Des traces de l'importance du rôle joué par ces fonctionnaires au sein de la société locale sont perceptibles à l'aube des années 2020⁴⁴⁸. La proximité entre la vicinalité et les territoires est induite par les missions des agents voyers et par les enjeux que leurs décisions représentent pour les locaux, conscients des bénéfices qu'il y a à être proches d'eux. Ces phénomènes sont d'autant plus avérés en montagne et notamment en Vercors, où la vicinalité apparaît dans un contexte complexe.

2.3.2. Une administration qui émerge dans un contexte de mutations des cadres de vie

En Vercors, la vicinalité émerge dans un contexte de tensions larvées depuis la fin du XVIII^e siècle suscitent des tensions. Elle porte alors des promesses séduisantes en termes d'organisation des circulations. En effet, l'administration, en cherchant à rationaliser le territoire, crée des conflits et mécontentements pour lesquels les mobilités occupent une place particulière. Le nouveau découpage du territoire que constitue la départementalisation bouscule d'anciennes pratiques. Il s'accompagne de délimitations qui induisent des nouvelles répartitions foncières et forestières parfois délicates à déterminer. Le Vercors appartient à l'ancienne province du Dauphiné qui, à l'époque Moderne, s'étend du sud de Montélimar à Gap et Briançon, puis de Briançon à Vienne jusqu'à Valence et Crest⁴⁴⁹ et est désormais découpée en trois départements : l'Isère (nord du Dauphiné), la Drôme (le Midi) et les Hautes-Alpes (les Alpes)⁴⁵⁰. La limite entre l'Isère et la Drôme traverse d'est en ouest le massif du Vercors et renforce des partitions territoriales anciennes qui deviennent des rivalités départementales. En 1790, la municipalité de Saint-Julien-en-Vercors alors récemment attachée au département de la Drôme, expose que :

Considérant que nous n'avons d'autre commerce qu'avec la ville de Pont-en-Royans qui est la plus prochaine et sans laquelle notre commune manquerait souvent des premiers objets de nécessité, considérant que l'éloignement que nous avons pour nous rendre à Valence ou le directoire du département de la Drôme est fixé il nous faut un jour et demie, tandis que pour aller à Grenoble ou celui du département de l'Isère est déterminé il ne nous faut qu'une demi-journée, considérant qu'étant attachés au district de Die nous en sommes éloignés d'une journée, tandis que de celui de St-Marcellin nous pouvons faire le voyage et nos affaires le même jour. Considérant que

⁴⁴⁸ En 2019, le témoin n°16, un habitant de Rencurel, se souvient de sa grand-mère qui évoquait « l'agent voyer ». Il s'agit alors d'un acteur intégré à part entière au sein de la communauté villageoise. Entretien avec le témoin n°16, 15 février 2019 à Rencurel (Isère). Volume 2 : annexes, enquête orale 5, p. 79-80.

⁴⁴⁹ R. FAVIER (dir.), *Nouvelle Histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, op. cit., p. 113.

⁴⁵⁰ René FAVIER, *Les villes du Dauphiné aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1993, p. 423.

dans les temps d'hivers le col de Vassieux appelé Barrachin et de Saint-Agnan appelé Rousset sont presque toujours fermés par les neiges ce qui nous intercepte toute communication tandis que le passage par la ville du Pont est toujours ouvert, ainsi que pour aller à Grenoble.[...] considérant enfin que pénétrés des vues bienfaisantes de l'auguste assemblée nationale, du désir qu'elle a d'améliorer l'état de tous, elle voudra dans sa sagesse peser nos moyens, écouter avec bonté notre pétition en faisant réparer l'erreur de la démarcation elle nous unira au département de l'Isère⁴⁵¹.

Le cas de Saint-Julien-en-Vercors est emblématique de l'ensemble des contestations à l'encontre de la départementalisation. Le maire et les notables contestent le tracé de la limite départementale et demandent à être rattachés au département de l'Isère. Pour cela ils rappellent des pratiques économiques et commerciales. Leur protestation indique l'inadéquation entre l'organisation de l'espace issue de référents administratifs globaux et les pratiques de mobilités du territoire⁴⁵². Ils étayent leur remarque d'une description des effets du relief sur les communications. Marie-Vic Ozouf-Marignier précise que la référence aux obstacles naturels est un des éléments les plus souvent mobilisés dans les demandes de rattachement⁴⁵³. Les auteurs savent que c'est le principe de centralité, en termes de distance et de temps de parcours, qui détermine la fixation des limites départementales⁴⁵⁴. Dans cette logique, l'organisation rationnelle et uniforme de l'espace national nécessite l'égalité des circonscriptions en ce qui concerne l'accès au chef-lieu administratif⁴⁵⁵. Les exemples de ce type de protestation sont nombreux⁴⁵⁶. Ils indiquent que les circulations ont toute leur importance en ce qui concerne la réforme territoriale, tant pour les territoires que pour les nouvelles villes puissantes, pour qui les routes font partie des équipements œuvrant au faire-valoir urbain⁴⁵⁷. La vicinalité émerge dans un contexte où les circulations sont un des principaux arguments mobilisés pour remettre en cause l'organisation administrative des territoires.

La vicinalité se déploie également dans une conjoncture où la réalisation du cadastre napoléonien, durant le premier tiers du XIX^e siècle, oblige les communes à définir avec précision les limites de leur territoire. Les municipalités frontalières ont parfois du mal à

⁴⁵¹ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1790-1837, f. 18, 1790.

⁴⁵² Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Les recompositions territoriales », in René Favier (dir.), *Nouvelle histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, Grenoble, Glénat, 2007, p. 206-218, p. 207.

⁴⁵³ Marie-Vic OZOUF-MARIGNIER, *La formation des départements, la représentation du territoire français à la fin du 18^e siècle*, Paris, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, 1989, p. 149, 243.

⁴⁵⁴ Y. LEQUIN, *Histoire des français XIX^e-XX^e siècles, un peuple et son pays*, op. cit., p. 94.

⁴⁵⁵ M.-V. OZOUF-MARIGNIER, *La formation des départements*, op. cit., p. 27.

⁴⁵⁶ A.-M. GRANET-ABISSET, « Les recompositions territoriales », art. cit., p. 108.

⁴⁵⁷ M.-V. OZOUF-MARIGNIER, *La formation des départements*, op. cit., p. 203.

s'entendre au sujet du bornage de leurs limites respectives⁴⁵⁸. La vicinalité constitue un espace supplémentaire pour ces affrontements et permet de redéfinir certaines stratégies territoriales. C'est le cas pour la commune de Villard-de-Lans et son hameau Corrençon. Les antagonismes entre Villard-de-Lans et Corrençon sont anciens. Ils concernent la jouissance des bois situés sur la section de Corrençon. Ces querelles exacerbées lors des partages des communaux, sont l'objet d'un long procès qui en 1840, attribue à la commune de Villard-de-Lans, les trois onzièmes de la « grande forêt de Corrençon », les huit onzièmes restants revenant aux habitants de Corrençon. À l'issue de ce procès, la section de Corrençon formule ses premières demandes d'accès au statut de commune. À cette même période, un prolongement du chemin de Grande communication n°6 de Sassenage à Villard-de-Lans en direction de la Drôme est envisagé et le tracé passe par Corrençon. Le hameau est alors susceptible de bénéficier en plus d'une superficie importante de forêt, d'une route pour faire transiter ses bois. Les démarches de divisions administratives entreprises par les habitants de Corrençon semblent ensuite être interrompues jusque dans les années 1855, période à laquelle la section de Corrençon multiplie de nouveau les demandes d'érection en commune autonome. À ce même moment, il est de nouveau question d'un prolongement du CGC 6 et de l'étude d'un tracé par Corrençon pour rejoindre le Vercors⁴⁵⁹. Les demandes formulées par Corrençon correspondent avec les possibilités de construction de route offertes par la vicinalité.

L'accueil globalement favorable réservé au service vicinal, contrairement à l'administration forestière, peut paraître surprenant. C'est un indice supplémentaire de la complexité de cette administration dont la mission consiste à édifier une infrastructure utile au plus grand nombre et qui attend de ses agents qu'ils s'adaptent aux territoires. Dès lors, l'aménagement routier porte les attentes des sociétés de montagne dans une phase de transition. Pour ces dernières, l'ouverture des routes offre des perspectives plus intéressantes que l'aménagement des forêts, notamment en termes d'organisation territoriale. De plus, la vicinalité porte une promesse séduisante : mettre un terme à l'immobilisme.

⁴⁵⁸ ADI38, 121M6 : fixation et modification des limites entre l'Isère et la Drôme, 1790-1875, dossier Isère-Drôme, diverses pièces relatives aux limites des départements de l'Isère et de la Drôme, 1806-1835, Fixation des limites communales entre Chichilianne et Romeyer et entre Villard-de-Lans et Saint-Martin-en-Vercors, 1806.

⁴⁵⁹ ADI38, 14O3, dossier 1855 : avant-projet CGC 6bis.

3. L'immobilisme pour justifier la domination des territoires de montagne

Le service vicinal se présente comme une administration qui lutte contre l'immobilisme des sociétés de montagne. Cet aspect des territoires alpins est une construction discursive que de nombreux travaux en histoire sociale déconstruisent⁴⁶⁰. Il s'agit de représentations produites par les élites décisionnelles urbaines, qui associent les territoires de montagne à l'enclavement et à l'archaïsme. En étant associées à l'immobilisme, les sociétés de montagne sont mises en contraste d'une société globale marquée par l'accélération des échanges et l'industrialisation, synonymes de modernité. Ces lectures considèrent que l'aménagement routier est un moyen de mettre fin à cet immobilisme. Cette partie observe comment le service vicinal utilise ces discours pour justifier des formes de domination des territoires de montagne. C'est un argument qui légitime la régulation des pratiques des sociétés locales par l'aménagement routier. Il justifie également les transformations des terrains sur lesquels les routes sont pensées. Les agents voyers font de cette construction discursive la pierre angulaire du récit sur l'ouverture des routes du Vercors, ainsi qu'un outil de légitimation de leur administration.

3.1. Discours sur la dangerosité et l'archaïsme des anciennes voies de circulation

On a vu précédemment que le contexte administratif et les difficultés socio-économiques rencontrées par la plupart des territoires ruraux durant la première moitié du XIX^e siècle, constituent un terrain favorable pour la vicinalité. En parallèle, l'administration vicinale construit un discours visant à prouver que les voies de communication utilisées jusqu'alors sont la cause de ces difficultés. Ces lectures insistent sur leur dangerosité et archaïsme.

Dans les rapports ou dans les mémoires explicatifs relatifs aux projets d'aménagement routier, les agents voyers insistent sur la difficulté et le caractère dangereux des chemins

⁴⁶⁰ Voir à ce sujet : Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Les historiens français et les Alpes, entre oubli, marginalisation et redécouverte : éléments pour un parcours historiographique », in Simona BOSCANI LEONI et Jon MATHIEU (dir.), *Les Alpes! Pour une histoire de la perception européenne depuis la Renaissance*, Bern, Peter Lang, 2005, p. 375-390 ; Anne-Marie GRANET-ABISSET, « « Retard et enfermement ». Érudits et historiens face aux sociétés alpines (XIX^e-XX^e siècles) », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 2001, n°1-3, p. 55-76.

muletiers utilisés jusqu'alors⁴⁶¹. Les adjectifs « affreux », « difficiles », « dangereux » sont récurrents, tout comme la description de précipices effrayants faisant courir aux voyageurs de grands dangers. Les « méchants chemins » et « mauvais sentiers » sont des expressions fréquentes. Ils expliquent que par endroits, même les mulets passent difficilement. Certains agents voyers appuient leur argumentation sur des témoignages de notables locaux visant à énumérer de manière détaillée les incidents dramatiques survenus sur ces itinéraires⁴⁶². L'interruption des communications durant l'hiver est également problématique. Les neiges interceptent les chemins et interrompent les échanges. Le relief induit des pentes parfois fortes, des passages escarpés et vertigineux, dont la stabilité précaire ne se prête pas à la venue de voyageurs.

L'adjectif « carrossable » est également récurrent dans les sources au sujet des routes à construire. Il correspond à la capacité offerte par la chaussée d'assurer le passage de voitures attelées et chargées. Elle présente un profil plus aisé que les chemins muletiers et peut être empruntée en toutes saisons et par tous les temps. Pour cela, la chaussée doit être régulière, large de plusieurs mètres – au minimum 4 mètres –, plate et peu pentue.

Les agents voyers soulignent ainsi les contrastes entre les anciens passages jugés obsolètes et les nouvelles routes⁴⁶³. Ils considèrent que les anciennes communications entravent les opérations de modernisation des activités économiques⁴⁶⁴. Les agents voyers ont pour idéal la continuité et la rapidité des circulations. C'est en effet une nouveauté qui s'observe en plaine. Ils opposent à ce nouveau modèle de mobilité les circulations telles qu'elles sont pratiquées en montagne, responsables selon eux de l'immobilisme et du retard des territoires. Dans ces lectures, la construction d'une route ou d'un chemin carrossable est considérée comme le moyen permettant aux territoires de montagne d'accéder à des mobilités plus régulières et moins dangereuses.

⁴⁶¹ ADI38, 13S4/79 : exposé des motifs et devis estimatif, avant-projet des travaux à faire pour la reconstruction du chemin vicinal n°1 de Cognin à Malleval, 21 octobre 1872.

⁴⁶² ADD26, 3O92 : lettre adressée par les maires de Vassieux et de Marignac au sous-préfet de Die pour obtenir des fonds pour la réparation du chemin allant de Die à Vassieux jusqu'à la Chapelle-en-Vercors, 13 avril 1829 et rapport sur la communication à ouvrir entre le canton de la Chapelle-en-Vercors et le Royannais par la vallée d'Échevis, 13 juillet 1834.

⁴⁶³ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 17.

⁴⁶⁴ *Ibid.*, p. 22 ; G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit.

Ces procédés argumentaires font écho à ce que l'historien Arnaud Passalacqua qualifie de stratégie du discrédit⁴⁶⁵. Cette expression qui s'applique aux concurrences entre modes de circulation dans l'espace urbain, peut être reprise car dans les projets, les itinéraires muletiers et pédestres sont dépréciés à dessein. Les anciennes communications sont décrites comme archaïques, tout comme les systèmes socio-économiques qu'elles engendrent.

3.1.1. Des routes pour correspondre à des normes socio-économiques

Les agents voyers considèrent que les mauvaises communications contraignent les habitants à une logique d'autosuffisance voire d'autarcie⁴⁶⁶. Pour eux, l'exploitation que font les sociétés locales des ressources disponibles est insuffisante. Elle est aux antipodes d'activités économiques et commerciales dynamiques pouvant être intégrées aux circuits commerciaux et industriels régionaux et nationaux. Dans ces conceptions, l'aménagement routier fait entrer les sociétés de montagne dans une norme économique en permettant le développement d'activités spéculatives considérées comme plus modernes et rationnelles.

Cette lecture découle d'un jugement de valeur à l'encontre des pratiques socio-économiques des sociétés avant la construction des routes carrossables. Ces dernières permettent pourtant aux territoires de montagne de s'inscrire dans des logiques de marchés, notamment grâce aux migrations, à la pluriactivité – le plus souvent liée à l'exploitation forestière ou à l'artisanat – et aux diverses formes de crédits⁴⁶⁷. Cependant, ces pratiques anciennes et structurelles pour les sociétés de montagne sont discréditées par les agents voyers qui les interprètent comme des indices de misère. Elles échappent aux mesures et aux statistiques normalisées. Ces dernières ne conçoivent pas que des réajustements sociaux et économiques puissent se faire de manière différente des modèles économiques de plaine. Les pratiques montagnardes sont perçues comme économiquement déviantes et donc à corriger. Dans ce raisonnement, par l'aménagement routier, l'administration

⁴⁶⁵ Arnaud PASSALACQUA, *La bataille de la route*, Paris, Descartes & Cie, 2010, p. 44.

⁴⁶⁶ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, *op. cit.*, p. 20. L'auteure évoque la route des Grands Goulets et le canton de la Chapelle-en-Vercors. Il est possible de prolonger ses réflexions à l'ensemble du Vercors tout au long du XIXe siècle.

⁴⁶⁷ P. JUDET, « La pluri-activité : archaïsme ou modernité ? L'exemple de l'arc alpin XIXe et première moitié du XXe siècle », *art. cit.* ; L. FONTAINE, *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales (XVIIe-XVIIIe siècle)*, *op. cit.* ; A.-M. GRANET-ABISSET, *La route réinventée les migrations des Queyrassins aux XIXe et XXe siècles*, *op. cit.*

vicinale permet aux sociétés de montagne d'effectuer une transition entre une économie de subsistance et une économie de marché, définie selon des modèles libéraux et capitalistes.

Pour cela, la notion d'utilité publique associée à l'aménagement routier, porte de manière sous-jacente une norme économique et sociale que la route permet d'atteindre⁴⁶⁸. Les schèmes discussifs évoqués ci-dessus, croisés au dispositif juridique d'utilité publique, sont les piliers de la régulation des modes de mobilités des territoires de montagne et, *in fine*, de leurs modèles de développement territoriaux. Plus largement, l'immobilisme est une construction idéologique faisant des sociétés concernées une « classe objet » passive dans l'attente d'impulsions exogènes⁴⁶⁹. L'incapacité des sociétés locales à exploiter correctement, voire à être conscientes de leurs ressources, est un justificatif classique de la littérature aménagiste, présente sur d'autres territoires et pour d'autres types d'aménagements⁴⁷⁰.

3.2. Modifier les parois rocheuses pour créer des itinéraires plus courts et plus rapides

La voirie vicinale est présentée comme un ensemble de parcours plus courts et plus rapides. Les agents de l'administration vicinale ont conscience de l'importance de la mystique de la vitesse au XIX^e siècle, entendue comme garante de démocratie et de fraternité⁴⁷¹. Dès lors, dans les projets la vitesse constitue un objectif à atteindre. Pour cela, des itinéraires inédits doivent être conçus. Ils permettent aux agents voyers de montrer leurs compétences techniques, spécialement lorsqu'il est nécessaire de modifier le terrain sur lequel est envisagée la route, comme les parois rocheuses, alors perçues comme des obstacles à vaincre.

⁴⁶⁸ Cf. *Infra*. Chapitre III, p. 243.

⁴⁶⁹ J.-C. CARON et F. CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes France, Allemagne, Espagne, Italie (1830-1930)*, *op. cit.*, p. 22.

⁴⁷⁰ Voir à ce sujet : A. DALMASSO, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », *art. cit.*, p. 28.

⁴⁷¹ E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée*, *op. cit.*, p. 123.

3.2.1. Une recherche croissante de la vitesse à partir des années 1860

La réduction du temps de parcours, ainsi que celle du nombre de kilomètres, sont des arguments fréquents des projets d'ouverture de voie vicinale. Au XIX^e siècle, les rapports au temps des sociétés européennes changent. La vitesse devient la nouvelle norme⁴⁷². Du point de vue de la perception des déplacements, l'espace-temps se contracte⁴⁷³. Ces mutations sont induites par les progrès techniques dans les communications et les transports. L'usage du télégraphe électrique, grâce aux travaux de Samuel Finley Morse (1791-1872), permet dès 1832 de faire parvenir les nouvelles et les demandes commerciales plus rapidement. Cela se fait en parallèle de la multiplication des flux monétaires, due au développement du système bancaire et de la bourse⁴⁷⁴.

La vitesse dans les transports routiers augmente grâce à des progrès techniques dans la conception des véhicules hippomobiles. La diffusion du macadam participe aussi à cette accélération. Il s'agit d'un procédé de revêtement de la chaussée élaboré en 1818 grâce aux travaux de l'Écossais John Loudon Mc Adam (1756-1836), chargé de la direction des routes à Bristol. Ce procédé consiste à établir la route en remblais sur un fond sec, sur lequel on dispose trois couches de pierres concassées dont le calibre ne doit pas excéder cinq centimètres. Cela renforce la résistance de la chaussée, permet une faible pénétration des eaux pluviales ainsi que le filtrage des autres matériaux. La formation d'ornières, jusque-là fréquentes sur les chemins de campagnes et d'altitude est ainsi évitée. Il est présenté comme peu onéreux et nécessitant une main d'œuvre non spécialisée, ce qui contribue à son succès⁴⁷⁵. Le développement de l'automobile à la fin du XIX^e siècle donne une impulsion décisive à cette tendance⁴⁷⁶. Parallèlement, le développement du chemin de fer réduit considérablement les parcours entre les villes de plaines. Selon Christophe Studenny, à l'échelle du territoire français entre le milieu du XVIII^e et du XIX^e siècle, l'étalon de la durée des trajets passe du jour à l'heure. La vitesse de base du déplacement passe du pas

⁴⁷² Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Et si la vitesse était la plus grande transformation pour les sociétés (de montagne) contemporaines ? », in Francesco GARUFO et Jean-Daniel MOREROD (dir.), *Laurent Tissot, une passion loin des sentiers battus*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2018, p. 175-184.

⁴⁷³ E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée*, op. cit., p. 123. Voir à ce sujet les travaux de Christophe Studenny.

⁴⁷⁴ E. FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, op. cit., p. 121.

⁴⁷⁵ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 23.

⁴⁷⁶ Grégoire BESSON, « Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850) », Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de G. Bertrand, Université Grenoble Alpes, 2019, p. 78.

au trot, puis au galop, jusqu'à ce que la vapeur et donc la machine, détrône la vitesse imposée par l'animal⁴⁷⁷. La somme de ces nouveautés rend les itinéraires plus rapides, précis et réguliers. Le coût des transports diminue, les déplacements sont moins risqués, plus nombreux et portent sur de plus longues distances⁴⁷⁸.

3.2.2. Des parcours inédits et plus directs en montagne

Anne-Marie Granet-Abisset rappelle que les transformations du rapport à l'espace induites par la vitesse des moyens de transport sont plus sensibles en montagne. En effet, le relief et le climat entraînent la lenteur des communications muletières et pédestres⁴⁷⁹. La vitesse des circulations est alors permise par un tracé de type nouveau, permettant de pallier les effets du relief et de l'altitude.

Le parcours des routes carrossables est différent de celui des sentiers et chemins muletiers. Ces derniers passent par les hauteurs, gravissent les rebords des montagnes, s'adaptent au relief et alternent descentes et montées pour accéder aux plaines⁴⁸⁰. La carte n°6 du volume annexe permet de constater que ces itinéraires sont éloignés des cours d'eau de gorges, à l'exception de quelques chemins assurant une desserte entre piémonts et plateaux, dans le cadre de trajets courts et ponctuels⁴⁸¹. Les gorges sont évitées car elles sont étroites, la visibilité est mauvaise, la luminosité est faible, l'humidité est contraignante et les chutes de blocs sont fréquentes. L'encaissement rend plus longue la durée de l'enneigement et plus violentes les laves torrentielles. Cette caractéristique se retrouve dans l'ensemble des montagnes préalpines aux formations calcaires similaires à celles du Vercors, telles que les Bauges, la Chartreuse, le Genevois ou encore le Chablais. Ces caractéristiques amènent les sociétés à établir leurs principaux axes de circulation sur les chemins de hauteur qui empruntent les plans élevés et les cols⁴⁸².

⁴⁷⁷ *Ibid.*, p. 77.

⁴⁷⁸ J.-F. TANGUY (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe*, op. cit., p. 135.

⁴⁷⁹ A.-M. GRANET-ABISSET, « Et si la vitesse était la plus grande transformation pour les sociétés (de montagne) contemporaines ? », art. cit., p. 178.

⁴⁸⁰ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 11.

⁴⁸¹ Volume 2 : annexes, carte 6, p. 19.

⁴⁸² Philippe ARBOS, « Les communications dans les Alpes françaises », *Annales de géographie*, 1919, tome 28, n°153, p. 161-176, p. 169.

Cependant, pour être plus directes et rapides, les routes carrossables sont envisagées dans les fonds de vallées et les gorges⁴⁸³. Ces itinéraires sont désignés comme étant les voies les plus « naturelles ». L'adjectif naturel renvoie à l'orientation du tracé qui, pour être plus direct, ne passe plus au-dessus des montagnes par les pas et les cols, mais suit au contraire le réseau hydrographique. Pour accéder aux plaines, ce dernier emprunte les lignes les plus basses du relief⁴⁸⁴. En Vercors, la route de Grenoble à Villard-de-Lans par les gorges du Furon, inaugure en 1827 cette nouvelle conception de tracés⁴⁸⁵. Les Chemin de Grande Communication n°10 et 2, ouverts en 1851 et 1872, empruntent des cluses de part et d'autre du chemin de l'Allier qui passe sur le haut de la montagne du même nom. Sur le rebord occidental du Vercors, le Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Mallevall, ouvert en 1886, emprunte également une cluse. En suivant le réseau hydrographique, ces nouveaux itinéraires sont plus directs, moins pentus et centralisent les flux⁴⁸⁶. La carte n°7 du volume annexes permet d'observer ce nouveau système de circulation, avec l'exemple du Chemin de Grande Communication n°10⁴⁸⁷.

Dans les gorges ou le long des cours d'eau de montagne, la route carrossable, pour être rapide, constante et présenter une chaussée de 4 à 6 mètres de largeur, y compris dans des zones escarpées, doit s'affranchir des effets du relief tout en épousant ce dernier. Les ouvrages d'art et autres procédés techniques permettent alors d'aplanir et d'adoucir les déclivités en insérant horizontalement la route dans des terrains verticaux. Il s'agit de procédés spécifiques qui illustrent les progrès techniques en termes de construction effectués au XIX^e siècle⁴⁸⁸. Les travaux de Thomas Telford (1757-1834) permettant la conception de ponts plus hauts et plus solides, de même que les améliorations des ciments et des bétons ouvrent de nouvelles perspectives en termes de résistance des constructions. Les routes doivent franchir les déclivités en gardant un profil régulier. Pour cela, des ouvrages d'art, tels que les galeries, encorbellements, arceaux, ponts en arche et murs de soutènement sont nécessaires. Ils permettent la réalisation de routes robustes, alignées au-dessus des cours d'eau et accrochées sur les parois rocheuses. Les conceptions de ces ouvrages s'appuient sur le modèle technique des constructions routières effectuées à

⁴⁸³ *Ibid.*, p. 173.

⁴⁸⁴ Ce qui dans les sources consultées est défini comme étant le plus naturel, est également le plus rapide.

⁴⁸⁵ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, *op. cit.*, p. 12.

⁴⁸⁶ ADI38,14O3, dossier 1844-1845 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée au sous-préfet de Saint-Marcellin, 20 septembre 1844.

⁴⁸⁷ Volume 2 : annexes, carte 7, p. 20.

⁴⁸⁸ E. FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, *op. cit.*, p. 121.

l'époque napoléonienne dans les Alpes⁴⁸⁹. Ces dernières permettent l'achèvement de plusieurs routes alpines au XIX^e siècle, telles que la route du Lautaret et des gorges du Guil en Queyras (Hautes-Alpes)⁴⁹⁰. Il en va de même pour les Pyrénées, avec par exemple la route des gorges de Galamus (Pyrénées Orientales) ou de la Pierre-Lys (Aude).

3.2.3. Les parois rocheuses perçues comme une difficulté à vaincre

Les agents voyers associent l'ouverture d'une route de montagne à la victoire de la technique sur les parois rocheuses. Ces dernières sont perçues comme une difficulté, face à laquelle la science et l'opiniâtreté sont célébrées. Pour l'administration vicinale, la technicité qu'engendre la construction d'une route carrossable dans des gorges et lieux au relief marqué est synonyme de défi.

Pour le Chemin de Grande Communication n°10, il est question de construire une route dans un « des passages impraticables par lesquels on n'a même jamais pu faire passer un sentier pour les mulets », dans une « pente plus raide que les plus fortes routes en pays de montagne » rendant « l'exécution de ce projet de chemin dans un passage aussi difficile vraiment surprenant⁴⁹¹ ». Les agents voyers ne font pas l'économie du registre sensationnel alors que le service vicinal est présenté comme une administration modeste, dont les opérations ne prétendent ni au luxe, ni à la monumentalité. Comme précisé précédemment, cette caractéristique confère aux agents voyers un prestige moins important que les ingénieurs des Ponts et Chaussées⁴⁹². Cependant, la réalisation d'aménagement routier en montagne, en induisant des itinéraires plus rapides qui s'émancipent du relief, impose de facto la réalisation d'ouvrages d'art et confère aux routes une architecture aérienne qui surprend les contemporains. Ces réalisations techniques permettent aux agents voyers de montrer leurs compétences. Les propos de l'agent voyer en chef de l'Isère, Monsieur Dutey, ne dissimulent pas la fierté que ces réalisations procurent au service vicinal.

La position des travaux entrepris pour l'achèvement du Chemin de Grande Communication n°2 du Villard-de-Lans au Pont-en-Royans, sur une longueur de 24

⁴⁸⁹ Albert DEMANGEON, « La route des Alpes occidentales », *Annales de géographie*, 1921, tome 30, n°164, p. 125-132, p. 126.

⁴⁹⁰ *Ibid.*, p. 174.

⁴⁹¹ ADD26, 3O92 : chemin de voiture à ouvrir pour descendre des montagnes du Vercors par la vallée d'Échevis, rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, 30 novembre 1828.

⁴⁹² Cf. *Supra*, p. 85.

PARTIE I. PENSER L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

kilomètres environ dans des gorges gigantesques et le long de la rivière Bourne, est des plus intéressantes. L'état des lieux, soit par leur nature soit par les travaux à exécuter, en font un des travaux les plus hardis et les plus intéressants que la vicinalité ait entrepris jusqu'à ce jour, et l'on peut assurer sans crainte que ce sera la plus belle ligne du département. Les tunnels, encorbellement et grandes tranchées, le tout dans le roc, s'y succèdent, ensuite, des ouvrages d'art de grande importance, on peut le dire, attendu qu'on y voit des ponts de 24 mètres d'ouverture⁴⁹³.

Par le prestige qu'il confère lorsqu'il s'agit de construire des routes dans des reliefs difficiles, l'aménagement routier en montagne permet au service vicinal de rivaliser avec les Ponts et Chaussées dans le domaine de l'aménagement du territoire. Plus les modifications des terrains dans lesquels sont construites les routes sont importantes, plus l'habileté et les capacités techniques des agents voyers sont prouvées. La dimension prométhéenne des travaux est conjuguée à l'aspect salutaire du désenclavement. Cela étaye la rhétorique de la prouesse technique face à la difficulté d'accès, et confère à l'aménagement un rôle exceptionnel, puisqu'il est capable de dépasser les limites imposées par le relief⁴⁹⁴.

Pour certains contemporains, l'aménagement routier en montagne incarne « le travail de l'Homme, victorieux dans sa lutte contre la Nature⁴⁹⁵ ». C'est la vision des aménageurs qui est célébrée de manière binaire, le Progrès au masculin, rationnel, qui vainc la Nature au féminin, chaotique⁴⁹⁶. Cette victoire est matérialisée par l'aménagement des parois rocheuses qui les modifie d'un point de vue physique et paysager. La transformation de la nature et l'anthropisation des milieux est une forme reconnue d'affirmation des pouvoirs qu'incarnent les politiques d'aménagement⁴⁹⁷. La « correction de la nature », pour reprendre l'expression employée par Stéphane Gal, est ancienne et prend diverses formes destinées, dans le cadre de la construction de voies de communication, à réduire l'obstacle de la verticalité montagnarde. Elle permet d'exprimer le pouvoir et la puissance d'un roi ou d'une armée⁴⁹⁸. Les démonstrations rédigées par les agents voyers dans leurs documents de travail s'inscrivent dans la continuité de cette volonté de vaincre la montagne par le génie humain. En corrigeant les parois rocheuses qui sont une composante jugée hostile et

⁴⁹³ ADI38, 1404, dossier CGC 2 : rapport de l'agent voyer Doutey, 12 mai 1871.

⁴⁹⁴ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, *op. cit.*, p. 23.

⁴⁹⁵ Étienne MELLIER, *Le Vercors*, Grenoble, H. Falque et F. Perrin, 1900, p. 41.

⁴⁹⁶ BMG38, Fonds Dauphinois, V.6807 : Fièvre ZENON, *La Bourne, poésie dite à l'Inauguration du canal de la Bourne*, Fischbacher, Paris, 1879.

⁴⁹⁷ L. COUMEL, R. MORERA et A. VRIGNON, *Pouvoirs et environnement. Entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, *op. cit.*, p. 77.

⁴⁹⁸ S. GAL, *Histoires verticales. Les usages politiques et culturels de la montagne (XIVe-XVIIIe siècles)*, *op. cit.*, p. 282.

souvent en marge des territoires aménagés, les agents voyers se positionnent comme des hommes de sciences et de techniques, capables de modifier la nature au profit de la société. Cela renforce leur prestige et consolide la légitimité de leur administration, pièce maîtresse de l'ouverture des territoires.

Dans un contexte où la pensée saint-simonienne présente la technique comme vectrice de progrès pour la société, le défi est conjugué à un changement plus global dans le rapport de l'homme à la nature. L'entrée dans l'ère industrielle et technique suscite des bouleversements mentaux. Selon le modèle économique libéral, l'homme et l'économie peuvent s'affranchir des contraintes de la nature. Au même moment, l'évolutionnisme se fonde sur les différentes manières qu'ont les sociétés de tirer parti du milieu⁴⁹⁹. En accédant aux sites présentés comme hostiles, l'aménagement incarne la domination de la nature. Luigi Lorenzetti rappelle que cette croyance en la technique correspond à l'ambition d'organiser la nature de manière rationnelle⁵⁰⁰. Les discours sur les effets et les instruments de la technique sont essentiels pour son devenir au sein d'une société. Pour cela, un imaginaire collectif comprenant une forte dimension symbolique de pacification est mobilisé. Cet imaginaire accompagne ainsi le passage d'une technique à une autre et ancre cette dernière sur un territoire⁵⁰¹. Dans le cas des routes, comme précisé ci-dessus, il s'agit de rompre l'immobilisme des territoires de montagne en passant des communications pédestres aux communications carrossables. Ce discours insiste sur la domination d'une composante naturelle en particulier, les parois rocheuses. De récents travaux en histoire environnementale mettent en lumière la manière dont des espaces « en marge » des sociétés subissent des modifications physiques, qui répondent à des logiques de dominations sociales et économiques⁵⁰². L'aménagement routier des parois rocheuses procure un nouvel exemple de ces mécanismes au cours du XIX^e siècle.

⁴⁹⁹ Robert DELORT et François WALTER, *Histoire de l'environnement européen*, Paris, Presses Universitaires de France, 2001, p. 85-87, 265.

⁵⁰⁰ Luigi LORENZETTI, « Modernité, transformations économiques et territoire dans le monde alpin (XVIIIe-XXe siècles), des perceptions changeantes », in Brigitte CAULIER et Yvan ROUSSEAU (dir.), *Temps, espaces et modernités, mélanges offerts à Serge Courville et Normand Séguin*, Presses de l'Université de Laval, 2009, p. 165-177, p. 166.

⁵⁰¹ François JARRIGE et Raphaël MORERA, « Technique et imaginaire. Approches historiographiques », *Hypothèses*, 2006, vol. 9, n°1, p. 163-174.

⁵⁰² Voir à ce sujet : Raphaël MORERA, « Zones humides, conquêtes et colonisations », *Études rurales*, Paris, EHESS, 2019, n°203. La notion de domination est employée conformément à la définition proposée par R. Morera.

3.3. Le service vicinal, artisan des récits sur les mobilités

Les agents voyers rédigent des documents qui sont imprégnés de leur regard au sujet de leur mission d'aménagement du territoire. Ils diffusent ainsi un discours qui est présent sur la longue durée. Cette section tente d'en comprendre la construction en s'intéressant à la sélection des savoirs opérée par les agents voyers au sujet des mobilités et à la manière dont ils construisent un récit binaire de l'ouverture des routes.

3.3.1. L'ouverture des routes entre sélection des savoirs et démonstrations binaires

Afin d'instruire un projet d'aménagement routier, les agents voyers regroupent des connaissances à partir de témoignages et de descriptions des pratiques des territoires concernés. Ils s'adressent pour cela à des membres influents des sociétés concernées et opèrent ensuite une sélection des savoirs. Ces connaissances concernent les pratiques économiques et commerciales et donc les mobilités telles qu'elles sont pratiquées avant l'ouverture des routes. Certains notables insistent sur la difficulté des chemins pour encourager les projets. À l'inverse, mais dans une moindre mesure, des acteurs dont les intérêts sont menacés par la réalisation d'un projet tentent d'en démontrer l'inutilité. Par exemple, il n'est pas rare que des conseils municipaux insistent dans leurs délibérations sur les circulations préexistantes qui les satisfont et leur permettent d'avoir des relations commerciales avec les communes environnantes et les plaines⁵⁰³. Parmi ces informations, les agents voyers sélectionnent et mettent en avant les descriptions faisant état des difficultés des voies de circulation. Ces dernières appuient à l'extrême les descriptions de leur insuffisance et insistent plus rarement sur leur efficacité. En effet, comme précisé, la logique argumentaire dominante est en faveur de l'aménagement routier du territoire. Elle évince les attributs des autres modes de circulation.

Les agents voyers sont amenés à évoquer les routes déjà ouvertes et les effets ressentis par les populations concernées. Ces derniers doivent, au nom de, et, pour la vicinalité, ne jamais laisser passer une occasion de montrer que :

⁵⁰³ ADI38, 1403, dossier 1858 : délibération du conseil municipal de la commune de Rencurel, 28 décembre 1858.

CHAPITRE I. L'ADMINISTRATION VICINALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU TERRITOIRE (1824-1880)

La création des chemins vicinaux a donné naissance à de nombreuses exploitations industrielles pour la plupart très florissantes [...] à un mouvement commercial dont on ne se doutait pas il y a vingt ans : qu'enfin par leur passage à travers les centres de population - petites villes, bourgs villages hameaux - les chemins vicinaux sont devenus un puissant moyen d'assainissement, d'embellissement, de civilisation en un mot que par eux un immense progrès moral et matériel a été accompli [...] que partout où la vicinalité a marché comme cela devait être, les bienfaits qu'elle a produit sont tellement grands et manifestes qu'il faudrait être mille fois aveugle pour ne pas les voir⁵⁰⁴.

Un des fondements de la puissance et de la persistance des récits sur les apports décisifs de l'aménagement routier pour le territoire, réside dans les consignes données aux agents voyers quant à la manière dont ils mettent en perspective l'action de leur administration. Ils produisent pour cela des descriptions binaires structurées par un avant et un après l'ouverture d'une route carrossable. C'est d'autant plus aisé dans le cas du Vercors où les ouvertures de routes s'y succèdent et constituent des exemples concrets pour leur argumentaire.

Ce modèle discursif participe au mythe de l'ouverture des territoires par la route carrossable. L'usage du terme mythe permet, comme le souligne Anne Dalmasso, d'expliquer les écarts entre la réalité de l'histoire technique et industrielle et la construction mémorielle⁵⁰⁵. Les éléments de la modernité aménagiste et technique, incarnée par la route, sont intégrés à une mémoire plus ancienne de la vie dans ces montagnes. Le caractère sélectif précédemment évoqué opacifie certains aspects des mobilités antérieures aux routes carrossables. Cela aboutit à la création de récits faisant de la route un élément unique et soudain, facteur d'ouverture des territoires.

Le contenu des documents présents dans les fonds du service vicinal est le produit d'une construction de savoirs au sujet des mobilités au cours du XIX^e siècle. Dans le cas du Vercors, cette documentation administrative devient une référence. Elle prend le pas sur d'autres sources antérieures puisqu'il s'agit d'une documentation ciblée, accessible et à la forme standardisée. Ces documents sont d'emblée validés et considérés comme légitimes du fait de leur origine administrative et technique. Ils portent des discours repris en l'état par les érudits contemporains⁵⁰⁶. C'est sur cette documentation que s'appuient également

⁵⁰⁴ ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, mémoires et documents*, op. cit., p. 144, 152.

⁵⁰⁵ Anne DALMASSO, « Les reconversions économiques et sociales », in René FAVIER (dir.), *Nouvelle Histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, Grenoble, Glénat, 2007, p. 218-232, p. 223.

⁵⁰⁶ C'est particulièrement le cas pour l'ouvrage suivant : A. L. FILLET, *Essai historique sur le Vercors (Drôme)*, op. cit.

les géographes de l'École de Géographie Alpine durant le premier tiers du XX^e siècle⁵⁰⁷. Jusqu'à la fin des années 1980, ces démonstrations servent également de référence à des institutions locales garantes du récit sur l'histoire du territoire, comme le Parc naturel régional du Vercors⁵⁰⁸.

⁵⁰⁷ Cf. *Infra*. Chapitre V, p. 359.

⁵⁰⁸ PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Un siècle de routes en Vercors. L'aventure des bâtisseurs du Vercors : genèse d'un patrimoine*, op. cit.

Conclusion

Institutionnalisé par les lois de 1824 et de 1836, le service vicinal est une jeune administration présentée comme l'instrument d'une politique publique de modernisation de la voirie rurale. Il parvient à s'imposer rapidement dans les campagnes et à tisser en moins d'un siècle un réseau routier national dense. Son déploiement relativement aisé peut paraître surprenant dans la mesure où, en parallèle d'un objectif d'homogénéisation de la voirie et du territoire, la vicinalité est un outil de l'État centralisateur. Son application induit des formes de contraintes qui, en montagne, font écho aux opérations menées par l'administration forestière. Sous prétexte d'une intégration des campagnes à l'économie libérale de marché, entendue comme une forme de démocratisation, l'ouverture de routes carrossables sert une ambition de régulation socio-économique des sociétés concernées. La réussite de son insertion au sein des territoires est d'abord due au caractère modeste qui lui est associé en tant qu'administration départementale aux missions localisées dans des territoires en marge. C'est précisément la proximité des agents voyers avec les habitants qui contribue à l'assise territoriale du service vicinal. Cette administration intervient également dans des contextes marqués par des difficultés socio-économiques face auxquelles l'ouverture d'une route est perçue comme une solution. De plus, en montagne, l'environnement et le relief induisent des techniques de construction qui octroient finalement un certain prestige au service vicinal. Les agents voyers construisent et diffusent des discours qui consolident cette idée, justifient leurs missions, l'existence de leur administration et placent l'aménagement routier au cœur des récits sur les territoires concernés.

Il serait intéressant, pour de futures recherches, de procéder à une analyse d'un corpus portant sur plusieurs services vicinaux, notamment en contexte colonial. En effet, les imprimés relatifs à la vicinalité et les sources mentionnent des travaux menés par la vicinalité en Algérie, dont la colonisation commence dès les années 1830. Ces questionnements approfondiraient les recherches sur la manière dont les aménagements publics contribuent à asseoir la domination de l'État français au XIX^e siècle et à la mise en place de ses mécanismes de régulations. Le chapitre I est principalement construit à partir de l'étude de regards surplombants, émanant de l'Administration. Ils convient de croiser ces éléments à une analyse menée depuis les territoires sur lesquels l'aménagement routier est projeté. C'est ce que propose le deuxième chapitre de la thèse.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Introduction

En 1844, Monsieur Odier, maire de la commune iséroise de Rencurel, explique au sous-préfet de Saint-Marcellin qu'il a eu connaissance d'études portant sur le prolongement du chemin du Villard-de-Lans à la Chapelle-en-Vercors. Il précise que, quelques années auparavant, il avait réclamé qu'un tel projet soit envisagé en empruntant la rive droite de la Bourne, jusqu'à la Balme de Rencurel. Il renouvelle sa demande et se propose d'accompagner l'édile sur les lieux⁵⁰⁹. Les demandes de ce type se multiplient à partir des années 1840. Les maires, notables, conseillers municipaux et autres personnages influents, adressent aux responsables administratifs des demandes d'ouverture de routes carrossables. Les projets d'aménagement routier ne sont pas seulement à l'initiative des administrations d'État et des ingénieurs. Cela nuance l'idée d'injonction à l'aménagement, au sens d'action ordonnée « d'en haut ». Il s'agit maintenant de s'intéresser à ces projets pensés par des acteurs locaux et de mettre en lumière le rôle de ces derniers dans la politique publique de modernisation des circulations rurales.

La Loi Thiers Montalivet du 21 mai 1836, stimule les propositions d'aménagement routier dans l'ensemble des campagnes françaises. En Vercors, l'intervalle entre les années 1820 et 1890 correspond à la réalisation à partir de 1822 de la route de Grenoble à Villard-de-Lans, première route carrossable du massif, classée en tant que Chemin de Grande Communication n°6 en 1837⁵¹⁰. C'est à la fin des années 1880 qu'est construite la route de

⁵⁰⁹ ADI38, 1403, dossier 1844-1845 : lettre du maire de Rencurel adressée au préfet de Saint-Marcellin, 1^{er} septembre 1844.

⁵¹⁰ Aurélien Rochas considère que l'année 1822 constitue un moment de bascule. C'est l'année de construction de la première route carrossable du Vercors. La thèse se réfère à son travail en ce qui concerne le CGC 6, notamment pour les prémices de cette voie entre l'an X et 1821. Cela permet de mesurer les effets de la mise en place de la vicinalité sur des projets préexistants. A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit.

Combe Laval, dernière route ouverte au XIX^e siècle en Vercors⁵¹¹. Au cours de ces sept décennies, une dynamique nerveuse se manifeste. Elle aboutit à la construction d'une quinzaine de routes carrossables et génère plus d'une centaine de projets.

Les fonds d'archives des services vicinaux drômois et isérois comportent de nombreuses demandes d'ouverture de route formulées par des acteurs locaux entre les années 1820 et 1890. De nombreux documents attestent des interactions entre ces derniers et les agents voyers. Des projets sont également envoyés de manière spontanée et leurs requérants ne s'appuient pas systématiquement sur le personnel de l'administration vicinale. Il est pertinent d'avoir ces différentes formes de projets dans le corpus⁵¹². Pour bien saisir les modalités des projets, les schèmes argumentaires déployés pour justifier l'ouverture de routes carrossables constituent un matériau intéressant. Certains projets étant concomitants quand d'autres se succèdent, il est possible d'en mesurer les évolutions, les singularités et les récurrences. Les échecs et ajournements livrent également des informations intéressantes. Afin de construire une grille de lecture des enjeux liés à l'aménagement routier, il est utile de déterminer systématiquement la catégorie d'acteurs qui formulent le besoin et le projet de route carrossable, les rhétoriques et savoirs qui interviennent dans les projets et les acteurs peu entendus voire absents. Il ne s'agit pas de dresser une typologie exhaustive et rigide des arguments mobilisés. La compréhension des projets nécessite d'alterner entre les échelles territoriales, administratives, publiques et privées, mais aussi individuelles et collectives. Cela permet de cerner les interactions des individus entre eux et avec les institutions, et de saisir plus largement les rapports des sociétés avec leurs environnements⁵¹³. Il s'agit de systèmes complexes, dans lesquels beaucoup d'acteurs éprouvant en même temps un intérêt commun, s'associent, se confrontent et parfois s'évincent.

La vicinalité n'aurait pas aussi bien fonctionné si les territoires n'étaient pas aptes aux réajustements. Beaucoup d'acteurs locaux sont en effet sensibles aux nouvelles perspectives pouvant servir leurs intérêts. L'enjeu du chapitre est d'analyser la manière dont ils saisissent la vicinalité afin de reconfigurer les hiérarchies socio-économiques existantes. Certains acteurs tentent de dominer l'organisation des mobilités et plus

⁵¹¹ Après la fin des années 1880, le service vicinal ne construit pas de nouvelle route en Vercors. Il réalise uniquement des modifications et des rectifications de routes existantes.

⁵¹² Sur la notion de forme de projet : F. GRABER, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII^e-XIX^e siècles) : pour une histoire des projets », art. cit., p. 3.

⁵¹³ *Ibid.*, p. 13.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

largement du territoire. Les habitants devancent ainsi ce qui apparaît comme une injonction à la modernisation. Il est alors plus pertinent de parler de reconfiguration plutôt que de modernisation de la voirie. Cette dernière sous-tend en effet un mouvement unilatéral alors qu'une restructuration s'opère à différents niveaux. Cela complète les recherches menées par des historiens des sociétés alpines depuis la fin des années 1990 qui, grâce au concept de territoire, mettent en relief les dynamiques et mécanismes complexes avec lesquels les sociétés de montagne s'adaptent, maîtrisent et intègrent l'élan des différentes expressions de ce qui est appelé modernité⁵¹⁴.

En premier lieu, il convient de révéler en quoi les notables et certains habitants sont prêts et avertis concernant les enjeux liés aux circulations. Ils intègrent dans leurs demandes les grammaires administratives des agents voyers et les représentations, voire les idéologies des élites urbaines. Pour cela, l'argument de la misère est incontournable. Il s'agit ensuite de questionner la reconfiguration rapide, dès les premières ouvertures de routes, des enjeux territoriaux liés à l'aménagement routier. L'étude des financements privés mobilisés renseigne sur l'étendue de ces mêmes enjeux et les modalités d'implication d'acteurs divers. Enfin, en interrogeant de manière plus précise des projets en particulier, il est possible d'observer que certains sont imprégnés des sensibilités politiques de leurs auteurs et résultent de stratégies liées à l'ambition de dominer les mobilités. Contrairement aux idées reçues, l'aménagement routier ne suscite pas de consensus. Certains acteurs profitent de cette conjoncture et d'autres sont mis à l'écart. Des ambitions de déterritorialisations sont à l'œuvre et émanent d'une régulation des mobilités qui s'opère depuis la société locale.

1. Des argumentaires rodés, produits par des acteurs locaux prêts (1820-1850)

Les promoteurs de projets d'aménagement routier sont des responsables politiques locaux voire régionaux, des notables ou membres influents de la société locale. Ils agissent comme des relais entre le territoire, le service vicinal et des groupes d'intérêts politiques, économiques et industriels régionaux. Ils rédigent des demandes ou documentent les pièces justificatives des projets d'ouverture de routes, *via* des correspondances soutenues avec les

⁵¹⁴ Voir à ce sujet : M. ATTALI, A. DALMASSO et A.-M. GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne, op. cit.*

agents voyers. La première section revient sur la préoccupation ancienne que représente la viabilité des chemins pour les sociétés de montagne. Ces dernières, pour saisir promptement les opportunités que représente la voirie vicinale produisent des argumentaires pensés selon des stratégies précises. La deuxième section indique que la mise en avant de la misère des sociétés locales est un point fort de ces argumentaires.

1.1. La viabilité des chemins : une préoccupation ancienne

Circuler est une nécessité pour les sociétés de montagne. Les enjeux liés aux déplacements des individus et des marchandises maintiennent en alerte les habitants au sujet de nouvelles possibilités et perspectives pouvant améliorer les circulations.

1.1.1. Concrétiser des initiatives préalables

La vicinalité est utilisée pour renforcer des courants d'échanges anciens et concrétiser des initiatives préalables. Ainsi, le projet de relier Die à Grenoble par une route traversant le massif du Vercors est évoqué dès les années 1805 et divers tracés sont proposés. Une route passant par la vallée de la Bourne semble également avoir été envisagée dès l'Empire⁵¹⁵.

La gestion de la voirie par le service vicinal est susceptible de faire aboutir ces initiatives anciennes, notamment en institutionnalisant le partage des financements pour les Chemins de Grande Communication (CGC). Lors de la première réunion du service vicinal de la Drôme le 22 août 1836, le conseil général demande le classement en tant que CGC, de quinze chemins projetés depuis longtemps, dont la route de Die à Pont-en-Royans, futur CGC 10⁵¹⁶. L'itinéraire est évoqué depuis une trentaine d'années par les responsables politiques et administratifs locaux⁵¹⁷. Les répartitions financières avant cette date ne permettent pas de donner suite au projet, faute de satisfaire tous les acteurs à hauteur de

⁵¹⁵ ADI38, 1403, dossier 1844-1845, correspondances 1845 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de l'Isère, 15 avril 1845.

⁵¹⁶ ADD26, BH 6485/16, service vicinal de la Drôme, commémoration du centenaire de la vicinalité, sous le patronage officiel de M. le ministre de l'Intérieur, du conseil général, de M. les Sénateurs et députés et de M. le préfet de la Drôme, 8 novembre 1936. Volume 2 : annexes, carte 22, p. 61.

⁵¹⁷ ADD26, 1N171 : délibérations du conseil général du département de la Drôme, session de 1834, 1^{ère} séance du 12 juillet 1834, article 21, Grande communication vicinale entre le Vercors et le Royannais par la vallée d'Échevis.

leurs prétentions. La vicinalité, en donnant un caractère coercitif à la mise à disposition partagée des ressources et en se basant sur la notion d'intérêt général, constitue l'armature administrative et juridique qui permet la construction ou le classement des routes⁵¹⁸. Par exemple, le préfet Pellenc classe la route de Grenoble à Villard-de-Lans ouverte en 1827 en tant que CGC 6, moins d'un an après la création du service vicinal de l'Isère⁵¹⁹.

Il en va de même pour les Chemins d'Intérêt Commun et les Chemins Vicinaux Ordinaires. La loi du 11 juillet 1868 crée, sous la garantie de l'État, une caisse spéciale des chemins vicinaux, chargée de faire aux communes les avances nécessaires à l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires. Les communes s'empressent alors de formuler des projets déjà anciens qui n'ont pas pu être réalisés⁵²⁰. Les conseils municipaux maîtrisent rapidement les rhétoriques liées aux demandes de classement et/ou de changement de classement, en vue d'une répartition plus avantageuse des frais d'entretiens et parfois de construction et ce, au gré des législations successives.

1.1.2. Devoirs, ambitions et rivalités des édiles

La vicinalité est utile pour les édiles. Participant à leurs ambitions et rivalités, c'est un autre élément d'explication de son application rapide. Les récits de construction de routes au XIX^e siècle retiennent les noms des préfets ou des conseillers généraux. L'ouverture d'une route est déterminante pour leur carrière⁵²¹. Si les voies de communications sont mauvaises, c'est qu'un des aspects du gouvernement est défaillant⁵²². Cet aspect est d'autant plus puissant que les décisions relatives à la vicinalité ont souvent un caractère d'utilité générale.

⁵¹⁸ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 77.

⁵¹⁹ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit., p. 57-60, 110. Une première route carrossable reliant Sassenage et Villard-de-Lans est discutée dans les années 1820 et est ouverte en 1827.

⁵²⁰ Les exemples sont nombreux dans le corpus. Voir ADI38, 13S4/79 : avant-projet des travaux à faire pour la reconstruction du chemin n°1 de Cognin à Malleval, exposé des motifs et devis estimatifs.

⁵²¹ A.-M. GRANET-ABISSET, « Les recompositions territoriales », art. cit., p. 208.

⁵²² Stéphane GAL, Jean SAINT-MARTIN et Pierre JUDET, « Histoire, innovation et territoires de montagne », in Michaël ATTALI, Anne DALMASSO et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne, le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2014, p. 9-51, p. 266.

PARTIE I. PENSER L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Illustration 6 – Plaque apposée à l'entrée amont des Grands Goulets



Les maires du canton de la Chapelle-en-Vercors, font ériger sur la route des Grands Goulets une plaque en l'honneur « *des principaux acteurs de l'ouverture de cette voie*⁵²³ ». La plaque commémorative est située au hameau des Barraques-en-Vercors, dans la Drôme. Elle rend hommage à deux conseillers généraux Adrien et Ernest Joubert, père et fils, pour leur implication envers l'ouverture de ce tronçon du Chemin de Grande Communication n°10. La plaque est apposée le 14 juillet 1895 plus de 40 ans après l'ouverture de la route, le jour de la fête nationale. Cet aménagement routier, qui attire alors de nombreux touristes et qui est présent sur divers guides touristiques, participe au patriotisme symptomatique des premières décennies de la troisième République, manifesté ici à l'échelle départementale. La hiérarchie administrative est exprimée par la composition de la plaque : le département et le conseil général, envers qui « *les habitants du Vercors sont reconnaissants* » – il faut entendre ici du canton de la Chapelle-en-Vercors. La plaque porte la postérité de l'administration départementale, tout en célébrant l'aménagement routier comme objet de fierté nationale et rappelle l'implication des Joubert, importante famille locale⁵²⁴. La plaque et l'inscription qu'elle porte sont représentatives de la longévité de la puissance politique que représente l'ouverture d'une route. Il ne s'agit pas d'une particularité de ce territoire. Jean-Claude Thoenig rappelle que les routes et les ponts constituent l'un des domaines privilégiés de l'action des autorités publiques⁵²⁵. Agnès Pipien souligne le rôle du préfet des Hautes-Alpes, Charles-François Ladoucette, dans la construction de la route du

⁵²³ Maire de Saint-Julien-en-Vercors, archives municipales, délibérations du conseil municipal, 1876-1899 : p. 108 délibération n°1575.

⁵²⁴ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 55.

⁵²⁵ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 1.

Lautaret. Ce dernier entend développer les villes de Gap et de Briançon et également « *inscrire son nom dans la postérité en tant que bâtisseur d'un axe transalpin majeur*⁵²⁶ ».

Le fonctionnement de la vicinalité intensifie la valeur de la construction d'une route pour la carrière d'un responsable politique départemental. L'administration vicinale est un de leurs outils privilégiés puisque ses réalisations estampillent l'action du département, qui au XIX^e siècle, a toutes ses preuves à faire⁵²⁷. De plus, les montagnes du Vercors sont réparties entre deux départements et donc deux services vicinaux répondant aux ambitions de deux préfets différents. Dès lors, la vicinalité participe aux rivalités départementales. Elle est l'outil idoine à l'accomplissement des ambitions des préfets pour leur carrière et pour la ville chef-lieu de préfecture.

Comme indiqué dans le premier chapitre, pour un préfet, participer à l'édification d'une route revient à solliciter, stimuler et/ou satisfaire toute une chaîne d'intérêts. Le préfet doit savoir manier le microcosme des élites décisionnelles locales⁵²⁸. Marie-Cécile Thorat explique que les administrateurs locaux – maires, conseillers municipaux, conseillers d'arrondissement et conseillers généraux –, dans leur mission de développement local, jouent un rôle essentiel dans l'administration civile et le préfet se doit d'entretenir avec eux des relations de « *coopération informelle et souple*⁵²⁹ ». La vicinalité est un espace particulier d'interactions entre les préfets et les notables locaux, un espace où leurs rapports souvent tendus et empreints de dominations⁵³⁰, s'articulent différemment. Les rapports de forces sont sensiblement repensés puisque la route est précieuse à la carrière du préfet tout en étant utile aux notables, dont certains sont membres du conseil général. Élus depuis 1833, les conseillers participent aux processus décisionnels de la vicinalité en se prononçant sur les règlements pris par le préfet. Ils disposent ainsi d'un espace administratif et juridique pour faire valoir leurs intérêts. Leur rôle se renforce lorsque la troisième République opte pour un fonctionnement plus décentralisateur. Le gouvernement repense alors la place des conseils généraux qu'il estime trop soumis au préfet en matière de voirie. La loi du 10 août

⁵²⁶ A. PAPIEN, *Construire la modernité, op. cit.*, p. 94.

⁵²⁷ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route, op. cit.*, p. 31.

⁵²⁸ A. PAPIEN, *Construire la modernité, op. cit.*, p. 114.

⁵²⁹ Marie-Cécile THORAT, « Les limites de la centralisation administrative face à la lutte contre les inondations en Isère de 1800 à la fin des années 1830 », *Revue de Géographie Alpine*, 2005, tome 93, n°3, p. 109-118, p. 111.

⁵³⁰ Y. LEQUIN, *Histoire des français XIXe-XXe siècles, un peuple et son pays, op. cit.*, p. 98.

1871 confie désormais aux conseillers généraux la reconnaissance de la voirie qui n'est plus du ressort des préfets⁵³¹.

Les élus et les administrateurs locaux jouent un rôle important dans la formulation des requêtes pour l'édification d'une route⁵³². Ces derniers, parfois regroupés au nom de plusieurs localités, formulent des projets sous forme de lettre ou de pétition qu'ils adressent au sous-préfet ou au préfet, par l'intermédiaire de l'agent voyer cantonal ou d'arrondissement. Les responsables politiques locaux savent comment s'adresser aux autorités compétentes et mentionnent le soutien ou l'approbation stratégique d'une personne bien placée et influente à l'échelle régionale – sous-préfet voire industriel. Les réseaux de connaissances et d'ententes sont fortement sollicités. En miroir, beaucoup de ces responsables administratifs et politiques régionaux entretiennent en effet des liens avec des acteurs et/ou des marchés au sein des territoires concernés. Les auteurs de demandes, se conçoivent comme « les porte-parole » de leurs communautés⁵³³. Anne-Marie Thiesse rappelle que durant la seconde moitié du XIX^e siècle, les notables locaux cherchent à renforcer leur pouvoir sur la vie locale et notamment dans le domaine de grands travaux et d'aménagements⁵³⁴. Pour eux, la loi de 1836 représente une opportunité d'accroître leur rôle. Pour les édiles des différents échelons administratifs, la vicinalité est un instrument certes d'aménagement mais aussi de pouvoirs. C'est une arène de la géopolitique locale. Maîtrises des routes et du territoire sont corrélées.

1.1.3. Un enjeu également mobilisé par les habitants

La vicinalité présente des opportunités que des acteurs plus modestes tentent également de saisir, renforçant la collaboration des territoires concernés avec l'administration vicinale. Dépendants de l'entretien et de l'aménagement des chemins, sentiers, pas et cols, les habitants des montagnes veillent au maintien en bon état des voies de circulation⁵³⁵. En Vercors, le pas de l'Allier reliant le Vercors au Royans requiert des travaux dès la fin du XVIII^e siècle. Certains nécessitent des ouvrages techniques, tels que des gradins bloquant le

⁵³¹ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 58.

⁵³² A. PIPIEN, *Construire la modernité*, op. cit., p. 142.

⁵³³ B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans*, op. cit., p. 55.

⁵³⁴ Anne-Marie THIESSE, *Écrire la France. Le mouvement littéraire régionaliste de la langue française entre la Belle Époque et la Libération*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991, p. 57.

⁵³⁵ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit.

pas des mulets pour les empêcher de glisser⁵³⁶. Ces opérations d'entretien engendrent des dépenses et représentent des marchés auxquels certains habitants prennent part dans des logiques pluriactives⁵³⁷. L'attention que les territoires portent aux circulations se traduit également par le maintien d'étapes indispensables au déroulement des déplacements, que les conditions du relief et de la météo rendent difficiles. Sont ainsi installés des repères et des refuges sur des points stratégiques tels que les cols.

En 1844, une demande de secours est adressée au préfet de la Drôme. Elle est formulée par Benoit Grangeon, habitant de Saint-Agnan, pour l'entretien de sa maison située à proximité du chemin du col du Rousset⁵³⁸. La lettre est retranscrite dans le volume annexes⁵³⁹. Il prétend être âgé de plus de 85 ans et ne plus supporter le froid dans sa cabane. Sa belle-fille réside avec lui et s'occupe des voyageurs, car il est aveugle et paralysé. L'emploi du terme « cabane », la description de sa pauvreté et l'âge qu'il déclare surprennent. En effet, dans les recensements antérieurs, notamment celui de 1836, huit années avant la rédaction de la demande de secours, il déclare être âgé de 60 ans, être cultivateur et résider dans un ménage composé de quatre individus. Sa femme Jeanne est cabaretière, son fils Antoine est voiturier et sa belle-fille est sans profession⁵⁴⁰. Il faut garder à l'esprit la distance critique qu'impose l'usage des recensements en ce qui concerne les professions⁵⁴¹. En effet, dans le cadre de la pluriactivité en montagne des activités sont parfois tues. Toutefois, il est possible de formuler quelques remarques. La pauvreté et l'état qu'il décrit détonnent de la pratique de la pluriactivité qui caractérise son ménage. Des trois professions déclarées, une est liée à l'agriculture et deux à la circulation sur le col (cabaretière et voiturier), à une période où aucune route carrossable n'est ouverte sur ce secteur⁵⁴². Ce refuge représente une étape importante de l'itinéraire et le terme de cabaretier peut indiquer une fréquentation régulière. La demeure fait office de lieu d'entrepôt, d'échange ou de redistribution de marchandises. L'importance du refuge pour

⁵³⁶ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 19 ; A. L. FILLET, *Essai historique sur le Vercors (Drôme)*, op. cit.

⁵³⁷ ADI38, 14O3, dossier 1844-1845, sous-dossier 1842 : comptabilité communale mairie de Choranche n°24, 15 mai 1842. En 1842, les deux frères Joseph et Pierre Blanc, mineurs à Choranche, reçoivent 282 fr. du receveur de la commune pour des travaux réalisés sur le chemin de Pont-en-Royans à Rencurel.

⁵³⁸ ADD26, 3O92 : lettre de Benoit Grangeon adressée au préfet de la Drôme, 22 août 1844.

⁵³⁹ Volume 2 : annexes, transcription 4, p. 21.

⁵⁴⁰ ADD26, 6M429 : recensement de la commune de Saint-Agnan-en-Vercors, 1836, f.54.

⁵⁴¹ Voir à ce sujet : Alain DESROSIÈRES, « L'histoire des nomenclatures socioprofessionnelles », in Alain DESROSIÈRES et Laurent THÉVENOT (dir.), *Les catégories socioprofessionnelles*, Paris, La Découverte, 2002, p. 7-29.

⁵⁴² ADD26, 6M429 : recensement de la commune de Saint-Agnan-en-Vercors, 1836, f.54.

l'administration départementale est réelle. Le conseil général octroie des subventions pendant plusieurs années à son propriétaire pour les services qu'il rend aux voyageurs, spécialement pendant la saison hivernale⁵⁴³.

Bien conscient de son utilité, Benoit Grangeon tente d'émouvoir le destinataire de sa demande, qu'il formule durant les premières années de la vicinalité. À cette période, l'administration départementale s'intéresse aux itinéraires à réaliser. Le col du Rousset est sur la route de Die à Pont-en-Royans, classée depuis 1836 dans le programme des Chemins de Grande Communication à construire⁵⁴⁴. La stratégie employée par Benoit Grangeon envers l'administration départementale comporte plusieurs facettes. Il tente d'abord de profiter des avantages de la position de son refuge une fois la route carrossable ouverte. En plus de cultiver quelques parcelles de terres, il est impliqué dans l'exploitation des forêts. Dans les années 1850, lors d'une de ses énièmes requêtes de subventions, il prie le sous-préfet de demander à l'administration forestière la délivrance de bois. En contrepartie, il s'engage à héberger gratuitement un cantonnier lorsque les tronçons du Chemin de Grande Communication n°10 entre Chamaloc, le col du Rousset et Saint-Agnan seront ouverts. Pour soutenir sa requête, il offre des garanties une fois la route carrossable construite, ce qui traduit une connaissance des projets et une conscience aigüe des futurs besoins de l'administration vicinale.

Par ailleurs, les rapports entre Benoit Grangeon et l'administration sont ambigus. Dans une lettre adressée au sous-préfet de l'arrondissement de Die, le sous-inspecteur des forêts explique s'être rendu au mois de décembre dans le Vercors par le chemin du col de Rousset en compagnie de deux gardes forestiers, du garde champêtre de Saint-Agnan et de deux habitants du Vercors. Ils sont surpris par une tempête de neige et ils se réfugient au domicile de Benoit Grangeon. La belle-fille est alors seule car « *son beau-père, vieillard âgé de 79 ans, ainsi que son domestique le nommé Robert, sont en ce moment détenus pour délits forestiers*⁵⁴⁵ ». L'enfermement de Benoit Grangeon pour délits forestiers indique une activité supplémentaire pratiquée par ce dernier. C'est un bel exemple de la manière dont certains habitants utilisent l'administration lorsqu'ils ont un intérêt à le faire et à l'inverse, résistent aux injonctions quand leurs ressources sont menacées. Tous tentent de profiter des

⁵⁴³ ADD26, 3093 : lettre de l'inspecteur des Eaux et Forêts, 27 décembre 1850.

⁵⁴⁴ ADD26, 1N1 : procès-verbal des délibérations du conseil général du département de la Drôme, session de 1837, article 21, route de Die à Grenoble par Châtillon.

⁵⁴⁵ ADD26, 3093 : lettre du sous-inspecteur des forêts de Die adressée au préfet de la Drôme, 27 décembre 1850. Volume 2 : annexes, transcription 5, p. 22-23.

opportunités que l'aménagement routier représente, et mobilisent pour cela une connaissance et une maîtrise des enjeux associés.

1.2. Venir en aide aux populations miséreuses

« *Misère et ignorance, tels sont les termes qui en caractérisent le mieux l'état* ⁵⁴⁶ ». C'est avec ces mots que le géographe Georges Jorré présente dans un article publié en 1921 dans la revue de Géographie Alpine, la situation du Vercors et de ses habitants avant la construction des routes carrossables. L'auteur s'appuie sur les descriptions que comportent les projets d'édification de route présents dans les archives du service vicinal. Cette section permet de comprendre que toute demande d'aménagement routier est justifiée par la misère des habitants. Leurs auteurs dressent à dessein des descriptions partielles de la société locale. Ils remettent également en question la moralité des habitants.

1.2.1. La misère comme point fort des argumentations

La nécessité pour les maires, conseillers municipaux et notables d'aider une partie de la population présentée comme miséreuse, est présente dans les projets jusqu'aux années 1860-1870. C'est un point fort de leur argumentation. Ainsi, « malheur », « misère » et « gène » sont des termes employés de manière récurrente pour définir l'état des populations locales « *privées de voies de communication* ⁵⁴⁷ ». Face à cela, ces édiles mettent en avant le rôle bénéfique de l'ouverture de la route.

Ils mobilisent une rhétorique qui est alors d'actualité. En 1849, l'économiste Adolphe Blanqui (1798-1854) réalise une enquête sur les populations rurales de France. Ces dernières sont réparties en cinq régions diverses, qui ont en commun une situation misérable et inquiétante, contrastant avec le monde moderne ⁵⁴⁸. Cette conception des campagnes et de leurs sociétés les distingue d'un groupe social urbain d'édiles, de magistrats et de hauts fonctionnaires. Elle fait suite et étaye les descriptions liées à l'immobilisme évoquées dans le chapitre précédent ⁵⁴⁹. La pauvreté et la misère existent.

⁵⁴⁶ G. JORRÉ, « L'établissement des routes dans le massif du Vercors », art. cit., p. 230.

⁵⁴⁷ ADD26, 3092. Le dossier comprend des documents dans lesquels ces expressions sont récurrentes. On les retrouve plus largement pour l'ensemble des routes construites durant la première moitié du XIX^e siècle.

⁵⁴⁸ J.-C. CARON et F. CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes France, Allemagne, Espagne, Italie (1830-1930)*, op. cit., p. 9.

⁵⁴⁹ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 119.

Néanmoins elles ne constituent pas les uniques caractéristiques des sociétés concernées. Loin d'être égalitaires, on a à faire en montagne à des sociétés hiérarchisées avec des élites locales riches et instruites⁵⁵⁰. Elles portent justement les demandes d'ouverture de route. À cela s'ajoute une variété de situations économiques et sociales de marchands, de laboureurs, d'éleveurs et d'artisans, qui ont également un intérêt pour l'ouverture des routes. La détresse et/ou le malheur sont des inventions souvent présentées de manière englobante, ce qui nie la complexité de la structure socio-économique des sociétés locales.

De plus, misère et pauvreté sont des situations souvent passagères et cycliques et non des caractéristiques intrinsèques aux sociétés qui ne disposeraient pas de routes carrossables. Pourtant, comme précisé dès le prologue, les sociétés concernées sont coutumières des échanges et des migrations de courtes et de longues durées. Elles organisent et maîtrisent l'espace par des systèmes réfléchis, en fonction des possibilités de circulation, comme en témoignent les nombreuses scies produisant des petites pièces de bois aisément transportables à dos de mulets⁵⁵¹. Les combinaisons pluriactives et sylvo-pastorales s'inscrivent dans des marchés étendus. Les métiers à tisser sont nombreux, notamment pour la fabrication des draps. Les matières premières pour le filage sont redistribuées dans les communes par les villes de piémont. Ces systèmes de production sont délaissés au cours du XIX^e siècle en raison de la concentration de ces activités, notamment dans le Nord-Isère. Cependant, d'autres activités textiles perdurent dans le Vercors et indiquent une transition différente selon les zones du massif. Il est possible d'évoquer le maintien du *domestic system* pour la ganterie dans le canton de Villard-de-Lans⁵⁵². Cette dynamique est liée aux intérêts d'une partie des élites industrielles commerçantes de Grenoble. Ces dernières donnent des pièces et des ouvrages à fabriquer aux habitants du Vercors. L'ouverture de voies carrossables permet alors de consolider ces réseaux liés au travail à domicile, en facilitant les échanges. Cet aspect n'apparaît pas directement dans les sources consultées, pour autant, l'intérêt que représente l'aménagement routier pour les systèmes proto-industriels est réel. Dans d'autres secteurs, l'activité textile ancienne laisse la place à des initiatives plus éphémères. À la Chapelle-en-Vercors, une fabrique de dentelle

⁵⁵⁰ P.-L. FILLET, « Les routes du Vercors », art. cit., p. 99.

⁵⁵¹ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 22.

⁵⁵² G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit., p. 72.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

est créée en 1825 et ferme ses portes en 1828⁵⁵³. Certes de courte durée, il s'agit d'un micro-cycle économique qui permet le maintien des populations.

Les responsables politiques et les notables accentuent et généralisent la misère dans leurs argumentations. Ils le font également dans d'autres documents. Ainsi, les réponses des arrondissements de Pont-en-Royans et de Villard-de-Lans aux questions de l'enquête de 1848 sur le travail en Isère, attestent que les responsables politiques qui répondent aux questions perçoivent l'action d'aménagement du service vicinal comme un moyen de faire cesser la misère et de modifier l'économie locale⁵⁵⁴. Ce n'est pas propre au Vercors. Agnès Pipien indique qu'en ce qui concerne la route du Lautaret, les notables et administrateurs locaux font preuve de misérabilisme en insistant et en exagérant la détresse économique et sociale des habitants⁵⁵⁵. Seule une route carrossable peut sortir leurs administrés de l'indigence en garantissant la redistribution des richesses de l'État⁵⁵⁶. Plus ils insistent sur la misère de leur territoire, plus ils s'assurent de recevoir sinon une aide financière, l'intérêt, voire la sollicitude des administrations supérieures. Ils sont conscients des fonctionnements et codes qui influencent les mécanismes décisionnels. Choquer permet d'attirer l'attention des personnalités capables d'interférer en faveur d'un projet. Ces tactiques sont anciennes et sont attestées dès le XVI^e siècle en Vercors⁵⁵⁷.

1.2.2. Une détresse morale

Les descriptions faisant état de la misère des populations locales sont accompagnées de considérations morales⁵⁵⁸. Les exemples sont nombreux. En 1833, le sous-préfet de Die s'adresse au préfet de la Drôme au sujet d'un projet de route reliant le Vercors au Royans. Il évoque les habitants du canton de la Chapelle-en-Vercors :

Sous le rapport moral, Monsieur le Préfet, cette entreprise mettrait fin aux habitudes de dévastation et de fraude qui sont malheureusement trop communes chez les habitants du Vercors et qui les mettent sans cesse aux prises avec la justice correctionnelle. La facilité de se procurer les moyens d'existence par une industrie légitime les ramènerait à des sentiments plus honnêtes et d'un autre côté l'aisance

⁵⁵³ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 22.

⁵⁵⁴ Jacqueline PERRIN, *L'enquête de 1848 sur le travail en Isère*, Grenoble, Centre de recherche d'histoire économique, sociale et institutionnelle, 1985, p. 99,179.

⁵⁵⁵ A. PIPIEN, *Construire la modernité*, op. cit., p. 163.

⁵⁵⁶ *Ibid.*, p. 164.

⁵⁵⁷ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 40.

⁵⁵⁸ ADD262, 3092 : rapport des ingénieurs des arrondissements de Valence et de Die, communication à ouvrir entre le canton de la Chapelle-en-Vercors et le Royannais, 13 juillet 1834.

revenant dans cette contrée permettrait d'en établir avec succès des écoles primaires dont le besoin est bien senti⁵⁵⁹.

Une vocation morale est attribuée à la route, dont la présence permet d'agir sur le comportement des individus. Elle est désignée comme étant vectrice d'honnêteté sur un territoire où les habitants sont présentés comme étant prédisposés au vice. Cette thématique résonne avec les conceptions hygiénistes déployées dans les villes, notamment à partir de la troisième République. Dès lors, la route civilisatrice est intégrée à un jugement de valeur. Cet argument mâtine l'idée de misère et est mobilisé dans le corpus étudié jusqu'à la fin des années 1880, bien qu'à ce moment-là, beaucoup de routes sont ouvertes.

En 1860, un notable de Saint-Jean-en-Royans (Drôme) explique au préfet qu'une route depuis la forêt de Lente passant par l'Écharasson, aurait « *un motif d'humanité* » car « *le plateau de l'Écharasson, [...] par où doit passer cette route, compte une population pauvre d'environ 200 âmes qui se trouvent privées des secours de la Religion et de l'enseignement, faute de voie de communication*⁵⁶⁰ ». L'auteur sous-entend le défaut d'instruction des habitants. La question de l'éducation des sociétés de montagne est fréquente. Elle s'inscrit dans les normes contemporaines véhiculant des représentations dépréciatives au sujet des sociétés rurales⁵⁶¹. Moralité et instruction deviennent des arguments politiques. La troisième République en fait plus spécialement un moyen de s'affirmer, grâce à l'argument de contrer le patois et de renforcer l'unité économique et culturelle de la France⁵⁶².

Les auteurs de projets, membres de la société locale, décrivent cette dernière en s'appropriant les référents et la grammaire des élites décisionnelles urbaines. Ils mobilisent de manière stratégique leurs codes, ce qui amène à des descriptions partielles. Ces mécanismes sont réfléchis. Selon Lutz Raphaël, les régions rurales associent les affaires des communautés, les visées individualistes de propriétaires et la gestion collective des

⁵⁵⁹ ADD26, 3092 : lettre n°209 du sous-préfet de Die au préfet de la Drôme, 21 janvier 1833.

⁵⁶⁰ ADD26, 7M, C608/1 : route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans, lettre anonyme adressée au préfet, 24 octobre 1860.

⁵⁶¹ A.-M. GRANET-ABISSET, *La route réinventée les migrations des Queyrassins aux XIXe et XXe siècles*, op. cit.

⁵⁶² Y. LEQUIN, *Histoire des français XIXe-XXe siècles, un peuple et son pays*, op. cit., p. 113.

affaires communes locales, en se servant des institutions produites par les administrations centrales⁵⁶³.

Il en va de même pour les territoires de montagne qui sont prêts. Cela explique la rapidité de la prise en main de la vicinalité et des premières constructions ou classements de routes dès les années 1840. Le Vercors n'est pas un cas isolé, puisque dans les Hautes-Alpes, des chantiers sont entrepris à la même période, comme la route du Queyras⁵⁶⁴. Cette périodisation semble plus précoce que pour d'autres campagnes françaises de plaine, pour lesquelles beaucoup d'historiens situent les effets de la vicinalité à la fin du XIX^e siècle⁵⁶⁵.

2. Évolutions des enjeux de l'aménagement routier à partir des années 1860

Certains enjeux attribués à l'aménagement routier évoluent à partir des années 1860. Premièrement, ces dynamiques conduisent à changer le sens associé à la notion de « relier ». Au fur et à mesure qu'ouvrent les routes, les fonctions des mises en relation sont reconfigurées et servent de nouvelles logiques concurrentielles. Ensuite, l'aménagement routier en montagne cristallise des intérêts de plus en plus nombreux et éloignés. L'étude des financements privés renseigne sur les processus par lesquels différents acteurs interviennent dans ces mécanismes.

2.1. Relier les territoires, une nécessité qui change de sens au cours du XIX^e siècle

Dans les projets d'ouverture de route carrossable en Vercors, la nécessité de relier les territoires est systématiquement mise en avant. Le sens octroyé à cette dernière évolue. Il correspond d'abord à une volonté de raccorder les bassins de vie et il constitue ensuite l'instrument de concurrences territoriales à différentes échelles. Les expressions de cette mutation sont plurielles.

⁵⁶³ L. RAPHAËL, « L'état dans les villages »: administration et politique dans les sociétés rurales allemandes, françaises et italiennes de l'époque napoléonienne à la Seconde Guerre mondiale », art. cit.

⁵⁶⁴ P. ARBOS, « Les communications dans les Alpes françaises », art. cit., p. 174.

⁵⁶⁵ J.-F. TANGUY (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe*, op. cit.

La nécessité de relier les différents bassins de vie entre eux est centrale et est majoritaire jusqu'aux années 1860. Les routes ont pour fonction de traverser les montagnes du nord au sud afin de relier Grenoble (Isère) et Die (Drôme)⁵⁶⁶. Dans cette logique, les tracés envisagés se déploient sur deux départements⁵⁶⁷. Cependant, la réalisation d'un itinéraire interdépartemental confronte des services vicinaux différents et des préfets aux ambitions parfois contrastées. Cela génère des situations complexes. L'extrait qui suit provient d'une lettre adressée par un agent voyer de l'Isère à son homologue drômois, au sujet du projet de prolongement dans la Drôme, du Chemin de Grande Communication n°6:

[...] pour qu'elle puis remplir son but d'utilité publique, il faudrait de toute nécessité que nos travaux fussent continués sur votre territoire, jusqu'au point de soudure avec le chemin intermédiaire tendant de Saint-Julien-en-Vercors au chemin de grande communication dits des Goulets. C'est ce que vient de reconnaître la Commission d'enquête. Tout en proclamant l'utilité et l'urgence de notre prolongement, elle a conclu pour que l'exécution en fut subordonnée à l'assurance de l'établissement d'une voie facile dans la Drôme. [...] Vous reconnaîtrez, que l'œuvre à accomplir mérite d'être combinée dans nos départements respectifs, puisqu'elle intéresse les populations du Vercors, autant que celles circonvoisines de l'Isère⁵⁶⁸.

L'auteur ne cache pas la situation complexe dans laquelle il se trouve. Le projet de prolongement du CGC 6 représente pour l'Isère un moyen d'accéder au département voisin et surtout, d'être raccordé au Chemin de Grande Communication n°10⁵⁶⁹. C'est à ce moment l'unique route carrossable de la partie drômoise du Vercors. C'est donc un axe majeur de circulation. Le Département de l'Isère ne veut pas prendre le risque d'ouvrir un prolongement pour le CGC 6 sans l'assurance que des travaux soient entrepris dans le département drômois pour le raccorder au CGC 10⁵⁷⁰. En effet, le prolongement représente une dépense onéreuse qui ne sera pas rentable sans ce raccordement. Il permettrait alors simplement aux communes frontalières des deux départements de circuler, mais

⁵⁶⁶ C'est la vocation initiale du CGC 6. Voir : A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit.

⁵⁶⁷ Des relations de sociabilités anciennes interviennent aussi dans la volonté de relier des territoires avec un axe interdépartemental. ADI38, 14035 : délibération du conseil municipal de la commune de Monestier-de-Percy, 18 juin 1854. Le projet de route passant par le col du Menée reliant le Diois et le Trièves est présenté comme l'instrument du maintien de relations familiales et « d'alliances » anciennes entre ces bassins de vie. Il s'agit de familles protestantes présentes dans le Diois et le Trièves qui communiquent par le col de Menée. Au regard des recherches menées pour la thèse, c'est la seule configuration où des arguments d'ordres familiaux et culturels sont mobilisés.

⁵⁶⁸ ADI38,1403, dossier 1855 : lettre de l'agent voyer en chef de l'Isère adressée à l'agent voyer en chef de la Drôme, 7 septembre 1855.

⁵⁶⁹ Volume 2 : annexes, carte 22, p. 61.

⁵⁷⁰ Un prolongement de la route de Sassenage à Villard-de-Lans est déjà envisagé dans les années 1845. Après son ajournement, ce projet est de nouveau pensé au moment où le CGC 10 ouvre. Les premiers effets de cet axe se font alors sentir. Il absorbe en effet une partie des flux communs à ces bassins de vie.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

n'occasionnerait aucun changement concernant l'organisation des circulations à l'échelle du massif. Le risque est réel puisque le CGC 10 est ouvert depuis moins d'un an et que sa construction et son entretien nécessitent des ponctions financières importantes et répétées. Il est fort probable que le département drômois ne dispose pas, à ce moment, des ressources suffisantes pour ouvrir un raccordement.

Par ailleurs, les inquiétudes du département de l'Isère sont sans doute liées à son refus, quelques années auparavant, d'aider financièrement le service vicinal de la Drôme pour la construction d'un tronçon du CGC 10 proche de certaines communes iséroises⁵⁷¹. Si le service vicinal drômois n'inscrit pas rapidement ce raccordement dans son programme de travaux, l'Isère risque d'être tributaire pendant plusieurs années des décisions de la Drôme avant de pouvoir bénéficier du raccordement⁵⁷². Dans le cadre d'un itinéraire interdépartemental, toute initiative représente un risque pour un département s'il ne dispose pas de l'assurance que son voisin accepte de coordonner les opérations sur son territoire. Sans un parallélisme des démarches, la cohérence de l'itinéraire est remise en cause. Il s'agit d'un rapport de force et d'intérêt qui comporte beaucoup de contingences, car en matière de vicinalité, rien n'oblige d'un point de vue législatif un département par rapport à un autre.

Cette relation complexe qui lie les départements entre dépendance, méfiance et concurrence, résulte en effet de l'inertie de l'application locale, d'une loi pensée pour un réseau routier relevant d'un seul service vicinal. Le régime de la vicinalité, tel qu'il est prescrit par la loi du 21 mai 1836, stipule que pour un chemin de grande communication les frais de construction et d'entretien sont répartis entre les municipalités concernées au sein d'un même département⁵⁷³. Cependant, rien n'est précisé dans le cas où une route passe sur deux départements. Cet impensé interpelle les contemporains dès les premières années de la vicinalité. Dans son commentaire sur la loi du 21 mai 1836, l'avocat et maire de Dijon, Victor Dumay, précise que le ministre de l'Intérieur, auquel une explication est demandée à ce sujet, déclare que ce cas présente une difficulté réelle. Aucune solution n'est proposée.

⁵⁷¹ ADD26, 3092 : lettre du préfet de l'Isère adressée au préfet de la Drôme, 22 janvier 1844.

⁵⁷² Les projets interdépartementaux portés par des notables indiquent l'étendue de leurs réseaux et intérêts.

⁵⁷³ Voir l'article 6 de la loi du 21 mai 1836. Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

Les préfets doivent s'entendre, et s'ils n'y arrivent pas, c'est au Ministre ou au conseil d'État de se prononcer⁵⁷⁴.

Ces problématiques peuvent engendrer des modifications importantes des projets⁵⁷⁵. L'exemple du prolongement du CGC 6 évoqué précédemment reste pertinent sur ce point⁵⁷⁶. Malgré les sollicitations successives et de plus en plus incisives du préfet de l'Isère envers son homologue drômois, ce dernier ne semble pas pressé de concrétiser les opérations⁵⁷⁷. En 1860, le projet est fondamentalement modifié. Il n'est plus question d'un prolongement jusqu'à Die, mais d'un nouveau chemin de grande communication reliant Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, passant uniquement sur le département de l'Isère⁵⁷⁸. Le tracé du CGC 2 ainsi conçu est parallèle à celui du CGC 10 dont il est distant à vol d'oiseau de quelques kilomètres⁵⁷⁹. L'idée annoncée n'est plus de rejoindre le département de la Drôme et de se raccorder au CGC 10, mais bien de concurrencer cette route avec un itinéraire parallèle, plus court⁵⁸⁰.

Ces mécanismes donnent lieu à des déconvenues. Les flux et circulations, contrairement aux routes, ne suivent pas des logiques strictement départementales. Un itinéraire construit dans un département peut profiter au département voisin. C'est le cas pour le CGC 10. Il fait aboutir à la municipalité commerçante de Pont-en-Royans (Isère) les flux humains et de marchandises drainés depuis la partie drômoise du Vercors⁵⁸¹. En 1860, un notable de Saint-Jean-en-Royans explique que « *lorsque la route des Goulets [CGC 10] a été livrée à la circulation on s'est aperçu, mais un peu tard, que le Département de la Drôme avait dépensé des sommes considérables pour l'exécution d'une route qui tourne presque exclusivement à l'avantage du département de l'Isère qui n'y a pas contribué pour un*

⁵⁷⁴ V. DUMAY, Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux : avec le recueil complet des dispositions législatives antérieures, *op. cit.*, p. 97-101.

⁵⁷⁵ Aurélien Rochas amorce des réflexions concernant les rivalités entre préfets au début du XIX^e siècle. A. ROCHAS, Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes, *op. cit.*

⁵⁷⁶ ADI38,1403, dossier 1855 : lettre de l'agent voyer en chef Bache adressée au préfet de l'Isère sur le projet de prolongement du chemin de grande vicinalité de Sassenage à Villard-de-Lans (date illisible).

⁵⁷⁷ ADI38, 1403, dossier 1855 : lettre du préfet de l'Isère adressée au préfet de la Drôme, 6 juillet 1855.

⁵⁷⁸ ADI38, 1403, dossier 1860-1862 : avant-projet de chemin de grande communication n°2 du Villard-de-Lans au Pont-en-Royans avec embranchement sur la départementale de la Drôme, 29 septembre 1860.

⁵⁷⁹ Volume 2 : annexes, carte 3, p. 3.

⁵⁸⁰ ADI38,1403, dossier 1858 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée au sous-préfet de l'Isère, 3 novembre 1858.

⁵⁸¹ ADD26, 3092 : rapport de l'agent voyer en chef Bernard au préfet de la Drôme, s. d.

*centime*⁵⁸²». L'enjeu est clair et connu des promoteurs de projets : canaliser le trafic et les échanges dans son département.

À partir des années 1860, les projets indiquent qu'il s'agit moins de relier les bassins de vies entre eux dans une logique nord-sud, que de renforcer la polarisation départementale par une configuration des circulations entre haut et bas. Les routes relient sur un même département les territoires d'altitudes aux plaines, à des fins économiques.

2.1.1. Débouchés et centres d'approvisionnement au cœur d'une logique d'économie libérale

Le changement de sens attribué au verbe « relier » s'accompagne de l'usage récurrent des notions de débouchés et de centres d'approvisionnement. Le terme « débouché » désigne des lieux d'arrivée et de redistribution des voyageurs et des marchandises. Ce sont des lieux d'échanges commerciaux. Il s'agit de secteurs en piémont et en plaine. La connotation économique de ce terme est liée à la « Loi des débouchés ». Elle est diffusée par l'économiste libéral français Jean-Baptiste Say (1767-1832) durant le premier tiers du XIX^e siècle et suppose que l'offre de produits induit inévitablement une demande. En ouvrant de nouveaux débouchés, la route constitue un moteur de l'économie locale⁵⁸³. Cette conception est indissociable d'une idée selon laquelle les ressources des territoires d'en haut sont sous-exploitées. Faute de débouchés, leur mise en valeur répond uniquement à une logique d'autosuffisance⁵⁸⁴. L'idée est d'amplifier les échanges afin de permettre aux différents bassins de vie de développer leurs circuits commerciaux⁵⁸⁵. La notion de débouché tend progressivement à renvoyer uniquement à une logique commerciale basée sur un flux de marchandises allant du haut vers le bas, des plateaux vers les plaines. Cette logique est régulièrement illustrée par la métaphore de l'écoulement des productions et ressources des territoires de montagne. La fréquence de l'expression de « débouchés naturels » indique que le relief, par l'orientation des cours d'eau, accentue et légitime la localisation des débouchés⁵⁸⁶.

⁵⁸² ADD26, 7M, C608/1 : route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans, lettre anonyme adressée au préfet, 24 octobre 1860.

⁵⁸³ A. PAPIEN, *Construire la modernité, op. cit.*, p. 145.

⁵⁸⁴ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 121.

⁵⁸⁵ ADI38, 14O35, dossier 1854-1858 : chemin de grande communication n°7 de Clelles au col de Menée, délibération du conseil municipal de la commune de Chichilianne, 28 juin 1854.

⁵⁸⁶ É. CROZE, *D'une route à l'autre, op. cit.*, p. 20.

Plus rares sont les exemples de marchandises allant dans l'autre sens⁵⁸⁷. Si des produits des villes montent en direction des montagnes, les projets présentent uniquement l'apport des plaines sous l'angle civilisateur. Durant l'été 1855, le département de l'Isère projette de prolonger le Chemin de Grande Communication n°6 jusqu'à Die. À cet effet, une enquête est menée auprès des collectivités susceptibles d'être intéressées⁵⁸⁸. L'agent voyer rédige des exemplaires différents selon les destinataires, ce qui illustre sa maîtrise des enjeux et des intérêts locaux. Dans l'exemplaire destiné à la ville de Grenoble, l'auteur insiste sur le fait que les communes du canton de Villard-de-Lans auront « *l'avantage appréciable de nous ouvrir, par la voie la plus directe, un nouveau centre d'approvisionnement de nos marchés*⁵⁸⁹ ». Pour les édiles des plaines, les centres d'approvisionnements sont le lieu où trouver les ressources de ces territoires pour les intégrer dans leurs marchés. Parallèlement, une expression revient : celle de « voie d'accès ».

Bien réels, ces besoins et attentes des centres urbains de plaine envers les territoires de montagne sont peu développés par les auteurs des projets et plus largement par l'historiographie des mondes ruraux. Si les relations entre les terres hautes avec les piémonts et plaines sont anciennes et structurantes, elles sont repensées par les projets de routes qui permettent aux pôles commerciaux de plaines de capter ces flux et d'en façonner l'intégration selon leurs intérêts. Dans le Vercors, au XIX^e siècle, un renforcement de l'emprise administrative des plaines et piémonts se conjugue à une intégration des circuits économiques dans des flux plus larges. Les liens entre terres hautes, piémonts et plaines sont repensés dans une économie englobante. Par les routes carrossables, l'espace urbain de plaine étend son territoire économique jusqu'à ces montagnes, intégrées dans un circuit uniforme et rationnel.

2.1.2. Nouvelles formes d'immobilisme et d'enclavement

Un renouvellement du sens conféré aux situations d'enclavement et d'immobilisme est également à l'œuvre. Au fur et à mesure de la construction des routes, chaque bassin de vie entend avoir plusieurs débouchés, dans différents lieux de consommation. Une concurrence

⁵⁸⁷ ADI38, 14O3, dossier 1858-1862 : délibération du conseil municipal de Rencurel, 9 décembre 1858.

⁵⁸⁸ ADI38, 14O3, dossier 1855 : CGC 6, projet de prolongement jusqu'au territoire de la Drôme, lettre n°3396, 27 juin 1855.

⁵⁸⁹ ADI38, 14O3, dossier 1855 : CGC 6, projet de prolongement jusqu'au territoire de la Drôme, lettre n°3396, 27 juin 1855, p.2.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

territoriale se dessine et confère une situation d'immobilisme et d'enclavement aux territoires moins bien desservis. La définition de l'immobilisme et de l'enclavement correspond de moins en moins à un manque de circulations et désigne en revanche un contraste en termes de choix d'itinéraires modernes par rapport aux cantons et communes voisines. Un extrait d'un rapport de l'agent voyer Chaumartin réalisé en 1858 sur un projet de route entre Villard-de-Lans et Pont-en-Royans illustre ces mécanismes :

Dans la Drôme le canton du Vercors surtout qui touche à la direction qui nous occupe, et qui, il y a quelques années seulement était déshérité de chemins, est traversé par un chemin de Grande Communication très fréquenté aujourd'hui, qui rend plus sensible encore l'isolement des communes de l'Isère, situées dans le même massif de montagne le long de la vallée de la Bourne⁵⁹⁰.

Ces propos suggèrent des logiques de concurrence. Selon l'auteur, les communications des municipalités voisines leur permettant de se raccorder à d'autres modes de transports et d'exporter leurs produits, représentent un désavantage. Il fait référence au raccordement du Chemin de Grande Communication n°10 avec les gares de plaines et voies navigables. Au fur et à mesure que les routes sont construites en Vercors, les territoires même s'ils sont déjà traversés ou à proximité d'une route carrossable, se considèrent enclavés par rapport à d'autres secteurs qui disposent d'une route plus rapide. Cela motive de nouveaux projets de routes, justifiés par la nécessaire diminution des temps de parcours. De fait, si décider de construire une route représente un processus long de plusieurs décennies, à l'inverse, c'est avec une extraordinaire rapidité qu'une route récemment ouverte est jugée trop lente. Les acteurs repensent régulièrement les possibilités de communication par rapport aux autres secteurs, d'autant plus lorsqu'un dispositif administratif le leur permet, à l'instar des législations successives de la vicinalité⁵⁹¹.

En 1880, les maires de Villard-de-Lans, Corrençon, Autrans, Lans et Méaudre demandent l'étude d'une route reliant directement Villard-de-Lans à la ville de Grenoble. Ce projet de liaison entre Villard-de-Lans, la vallée du Drac et Grenoble est représenté sur la carte n°8 du volume annexes⁵⁹². Cette nouvelle voie « *serait plus directe et plus courte que celle actuellement existante qui passe à Sassenage au moyen du Chemin de Grande*

⁵⁹⁰ ADI38, 14O3, dossier 1858 : chemins du Pont-en-Royans au Villard-de-Lans, avant-projet de la partie comprise entre le Pont-en-Royans et la Balme sur Rencurel, 28 septembre 1858.

⁵⁹¹ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit. L'auteur initie une réflexion à ce sujet avec l'exemple du CGC 6.

⁵⁹² Volume 2 : annexes, carte 8, p. 25.

*Communication n°6*⁵⁹³». Ce dernier est alors ouvert depuis 1827. Elle serait également plus directe que le Chemin de Moyenne Communication n°6 entre Lans-en-Vercors et Grenoble, ouvert en 1875. Le conseil municipal précise que ce projet d'itinéraire, reliera Grenoble à Villard-de-Lans par le canton de Vif. Il traverse la montagne, sous le col de l'Arc, par un tunnel aboutissant au-dessus de Claix, avant de se diriger vers Seyssins. À peine 50 ans après son ouverture, la première route carrossable ouverte dans ces montagnes ne correspond plus aux besoins des territoires. Elle n'est plus concurrentielle. Le tunnel représente une solution encore plus rapide, inspirée des choix techniques qui priment à cette période en Italie.

Anne-Marie Granet-Abisset rappelle que la vitesse peut enclaver. Elle accentue les contrastes entre les territoires restés à l'écart des axes de communication modernes. Ce mécanisme s'opère également sur des territoires où des routes carrossables sont récemment construites. Ces derniers peuvent être enclavés d'un point de vue horaire, par la construction d'un itinéraire plus rapide⁵⁹⁴. Le renouvellement des fonctions de l'aménagement routier va de pair avec des concurrences départementales comme précédemment précisé, ainsi qu'en fonction des différents secteurs du Vercors⁵⁹⁵.

2.2. Expansion et diversification des intérêts suscités par l'aménagement routier

À partir des années 1860, l'aménagement routier des territoires de montagne cristallise des intérêts de plus en plus nombreux. Pour étudier ces derniers, l'analyse des financements privés procure des informations intéressantes. Les montages financiers envisagés pour les projets indiquent que la vicinalité n'emploie pas uniquement des fonds départementaux et communaux. Cette section revient ainsi sur la diversité des financements privés. On verra ensuite que durant le dernier tiers du XIX^e siècle, la tendance de l'aménagement routier à susciter des intérêts éloignés se renforce. À ce même moment, les subventions individuelles

⁵⁹³ Mairie de Villard-de-Lans, 104 : voirie, routes départementales, routes nationales, 531 chemins N6,2, 31, dossier CGC 6 : délibération du conseil municipal de Villard-de-Lans, 16 mai 1880.

⁵⁹⁴ Anne-Marie GRANET-ABISSET, « L'aplanissement de la montagne : un rêve de techniciens et d'aménageurs européens, l'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF) », *Storia delle alpi*, 2016, n° 21, p. 233-254, p. 234.

⁵⁹⁵ ADI38, 14O35 : considérations présentées à monsieur le préfet de l'Isère à l'appui du classement du Chemin Intermédiaire de Clelles au col de Menée comme CGC, 9 juin 1856.

privées se généralisent. Elles confèrent aux acteurs les plus puissants un pouvoir sur l'aménagement routier.

2.2.1. Des attentes variées au sein des communautés villageoises

Avec les listes de souscripteurs, on dispose d'un des rares documents qui expriment un lien direct entre une portion élargie d'acteurs et un projet d'édification de route. Elles indiquent l'étendue, la diversité et le dynamisme des intérêts et stratégies suscités par l'aménagement routier. Les souscriptions rassemblent en effet un groupe hétérogène d'acteurs et réunissent des fonds provenant d'horizons géographiques éloignés⁵⁹⁶. Ce mode de financement se diffuse en France à l'époque moderne, plus particulièrement à la fin de la Renaissance dans le cadre de l'édition de luxe⁵⁹⁷. Ce procédé perdure au XIX^e siècle, où son usage s'élargit et se diversifie. La souscription permet de lever des fonds ponctuels et/ou sert de capital pour de grands travaux d'infrastructures et d'aménagements.

En ce qui concerne la vicinalité, les agents voyers ont pour mission de stimuler et d'encourager ces initiatives, bien que la loi de 1836 se contente de dire que le préfet statue sur les offres faites par les associations de particuliers⁵⁹⁸. Dans les faits, les souscriptions peuvent être effectuées en argent et/ou en nature. Ce procédé doit fournir une base financière non négligeable pour asseoir le projet. Il n'est pas impensable que les sommes souscrites aient pu parfois être détournées au sein de l'administration vicinale⁵⁹⁹. Toutefois, la souscription est synonyme d'une inscription locale du projet et d'une forme de confiance entre les souscripteurs, l'agent voyer et plus largement, l'administration vicinale⁶⁰⁰. Par ailleurs, la souscription constitue un procédé plus souple que les procédures de la comptabilité vicinale. C'est ce qui fait le succès de ce mode de financement. Souscrire est un moyen de faire connaître et éventuellement de faire appliquer ses préférences⁶⁰¹. Il n'est pas rare non plus que certains souscripteurs s'engagent à doubler leurs dons si la route est

⁵⁹⁶ Marie THEBAUD-SORGER, « Souscriptions (France, XVIII^e siècle) », in Martin GIRAUDEAU et Frédéric GRABER (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, p. 163-175. p. 173.

⁵⁹⁷ *Ibid.*, p. 163,174.

⁵⁹⁸ Voir l'article 7, paragraphe 3, de la loi de 1836. Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

⁵⁹⁹ ADI38, 14O38. Plusieurs documents dont une lettre de Sylvain Eymard adressée au préfet de l'Isère (22 novembre 1864) et une pétition des habitants de Saint-Guillaume (26 mai 1869) confirment cette hypothèse.

⁶⁰⁰ M. THEBAUD-SORGER, « Souscriptions (France, XVIII^e siècle) », art. cit., p. 163-164.

⁶⁰¹ *Ibid.*, p. 170.

achevée dans un court délai, dans une volonté de retour rapide sur investissement. Les souscripteurs réunissent en amont le capital nécessaire au démarrage d'un projet, dont ils connaissent en effet les éventuels risques et inerties⁶⁰².

En 1858, les quatre communes de Rencurel, Châtelus, Choranche et Pont-en-Royans organisent des souscriptions devant servir à la construction du Chemin de Grande Communication n°2⁶⁰³. L'étude de ces listes de souscription procure des indices concernant les modalités de participation de la communauté villageoise aux projets d'aménagement routier⁶⁰⁴. Premièrement, l'intérêt envers la route peut être spatialisé. C'est le cas de la commune de Rencurel. Seulement un hameau est traversé par la route. C'est de celui-ci que provient la majorité des souscripteurs.

Deuxièmement, l'intérêt pour l'aménagement routier n'est pas sans lien avec les hiérarchies sociales internes à la communauté villageoise. Les deux histogrammes qui suivent indiquent l'occurrence de chaque somme souscrite pour les communes de Pont-en-Royans et de Rencurel. Dans les deux cas, les sommes les plus fréquentes sont égales ou inférieures à 10 fr. Des paliers sont atteints à 50 fr. pour Pont-en-Royans et 100 fr. pour Rencurel. La somme maximale souscrite est de 1000 fr. Elle figure parmi les occurrences les plus faibles : 1,75 % des souscriptions pour Pont-en-Royans et 1,30% pour Rencurel.

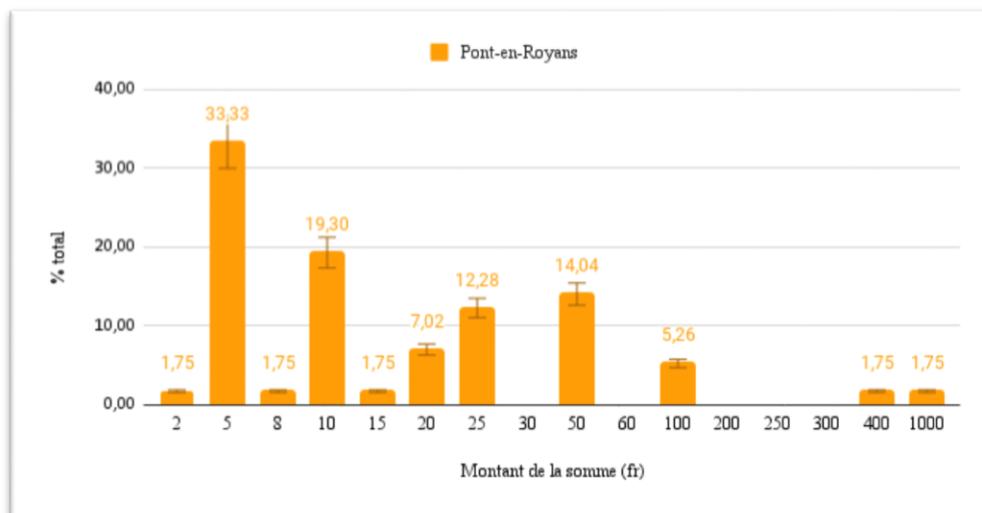
⁶⁰² *Ibid.*, p. 172.

⁶⁰³ ADI38, 1403, dossier 1858 : chemin du Pont-en-Royans au Villard-de-Lans, avant-projet de la partie comprise entre le Pont-en-Royans et la Balme sur Rencurel, souscriptions, 28 septembre 1858.

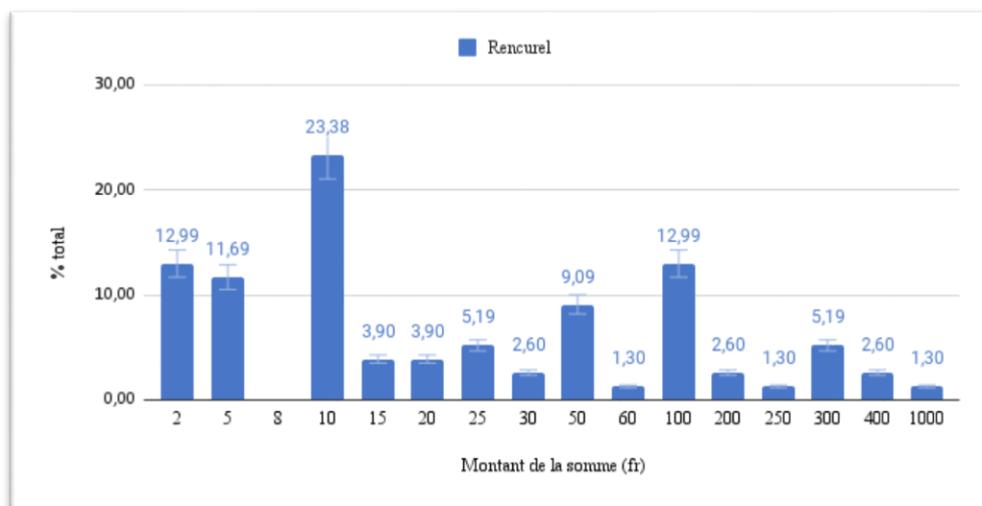
⁶⁰⁴ Deux précisions s'imposent. Premièrement, les listes de souscriptions comportent des limites analogues à celles des sources nominatives émanant de l'administration. Les pluriactivités sont sous-représentées et les professions annoncées relèvent souvent de la représentation la plus prestigieuse du moment. Deuxièmement, pour les besoins de l'analyse, les informations présentes dans les souscriptions sont traitées grâce à un système de répartition au sein de différentes « branches » socio-professionnelles. Toutefois, la société rurale est difficile à stratigraphier en termes de catégories sociales. Il faut donc avoir à l'esprit que les structures présentées ne sont pas figées. La présente analyse concerne des données représentatives d'un moment précis.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Graphique 3 – Occurrences des sommes souscrites, Pont-en-Royans



Graphique 4 – Occurrences des sommes souscrites, Rencurel



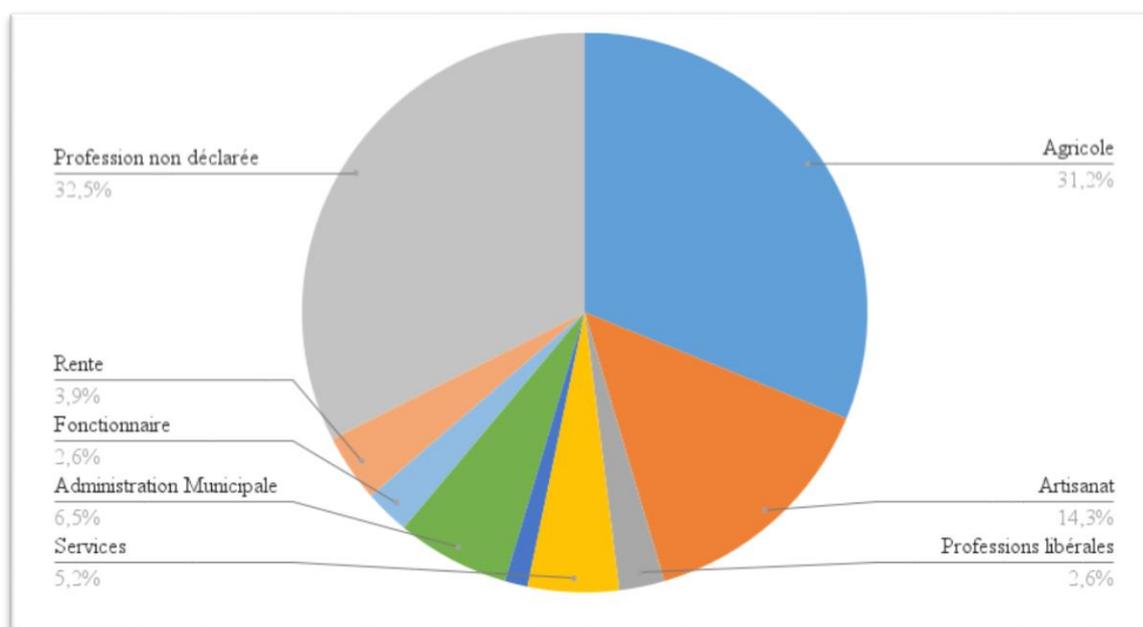
Ces observations suggèrent que les franges les plus modestes et les plus favorisées de la société participent à la souscription. Les premières comportent de plus nombreux souscripteurs que les secondes. La composition de la souscription semble ainsi exprimer les réseaux d'influence et de domination par le travail et les crédits⁶⁰⁵. En effet, un souscripteur puissant peut amener tous les individus qui lui sont obligés à souscrire

⁶⁰⁵ M. THEBAUD-SORGER, « Souscriptions (France, XVIIIe siècle) », art. cit., p. 173.

également. De plus, la représentation importante de membres des conseils municipaux et des plus imposables de la commune rend difficile la dissociation entre une initiative individuelle et ce qui relève de l'influence des puissants et des liens de fidélités associés.

Troisièmement, les professions déclarées par les souscripteurs sont liées aux dynamiques économiques alors en place. La liste de Rencurel comprend soixante-dix-sept souscripteurs. Le diagramme qui suit indique que ces derniers exercent en majorité une profession liée au secteur de l'agriculture. C'est alors la principale activité de la commune. Des femmes souscrivent également. Il s'agit de couturières en gant appartenant à des ménages pluriactifs. Ces combinaisons incluant l'artisanat supposent des rapports avec des marchands ou industriels situés en piémonts pouvant fournir les matières premières. C'est un indice de l'intérêt de l'aménagement routier pour les systèmes proto-industriels.

Graphique 5 – Secteurs d'activités professionnelles des souscripteurs de Rencurel

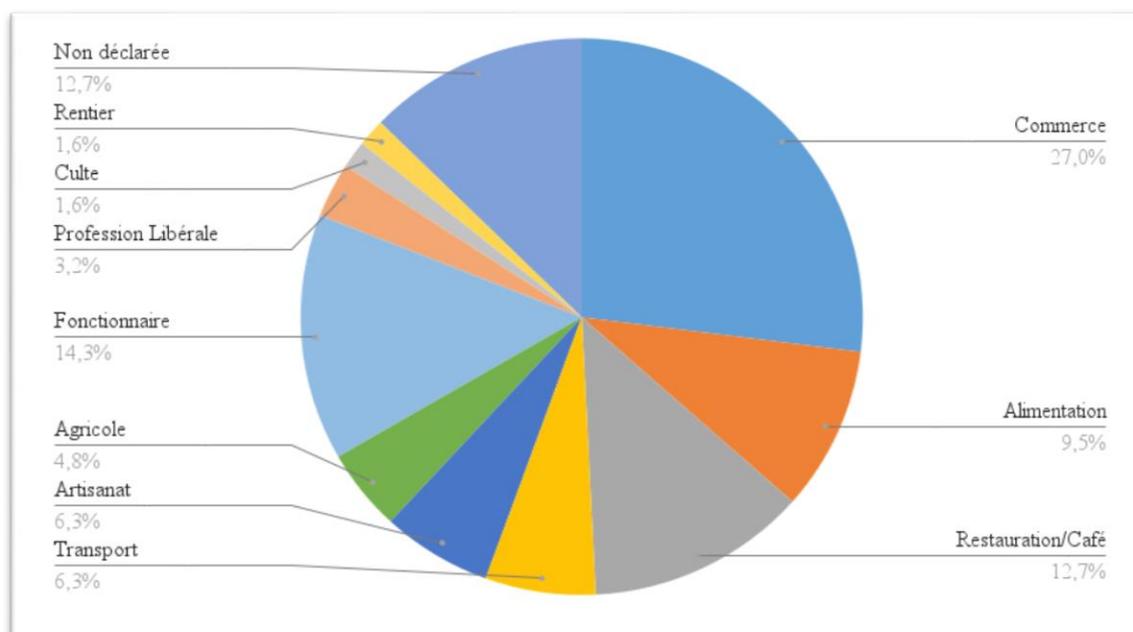


Pont-en-Royans est une localité qui dispose de peu de surface agricole. Elle oriente donc depuis des siècles son économie vers le commerce et les échanges. Le diagramme qui suit montre comment cette tendance transparaît dans la liste des souscripteurs. La branche du commerce (27 %) est nettement supérieure aux autres. À l'inverse, les souscripteurs exerçant une profession dans l'agriculture sont peu nombreux (4,8%). Le commerce à demeure (cafetier, aubergiste, épicier) est important et est susceptible d'indiquer les effets de l'ouverture alors récente du Chemin de Grande Communication n°10 de Die à Pont-en-

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Royans, notamment dans les domaines du tourisme et du transport. Le secteur alimentaire indique la vocation d'échanges de la municipalité. La forte présence de fonctionnaires rappelle également que Pont-en-Royans est un chef-lieu de canton. L'artisanat est bien représenté.

Graphique 6 – Secteurs d'activités professionnelles des souscripteurs de Pont-en-Royans



Les souscriptions indiquent que si les intérêts suscités par l'aménagement routier sont variés, ce n'est qu'une partie de la société déjà intégrée au sein des secteurs économiques les plus dynamiques qui mobilise des capitaux pour l'ouverture de la route.

2.2.2. Un nombre croissant de financements extérieurs au territoire

Dans le cas du Vercors, à partir des années 1860, des acteurs extérieurs au territoire concèdent de plus en plus fréquemment des financements privés destinés à l'ouverture et à l'entretien des routes. Par exemple, l'implication de Monsieur Chabert d'Hières pour les aménagements et l'entretien du Chemin de Grande Communication n°243 au tournant des XIX^e et XX^e siècles, est révélatrice de l'intérêt porté pour l'aménagement routier par un acteur extérieur au territoire. Résidant à Montbonnot-Saint-Martin, localité située à l'est du département de l'Isère, à plus de 50 km du Vercors –, ce notable est propriétaire de la forêt

des Écouges à partir des années 1870⁶⁰⁶. Il adjuge certaines coupes aux papeteries de France⁶⁰⁷. À partir des années 1880, il accorde de nombreuses subventions pour la gestion de cette route, alors classée en tant que Chemin d'Intérêt Commun n°35⁶⁰⁸. Il s'engage à souscrire annuellement 1500 fr. pour l'entretien de la route et il participe aux frais de réparation à la suite d'avaries et pour des aménagements⁶⁰⁹. Il met à disposition une maison pour loger le cantonnier et sa famille⁶¹⁰. Une implication financière d'acteurs extérieurs au territoire aussi appuyée et manifeste n'apparaît pas dans des projets antérieurs aux années 1870.

Cette dynamique concerne également les routes forestières. En 1861, pour activer l'ouverture d'une route entre le village de Saint-Laurent-en-Royans et la forêt de Lente, plusieurs propriétaires de forêts privées participent à une souscription. Parmi eux, Monsieur Ducloux, notaire à Paris, souscrit pour 10 000 fr., tout comme Monsieur Laforêt, notaire à Lyon⁶¹¹. Le rapport entre le montant des sommes souscrites et l'éloignement kilométrique de ces deux souscripteurs indique l'importance que signifie l'ouverture de la route⁶¹². Les circulations dans ces montagnes cristallisent des intérêts d'acteurs physiquement éloignés.

2.2.3. Les contributions incontournables et stratégiques des propriétaires privés

Dans les premiers projets d'aménagement routier, les financements privés sont principalement collectifs et réunis au sein de souscriptions. À partir des années 1860, ils tendent à s'individualiser ou à être proposés par des groupes restreints d'acteurs. Leurs assises financières confèrent aux plus puissants d'entre eux une capacité d'intervention dans les politiques publiques d'aménagement. Certains notables, propriétaires forestiers

⁶⁰⁶ Philippe HANUS, « Entrepreneurs et paysans : la montagne d'Écouges (XVIIe-XXe) », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2003, p. 98-126.

⁶⁰⁷ Volume 2 : annexes, Carte 30, p. 69.

⁶⁰⁸ ADI38, 13S4/172 : commission départementale, projet pour la rectification du chemin vicinal n°1 entre Saint-Gervais et Romeyère sur le territoire de Saint-Gervais, Rovon et Rencurel, 26 août 1875.

⁶⁰⁹ ADI38, 1N3/23 : délibération du conseil général, chemin de grande communication n°243, souscription Chabert d'Hières, 1914.

⁶¹⁰ ADI38, 13S3/169 : maison cantonnière du grand couvent, rapport de l'agent voyer d'arrondissement, 31 janvier 1914.

⁶¹¹ ADD26, C608/1 : chemin vicinaux, rapport de l'agent voyer d'arrondissement sur l'étude préliminaire d'une route entre le village de Saint-Laurent-en-Royans et la maison forestière de Lente, 22 janvier 1861.

⁶¹² Il serait intéressant de déterminer s'ils sont originaires du Vercors et la manière dont ils ont acquis ces forêts.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

et/ou industriels, apportent des participations financières élevées. Leurs concours sont appréciés par l'administration vicinale. Ces derniers savent également que les chemins d'intérêt commun et les chemins vicinaux ordinaires sont uniquement à la charge des communes. L'aide financière qu'ils peuvent leur apporter est un moyen pour eux de poser leurs exigences⁶¹³.

Pour illustrer cet aspect, l'exemple de l'implication de Monsieur Chabert d'Hières pour les aménagements et l'entretien du Chemin de Moyenne Communication n°35 qui devient ensuite le Chemin de Grande Communication n°243 reste intéressant⁶¹⁴. Le service vicinal encourage les conseils municipaux des communes traversées à faire appel à lui dans la mesure où, l'exploitation de la forêt des Écouges est dépendante du bon état de la route⁶¹⁵. Une lettre retranscrite en annexe illustre comment Monsieur Chabert d'Hières s'implique dans la gestion de la voirie⁶¹⁶. Il se positionne entre l'administration vicinale et les responsables politiques et administratifs locaux desquels il est proche. Ces derniers voient en lui un intermédiaire avec des sphères décisionnelles plus hautes. Il s'adresse directement au préfet pour lui faire part des conditions de ses engagements financiers. Elles concernent le plus souvent la circulation des bois de ses forêts⁶¹⁷. Cet enjeu l'amène à écrire à l'entrepreneur en 1895 et à lui faire modifier le calendrier de ses travaux afin que ses mulets puissent circuler⁶¹⁸. Il fait également modifier des plans à l'occasion de travaux de reconstruction⁶¹⁹. Bien qu'extérieur au territoire, Monsieur Chabert d'Hières dispose d'une capacité d'action financière qui lui confère une solide force d'intervention concernant la route⁶²⁰.

⁶¹³ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, délibérations du conseil municipal 1858-1876 : délibération n°467. Le 2 octobre 1860, Lucien Guillon, propriétaire à Saint-Julien-en-Vercors, accepte de réduire l'indemnité de terrain qui lui revient dans le cadre de la construction CIC 3. Il consent à condition que le chemin passe par un endroit précis de sa propriété.

⁶¹⁴ Volume 2 : annexes, Carte 30, p. 69.

⁶¹⁵ ADI38, 13S3/169 : projet de réparations d'avaries occasionnées par les pluies sur divers points du chemin, rapport de l'agent voyer de canton, 24 mars 1902.

⁶¹⁶ ADI38, 13S4/172 : lettre de Monsieur Chabert d'Hières adressée à l'agent voyer en chef de l'Isère, 25 juillet 1902. Volume 2 : annexes, transcription 6, p. 24.

⁶¹⁷ ADI38, 13S4/172 : lettre de Monsieur Chabert d'Hières adressée au préfet, 9 mai 1897.

⁶¹⁸ ADI38, 13S4/172 : lettre de Monsieur Chabert d'Hières adressée à l'entrepreneur, 17 juillet 1895.

⁶¹⁹ ADI38, 13S4/172 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée à Monsieur Chabert d'Hières, 20 septembre 1900.

⁶²⁰ L'implication de cet acteur est perceptible sur le temps long. Le témoin n°15, l'arrière-petit-fils de Monsieur Chabert d'Hières, décrit cette participation financière comme l'indice du rôle tutélaire joué par son arrière-grand-père dans le désenclavement du Vercors. Entretien avec le témoin n°15, 20 décembre 2018 à Lans-en-Vercors (Isère). Volume 2 : annexes, enquête orale 4, p. 78.

L'apport financier des propriétaires privés est également déterminant pour les routes forestières. Le corpus étudié est marqué tout au long du XIX^e siècle par les implications de responsables politiques et administratifs en faveur de l'ouverture de route permettant de desservir les parcelles forestières qu'ils possèdent. Ils disposent d'une influence et de pouvoirs sociaux, économiques et politiques leur permettant de faire valoir leurs intérêts privés. L'exemple évoqué plus haut de la route à construire entre la forêt de Lente et Saint-Laurent-en-Royans en 1861 est de nouveau pertinent pour illustrer ces pratiques. Dans ce cas, les acteurs privés sont les propriétaires de la forêt de l'Arp⁶²¹. Ils donnent des terrains nécessaires et des financements élevés destinés à faciliter la construction de la route. Ils cherchent à valoriser les intérêts de leurs forêts. Monsieur Ducloux, évoqué précédemment, s'investit en faveur d'un tracé par la rive droite⁶²². Il n'hésite pas à écrire en 1861 au ministre des Finances, Monsieur De Forcade, afin de défendre ses préférences⁶²³. Démophile Laforest utilise, lui, son réseau pour défendre ses intérêts auprès du Conservateur des Forêts de Grenoble, qu'il prie d'examiner attentivement le tracé qu'il soutient. Il se recommande également de « *la bonne amitié de M. Jacquart votre ancien inspecteur qui sera heureux de la bienveillance que vous daignerez m'accorder*⁶²⁴ ». Les intérêts financiers que les routes suscitent auprès de propriétaires privés, amènent ces derniers à s'impliquer dans les projets et à mobiliser leurs réseaux jusqu'aux strates supérieures de l'Administration. L'intervention des pouvoirs privés et politiques est incontournable dans le processus d'aménagement routier du territoire.

Les enjeux territoriaux de l'aménagement routier se reconfigurent une fois les premières routes ouvertes. Cette dynamique est liée à l'intégration concurrentielle des territoires aux logiques de marchés capitalistes plus larges. Les financements mis à disposition indiquent que la misère des sociétés concernées est relative, que des capitaux existent et sont prêts à être mobilisés. Ils révèlent le canevas d'intérêts liés à l'ouverture d'une route, ce dernier dépassant les limites physiques et administratives du Vercors. L'aménagement routier, qui relève principalement d'une politique publique, est sous certains aspects, dépendant d'apports financiers privés de nature et de proportions variées. Ces financements permettent à certains acteurs de garder la maîtrise de leurs intérêts, voire, de s'imposer dans

⁶²¹ Volume 2 : annexes, carte 14, p. 41.

⁶²² ADD26, 7M, C608/1 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement sur l'étude préliminaire d'une route entre le village de Saint-Laurent-en-Royans et la maison forestière de Lente, 22 janvier 1861.

⁶²³ ADD26, 7M, C608/1 : lettre de M. Ducloux adressée au ministre des Finances De Forcade, 13 avril 1861.

⁶²⁴ ADD26, 7M, C608/1 : lettre de M. Ferrouillat adressée au conservateur des forêts, 14 mars 1861.

les processus décisionnels. La conjugaison d'intérêts privés et publics est un des éléments qui expliquent la propension d'un projet à diviser les territoires.

3. Des projets qui divisent

Les projets ne sont pas synonymes de bénéfiques ou d'avantages pour tous les habitants. Ils suscitent des confrontations. La troisième partie permet d'observer La première section permet d'observer les motivations politiques spécifiques auxquelles répondent les projets et les paramètres territoriaux en fonction desquels ils sont construits. Tous ont en commun de servir d'instruments de domination. Par conséquent, ces motivations suscitent des oppositions.

3.1. Des desseins politiques

Il n'y a pas un profil type de notable soutenant une route. Ces derniers n'ont pas les mêmes motivations et moyens d'implication en faveur d'un projet. Cela empêche d'envisager une configuration selon laquelle les projets de route sont uniquement soutenus par des acteurs se considérant comme les porteurs de la modernité et qu'à l'inverse, ceux qui s'y opposent, sont les tenants d'une tradition⁶²⁵. On verra dans cette section les diverses manières par lesquelles l'aménagement routier constitue un instrument politique. Il est parfois imprégné d'idéologies, il peut constituer un outil d'exclusion ou un instrument de construction territoriale.

3.1.1. Le « petit mot » du docteur Eymard ou quand la route a une fonction anti-républicaine

Un projet d'aménagement routier peut être au service d'idéologies politiques. Le soutien que porte le docteur Eymard à la réalisation d'une route carrossable reliant initialement Gresse-en-Vercors à Vif, par la rive gauche de la vallée de la Gresse (le Chemin de Grande Communication n°8), constitue un bel exemple. Sylvain Eymard (1792-1869) est un notable natif de Miribel-Lanchâtre, commune située en Isère, sur les contreforts est du

⁶²⁵ A.-M. GRANET-ABISSET, « L'aplanissement de la montagne : un rêve de techniciens et d'aménageurs européens, l'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF) », art. cit., p. 236. L'auteure fait ce constat en ce qui concerne le régime forestier, son application et les réactions qu'il suscite.

Vercors. Il s'implique pendant plusieurs décennies en faveur de la réalisation du CGC 8. Médecin dans la Grande Armée, il participe aux débats de médecine à l'échelle nationale⁶²⁶. Il s'intéresse aux sources thermales et s'exprime au sujet de questions contemporaines, telles que le reboisement⁶²⁷. Il fait partie des élites séduites par les idées de A. Surré⁶²⁸. Certains de ses imprimés révèlent son engagement anti-républicain et contre-révolutionnaire⁶²⁹. Il incarne, par sa profession, ses activités et la manière dont il diffuse ses opinions, une haute bourgeoisie rurale à la fois insérée dans le territoire et dans des cercles intellectuels urbains. Sylvain Eymard s'exprime au sujet des difficultés que rencontre la réalisation du CGC 8.

Ce projet, qu'il soutient fermement, le préoccupe des années 1840, jusqu'à sa mort en 1869. Il tente de contrer l'opposition de certaines communes, dont Monestier-de-Clermont, puissant chef-lieu de canton, que l'itinéraire proposé évite⁶³⁰. En effet, comme on peut le constater sur la carte n°9 du volume annexes, le CGC 8 permet aux communes de Saint-Guillaume, de Château-Bernard, de Miribel-Lanchâtre et du Gua d'accéder directement à Grenoble *via* Vif⁶³¹. Jusqu'alors, les habitants de ces communes sont obligés d'emprunter des chemins ruraux pour accéder à Monestier-de-Clermont. De là, ils rejoignent la route nationale 75, menant à Vif puis à Grenoble. Sylvain Eymard côtoie les agents voyers et participe aux commissions d'enquête. Il encourage les souscriptions et pétitions qu'il présente et défend lui-même devant le préfet. Il utilise à cet effet les argumentaires mentionnés précédemment⁶³². Son statut et son influence lui permettent de diffuser son interprétation des manœuvres déployées à l'encontre du projet. C'est l'occasion pour lui d'exprimer ses convictions politiques anti-républicaines.

⁶²⁶ BMG38, Fonds Dauphinois, T.404 : Sylvain Eymard, *Réponses succinctes aux principales questions que doivent résoudre prochainement le congrès médical de Paris et les deux chambres*, Paris, G. Baillières, 1845.

⁶²⁷ BMG38, Fonds Dauphinois, T. 391 : Sylvain Eymard, *Avis au peuple et aux médecins de l'Isère et de la Drôme sur les eaux minérales de Choranche, près le Pont-en-Royans*, Grenoble, Falcon, 1822.

⁶²⁸ BMG38, Fonds Dauphinois, V.5861 : Sylvain Eymard, *Quelques mots sur le reboisement et le dégazonnement du sommet des hautes montagnes pastorales du Dauphiné considérés au point de vue de leurs pâturages transhumants et sur la véritable cause des inondations*, Grenoble, Baratier frères et fils, 1865, 18p.

⁶²⁹ BMG38, Fonds Dauphinois, T.388 : Sylvain Eymard, *La Politicomanie ou de la Folie actuellement régnante en France*, Paris, Thoisières-Desplaces et Vve Charles Béchet, 1832, 101p. L'ouvrage est réédité en 1858 sous le titre *La politicomanie, ou coup d'œil critique sur la folie révolutionnaire qui a régné en Europe, depuis 1789 jusqu'au 2 décembre 1851*.

⁶³⁰ L'état des recherches ne permet malheureusement pas d'identifier précisément les raisons pour lesquelles il s'implique avec autant de ferveur dans ce projet.

⁶³¹ Volume 2 : annexes, carte 9, p. 26.

⁶³² ADI38, 14O37 : « De la nécessité d'un chemin de Grande communication de Vif au Monestier-de-Clermont », rapport à Monsieur le Préfet, s. d. p.3-5.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Retranscrit dans le volume annexe, son « *Petit mot sur l'avant-projet d'un chemin intermédiaire à ouvrir entre le canton de Vif et celui de Monestier-de-Clermont* » lui permet de formuler une critique sévère de la manière dont les conseils municipaux gèrent la vicinalité⁶³³. Compte tenu de sa sensibilité politique, il blâme implicitement les systèmes républicains et démocratiques. En fustigeant l'opposition des communes du canton de Monestier-de-Clermont face au projet qu'il soutient, ses propos révèlent la manière dont l'ouverture d'un chemin vicinal est à la fois tributaire des positionnements des notables locaux, des conseils municipaux et de l'équipe préfectorale. Les solidarités et collusions d'intérêts sont incorporées aux processus administratifs, qui de fait, sont soumis aux hiérarchies locales. Malgré la clause de la loi de 1836 n'imposant plus la présence des plus imposés lors des délibérations municipales, ces derniers interviennent systématiquement⁶³⁴.

De plus, il n'est pas rare qu'après un changement de cabinet, les démarches liées à un projet soient ralenties, voire ajournées. C'est le cas pour le projet d'aménagement routier soutenu par Sylvain Eymard. Il dénonce à plusieurs reprises les systèmes d'intimidations et de corruptions. Il évoque les « matadors », « meneurs » et « petits dictateurs » à la tête du pouvoir local usant de leur notabilité pour influencer sur les processus vicinaux en influençant les conseils municipaux de plus petite envergure⁶³⁵. Ce qu'il présente comme de l'incompétence et de la partialité sont des manœuvres usuelles des conseils municipaux dans le cadre de la vicinalité. Il s'agit par exemple de nier l'utilité d'un projet afin de faire céder les autres conseils municipaux intéressés, en les obligeant à financer l'intégralité des travaux dans le cas d'un chemin de moyenne communication⁶³⁶. C'est une marge de manœuvre stratégique pour les municipalités dont il remet en cause le libre arbitre. Cela ne l'empêche pas de faire preuve de pragmatisme en s'associant aux conseils municipaux qui soutiennent le projet.

Sylvain Eymard étaye ses démonstrations de considérations ciblées sur des personnalités politiques qui s'opposent au projet Il dénonce la partialité de Joseph Eymard-Duvernay,

⁶³³ Volume 2 : annexes, transcription 7, p. 27. ADI38, 14037 : « Un petit mot sur l'avant-projet d'un chemin intermédiaire à ouvrir entre le canton de Vif et celui du Monestier-de-Clermont », Dr. Sylvain Eymard, 24 août 1855.

⁶³⁴ ADI38, 14037 : lettre du dénommé Martel adressée au président de la Commission d'Enquête du projet du chemin de Vif au Monestier de Clermont, 5 août 1855.

⁶³⁵ ADI38, 14037 : « Un petit mot sur l'avant-projet d'un chemin intermédiaire à ouvrir entre le canton de Vif et celui du Monestier-de-Clermont », Dr. Sylvain Eymard, 24 août 1855, p.2.

⁶³⁶ ADI38,14037 : pétition présentée par les maires et les conseillers municipaux des communes de Gresse, Saint-Andéol, Château-Bernard, Saint-Guillaume et Lanchâtre, 10 janvier 1853.

conseiller général, d'Alexandre Guironnet de Massas, maire de Monestier-de-Clermont et conseiller général de l'Isère et de Jean-Pierre Morin membre du conseil d'arrondissement⁶³⁷. Tous les trois sont connus pour leur engagement républicain. Il évoque également la famille Durand-Savoyat, disposant de propriétés foncières dans ce même canton, qu'il accuse de privilégier ses intérêts privés⁶³⁸. Les membres de cette famille sont également connus à l'échelle départementale et nationale pour leur engagement républicain.

La route et les décisions associées créent un espace supplémentaire de politisation où s'affrontent républicains et tenants de la monarchie. Est-ce là la principale raison de l'implication de Sylvain Eymard pour le projet ? Son soutien est-il renforcé par les enjeux politiques sous-jacents ou en est-il une conséquence ? L'état des recherches ne permet malheureusement pas de répondre à ces questions. Cet exemple permet de nuancer la perception binaire attribuant aux Républicains une économie moderne et opposant les tenants de la monarchie au progrès. Face à un projet de route, chacun défend sa position au regard des enjeux territoriaux et de leurs intérêts propres. Les positionnements de chacun transcendent les associations binaires.

Sylvain Eymard bénéficie du soutien de cimentiers de la haute vallée de la Gresse, entre les communes de Saint-Guillaume et du Gua. Le ciment abonde sur les versants de la Gresse, où se trouve un filon d'Oxfordien. Dans les années 1850, plusieurs centres d'exploitation se développent. Divers documents suggèrent une rivalité entre les cimentiers installés à l'aval de la vallée de la Gresse et les exploitants plus modestes des villages en amont. Ces derniers sont à la tête de petites cimenteries locales à Saint-Guillaume, Saint-Andéol et Miribel-Lanchâtre. Ces entrepreneurs ne disposent pas des mêmes moyens que les exploitants de plaine, à commencer par la possibilité de porter rapidement leur production en direction des villes. Une route leur permettant de livrer plus commodément leur ciment constitue une menace pour les industriels des vallées qui se prononcent à plusieurs reprises contre le projet. Dans cet échiquier, deux exploitants se distinguent. La société Rostan et Berthelot, marquée par l'obédience républicaine d'Anatole Berthelot, également conseiller général, exploite les ciments de la vallée de la Gresse dès 1849. Elle

⁶³⁷ ADI38, 14O38 : lettre du conseiller général, des maires adjoints et des principaux propriétaires des communes du Monestier de Clermont, de Gresse et de Saint-Paul-les-Monestier adressée au préfet de l'Isère, 4 avril 1859.

⁶³⁸ ADI38, 14O38 : lettre de Sylvain Eymard adressée au préfet de l'Isère au sujet d'une souscription volontaire pour le CGC 8 de Vif au Monestier-de-Clermont, 22 novembre 1864.

s'oppose au projet jusqu'à ce qu'elle soit mise à mal par la société Vicat, qui s'installe dès 1853 dans la vallée⁶³⁹. Cet aspect illustre l'entrecroisement de rapports de forces territoriaux, politiques et industriels.

3.1.2. Le projet Labretonnière : la route pour exclure

L'aménagement routier peut également servir à exclure. En 1856, l'inspecteur des forêts de Valence soutient une pétition présentée par les sieurs Bellon et Labretonnière, tendant à obtenir la construction d'une route en commun avec l'État, pour desservir la forêt de Léoncel, dont une partie est domaniale⁶⁴⁰. Pierre Bellon possède 189 hectares de bois taillis de hêtres et 88 hectares de pelouse pastorale dans cette forêt. Ernest Labretonnière est propriétaire de 1 600 hectares dont 250 de futaie de hêtres et 200 de taillis de la même essence. Il est trésorier payeur général du département de la Drôme. Il appartient à une famille originaire de Crest ayant fait fortune dans le commerce de grains au XVIII^e siècle et qui profite du rachat des biens nationaux pour acquérir dès les années 1796, la quasi-totalité de la montagne d'Ambel.

Les requérants projettent de construire une route forestière pour desservir leurs forêts. Ils tentent de convaincre l'administration forestière de l'intérêt qu'elle aurait à ce projet afin de la faire participer aux frais de construction. Ils prennent un soin particulier à expliquer que la route envisagée sera ensuite fermée par des barrières n'autorisant le passage qu'à l'administration forestière et aux deux propriétaires, sauf sous présentation d'une autorisation. S'agissant d'une route forestière qui n'a pas vocation à être publique, on peut s'étonner de cette précision. Elle vise en réalité à exclure les habitants. La famille Labretonnière, dès la fin du XVIII^e siècle, rencontre des tensions avec les habitants au sujet des droits d'usage sur les forêts d'Ambel et de Léoncel⁶⁴¹. En voici un exemple : en 1852, Ernest Labretonnière en s'appuyant sur le Code Forestier de 1827, tente de faire déclarer par la justice que la commune voisine d'Omblèze n'a aucun droit d'usage dans les bois et les pâturages d'Ambel. Cette privatisation de la forêt par la route lui permet d'exercer une

⁶³⁹ Sylvie AMSELEM et Anne MAHEU, « L'architecture des années 1920 à Grenoble : une ville "d'or gris" », in Jean GUIBAL et Sylvie VINCENT (dir.), *Grenoble 1925. La grande mutation, Exposition internationale de la Houille blanche et du Tourisme*, Musée Dauphinois conservation du patrimoine de l'Isère, 2015, p. 38-42, p. 38.

⁶⁴⁰ ADD26, 7M, Route de la forêt de Léoncel RD199 : procès-verbal de reconnaissance concernant la pétition présentée par les sieurs Bellon et Labretonnière, 20 juin 1856.

⁶⁴¹ M. WULLSCHLEGER, « Éleveurs et forestiers en Vercors occidental aux XVIII^e et XIX^e siècles », art. cit.

forme de pouvoir, en institutionnalisant l'exclusion des habitants tout en augmentant le revenu de l'exploitation de ses bois.

3.1.3. Le projet de Jasserand entre escroquerie et construction territoriale

En juin 1858, Monsieur Jasserand adresse au préfet de l'Isère une notice sur un projet de route de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et Saint-Nazaire et de percement du col de Rousset et du col Vert⁶⁴². Le projet proposé par Jasserand est retranscrit dans le volume annexes⁶⁴³. Cet écrit interroge, de même que ses motivations, ce qui en fait un exemple original. Il illustre comment les politiques d'aménagement peuvent motiver des tentatives d'escroqueries et en même temps, révéler la manière dont certains auteurs de projet font de la route le fil rouge d'une construction territoriale pensée à l'échelle globale.

3.1.3.1. Un projet étonnant construit à partir d'une solide connaissance des enjeux locaux

La notice est transmise au préfet par l'intermédiaire de Jean-Claude Achard-Picard, maire de Villard-de-Lans. Ce dernier fait le relais entre Jasserand et le représentant de l'État. En l'absence de mention d'un prénom et d'un lieu de résidence, il est difficile de trouver des informations au sujet de Jasserand⁶⁴⁴. L'état des recherches permet toutefois de penser qu'il ne réside pas dans le Vercors et qu'il n'en est pas originaire. Il propose des modes de financements originaux pour son projet. Ces derniers détonnent de la politique d'homogénéisation des comptabilités municipales à laquelle œuvre l'Administration au XIX^e siècle. Jasserand propose en effet de recourir à une loterie. L'achat des coupons financerait les travaux grâce à la vente de 250 000 billets au prix de 5 fr. l'un. La souscription est donc susceptible de réunir une somme totale de 1 250 000 fr. Les 250 000 billets comprennent 2000 billets gagnants allant de 20 fr. à 200 000 fr. : 1 000 billets gagnants de 20 fr., 900 billets gagnants de 30 fr. et 95 billets gagnants d'une valeur de 100

⁶⁴² ADI38, 1403, dossier 1858-1860 : notice sur un projet de route, du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et Saint-Nazaire, et de percement du col de Rousset et de col Vert, 8 juin 1858.

⁶⁴³ Volume 2 : annexes, transcription 8, p. 29-32.

⁶⁴⁴ Jules VILLAIN, *La France Moderne. Grand dictionnaire généalogique, historique et biographique*, Société de l'imprimerie Theolier - J. Thomas et Cie, 1908, p. 509-510. Il pourrait s'agir de Jean-Louis-Justin Josserand (1791-1860). Ce descendant d'une famille de notables de Montélimar est ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et chevalier de la légion d'honneur. Cette hypothèse est autorisée par les connaissances techniques et administratives employées dans la notice.

fr. Les lots proposés s'organisent de la manière suivante : le premier lot est le château de Saint-Julien-en-Vercors (Drôme) qui, avec ses dépendances, est estimé à 200 000 fr. Le deuxième lot est une somme de 20 000 fr., le troisième 10 000 fr., le quatrième 5000 fr. et le cinquième 2 000 fr. Pour crédibiliser son offre, Jasserand précise que les fonds de la loterie seraient déposés à la Banque de France ou à la caisse des dépôts et consignations selon la volonté de l'administration. Il envisage également un péage sur les voitures et bestiaux, dont le tarif serait décidé par l'Administration. Chaque billet permet l'exemption du péage ce qui, selon Jasserand, motivera les habitants des contrées environnantes à prendre un billet.

Le préfet lui répond que la loterie ne peut être acceptée par le gouvernement. Les risques de malversation de la part des organisateurs font craindre qu'il s'agisse d'une affaire spéculative visant à augmenter le prix de vente du château⁶⁴⁵. Ce refus n'est pas surprenant. Les loteries ne sont pas un phénomène nouveau⁶⁴⁶. Elles sont toutefois interdites depuis une vingtaine d'année au moment où Jasserand propose sa notice⁶⁴⁷. Il est donc curieux qu'il propose ce mode de financement. Il en va de même pour le péage. L'administration vicinale rejette cette alternative. Les péages cristallisent alors les débats sur les proportions des rôles de l'État et des intérêts privés en ce qui concerne la création d'infrastructures⁶⁴⁸. Un autre élément peut être questionné. Il s'agit du premier lot, le château de Saint-Julien-en-Vercors. La propriété fait au total 120 hectares, dont 50 de forêts de sapins, 25 hectares de bois taillis et 44 hectares de prairies et de terres labourables. Monsieur Guillon, notable de Saint-Julien-en-Vercors est le propriétaire de ce château⁶⁴⁹. Il est étonnant de voir comment Monsieur Jasserand s'approprie ce bien, notamment en tant que résidence estivale de campagne⁶⁵⁰. La famille Guillon ne semble pas s'en émouvoir. Quels jeux de crédits et de pouvoir relie ce propriétaire et Jasserand ? Il s'agit de questions auxquelles l'état des

⁶⁴⁵ ADI38, 14O3, dossier 1858 : lettre du maire de Villard-de-Lans adressée au préfet de l'Isère, 29 juin 1858.

⁶⁴⁶ Jean-Louis HAROUEL, « De François Ier au pari en ligne, histoire du jeu en France », *Pouvoirs*, 2011, 139-4, p. 5-14, p. 7.

⁶⁴⁷ *Ibid.*, p. 13.

⁶⁴⁸ Karen BOWIE, « Expertise et aménagement en Région parisienne au XIXe siècle. Les enquêtes sur les projets pour une ligne Paris-Meaux, 1838-1841 », *Histoire urbaine*, 2005, n°14-3, p. 99-122, p. 5.

⁶⁴⁹ Mairie-de-Saint-Julien-en-Vercors. Les matrices et les registres cadastraux de la commune indiquent en effet que Monsieur Guillon est propriétaire du château.

⁶⁵⁰ ADI38, 14O3, dossier 1858 : lettre du maire de Villard-de-Lans adressée au préfet de l'Isère, 29 juin 1858. Il précise que Jasserand passe l'été au château de Saint-Julien.

recherches ne permet pas de répondre. Une collusion d'intérêt entre les deux hommes peut être envisagée, ou alors il s'agit d'un faussaire.

En parallèle des ambiguïtés relatives aux procédés de financement proposés par Monsieur Jasserand, ce dernier dispose d'une solide connaissance du territoire. En effet, mobiliser l'aménagement routier comme outil de construction territoriale nécessite pour l'auteur d'un tel projet, de maîtriser les enjeux locaux. Premièrement, la notice est diffusée lors d'une période symptomatique. Dans la Drôme, le Chemin de Grande Communication n°10 est ouvert depuis moins de dix ans, une route reliant Die à Grenoble par le col de Menée est en discussion entre les deux départements qui, au même moment, ne parviennent pas à s'entendre au sujet du prolongement du Chemin de Grande Communication n°6. En Isère, une route est également en pourparlers pour relier Vif à Gresse le long des balcons est et une autre est en discussion dans la Drôme, pour descendre les bois de la forêt de Lente. L'auteur est au courant de ces éléments. Chaque aspect du projet qu'il propose s'intègre aux axes qui viennent d'être évoqués. Pourquoi ne s'adresse-t-il pas directement au préfet isérois ? Le soutien du maire de la commune de Villard-de-Lans peut être entendu comme un point d'ancrage sur la partie nord du territoire, au sein d'une commune stratégique puisqu'elle est le chef-lieu de canton. Serait-ce une tentative drômoise de relancer un projet plus vaste, et ce directement avec le préfet isérois, quand ce dernier commence à envisager un projet uniquement en Isère ?

Deuxièmement, Monsieur Jasserand décrit les anciennes communications au travers de leurs difficultés et vicissitudes. Il évoque Jean-Baptiste Jullien. Ce notaire et maire de Villard-de-Lans, de 1810 à 1817 et de 1822 à 1835, est un riche notable. Il est célèbre pour son investissement en faveur de l'édification de la route de Sassenage à Villard-de-Lans, entreprise pour laquelle il est nommé, dès 1818, commissaire des routes par le préfet de l'Isère⁶⁵¹. Monsieur Jullien entretient jusqu'à sa mort en 1835, des relations soutenues avec la préfecture. L'auteur mentionne donc une figure tutélaire locale dans la continuité de laquelle il inscrit son projet. Il dresse le bilan positif des premières édifications de routes et corrèle le développement local à l'aménagement routier. Il évoque la plus-value foncière faisant suite à l'ouverture de la route de Sassenage (Chemin de Grande Communication n°6) et prédit un effet analogue suite à la réalisation de son projet.

⁶⁵¹ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit., p. 61-62.

C'est un point intéressant dans la mesure où, dans le corpus, la plus-value foncière est peu évoquée par les requérants. Cela peut être dû au fait qu'hormis sur les plateaux et les pentes larges, ces routes passent par des défilés où la place est rare. Monsieur Jasserand déploie ensuite des arguments plus spécifiques.

3.1.3.2. Industrie, tourisme, thermalisme et défense : des opportunités scrupuleusement pensées

Monsieur Jasserand formule des arguments qui paraissent originaux, tels que le développement de l'industrie, du tourisme, du thermalisme et l'intérêt de la défense nationale. Il tente ainsi d'introduire dans son projet des arguments phares de l'aménagement du territoire national. Si le développement du commerce et des échanges économiques est un argument incontournable, l'industrie et le tourisme ont une place plus ponctuelle. Cette tendance s'explique par l'importance du négoce pour les villes de Grenoble et de Valence. Les services vicinaux de ces deux préfectures mettent plus volontiers en évidence les intérêts commerciaux, notamment lorsqu'il s'agit de chemins de grande communication.

Dans sa notice, Jasserand évoque l'avenir de l'industrie hydraulique et hydroélectrique de la Balme de Rencurel. Selon lui, après l'ouverture de la route, des centrales pourraient permettre une exploitation plus performante des chutes d'eau de la rivière Bourne. L'année 1855 amorce des décennies au cours desquelles l'exploitation énergétique des lacs et des torrents de montagne sous forme hydromécanique, puis hydroélectrique, se développe⁶⁵². Les Alpes sont un des sites pionniers de ce mouvement, rendu célèbre en Isère, à moins de 100 km du Vercors, par le papetier Aristide Bergès⁶⁵³. Jasserand tente de profiter de cet engouement. Il maîtrise la rhétorique du développement industriel, à laquelle il accorde une place dans sa notice. Cet argument est absent des autres documents consultés, à l'exception des industries liées au ciment⁶⁵⁴.

⁶⁵² A. DALMASSO, « Les reconversions économiques et sociales », art. cit., p. 224.

⁶⁵³ Pour des précisions à ce sujet voir ; Olivier ZIMNY, « Réflexions sur la conservation et la mise en valeur du patrimoine hydroélectrique de la moyenne Romanche », *Annales historiques de l'électricité*, 2007, n°5-1, p. 89-103.

⁶⁵⁴ Le développement des industries du ciment est un argument mentionné pour deux routes en particulier : le CGC 8 et le CIC 106.

Monsieur Jasserand évoque ensuite le tourisme en expliquant que quelques voyageurs viennent admirer le Chemin de Grande Communication n°10. Selon-lui, la route octroierait à ces montagnes une position touristique concurrentielle à une échelle internationale proche : Suisse et Savoie, et plus éloignée : Écosse. Bien que le Vercors attire déjà quelques voyageurs⁶⁵⁵, le tourisme ne suscite pas de manœuvres spéculatives avant la fin du dernier tiers du XIX^e siècle. L'historien Marc Boyer rappelle que la Drôme et les montagnes qui s'y rattachent sont jusqu'à la fin du XIX^e siècle un espace peu recherché par les touristes, notamment par rapport à Lyon, les Alpes et la Provence romaine. De plus, hormis le Mont Aiguille, ces montagnes ne comportent aucun sommet prestigieux⁶⁵⁶. En mobilisant cet argument, Jasserand est au fait de pratiques récentes qui apparaissent de manière localisée. Bien que le tourisme ne constitue pas un des usages initialement pensés pour ces routes et par conséquent, apparaît peu dans les argumentaires, les promoteurs des projets ont conscience du potentiel esthétique et notamment pittoresque de ces dernières. Ainsi, lors de la rédaction des projets, le tourisme est conçu comme un supplément mais pas comme un outil de développement territorial. La plupart des arguments déployés dans les projets sont ensuite destinés à nourrir des enquêtes auprès des communautés. Sur une échelle priorisant les intérêts, le tourisme n'est pas susceptible d'intercéder dans les processus décisionnels puisqu'avant les années 1880, cette activité est encore discrète dans ces régions.

Monsieur Jasserand fait référence aux sources thermo-minérales de Choranche. Divers documents montrent que la commune essaie d'exploiter cette ressource depuis la fin des années 1840. Dans les années 1850, un médecin exploite les eaux au moyen d'un petit établissement de quinze à vingt bains, attirant quelques baigneurs avant sa destruction à la suite d'une crue. Un avis publié par le docteur Sylvain Eymard corrobore ces informations en témoignant de la réputation de ces sources auprès des médecins de la région. Le succès du thermalisme en France et en Europe dès le début du XIX^e siècle, stimule la mode des cures. L'accès à ces établissements, le plus souvent à proximité de zones de montagne, est un enjeu. Leur développement est en partie dû à l'ouverture de routes carrossables et de chemins de fer⁶⁵⁷. Ici aussi, Jasserand projette par l'ouverture de la route, le développement

⁶⁵⁵ Antonin Macé figure parmi les premiers voyageurs qui utilisent les routes du Vercors. Antonin MACÉ DE LÉPINAY, *Excursions dans les environs de Grenoble. Les montagnes de Saint-Nizier*, Grenoble, Maisonville, 1858.

⁶⁵⁶ Marc BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 2005.

⁶⁵⁷ Steve HAGIMONT, « Un essor touristique et thermal contrarié au XIX^e siècle : Ax-les-Thermes », *Association des amis des Archives de l'Ariège*, 2018, p. 86-109 ; Jacques POISSON, « Le voyage aux eaux.

d'un secteur économique selon des modèles contemporains, appliqués de manière concrète à des réalités territoriales.

Enfin, Monsieur Jasserand évoque l'intérêt tactique que représente son projet. La route offre des possibilités de défense. La notice est rédigée avant 1860, elle est donc antérieure à l'annexion de la Savoie et du comté de Nice. Le Vercors se trouve alors à l'interface des trois départements : Drôme, Isère, et Hautes-Alpes, dont les deux derniers sont frontaliers. Cette situation géographique conjuguée au contexte politique national, confère à ces territoires une attention particulière pour l'équipement militaire et la surveillance des frontières. Il s'agit des premières années du Second Empire. C'est une période durant laquelle Napoléon III, par sa politique de modernisation des voies de communication pour développer le commerce, s'assure également d'établir un maillage de liaisons mobilisables en cas de conflits. Les voies de communications répondent aux fluctuations des relations entre la France et l'Italie⁶⁵⁸. Dans les années 1850, des communications entre les deux pays sont entreprises, notamment des lignes de chemin de fer. Lorsque Jasserand écrit sa notice, les travaux de la ligne de Grenoble en direction de l'Italie par Gap et Briançon viennent de commencer⁶⁵⁹. Jasserand est au fait de son temps. Il est conscient des ressources et potentialités de ce territoire, qu'il croise dans son projet aux principaux enjeux des centres décisionnels urbains régionaux et nationaux. L'industrie, le tourisme, le thermalisme et la défense sont, sous sa plume, des leviers de construction territoriale dont il propose une conception originale.

3.1.3.3. Une conception inédite du territoire

Monsieur Jasserand a une conception du territoire plus globale que celle fréquemment présentée dans les projets. Elle articule les secteurs administratifs, les bassins de vie et le tandem plateau/piémont. Sa conception est celle d'une entité territoriale vaste qui transcende toutes les échelles des territoires. Pour lui, le Vercors forme un tout. Il parle

Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2004, n°31, 2004, p. 2.

⁶⁵⁸ Catherine MESTRE, « L'avenir de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud : entre désenclavement et tourisme », *Méditerranée*, 2006, 107, p. 93-100, p. 94.

⁶⁵⁹ *Ibid.*

d'une « *partie des Alpes dauphinoises* » ou « *d'une ramification de la grande chaîne des Alpes*⁶⁶⁰ ».

Dès les premières lignes de sa notice, il explique que les contrées de Villard-de-Lans et du Vercors sont séparées de la base de leur montagne par la Gresse, le Drac, l'Isère et la Drôme. Ces rivières sont situées en plaine et sont décrites comme des ceintures bloquant l'étendue de ces territoires de montagnes. Il évoque deux tropismes au nord, les quatre montagnes qu'il mentionne uniquement par l'intermédiaire de Villard-de-Lans et pour la partie sud, le Vercors. La perspective bi-départementale n'apparaît qu'une fois dans sa description et ne semble pas déterminante. Il situe deux tunnels, l'un au col de Rousset (partie sud) et l'autre au col Vert (contrefort est). Ces deux cols délimitent et définissent un périmètre plus large que les circonscriptions évoquées jusque-là, tant en termes d'intérêts, d'enjeux, que de découpages administratifs.

⁶⁶⁰ ADI38, 1403 : notice sur un projet de route, du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et Saint-Nazaire, et de percement du col de Rousset et de col Vert, 8 juin 1858.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

Illustration 7 – La carte accompagnant la notice du dénommé Jasserand



Jasserand accompagne sa notice d'une carte réalisée à la main à partir d'un extrait des cartes du dépôt de la Guerre. Cette illustration est intéressante à divers égards. L'importance donnée à la ville de Romans est saisissante et reflète sa vocation industrielle ancienne, notamment à l'échelle du Dauphiné et ensuite du département drômois⁶⁶¹. Au début du XIX^e siècle, Romans est un important pôle de l'industrie et du commerce de la soie et du cuir. La ville est également reconnue dans de domaine de la toilerie, de la tannerie et de la draperie, avant de s'orienter dans les années 1850 dans l'industrie de la chaussure et de la chapellerie⁶⁶². Forte de ses industriels – dont l'auteur fait peut-être partie –, cette ville est représentée dans sa carte comme le point de convergence de plusieurs routes.

Sur la carte, les circulations encerclent et, en même temps, définissent le territoire auquel Jasserand fait référence tout au long de sa notice. Il s'étend de Lus-la-croix-haute à Grenoble et rejoint Saint-Marcellin, Romans et Crest. Selon lui, une fois traversée par des routes carrossables, cette étendue de montagnes permettrait des communications plus rapides que celles permises par les voies des plaines adjacentes. Sa conception ne prend pas en considération le relief et les changements de rythme qu'il induit. Bien qu'il reprenne des arguments liés aux contrastes montagne/plaine dans d'autres phases de son

⁶⁶¹ R. FAVIER, *Les villes du Dauphiné aux XVII^e et XVIII^e siècles*, op. cit., p. 211.

⁶⁶² A. DALMASSO, « Les reconversions économiques et sociales », art. cit., p. 222.

argumentation, aucune référence ou indication du relief apparaît sur la carte qui pourrait restituer l'idée d'un territoire plat. Le relief est toutefois suggéré par le manque de communications internes à ces montagnes, ce qui contraste avec les communications en plaines. Cette conception s'inscrit dans une pensée qui se développe parmi les ingénieurs au XIX^e siècle, selon laquelle les voies de communications modernes comme les routes et les chemins de fer, stimulent l'émergence de la montagne comme un espace périphérique en marge de la modernisation urbaine et industrielle⁶⁶³. La carte retranscrit la vision de Jasserand quant à une unité des différents bassins de vie dans un seul ensemble défini par le relief, exprimé par le manque de communication. L'entité est délimitée et structurée par les réseaux commerciaux et centres d'échanges : Die, Monestier de Clermont, Varcès, Sassenage, Grenoble, Saint-Marcellin, Pont-en-Royans, Échevis, Romans et Valence. Ces villes de plaines et de piémonts encerclent un périmètre montagneux vaste. Il suggère ainsi un système commercial au carrefour de trois départements, ce qui place son projet à une échelle plus large que celle usuellement employée dans les documents du service vicinal et de l'administration forestière.

Comme indiqué dans l'introduction, l'emploi du toponyme Vercors pour désigner l'ensemble du massif avant le XIX^e siècle n'est pas correct. Ce choix est fait dans un souci de clarté car cette entité territoriale n'est pas nommée ainsi. Sans tomber dans l'écueil de l'anachronisme, il est possible de noter la concordance entre la conception de Jasserand et l'entité Vercors, telle qu'elle est définie cinquante ans plus tard par Henry Ferrand et ensuite les géographes de l'Institut de géographie alpine⁶⁶⁴. Il s'agit d'un territoire transdépartemental, regroupant différents bassins de vie sous un unique toponyme, correspondant à un massif montagneux. Dans les années 1880, il n'est pas rare que des agents du service vicinal utilisent également le terme Vercors pour évoquer, par métonymie, une entité plus étendue que le canton sud des montagnes étudiées. Ces glissements toponymiques amorcent une réflexion plus large au sujet de ce territoire et de ses frontières⁶⁶⁵.

L'aménagement routier occupe une place déterminante dans ces discussions. Ce constat amène à réfléchir à la manière dont les requérants d'aménagement routier pensent les territoires selon des intérêts et enjeux pluriels. Ils esquissent pour cela des territoires que

⁶⁶³ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 123-129.

⁶⁶⁴ Cf. *Infra*. Chapitre V, p. 355.

⁶⁶⁵ A. SGARD, *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité, op. cit.*

l'ouverture d'une route anime. Ces questionnements s'inscrivent dans le champ des travaux portant sur les mécanismes idéologiques, politiques et socio-culturels octroyant à l'aménagement une place centrale dans la construction des territoires alpins, mais également régionaux et nationaux⁶⁶⁶. Compte tenu de ces implications, il n'est pas étonnant que l'aménagement routier suscite des oppositions.

3.2. Des oppositions et des déterritorialisations

La route n'est pas systématiquement espérée par l'ensemble de la société. L'aménagement routier des territoires de montagne au XIX^e siècle stimule des oppositions variées dans leurs fondements et dans leurs formes. Cela nuance les récits prométhéens qui présentent la construction de routes comme le résultat d'un besoin unanime. Une lecture binaire composée de partisans et d'opposants à l'aménagement routier serait également réductrice. L'ouverture d'une route suscite des positionnements évolutifs. Beaucoup d'acteurs n'apparaissent pas ou peu dans les documents consultés. Certains ne se prononcent pas, ou pas encore. D'autres s'abstiennent de dénigrer un projet annoncé comme salvateur. Des mécanismes de pressions et d'exclusions s'opèrent.

Posée ainsi, la question rejoint les problématiques développées depuis quinze ans en histoire de l'environnement, qui étudient les formes de résistances des sociétés face à des initiatives et politiques d'aménagement ou d'industrialisation⁶⁶⁷. L'enjeu est de mettre en lumière les oppositions suscitées par les projets d'aménagement routier. Ces derniers sont en effet souvent présentés comme consensuels. Leurs avantages et aura civilisatrice caractérisent la quasi-totalité des récits à leur sujet. Cela explique la difficulté à saisir les réactions des populations face à un projet d'aménagement routier. Peu de sources le permettent et elles livrent au mieux des indices. Ces oppositions sont gérées dès la phase de projet par différents acteurs administratifs et privés. Si certaines sont éclatantes, d'autres

⁶⁶⁶ P. VEITL, *L'invention d'une région*, op. cit. ; Anne-Marie THIESSE, *Ils apprenaient la France, l'exaltation des régions dans le discours patriotique*, Paris, Éditions de la maison des sciences de l'homme, 1997 ; S. GAL, J. SAINT-MARTIN et P. JUDET, « Histoire, innovation et territoires de montagne », art. cit. ; M. DESPORTES, *Paysages en mouvement*, op. cit. ; M. DESPORTES et A. PICON, *De l'espace au territoire*, op. cit.

⁶⁶⁷ F. JARRIGE et T. LE ROUX (dir.), *La contamination du monde*, op. cit. ; E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée*, op. cit. ; P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement*, op. cit. ; Anne-Claude AMBROISE-RENDU, Steve HAGIMONT, Charles-François MATHIS et Alexis VRIGNON, *Une histoire des luttes pour l'environnement, 18^e -20^e trois siècles de débats et de combats*, Paris, Textuel, 2021 ; G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit. ; T. LE ROUX et M. LETTÉ (dir.), *Débordement industriels*, op. cit.

sont réduites au silence. Ces dernières sont le fruit d'une régulation interne aux sociétés concernées, par des acteurs désirant dominer l'organisation des mobilités.

3.2.1. La mise à l'écart des principaux concernés

Appréhender les positionnements de l'ensemble des habitants constitue une des difficultés de la recherche. L'acceptation ne se lie pas en fonction du statut social avec une logique où les puissants sont favorables et les moins puissants sont contre. Certains ne se prononcent pas jusqu'au moment où cela touche leurs intérêts individuels ou groupés, en lien avec une profession ou la situation d'un hameau ou d'une commune par rapport au tracé. Ainsi, les habitants ne constituent pas une masse compacte passive et unanimement favorable à la route. Les sociétés sont faites de liens, de jeux d'influence, de chaînes d'intérêts et de réseaux, dont certains sont plus visibles et prononcés que d'autres.

Si l'aménagement routier est, en premier lieu, justifié par les besoins des populations locales, ces dernières apparaissent peu dans les projets. Leur présence est opacifiée par l'usage systématique d'expressions génériques, telles que « les habitants », « les populations ». En plus d'introduire une distance entre eux et les communautés dont ils parlent, les auteurs des projets ne restituent pas la complexité de la structure sociale d'une commune, ainsi que l'ensemble des prises de positions par rapport à un projet de route. Pour cause : la majeure partie des membres des sociétés locales sont considérés comme inaptes à participer à un projet. Les élites décisionnelles supposent que les franges modestes de la société ne sont pas détentrices d'intérêts économiques, ni de responsabilités. Elles sont donc perçues comme incapables de prendre part de manière réfléchie aux débats liés au développement territorial.

Les habitants de ces communes sont habitués aux difficultés de parcours qui les enveloppent, ils vivent comme ont vécu leurs pères, rien n'a changé pour eux, sinon l'augmentation progressive de leurs contributions, pour aider soit l'État soit le Département, dans leurs vues d'améliorations territoriales. [...] Une grande partie de ces habitants, n'ont pas le sentiment des bienfaits qui naîtraient de la rectification de leurs chemins, par conséquent, ils ne demandent rien⁶⁶⁸.

De nouveau, l'exemple du docteur Sylvain Eymard évoqué précédemment est pertinent. Dans cet extrait, il insiste sur l'ignorance des habitants au sujet des modalités et

⁶⁶⁸ ADI38, 14037 : « De la nécessité d'un chemin de Grande communication de Vif au Monestier-de-Clermont », rapport à Monsieur le Préfet, s.d. p.3-4.

potentialités liées aux politiques de développement territorial. Dans une telle conception, le levier d'impulsion est nécessairement exogène ou provient des élites locales. Les fonds consultés, par la manière dont ils sont constitués et la logique à laquelle ils répondent, suggèrent que les communes concernées sont informées d'un projet au moment de statuer sur les tracés et les financements. Dans une telle perspective, les informations viendraient nécessairement d'en haut.

Pourtant, les projets sont connus localement et font l'objet de discussions. À plusieurs reprises, des acteurs locaux expliquent qu'ils « viennent d'apprendre ⁶⁶⁹ » l'existence d'un projet, indiquant ainsi une forme de diffusion orale. Il y a une diffusion horizontale de l'existence et de débats autour d'un projet, bien qu'il demeure difficile d'en mesurer le degré d'expansion. Le désintérêt de la part des rédacteurs des sources et la nature orale de certains échanges empêchent d'appréhender avec finesse la complexité des positionnements. On peut néanmoins penser que, durant les années de discussions consécutives à l'élaboration d'un projet, une grande partie de la société locale est au courant. Il est difficilement concevable que les réajustements territoriaux produits par les projets de routes n'intéressent pas un grand nombre d'habitants. Cela reviendrait à penser que seules les élites ainsi que les responsables politiques et administratifs sont concernés. De plus, les pétitions ou les souscriptions sont nombreuses. Ces initiatives nécessitent des échanges et discussions préliminaires qui supposent l'intérêt des habitants envers ces questions.

3.2.2. L'opposition éclatante et opiniâtre d'Amedé Rey

Certains acteurs s'illustrent individuellement par leur opposition à des projets de routes. Comme habituellement, on le saisit mieux lorsque cette opposition est portée par des notables. C'est le cas d'Amédée Rey. Il s'oppose farouchement et durant plusieurs années à l'édification du Chemin de Moyenne Communication n°6 de Grenoble à Lans. La carte de cet itinéraire figure en annexe⁶⁷⁰. Ce projet émerge dans les années 1850 et rencontre

⁶⁶⁹ ADI38, 1403 : dossier 1844-1845, lettre adressée au préfet de Saint-Marcellin par le maire de Rencurel V. Odier, 1^{er} septembre 1844.

⁶⁷⁰ Volume 2 : annexes, carte 26, p. 65.

rapidement des opposants⁶⁷¹. Parmi eux, Amédée Rey, propriétaire à Seyssinet, entreprend des actions contre le projet. Elles en ralentissent considérablement la réalisation.

Dans les observations qu'il présente à la commission consultative d'enquête, il s'annonce comme étant désintéressé par la question mais responsable des inquiétudes que ce projet suscite⁶⁷². Selon lui, le chemin est mal étudié et trop long. Son opposition le confronte aux agents voyers dont il blâme la manière de procéder. Il évoque un « vis de tracé », dans la mesure où il supprime un chemin indispensable à un hameau et rallonge la distance et le temps de parcours pour se rendre de Saint-Nizier à Grenoble. Il tente de prouver que l'idée générale de ce chemin est mauvaise, car elle escalade la montagne au lieu de la contourner en employant des gorges. Il fait remarquer que les travaux routiers modernes visent à abandonner les itinéraires à contre pente pour de nouveaux parcours dans le fond des vallées.

Amédée Rey mâtime sa contestation de réminiscences locales relatives à la potentielle division de la commune de Pariset. Cette municipalité est alors composée de trois grandes sections : Seyssinet, Pariset et Saint-Nizier. Ces dernières sont éloignées géographiquement : Seyssinet est en plaine, Pariset sur le versant de la montagne et Saint-Nizier en haut⁶⁷³. La verticalité est un point central dans l'argumentation d'Amédée Rey qui ne manque pas de souligner les contrastes socio-économiques entre ces sections. Il établit une distinction entre les habitants de Saint-Nizier, ceux d'en « haut », qu'il décrit comme pauvres, à l'inverse des habitants de Seyssinet. Il ajoute que le faible effectif numérique de la section de Saint-Nizier ne justifie pas l'ouverture d'une route qui desservirait uniquement les intérêts de cette section. Les modalités de gestion du budget communal l'amènent à traiter les habitants de Saint-Nizier et de Pariset de « parasites » et à préciser que Seyssinet se sacrifie pour eux⁶⁷⁴. Il explique que cet état de fait induit l'érection de Seyssinet en commune autonome.

⁶⁷¹ ADI38, 14O481 et 14O482. Les deux dossiers couvrent une période allant de 1865 à 1896 durant laquelle les phénomènes d'opposition sont manifestes.

⁶⁷² ADI38, 14O481, dossier 1865 : observations présentées par M. A. Rey contre le projet de chemin intermédiaire n°6 soumis à l'enquête, 28 juin 1865.

⁶⁷³ Volume 2 : annexes, carte 26, p. 65. Sur la carte, Saint-Nizier est présentée comme une commune autonome, c'est le cas en 2020. Toutefois, avant la seconde moitié du XX^e siècle, elle est rattachée à Pariset.

⁶⁷⁴ ADI38,14O481, dossier 1865 : observations présentées par M. A. Rey contre le projet de chemin intermédiaire n°6 soumis à l'enquête, 28 juin 1865, p.13-16.

À l'inverse, selon l'adjoint au maire de Pariset, favorable au projet, cette situation ne pose pas de problème. Il explique que c'est un antagonisme supposé sur lequel Amédée Rey s'appuie avec l'aide d'un ancien maire, Monsieur Bajou, afin de créer une division et augmenter leur popularité dans la section de la plaine⁶⁷⁵. L'adjoint au maire précise qu'Amédée Rey voudrait diviser Pariset en deux ou trois communes sous prétexte que Seyssinet est plus riche. Si les projets de routes stimulent des recompositions administratives internes aux communes, ces mécanismes sont plus sensibles dans le cas d'une municipalité dont le périmètre est à cheval entre plaine, versant et plateau. Personnage haut en couleur, Amédée Rey n'hésite pas à se mettre au cœur des intrigues tout en feignant de s'abstenir et de s'effacer du débat. À plusieurs reprises, les agents voyers précisent qu'il est difficile de traiter à l'amiable avec lui. Il est soutenu par d'autres communes à commencer par Sassenage, qui n'a aucun intérêt à l'ouverture d'une route parallèle à celle qui passe par son territoire. Il rallie à sa cause d'autres notabilités locales.

Les stratégies déployées par Amédée Rey activent également des jeux d'influences verticaux entre ce dernier et une partie des habitants. Le conseil municipal de la commune de Pariset, favorable au projet, remet en cause l'honnêteté et le libre arbitre des signataires d'une pétition présentée par Amédée Rey et Monsieur Bajou, à l'encontre du projet de route « *M.M Bajou et Rey n'ont obtenu aucune adhésion spontanée, les ouvriers de M. Bajou, un certain nombre d'étrangers à la commune figurent parmi les pétitionnaires et si ces messieurs ont réussi à avoir 89 signatures, ils le doivent à la pression qu'ils ont exercé soit directement par leur insistance personnelles, soit indirectement par leur position de Président et de vice-président de la société des secours mutuels*⁶⁷⁶ ». Divers documents font référence aux adhérents d'Amédée Rey. Cette ascendance est particulière puisqu'il s'agit ici d'une société de prévoyance, centrale dans les logiques individuelles et familiales. Il profite de son statut et il est juste de parler de mécanismes de domination. Son implication à l'encontre du projet est permise par son assise financière, son influence et ses relations. Ceci participe aux réflexions sur le rôle des élites dans le développement rural certes et surtout, des mécanismes de leur influence sur les positionnements des plus modestes, que ce soit pour ou contre un projet⁶⁷⁷.

⁶⁷⁵ ADI38, 14O482 : lettre adressée au préfet de l'Isère, 18 mars 1870.

⁶⁷⁶ ADI38, 14O482 : délibération du conseil municipal de la commune de Pariset, 9 juillet 1865.

⁶⁷⁷ Pour une étude précise des rôles des élites locales dans le développement économique du territoire voir : G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*

3.2.3. Les silences des projets d'aménagement routier

Les projets d'aménagement routier font de nombreuses références aux chemins muletiers. Comme précisé dans le chapitre précédent, l'évocation de ces passages insiste le plus souvent sur leurs dangers afin de justifier la création de voies modernes. En revanche, peu de précisions sont fournies sur leurs usagers et les systèmes socio-économiques auxquels ils se rattachent. Ces silences participent à une stratégie de domination des circulations.

3.2.3.1. Omniprésence et absence des muletiers

Les muletiers sont à la fois omniprésents et absents dans les projets d'aménagement routier. Ce sont des figures familières des campagnes européennes jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Ils assurent un lien entre la société montagnarde et l'extérieur⁶⁷⁸. Dans le Vercors, ils quadrillent le territoire grâce au maillage de pas et chemins qui leur permet de transporter des denrées diverses.

Différentes sources restituent le dynamisme de cette activité. En 1817, des agents forestiers rapportent que 50 à 60 muletiers descendent quotidiennement du canton de la Chapelle-en-Vercors jusqu'à Pont-en-Royans, *via* le pas de l'Allier. Ces derniers transportent des travettes et autres ouvrages. Toujours au pas de l'Allier, l'agent voyer en chef Bernard fait effectuer un comptage des circulations muletières en 1841. En moyenne, 75 mulets passent quotidiennement par ce chemin afin d'amener du bois du Vercors au Pont-en-Royans⁶⁷⁹. L'activité muletière est également attestée à Combe Laval, au col de Rousset, à Vassieux ainsi qu'au pas de la Ville et au col de Menée. Dès 1679, la manufacture royale de canons de Saint-Gervais située au pied du Vercors, importe le minerai de fer de la région d'Alleverd et exploite la forêt des Coulmes située à proximité⁶⁸⁰. Au fur et à mesure que les prélèvements augmentent, elle s'approvisionne dans les forêts de l'ensemble du massif, Valchevrière, Corrençon, Herbouilly. Ce périmètre d'approvisionnement s'élargit et constitue une manne économique importante pour les

⁶⁷⁸ B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans*, *op. cit.*, p. 32.

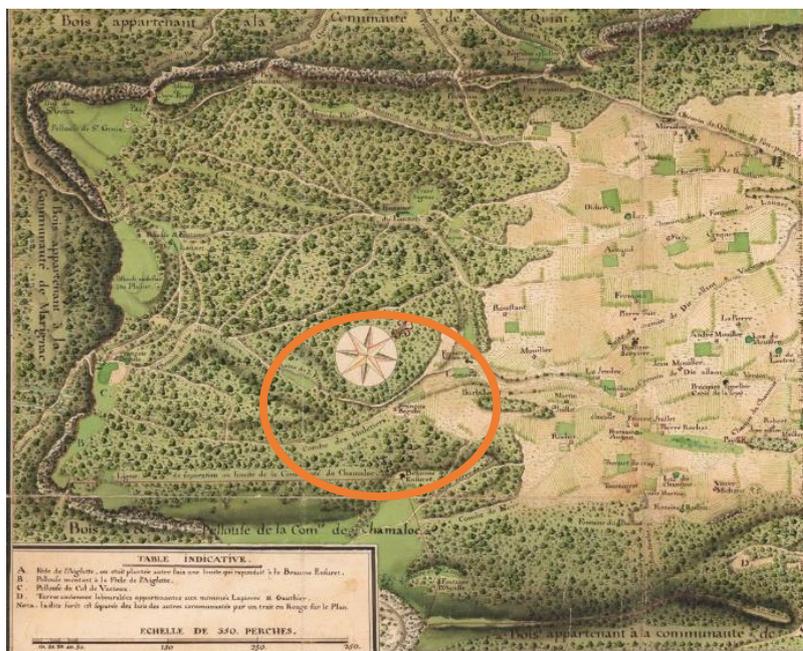
⁶⁷⁹ ADD26, 3O92 : rapport de l'agent voyer en chef Bernard à Monsieur le préfet, à l'effet d'appeler le département de l'Isère à concourir aux dépenses qui ont été faites pour la construction du CGC 10, p.2. (Date illisible).

⁶⁸⁰ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, *op. cit.*, p. 52.

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

muletiers qui assurent le transport du charbon⁶⁸¹. La toponymie contemporaine indique également leur présence. Par exemple, un plan de la forêt de Vassieux dressé au XVIII^e siècle représente la « combe des muletiers » le long d'un chemin⁶⁸².

Illustration 8 – La combe des muletiers à Vassieux



Jusqu'au XIX^e siècle, les muletiers jouent un rôle économique et social important. Leur activité est un chaînon indispensable des systèmes commerciaux locaux. C'est eux qui assurent le transport des diverses denrées produites par les habitants où nécessaires à ces derniers. Ils font du franchissement en montagne un usage professionnel. Ils connaissent les chemins qui quadrillent le territoire, savent par où, comment et quand emprunter tel ou tel itinéraire. Organisés en caravane, ils sont protégés contre les loups ou de mauvaises rencontres. Ils possèdent des mulets. Ces animaux sont adaptés au relief de montagne et ont le pied sûr. Ils sont moins fragiles que les chevaux et peuvent transporter des charges de plusieurs centaines de kilos⁶⁸³. Les muletiers disposent ainsi de la connaissance et de la force animale nécessaires aux transports commerciaux. Leur activité structure tout un

⁶⁸¹ P. HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, op. cit.

⁶⁸² ADD26, 7M : 4022/25, Jean-Jacques Bro, plan de la forêt de Vassieux, encre et aquarelle sur papier, 1770.

⁶⁸³ S. GAL, *Histoires verticales. Les usages politiques et culturels de la montagne (XIV^e-XVIII^e siècles)*, op. cit., p. 187,265.

système socio-économique. Les itinéraires qu'ils empruntent sont ponctués d'étapes indispensables au repos des bêtes, au leur, à la pesée et aux échanges des marchandises. La commune de Saint-Martin-en-Vercors comprend des hameaux traversés par le pas de l'Allier, dans lesquels des cabaretiers et aubergistes vivent de l'activité muletière. Cette dernière anime les montagnes et suscite toute une organisation essentielle à la vie quotidienne des habitants⁶⁸⁴. Il n'est pas interdit de penser que l'importance et le rôle conférés aux transports muletiers procurent à ces acteurs une forme de pouvoir et donc une place privilégiée au sein des communautés auxquelles ils appartiennent et qu'ils traversent. Les muletiers sont représentés. Les iconographies qui les prennent pour sujet sont nombreuses au XIX^e siècle. Le peintre Diodore Rahoult (1819-1874) dessine l'un d'entre eux sur la route de Lans⁶⁸⁵.

Illustration 9 – Représentations d'un muletier



Dans ces représentations, le muletier, sa mule et un chemin étroit au cœur de parois vertigineuses constituent un triptyque récurrent et multiforme. Il caractérise « l'avant route carrossable », linéaire, sans mutations et garant du caractère montagnard du territoire et de

⁶⁸⁴ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 38.

⁶⁸⁵ *Ibid.*, p. 39.

l'identité qui se construit autour. Il s'agit d'un temps des muletiers, à la fois clair et imprécis.

Ce type de représentation et leur omniprésence dans les projets concourent à leur invisibilisation. Les nombreuses évocations de l'activité muletière, notamment par les agents voyers du service vicinal, tendent à faire oublier que le corpus consulté ne comprend aucun document où ces derniers s'expriment directement. La parole des muletiers, leurs intérêts et enjeux sont quasiment absents. Les nombreuses descriptions des muletiers contrastent avec les silences au sujet des réactions éprouvées par ces derniers face à l'aménagement routier. Pour cause, l'édification de routes carrossables, dont les parcours plus aisés diffèrent des anciens itinéraires muletiers, facilite et régularise le transport de marchandises. Le recours aux muletiers n'est plus nécessaire, ce qui implique l'affaiblissement de leur activité. Cette dynamique est fréquente dans les campagnes françaises au XIX^e siècle⁶⁸⁶.

Dans le cas du Vercors, une des très rares remarques à ce sujet est formulée par Sylvain Eymard en 1855. Il explique que : «les marchands de grains et muletiers qui exploitent nos communes, verraient tarir leur commerce lucratif par l'établissement d'une route charretable et ne se soucient pas que les propriétaires et fermiers puissent aller eux-mêmes vendre leurs récoltes au marché de Grenoble⁶⁸⁷». Les projets d'édifications sont susceptibles de menacer les intérêts des muletiers, que le notable décrit comme un groupe de pression conscient de son emprise économique et commerciale. La seconde remarque à ce sujet est formulée par le géographe Georges Jorré en 1921. Il explique que l'intérêt qu'ont certains habitants envers le transport muletier les conduit à s'opposer à la construction du Chemin de Grande Communication n°10. Il fait référence aux aubergistes ou cabaretiers situés le long des itinéraires et chez qui les muletiers font des étapes. Georges Jorré évoque une résistance rapidement brisée par les conseils municipaux⁶⁸⁸. Les recherches pour trouver d'autres sources à ce sujet et corroborer ou non ces descriptions sont infructueuses. Les projets de route, en n'évoquant pas la réalité de ces systèmes et de

⁶⁸⁶ Pierre GAUDIN et Claire REVERCHON, « Enquête orale à Mayres : quelques aspects de la vie d'un bourg de la haute Cévenne vivaroise à la fin du XIX^e siècle », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1980, n°1-2, p. 123-138, p. 125. Travail réalisé sous la direction de Philippe Joutard pour un mémoire de maîtrise en 1978 à la faculté des Lettres d'Aix-en-Provence.

⁶⁸⁷ ADI38, 14O37 : « Un petit mot sur l'avant-projet d'un chemin intermédiaire à ouvrir entre le canton de Vif et celui du Monestier-de-Clermont », Dr. Sylvain Eymard. Volume 2 : annexes, transcription 7, p. 27.

⁶⁸⁸ G. JORRÉ, « L'établissement des routes dans le massif du Vercors », art. cit., p. 244.

ces enjeux, ou en insistant sur certains aspects, excluent ce groupe d'acteur. Comme précisé au début du chapitre, les projets émanent des notables, propriétaires fonciers ou forestiers et membres de conseils municipaux de communes où les agriculteurs et commerçants sont nombreux. Tous profiteraient de s'alléger financièrement du recours aux muletiers grâce à l'ouverture d'une route carrossable. De même que des promoteurs extérieurs qui pratiquent des activités économiques dans ces montagnes.

L'absence de la parole des muletiers peut être considérée comme l'indice d'un processus de marginalisation de ces derniers afin de faciliter la réalisation de l'aménagement routier. L'exclusion s'opère de manière interne au territoire. Il s'agit d'un mécanisme de « remplacement » d'un mode de transport déjà bien documenté pour le XX^e siècle par les historiens des mobilités⁶⁸⁹. Ces questionnements sont également pertinents lorsqu'ils sont posés au prisme de l'aménagement routier, dans une période antérieure et dans un cadre rural. La route carrossable apparaît alors comme un puissant outil de déterritorialisation. C'est un mécanisme inhérent à l'aménagement routier des campagnes au XIX^e siècle. Les exemples sont nombreux et divers. La construction de la route des gorges du Tarn (Lozère, Aveyron), ouverte en 1905, met fin au système marchand de la batellerie. Le cas des routes sahariennes abordées dans la thèse de César Jaquier offre un exemple plus lointain. L'auteur indique que le commerce *via* les caravanes de chameliers est mis à mal par l'ouverture de routes carrossables au début du XX^e siècle⁶⁹⁰. Dès lors, le devenir des muletiers interroge et invite à réunir des informations à leur sujet.

3.2.3.2. Des pluriactifs discrets

Qui sont les muletiers ? Comment réagissent-ils et s'organisent-ils à l'annonce d'un projet de route susceptible de nuire à leurs intérêts ? Bernard Amouretti, grâce à son analyse des conséquences socio-économiques de l'ouverture de la route carrossable de Briançon à Bourg-d'Oisans explique que dans cet exemple, la fin de l'activité muletière aboutit pour ses acteurs à une nouvelle activité de transport avec des charrettes attelées.

Afin d'essayer de comprendre si les muletiers du Vercors suivent la même dynamique, il est nécessaire de trouver des informations à leur sujet. Les listes nominatives de

⁶⁸⁹ À ce sujet voir : A. PASSALACQUA, *La bataille de la route*, *op. cit.*

⁶⁹⁰ C. JAQUIER, *Connective Mobility, Contentious Crossings : A History of the Baghdad-Damascus Route, 1923-1939*, *op. cit.*

CHAPITRE II. UNE INJONCTION DEVANCÉE. ACTEURS ET FONCTIONS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)

recensement constituent le point de départ de la démarche employée à cet effet⁶⁹¹. Les listes nominatives réalisées entre 1836 et 1872 pour les communes de Beaufort-sur-Gervanne, Bouvante, Ombrière, Peyrus, Léoncel, Sainte-Eulalie, Trechenu, Glandage, Creyers, Romeyer, Lus-la-Croix-Haute, Chamaloc, Saint-Agnan, Vassieux, La Chapelle-en-Vercors, Saint-Martin-en-Vercors, Saint-Julien-en-Vercors, Échevis, Saint-Eulalie, Saint-Laurent-en-Royans, Saint-Jean-en-Royans, sont consultées⁶⁹². Cet intervalle permet de laisser une marge par rapport aux effets de l'ouverture des premières routes carrossables et donc, de l'amenuisement de l'activité muletière. Cette plage chronologique comprend également les dates de rédaction de sources évoquant les muletiers. Les communes drômoises choisies circonscrivent et traversent la partie sud du Vercors. L'absence de listes nominatives pour ces périodes dans la partie iséroise est palliée par le travail de dépouillement des registres des naissances, des mariages et des décès des communes du canton de Villard-de-Lans de 1831 à 1875, réalisé par Gilles Della-Vedova⁶⁹³.

Aucune mention de la profession de muletier ou de combinaison incorporant cette dernière n'apparaît sur les listes nominatives consultées. Pour la partie iséroise, onze muletiers sont dénombrés dans les registres de naissances de la commune de Corrençon. Sur les listes nominatives de cette commune pour l'année 1896, ces derniers n'apparaissent pas. Comment expliquer cette discrétion ? La première hypothèse est que les muletiers viennent de communes extérieures à ces montagnes. Il est toutefois difficile d'imaginer que ce secteur échappe entièrement aux habitants. Ce sont en effet les premiers concernés et leur fine connaissance du terrain leur confère un avantage pour ces pratiques. Une autre hypothèse est que les muletiers prennent le nom du produit qu'ils transportent. La frontière serait alors poreuse entre la fabrication/production et la commercialisation. Un muletier transportant du charbon déclarerait ainsi la profession de charbonnier. Néanmoins, cela annihilerait les spécificités des professions. L'hypothèse la plus vraisemblable et pertinente est que les muletiers sont des pluriactifs, tout comme les trois colporteurs recensés sur l'ensemble des listes. Ils déclarent leur activité principale, la plus souvent liée aux cultures. Par exemple, Joseph Mure-d'Alexis (1823-1885), déclare la profession de muletier à

⁶⁹¹ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*, p. 55. Comme le rappelle Gilles Della-Vedova, cette approche permet uniquement de mesurer la prédominance d'une profession, mais elle ne restitue pas les réalités professionnelles et sociales d'un individu. Il faut en effet garder à l'esprit que la mention d'une profession ne permet pas d'embrasser l'ensemble des activités – et les mutations associées – d'un individu, d'un ménage ou d'un groupe socio-professionnel. Il convient donc de nuancer les informations du recensement qui a un rôle avant tout déclaratif.

⁶⁹² ADD26, 6M162-519.

⁶⁹³ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*

certaines moments, mais se définit plus volontiers comme « cultivateur muletier » ou « cultivateur voiturier ». Dans les derniers actes qu'il signe, il déclare la profession de tisserand⁶⁹⁴.

Selon Gilles Della-Vedova les muletiers constituent un groupe socio-économique bigarré et ce, au sein d'une même commune. Il est possible de penser que leur diversité l'est encore plus à l'échelle du Vercors où les situations, profils et statuts diffèrent selon les secteurs, produits transportés et conjonctures. La pluriactivité leur permet sans doute de se reconverter. L'état des recherches ne permet pas de documenter leurs organisations, familles, patrimoines et réseaux. Les sources consultées révèlent en revanche la présence d'autres acteurs concernés par le transport de marchandises.

3.3.3.3. De nombreux voituriers sur les chemins

Si les muletiers sont absents des listes nominatives consultées, ces dernières révèlent la présence de nombreux voituriers, avant l'édification des routes carrossables. Cette tendance est appuyée dans la commune de Saint-Agnan où en 1836, sur 355 hommes qui déclarent une profession, vingt-et-un sont voituriers, ce qui correspond à 16,90% de cet ensemble. La moitié de ces déclarants appartiennent à un ménage pluriactif dont l'épouse est domestique, cultivatrice, journalière ou cabaretière. La position stratégique de Saint-Agnan, près du col de Rousset et à proximité de la ville de Die, explique ces combinaisons alliant transport de marchandise, agriculture et commerce à demeure. Le ménage de Benoit Grangeon, évoqué dans la première partie du chapitre, peut de nouveau être mentionné. En 1836, cet habitant du refuge du col de Rousset est cultivateur, son épouse est cabaretière et son fils est voiturier⁶⁹⁵. De telles combinaisons sont fréquentes pour la commune de Saint-Agnan, où les activités à demeure sont également fortement représentées. Il n'est en effet pas rare que les aubergistes ou cafetiers, en plus de fournir les attelages et renforts, se chargent de la distribution ou de l'entrepôt de la marchandise⁶⁹⁶. Une tendance analogue est présente dans les communes de Trechenu, Lus-la Croix-Haute ou encore de Saint-Jean-en-Royans, où les voituriers semblent se concentrer au sein de certains hameaux⁶⁹⁷.

⁶⁹⁴ *Ibid.*, p. 1316.

⁶⁹⁵ ADD26, 6M429, 1836.

⁶⁹⁶ B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans*, *op. cit.*, p. 127.

⁶⁹⁷ Dans cette dernière commune, la profession de voiturier est distincte de celle de conducteur de voiture.

Les recherches de Gilles Della-Vedova sur le canton de Villard-de-Lans révèlent une tendance analogue ainsi que des combinaisons pluriactives, telles que « voiturier aubergiste », « voiturier cultivateur », « marchand voiturier », « propriétaire voiturier » ou encore « voiturier domestique »⁶⁹⁸. Qui sont-ils ? Quelle est la différence avec les muletiers ? S'agit-il de groupes poreux ?

Selon Gilles Della-Vedova, il s'agit de deux réalités différentes. Les voituriers, tout comme les marchands et négociants, appartiennent au monde du négoce. Il les dissocie des muletiers qui, compte tenu de leur localisation géographique dans le cadre de ses recherches, se chargent du transport du charbon de bois en direction du piémont et de la vallée de l'Isère. Ce sont des transporteurs⁶⁹⁹. La fréquence de l'usage du mot voiturier dans les différents actes consultés cache une extrême diversité de situation, tout en indiquant le prestige qui peut être attaché à cette profession. Certains voituriers sont recrutés au sein des autorités sociales. Leur rôle économique et leurs relations avec l'extérieur leur permettent d'exercer localement une forme d'emprise⁷⁰⁰. Les voituriers travaillent en lien avec la ressource forestière ou plus généralement avec les composantes de l'économie sylvo-pastorale, adaptées selon les secteurs. Gille Della-Vedova remarque également que les ménages dans lesquels il y a des voituriers présentent souvent des combinaisons avec des activités de commerce à demeure, telles que cabaretier et aubergiste. Ces activités peuvent être comprises dans le cadre de ce que Bernard Amouretti qualifie de « roulage ordinaire⁷⁰¹ ». Il est effectué par des travailleurs à leur comptes sur des distances réduites et avec de faibles capitaux, mais disposant de carrioles ou de chariots attelés. Ces paysans voituriers sont donc pluriactifs et laissent peu de traces officielles, puisque le roulage est pour eux un revenu d'appoint.

Des questions demeurent. Pourquoi les voituriers sont surreprésentés dans les documents nominatifs alors que les sources du service vicinal et les récits se focalisent sur les muletiers ? Les sources du corpus n'évoquent pas les voituriers, sinon comme un emploi permis par l'ouverture de voies de communications modernes. Il s'agit de deux réalités différentes : la profession de voiturier avant l'édification des routes carrossables ne comprend pas les mêmes fonctions et enjeux qu'après. Que deviennent les voituriers après

⁶⁹⁸ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit., p. 1316.

⁶⁹⁹ *Ibid.*, p. 56.

⁷⁰⁰ *Ibid.*, p. 112.

⁷⁰¹ B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans*, op. cit., p. 119.

l'ouverture des routes carrossables⁷⁰²? Qui s'adapte grâce à la pluriactivité, se reconvertit, gagne ou perd ? Deviennent-ils des voituriers au sens moderne ? Disposent-ils de capitaux et de réseaux à réinvestir ?

Les remarques qui viennent d'être formulées au sujet des muletiers et des voituriers autorisent plusieurs hypothèses. Premièrement, les projets d'édification de route insistent sur les portions « vertigineuses ». Ces dernières sont toutefois raccordées à un réseau intérieur préexistant reliant les villages entre eux⁷⁰³. Sur les plateaux et les vallées en hauteur il est possible de circuler en charrette. Sur ces portions, le recours aux muletiers n'est pas indispensable, les voituriers suffisent. Cela revient à supposer qu'il existe une organisation des transports beaucoup plus complexe que les simples chemins muletiers tels qu'ils sont décrits. Ce système de transport nécessiterait les participations complémentaires des voituriers pour les tronçons intérieurs et des muletiers pour sortir, entrer ou passer par des passages escarpés. Cela explique que l'on trouve des centaines de mulets à Saint-Julien au XIX^e siècle à proximité du pas de l'Allier⁷⁰⁴, et que dans le même temps, des voituriers pluriactifs relient les sites plus aisés entre eux. Ces hypothèses nécessitent des recherches approfondies sur les systèmes de transports complémentaires entre muletiers et voituriers. Un secteur avait-il l'ascendant sur l'autre ? Quels sont leurs accords et achoppements ?

Le transport en montagne est une activité cruciale. Les voituriers et muletiers en sont les principaux acteurs avant l'ouverture des routes carrossables. Tous les habitants sont concernés de près ou de loin par ces activités liées au transport, qu'ils en soient des acteurs, des bénéficiaires ou qu'ils y participent indirectement à l'instar des charrons, ferblantiers et maréchaux-ferrants ou dans une autre mesure, les cabaretiers, cafetiers et aubergistes. Cela représente une somme d'intérêts et d'enjeux structurants à l'aube de l'édification des routes. Des organisations aussi rodées et lucratives que le transport de marchandise dans des terrains escarpés peuvent susciter des convoitises et des conflictualités. Des recherches dans les archives de paix pourraient apporter un éclairage à ce sujet.

⁷⁰² Dans sa thèse, César Jaquier se réfère aux travaux de Yves Petrillat sur la résilience des caravaniers. Il explique qu'ils s'adaptent grâce à leurs réseaux et leurs capitaux. Certains deviennent des pionniers des nouveaux modes de transport. C. JAQUIER, *Connective Mobility, Contentious Crossings : A History of the Baghdad-Damascus Route, 1923-1939.*, op. cit.

⁷⁰³ Cela explique que seulement deux colporteurs sont présents dans l'ensemble des recensements consultés. Leurs services ne sont pas nécessaires, puisque beaucoup de voituriers circulent.

⁷⁰⁴ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit.

Conclusion

Les réactivités des acteurs locaux face aux politiques d'aménagement routier de leur territoire, interdisent de parler d'injonction à la modernisation. Ils se saisissent de la vicinalité et des perspectives qu'elle porte dès la fin des années 1830. Ils sont rodés et prêts face aux enjeux liés aux circulations. Par leur impulsion, les premières routes sont rapidement décidées après la promulgation de la Loi Thiers Montalivet. Leurs réactivités font évoluer rapidement les enjeux de l'aménagement routier. À partir des années 1860, les projets d'ouverture de route s'inscrivent de plus en plus dans des logiques concurrentielles. La part des intérêts privés et des interventions financières qui leur sont associées dans la politique publique d'aménagement routier devient déterminante. Elle révèle la forte proportion d'acteurs qui perçoivent dans l'ouverture des routes, un outil de reconfiguration économique du territoire et surtout, de maîtrise des mobilités. Dès lors, les projets d'aménagement routier divisent, car ils annoncent le plus souvent des mécanismes d'exclusions. Ces derniers émanent de stratégies menées essentiellement par, pour et depuis les territoires concernés.

Le rôle des élites locales qui, grâce à leurs liens avec des acteurs politiques et économiques régionaux interviennent dans l'application de la vicinalité, est mis en lumière tout au long du chapitre. Les conseillers municipaux, maires, notables et personnages influents se préoccupent depuis longtemps de la viabilité des chemins. Tous perçoivent rapidement l'intérêt de la vicinalité dans un contexte où la restructuration des pratiques socio-économiques s'impose dès le premier tiers du XIX^e siècle. Pour étayer les projets qu'ils réalisent avec l'aide des agents voyers et, dans une moindre mesure, de l'administration forestière, ils réemploient les représentations des sociétés de montagne qu'ont les élites décisionnelles, de même que les jargons techniques et administratifs de la vicinalité. Ils adaptent ensuite cette trame argumentaire en fonction de leurs enjeux économiques et/ou politiques et plus largement, au regard de l'évolution de l'aménagement routier sur leurs territoires. La misère et l'immobilisme deviennent ainsi dans les années 1860, les synonymes d'une position moins concurrentielle par rapport aux circulations et à l'équilibrage des flux.

Aux initiatives des élites locales s'ajoutent également les ambitions d'acteurs extérieurs au territoire. Ils sont motivés par des intérêts liés à des propriétés forestières, des activités industrielles ou parfois des projets frauduleux. Il est alors difficile pour eux de mener à bien un projet d'aménagement routier sans l'appui de ces élites, de même qu'elles constituent un rempart lorsqu'elles s'opposent à la réalisation d'un projet. Ce constat s'impose à

l'industriel drômois Charles Mossant. En 1893, il acquiert un vaste plateau jouxtant les gorges d'Oublèze. Il envisage de faire construire des routes menant des gorges d'Oublèze au sommet d'Ambel, puis jusqu'à Léoncel et Saint-Jean-en-Royans. Ce puissant industriel est un gros fournisseur d'emplois à l'échelle régionale. Il est maire de Bourg-de-Péage et conseiller général. Il explique qu'il ne put mener à bien son projet à cause de mésententes politiques. Son influence ne lui permet pas de contrer certaines notabilités locales, faute de réseaux suffisamment solides. Les hiérarchies locales constituent un groupe dont l'influence est déterminante pour les projets auxquels elles procurent une consistance, sinon une coloration politique.

Un projet de route suscite différents comportements de la part de l'ensemble des acteurs d'un territoire, tels que l'enthousiasme, l'ignorance, le pragmatisme, l'accommodation et le refus. Toutes ces réactions, par leurs formes d'expressions et acteurs, font ressortir les hiérarchies sociales et les jeux d'intérêts qui organisent la société. Ainsi, les projets d'aménagement routier sont susceptibles de renforcer des hiérarchies sociales existantes et d'en créer de nouvelles. Cela explique les nombreuses oppositions qu'ils rencontrent. Ces dernières, souvent difficiles à saisir, sont principalement relatives à des enjeux économiques. La route carrossable, en faisant cesser le besoin envers des systèmes de circulations pédestres qui ont jusqu'alors le monopole économique des mobilités, modifie les rapports de forces en place. Elle déterritorialise de manière concrète en rendant l'activité muletière et les organisations connexes obsolètes. Ce sont des acteurs du territoire qui opèrent cette marginalisation, en excluant totalement les muletiers et les systèmes associés de leur demande. Cette régulation est motivée par le fait que l'ouverture des routes constitue un nouvel espace pour prendre en main l'organisation des mobilités et les activités économiques d'un territoire.

Ce processus de marginalisation reste à approfondir. L'intérêt d'une étude prosopographique et microhistorique des itinéraires des muletiers et des voituriers s'impose comme piste d'ouverture. Elle permettrait de comprendre plus finement les dynamiques liées à ce processus de remplacement et les stratégies déployées par chaque groupe d'acteurs.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

L'aménagement routier des territoires de montagne est projeté par différents acteurs entre 1824 et 1880. Il s'agit d'acteurs collectifs et individuels, externes ou internes au territoire et présents à divers échelons administratifs et strates de la société. Les projets sont des constructions discursives qui présentent la route en tant que solution pour pallier des maux sociétaux et faire face à des conjonctures économiques difficiles. Surtout, les projets portent de manière sous-jacente une volonté de prise de contrôle des territoires. Il s'agit d'un contrôle de nature variée et exercé à différentes échelles. La route constitue un instrument de régulation pour l'État, servant ses ambitions de contrôle des territoires ruraux. D'autres acteurs administratifs, tels que les préfets et les édiles, perçoivent aussi dans l'aménagement routier un outil de pouvoirs. En parallèle, la route sert les ambitions d'acteurs locaux pour dominer les circuits économiques. Un projet de route comprend également un pouvoir discursif, tant par les récits qu'il engendre et nourrit, que par la parole qu'il donne ou non. Il révèle l'organisation des forces territoriales desquelles il émerge et sur lesquelles il s'appuie. Loin d'apparaître de manière *ex nihilo*, l'aménagement routier épouse les dynamiques des territoires tout en annonçant de nouvelles perspectives. Ainsi, les discours qui accompagnent la politique publique portée par l'administration vicinale, les arguments déployés pour motiver les projets et les diverses ambitions de contrôle auxquelles ils répondent, constituent l'assise territoriale de l'aménagement routier.

Le chapitre I permet d'en apprendre plus sur la politique publique qui organise l'aménagement routier du territoire au XIX^e siècle. Le service vicinal constitue l'armature administrative et financière des ouvertures de routes dans les campagnes. Il rend possible la construction des routes en Vercors. C'est une administration départementale qui, par la modernisation des routes, participe à l'unification du territoire national. Elle organise pour cela les mobilités selon une logique rationnelle symptomatique du XIX^e siècle. Le réseau routier qu'elle met en place répond à des modèles normés et centralisés, matérialisant la présence de l'État. Ses actions en font un instrument d'encadrement des territoires ruraux. Cela cause une perte d'autonomie des communes et amorce des séries de ponctions financières qui déstabilisent les plus modestes d'entre elles. La route est un aménagement qui concerne l'ensemble de la société, et est au cœur de la manière dont les pouvoirs centraux pensent le local. La route est gérée par des mesures qui relèvent des pratiques de la modernité libérale. En montagne, le service vicinal mène une action croisée avec l'administration forestière. Coercitive et conçue selon un fonctionnement régulateur et par

conséquent sujette aux contestations, la vicinalité, ses agents et ses opérations, s'imposent rapidement en Vercors. Pour cause, la présence du service vicinal est empreinte de la souplesse avec laquelle les agents voyers opèrent. Un ensemble discursif appuie ce processus. La nécessité impérieuse de rompre l'immobilisme des territoires de montagne justifie l'existence et les missions du service vicinal. Dans ces discours, l'ouverture d'une route s'accompagne d'une modification des pratiques des sociétés. La domination de l'environnement naturel est également mise en avant. Finalement, si elle n'invente pas le discours sur l'immobilisme des territoires ruraux, l'administration vicinale lui donne un sel particulier. Elle lui confère un rôle territorial solide, condition *sine qua non* de l'assise octroyée à l'aménagement routier dans l'histoire du territoire.

Le chapitre II permet de comprendre que l'aménagement routier est dépendant du rôle des acteurs locaux, tous avisés des enjeux liés aux mobilités. À la fois relais et instigateurs, des membres des élites locales révèlent, au travers de leurs demandes et projets, en quoi les territoires s'approprient la vicinalité. La réactivité des acteurs locaux est également avérée auprès d'habitants moins aisés. Cet élan s'exprime dès les années 1840 par la rapidité avec laquelle des projets sont proposés, les nombreuses ouvertures de routes qui suivent et le renouvellement des enjeux de l'aménagement routier dans les années 1860. Les sociétés, à la fois flexibles et réactives, adaptent rapidement leurs attentes et besoins. Il ne s'agit plus de relier des bassins de vie, mais des pôles économiques et commerciaux afin de les intégrer à des logiques plus vastes, elles-mêmes changeantes. Cette reconfiguration se traduit par une modification de l'orientation des circulations et illustre l'intégration des territoires de montagne aux marchés capitalistes plus éloignés. L'apparition de logiques concurrentielles de plus en plus serrées en est une des expressions. Ces dynamiques vont de pair avec un renforcement des financements privés. Beaucoup d'acteurs trouvent ainsi un moyen d'intervenir dans les politiques d'aménagement routier. Les territoires adaptent ainsi leurs projets en fonction des regards que le monde extérieur pose sur eux.

En croisant des intérêts publics et privés et en constituant un instrument de pouvoir, l'aménagement routier suscite des oppositions. Ces dernières révèlent que tous les acteurs n'ont pas les mêmes capacités d'action. Certains sont évincés, tels que les muletiers. C'est un des indices que des régulations s'opèrent de manière interne aux sociétés. Cela permet de complexifier la lecture de la vocation instrumentale de l'aménagement routier. Il ne s'agit pas que d'une opération imposée aux territoires. Ces configurations d'acteurs ne sont pas cloisonnées. Leurs ambitions croisées constituent l'assise de l'aménagement routier. La deuxième partie de la thèse est l'occasion de comprendre comment la route s'ancre matériellement au sein des territoires.

PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE
(1850-1900)

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

La deuxième partie de la thèse concerne l'édification matérielle et technique de la route, de 1850 à 1900. Après la validation de principe d'un projet, c'est la deuxième phase de l'aménagement routier. Elle comprend deux aspects, la définition des tracés et la construction physique de la route. La définition des tracés mérite un chapitre à part entière car c'est un processus déterminant, qui occupe une place à part dans les sources. Avant d'avoir une réalité matérielle concrète et d'être en service, l'aménagement routier provoque une puissante mise en tension et en mouvement d'acteurs individuels et collectifs. En déstructurant et restructurant les territoires, l'édification ancre la route au sein des sociétés.

En Vercors, l'édification des projets discutés dès 1837 commence dans les années 1845-1850. Les derniers chantiers de construction ont lieu dans les années 1900. La notion d'impacts en différé est utilisée comme catégorie de lecture. Elle permet de saisir des impacts liés à l'aménagement routier qui se manifestent seulement dans les répercussions qu'ils ont. La notion d'impacts en différé restitue ainsi les systèmes de projection des acteurs. Elle éclaire les processus de décision ainsi que les conséquences à court et à long terme des choix politiques et techniques. Elle permet de comprendre la dynamique associant projection et ancrage, qui caractérise le déploiement territorial de l'aménagement routier. De nouveau, les fonds d'archives des services vicinaux constituent les principales sources employées. Cette fois-ci, les documents relatifs à l'édification sont mobilisés, tels que les enquêtes publiques et l'ensemble des pièces techniques liées au chantier de construction. Ces documents permettent d'appréhender le déroulement des opérations menées par le service vicinal une fois les projets actés. Ils restituent les interactions entre l'administration vicinale et de nombreux acteurs.

La deuxième partie questionne les processus décisionnels qui interviennent dans l'édification de l'aménagement routier. L'ambition est de caractériser ces processus en déterminant les acteurs et paramètres à l'œuvre. Il s'agit également de mettre en lumière les tâtonnements et les complications rencontrées par l'administration vicinale et les formes de violences générées par l'édification. Cela invite à s'intéresser aux négociations exprimées face à l'aménagement routier. Ces aspects sont peu interrogés par les recherches sur les routes. Ces derniers sont ici considérés comme des conflits environnementaux. Il ne s'agit pas de luttes pour la défense de l'environnement dans une vocation écologique. En

effet, au XIX^e siècle l'environnement en tant que catégorie de pensée n'existe pas. Il convient plutôt d'évoquer des mises en doute des relations entre l'homme, ses activités et son milieu de vie et dans quelques cas, la nature⁷⁰⁵. Dans le cas du Vercors, l'enjeu est le maintien d'intérêts économiques et commerciaux face à une restructuration des circulations. Les désaccords s'expriment au travers de débats concernant l'orientation des tracés ou les dégradations causées par les chantiers. Sauf dans le cas de protestations portées par des notables, les divisions évoquées dans la première partie sont exprimées par des silences. Il s'agit maintenant d'observer des achoppements en acte, avec différents profils d'acteurs.

La deuxième partie comprend deux chapitres. Chacun est structuré selon une échelle d'analyse spécifique, le réseau routier et le chantier de construction. Le chapitre III met en lumière les dynamiques liées à la structuration d'un réseau routier au XIX^e siècle. Il analyse de 1850 à 1900, au travers de la définition des tracés, les mécanismes et paramètres qui interviennent dans le passage d'une logique d'axe à une logique de réseau. Les décennies d'édification de routes constituent une arène où les tracés cristallisent de manière directe ou en différé les projections d'acteurs variés. Une première section montre comment des paramètres administratifs animent une « géopolitique locale⁷⁰⁶ » entre les différentes municipalités concernées. Une deuxième section révèle qu'en ce qui concerne les tracés, le relief met en tension des territoires aux frontières définies par la verticalité. La troisième section s'intéresse au foncier. Il permet à un échantillon diversifié d'acteurs d'intervenir dans cette structuration réticulaire. C'est au sein de ces trois principaux paramètres que des maillons d'interdépendances se lient en système territorialisé.

Le chapitre IV s'intéresse aux chantiers de construction de route en montagne des années 1850 à 1900. Il s'agit d'une activité productive dont les difficultés intrinsèques sont au cœur de stratégies plurielles. Une première section s'intéresse à la manière dont les difficultés techniques et physiques constituent des plus-values. Une deuxième section, au travers de parcours familiaux d'entrepreneurs et d'ouvriers, tente de restituer des dynamiques par lesquelles cette activité est porteuse d'ascension ou de maintien socio-économique. Une troisième section met en lumière les formes de violences générées par

⁷⁰⁵ A. TRESPÉUCH-BERTHELOT, A. VRIGNON et A.-C. AMBROISE-RENDU (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux*, op. cit., p. 253.

⁷⁰⁶ La notion de géopolitique locale est empruntée au géographe Philippe Subra. Pour des précisions voir : P. SUBRA, « L'aménagement, une question géopolitique ! », art. cit.

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

les chantiers, telles que des nuisances et la création de nouvelles vulnérabilités. Les rapports à la nature sont multiples selon ce que les acteurs veulent. Si les projets présentent les contraintes physiques comme un défi, ces difficultés apparaissent malléables lors des décisions de tracés. Elles prennent une toute autre réalité au moment de la construction.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Introduction

Le Chemin de Grande Communication n°10, de Die à Saint-Eulalie-en-Royans, est mis en circulation en 1851. Il est raccordé en 1884 au Chemin de Grande Communication n°2, reliant Villard-de-Lans et Pont-en-Royans, ouvert en 1872. Ce dernier est également raccordé au Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Presles à Pont-en-Royans, en 1885 et au Chemin d'Intérêt Commun de Saint-Gervais à Rencurel, ouvert entre 1886 et 1889. Entre 1886 et 1899, sont également construits et ouverts plusieurs tronçons du Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Malleval à Cognin. Le Chemin de Grande Communication n°7, entre Clelles et Châtillon-en-Diois, est ouvert en 1886 et un raccordement avec le Chemin de Grande Communication n°8, de Vif à Monestier-de-Clermont, est envisagé dans les années 1890. La route forestière de Léoncel est ouverte en 1869. Elle est reliée à celle de l'Écharasson et à celle du col de Carri, respectivement ouvertes en 1871 et 1885. Toutes convergent en direction de la route forestière de Combe Laval, inaugurée en 1896. Cet aperçu des différentes routes construites dans le Vercors suggère qu'un véritable réseau routier se structure au cours du XIX^e siècle. Le troisième chapitre de la thèse s'intéresse, au prisme des tracés, aux mécanismes qui interviennent dans la construction de ce réseau⁷⁰⁷.

La chronologie employée s'étend des années 1850 aux années 1900. En Vercors, cet intervalle correspond à la structuration d'un réseau routier jusqu'à sa phase de maturité, lorsqu'il est stable. Le trafic s'y développe, de même que le montant de interventions⁷⁰⁸. Indice de son efficacité, le terme réseau apparaît dans les sources consultées au début du XX^e siècle. Cette notion est entendue dans ce chapitre comme une réponse à des ambitions politiques et économiques faisant de la route l'élément d'un tout. Elle renvoie ainsi à des

⁷⁰⁷ Volume 2 : annexes, carte 2, 3 p. 2-3.

⁷⁰⁸ Je m'appuie sur la notion de maturité d'un réseau proposée dans l'ouvrage suivant : M. DESPORTES, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 101-110.

choix⁷⁰⁹. L'étude d'un réseau routier est indissociable de celle des tracés. Considérés comme la direction que suit le déploiement de la route entre ses deux terminaux, ils expriment, dans le cadre de l'analyse d'un réseau, l'attention portée à certains intérêts et spatialisent les pouvoirs qui s'appliquent sur les routes. Ils matérialisent ainsi les projections des différents acteurs et donnent sa forme et sa cohérence à un réseau.

La notion d'impacts en différé est pertinente pour appréhender ces mécanismes. Elle aide à comprendre les projections des acteurs en fonction des différentes possibilités d'orientation des tracés. Elle permet de caractériser certaines stratégies qui accompagnent le passage de la route en tant que projet, à sa réalité matérielle et ses effets concrets. Elle apporte donc des connaissances supplémentaires au sujet de la dynamique de structuration d'un réseau routier. Cette dernière ne se fait pas d'un coup et conformément à un projet initial, mais selon un phénomène de répercussions produit par les réactions en chaîne.

Les choix des tracés enclenchent différents niveaux d'interactions. Dans le cas des routes carrossables, ils fixent l'orientation des circulations et ce, *a priori* pour longtemps. C'est un enjeu de taille pour les différents acteurs qui cherchent à se positionner aux mieux dans cette nouvelle organisation des communications. Ainsi, un réseau répond certes aux choix de pouvoirs centraux mais également à ceux des territoires, sans qu'ils se rejoignent nécessairement. L'élaboration des tracés illustre la nervosité des batailles suscitées par la route. Dans la continuité des travaux d'Arnaud Passalacqua, qui étudie les stratégies élaborées par les systèmes de mobilités pour gagner les territoires urbains, il est important de travailler sur les dimensions, échelles et temporalités qui participent aux batailles qui se jouent au niveau de la voirie⁷¹⁰. En montagne, au XIX^e siècle, ce mécanisme s'inverse. Les territoires se disputent le tracé de la route carrossable en tant que système de mobilité. Une attention particulière est donc portée aux délibérations des conseils municipaux, réalisées dans le cadre des enquêtes d'utilité publique. Ces documents occupent les deux tiers des fonds d'archives relatifs à chaque route. Ils restituent, sous la plume des conseillers municipaux, les enjeux de l'orientation des tracés pour les territoires.

L'enjeu du chapitre est de restituer comment l'aménagement routier d'un territoire de montagne glisse d'une logique d'axe à une logique de réseau. Il s'agit, grâce à l'analyse des processus de définition des tracés, de caractériser les mécanismes par lesquels un réseau

⁷⁰⁹ C. PEROL, « Comment penser la route ? », art. cit., p. 6-7.

⁷¹⁰ A. PASSALACQUA, *La bataille de la route*, op. cit.

routier se crée et d'en mesurer les impacts sur les territoires. Le chapitre est structuré en trois parties. Chacune aborde un des principaux paramètres intervenant dans la définition des tracés. La première partie étudie les réactions et manœuvres des « communes intéressées ». Cette configuration administrative est conçue par la vicinalité en fonction des tracés. Elle lui permet de définir pour chaque municipalité le montant de leur participation financière. La deuxième partie interroge le rôle de la verticalité dans les débats liés à l'orientation des tracés. La verticalité est déterminante dans les stratégies des territoires, qui trouvent à partir des années 1880, un moyen de renouveler ces effets : les raccordements. C'est un élément qui stimule la structuration du réseau routier. La troisième partie s'intéresse au rôle du foncier dans le choix des tracés. Si l'organisation foncière est déstructurée par les opérations d'aménagement routier, le foncier permet toutefois à une part non négligeable d'acteurs d'intervenir dans le processus de mise en réseau.

1. Mises en tension des communes intéressées

Dans le cadre de la vicinalité, les territoires traversés ou adjacents à un tracé routier sont désignés en tant que « communes intéressées ». Il s'agit de l'ensemble des communes ayant un intérêt à la construction d'une route, conformément à l'article 6 de la loi de 1836. Les communes intéressées sont donc une configuration théorique qui enclenche une puissante mise en tension entre différents territoires et acteurs⁷¹¹. Elles constituent un maillon indispensable du fonctionnement de la vicinalité. Les intérêts de ces communes et l'étendue du périmètre tel qu'il est pensé par l'administration vicinale, doivent être interrogés. Ce questionnement est pertinent dans la mesure où cette configuration pousse les communes à repenser leurs relations inter-municipales.

1.1. Une configuration spatiale déterminante

Les communes intéressées doivent participer aux financements nécessaires à l'ouverture et à l'entretien, selon les combinaisons financières prévues pour les Chemins de Grande Communication et les Chemins d'Intérêt Commun⁷¹². Pour les premiers, le financement est

⁷¹¹ L'idée de « mise en mouvement » des territoires est également développée par Étienne Faugier en ce qui concerne le tourisme automobile dans la province de Québec. É. FAUGIER, « Le tourisme automobile comme mise en mouvement de la province de Québec (1905-1961) », art. cit.

⁷¹² Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 83-85.

réparti à deux niveaux. D'abord à parts égales entre le département et les communes intéressées. La part contributive des communes intéressées est ensuite répartie entre ces dernières. Les communes ont, pour un même chemin, un contingent différent à payer en fonction de l'intérêt que l'aménagement représente pour elles⁷¹³.

Cette configuration spatiale constitue un rouage central des procédures normées avec lesquelles la vicinalité opère. Toute l'armature administrative sur laquelle la vicinalité s'appuie pour réaliser ses missions, s'articule en fonction des communes intéressées. La trame décrite ci-dessous est présente dans l'ensemble des projets étudiés. Néanmoins, les durées des étapes diffèrent. La préparation, la rédaction et la validation de l'ensemble de ces pièces peuvent représenter une procédure longue pouvant durer plusieurs années et être conduite par différents agents voyers successifs. Les expressions en italique correspondent aux noms de chacune des pièces du projet.

Une fois informé et renseigné au sujet d'une requête de réalisation de route, l'agent-voyer cantonal présente un rapport sur la voie demandée et les arguments présentés par les requérants. Le rapport est destiné à l'agent voyer d'arrondissement puis à l'agent voyer en chef. Tous l'étudient et fournissent des prescriptions et observations. Le rapport est ainsi soumis à la hiérarchie de l'administration vicinale avant d'être présenté au sous-préfet ou au préfet par l'agent voyer en chef⁷¹⁴. Si la demande lui semble pertinente, le préfet commande un *avant-projet*. Il est destiné à recueillir toutes les informations relatives à la route. L'*avant-projet* permet de comparer diverses alternatives de tracés susceptibles de concerner différents ensembles de communes intéressées. Il sert également de base documentaire simplifiée, destinée au public lors des enquêtes d'utilité publique⁷¹⁵. Une fois l'enquête menée, le préfet requiert auprès des agents voyers la réalisation d'un *projet*. Il doit être clair, précis et conforme à un certain nombre de conventions afin d'éviter les malentendus. Le projet doit permettre de restituer les dispositions du tracé, des lieux et préciser les ouvrages nécessaires afin de guider les entrepreneurs.

⁷¹³ J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental, op. cit.*, p. 9.

⁷¹⁴ Emma-Sophie MOURET, « Penser et édifier les routes carrossables en montagne (1827-1914) », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 44-80, p. 55.

⁷¹⁵ F. GRABER, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIIIe-XIXe siècles) : pour une histoire des projets », art. cit.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

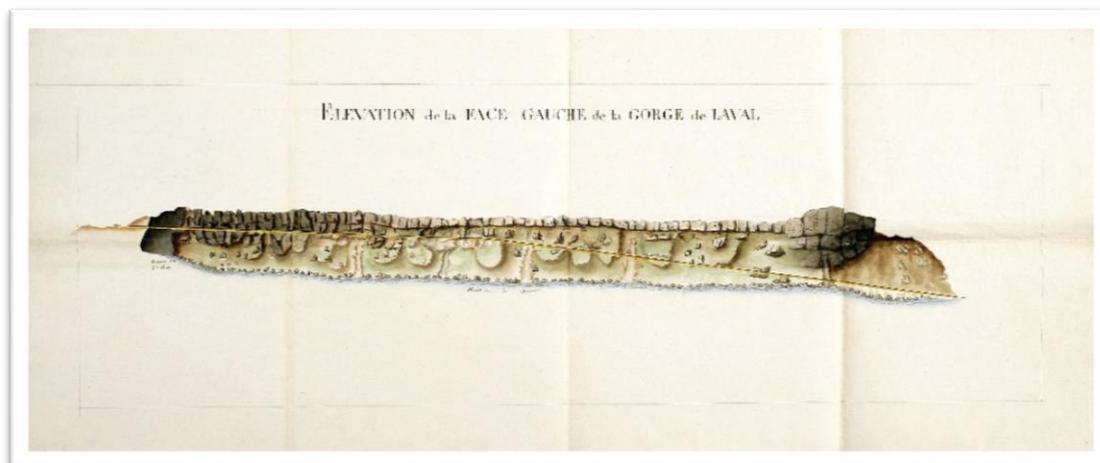
Pour chaque projet, on est face à un dossier souvent composé d'une série de pièces manuscrites réalisées selon des formes précises. Un *extrait de carte* sert à projeter les relations de la future route avec l'ensemble de la région concernée. À cela s'ajoute un *plan général* représentant le tracé et le territoire à une échelle plus grande qui peut être de 1/1 000, 1/2 000 jusqu'à 1/10 000. Les piquets kilométriques sont figurés, ainsi que les chemins existants, cours d'eau et limites des habitations et propriétés. Le plan général doit être dessiné sur une bande de papier de 0,31 mètres de hauteur que l'on façonne par plis alternatifs de 0,21 mètres de largeur. Le format doit être appliqué à toutes les pièces des projets⁷¹⁶. À cela s'ajoute l'ensemble des *profils* déclinés selon la perspective choisie pour présenter la chaussée section par section : « en long », « en large » et « en travers ». Comme il est possible de le voir dans le volume annexes, ils indiquent, entre autres, les remblais et déblais nécessaires⁷¹⁷.

⁷¹⁶ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, *op. cit.*, p. 159.

⁷¹⁷ Volume 2 : annexes, illustration 1, p. 34.

PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Illustration 10 – Plan de la route forestière de Combe Laval



Vient ensuite un *dossier spécial* comprenant les détails et plans relatifs aux ouvrages d'art avec des informations concernant la nature du sol et les possibilités d'approvisionnement en matériaux. *Les devis et cahiers des charges* indiquent les conditions techniques et administratives de la réalisation du projet. Ils précisent également les délais de garanties et les modes de paiement. Tout doit être précisé afin d'éviter les éventuelles contestations. *L'avant-métrée* consigne en détail l'ensemble des ouvrages à réaliser et les volumes de terre à travailler. *Les bordereaux des prix* indiquent les sommes estimées par ouvrage. La manière dont chaque prix est calculé est renseignée. Un *détail ou devis estimatif* annonce la dépense du projet section par section, ouvrage d'art par ouvrage d'art, suivi du coût total et d'une proposition de répartition des contingents entre les communes dites intéressées.

Les *plans et tableaux parcellaires* indiquent précisément les parcelles utiles au projet et devant être incorporées au domaine public. Sa réalisation est construite à partir du cadastre napoléonien. C'est un document indispensable à l'évaluation des dépenses. Il est souvent accompagné d'un *état ou tableau des indemnités à payer* sur lequel figurent les noms des propriétaires, des locataires, la superficie des parcelles et leur valeur par hectare, le prix et l'indemnité proposée. Un *mémoire* soutient ensuite le projet en présentant les principaux résultats attendus⁷¹⁸. Toutes les pièces sont en théorie regroupées dans une chemise intitulée

⁷¹⁸ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, op. cit., p. 170-174.

bordereau, sur laquelle figurent le titre et le numéro de chacune d'entre elles⁷¹⁹. Pour ces procédures, la vicinalité s'appuie sur les normes édictées par le ministère des Travaux Publics. Ces dernières sont également utilisées par les Ponts et Chaussées pour la construction de routes nationales et pour d'autres aménagements, tels que les canaux⁷²⁰. Le respect de ce système procédurier constitue une protection contre d'éventuelles plaintes⁷²¹. Il est également censé garantir la fluidité du processus d'aménagement. Les pièces qui viennent d'être citées sont réalisées en fonction du tracé. Rien ne peut être finalisé sans qu'il soit définitivement fixé et donc approuvé par l'ensemble des communes intéressées lors de l'enquête d'utilité publique.

1.1.1. Réactions et manœuvres des municipalités lors des enquêtes publiques

C'est au moment de la réalisation de l'enquête d'utilité publique que la désignation des communes intéressées et le montant de leur participation financière sont révélés. Les enquêtes d'utilité publique constituent au XIX^e siècle un objet d'analyse dont beaucoup d'aspects sont encore à étudier, notamment les dispositifs d'enquêtes eux-mêmes⁷²². Les historiens s'accordent sur l'ambivalence de ces procédures. Ces dernières constituent toutefois, dans une certaine mesure, un espace d'expression qu'il est intéressant de questionner⁷²³.

Le 28 février 1831, une ordonnance royale prévoit que chaque proposition de travaux publics concernant les routes et canaux doit faire l'objet d'une enquête⁷²⁴. Un des principaux objectifs de ces enquêtes est de protéger le maître d'ouvrage des coûts financiers supplémentaires afférant aux retards dus aux oppositions des propriétaires. Il s'agit

⁷¹⁹ Dans les faits, les documents ne sont pas conservés de manière aussi rigoureuse.

⁷²⁰ Nicolas VERDIER, « Plans et cartes (France, XVIII^e siècle) », in Martin GIRAudeau et Frédéric GRABER (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e -XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, p. 144-155, p. 156. Les Ponts et Chaussées et le service vicinal fonctionnent avec la même armature technique, notamment en ce qui concerne les modes de figuration, tels que les plans. Ces documents faits de lignes de profils et d'élévation fournissent une représentation mathématique de l'espace. Les cartes qui les accompagnent projettent le tracé au sein d'un territoire mais elles sont minoritaires dans les fonds consultés.

⁷²¹ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit., p. 66.

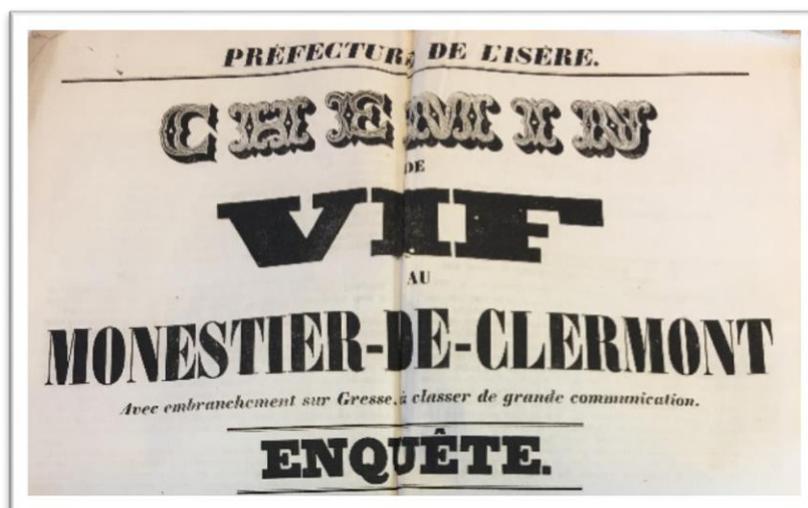
⁷²² Frédéric GRABER, « Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2016, n°63-3, p. 31-63.

⁷²³ *Ibid.* ; K. BOWIE, « Expertise et aménagement en Région parisienne au XIX^e siècle », art. cit.

⁷²⁴ F. GRABER, « Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets », art. cit., p. 3.

d'informer ces derniers au sujet du projet, en leur permettant de réagir⁷²⁵. L'enquête est signalée par des affiches placardées en mairie, en préfecture, sur la porte des églises des communes concernées et par la presse régionale.

Illustration 11 – Affiche d'enquête publique relative au projet du CGC 8



Durant deux à trois semaines, toute personne peut se rendre en préfecture pour consulter les pièces de l'avant-projet. Au-delà du temps d'affichage, toute nouvelle observation est irrecevable⁷²⁶. Les maires des communes intéressées par le tracé doivent ouvrir un registre de procès-verbal comportant les remarques et observations formulées verbalement et signées par les déclarants. Sont également annexées, les éventuelles déclarations écrites. Ils réunissent leur conseil municipal afin de se prononcer sur la valeur d'utilité publique de la route projetée, le classement de cette dernière et la répartition des contingents. Ils notent leurs remarques sur un *procès-verbal de délibération*. Une fois l'enquête finie, les pièces sont transmises au sous-préfet qui les annote puis les renvoie au préfet. Dans le cas du Vercors, les réponses aux enquêtes indiquent que les débats se focalisent majoritairement sur les apports de l'aménagement pour le territoire et les rivalités qui en résultent en fonction des tracés.

⁷²⁵ *Ibid.*, p. 14.

⁷²⁶ *Ibid.*, p. 3.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Le préfet nomme une *commission d'enquête* qui réalise un compte-rendu des diverses délibérations et réactions suscitées par le tracé et la répartition des contingents. La commission émet un avis qu'elle consigne sur un procès-verbal à destination du conseil général⁷²⁷. Frédéric Graber rappelle que la commission est pensée comme un intermédiaire entre les administrations et le terrain et entre les intérêts publics et privés⁷²⁸. Dans le corpus étudié, les membres des commissions d'enquête sont des personnages locaux influents dans les secteurs politiques, économiques et administratifs. Par exemple, en 1856, la commission d'enquête réunie afin de statuer sur le chemin de Vif à Monestier-de-Clermont en passant par Gresse est présidée par Monsieur Royer, membre du conseil général, Monsieur De Massas, également membre du conseil général, Monsieur Morin, membre du conseil d'arrondissement et maire de Monestier-de-Clermont, Monsieur Borel maire de Vif, Monsieur Papoux, maire du Gua, Monsieur Chaumat, maire de Gresse, le docteur Sylvain Eymard, propriétaire à Miribel Lanchâtre⁷²⁹, Monsieur Dunières, notaire à Saint-Guillaume et Monsieur Parent, ingénieur civil à Miribel-Lanchâtre⁷³⁰. Les membres de la commission d'enquête appartiennent pour la plupart au conseil général. Étant donné que leur approbation est indispensable au vote des subventions, des classements, de l'organisation et de la répartition des contingents, ils ont d'une certaine manière la main sur les projets.

Frédérique Graber nuance l'apport démocratique des enquêtes. Il montre que leur objectif n'est pas de réaliser un débat, mais de manifester depuis une « position implicite de surplomb⁷³¹ », une prise de connaissance des avis. Ainsi, les enquêtes justifient *de facto* une décision légitimant le sacrifice de certains droits, au nom de l'intérêt général. Si opposition il y a, elle doit améliorer le processus de décision mais pas le renverser. Les critiques sont donc contrôlées pour mieux être contrées⁷³². Par ailleurs, lorsque certains conseils municipaux ne font pas part de leur délibération, leur silence est considéré comme une approbation⁷³³. Les délibérations des conseils municipaux ne sont que des avis. La logique administrative du service vicinal considère en effet que l'intérêt général du département ne peut pas être remis en cause par les intérêts d'une ou plusieurs

⁷²⁷ E.-S. MOURET, « Penser et édifier les routes carrossables en montagne (1827-1914) », art. cit., p. 56.

⁷²⁸ F. GRABER, « *Enquêtes publiques, 1820-1830, op. cit.*, p. 8-15.

⁷²⁹ Cf. *Supra*. Chapitre 2, p. 163.

⁷³⁰ ADI38, 14037 : enquête d'un chemin de Vif à Monestier-de-Clermont avec embranchement sur Gresse, commission d'enquête, 2 mai 1856.

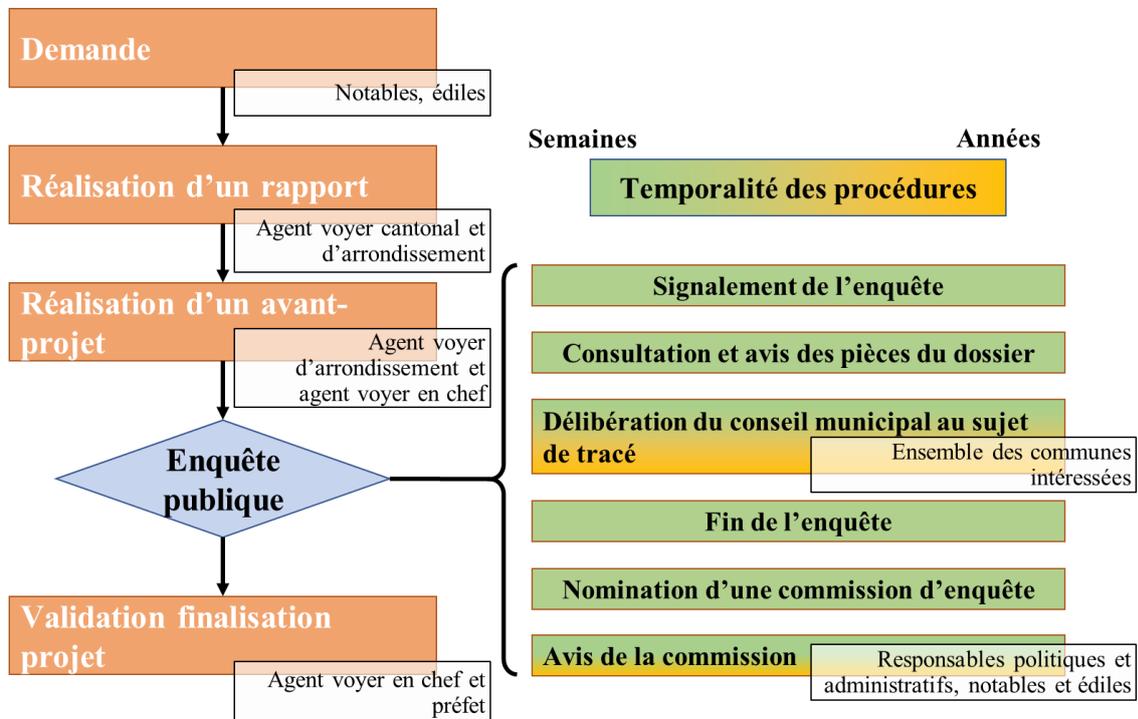
⁷³¹ F. GRABER, « *Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets* », art. cit., p. 23.

⁷³² *Ibid.*, p. 32.

⁷³³ *Ibid.*, p. 24.

municipalités. Ces dernières ne représentent qu'une portion réduite du territoire départemental⁷³⁴.

Figure 5 – Processus décisionnel pour l'ouverture d'un chemin vicinal



Toutefois, si effectivement la vocation démocratique des enquêtes peut être nuancée, celles-ci constituent – lorsqu'il s'agit des tracés – un formidable espace de manœuvres pour les conseils municipaux. Pour preuve, bien que pensées pour être homogènes, les procédures prescrites par la vicinalité pour la fixation des tracés sont longues et régulièrement interrompues. La figure ci-dessus tente de représenter les différents acteurs et temporalités qui interviennent dans ce processus. Lors de l'enquête publique, les délibérations des conseils municipaux et ensuite de la commission peuvent prendre des semaines, des mois voire parfois des années. Les discussions sont alors susceptibles de retarder les procédures en cours. Pour comprendre ces mécanismes, il convient d'étudier les intérêts des communes intéressées.

⁷³⁴ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 41.

1.2. Intérêts réels et supposés des communes intéressées

À chaque enquête, plusieurs conseils municipaux critiquent la désignation des communes intéressées. Ils questionnent ou nuancent le fondement des intérêts qu'on leur attribue, ce qui remet en question l'étendue du périmètre des communes intéressées. Certaines protestations sont susceptibles d'ébranler la structure vicinale. Néanmoins, le système des communes intéressées engendre des mécanismes de réciprocité qui contraignent les conseils municipaux.

1.2.1. Un périmètre géographique large qui illustre l'étendue des impacts en différé

Le périmètre géographique des communes intéressées ne se restreint pas au profil du tracé. Il est supérieur au nombre de communes traversées par la route. Pour les agents du service vicinal, la réunion de plusieurs communes en association communale permet de réduire le montant des contingents⁷³⁵. En regroupant plusieurs communes, leur part contributive est moins élevée. Les communes sont donc moins susceptibles de s'opposer aux montants des financements⁷³⁶. Cela est censé faciliter la réalisation d'un projet.

En 1856, l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°7, de Clelles au col de Menée est évaluée à 140 000 fr. Conformément aux prescriptions de la vicinalité concernant le financement des chemins de grande communication, le département de l'Isère finance la moitié de la somme, soit 70 000 fr. Les 70 000 fr. restants sont à la charge des dix-huit communes intéressées. Un tableau et une carte disponibles dans le volume annexes récapitulent la répartition qui suit⁷³⁷. Pour payer ces 70 000 fr, les taux des contingents des communes sont les suivants : Chichilianne 35%, Clelles 19%, Saint-Michel-les-Portes 3%, Saint-Martin-de-Clelles 2%, Le Percy 1,50%, Monestier-du-Percy 1,50%, Monestier-de-Clermont 15%, Gresse 2,75%, Roissard 1%, Saint-Paul-les-Monestier 0,50%, Mens 10%,

⁷³⁵ Se reporter au lexique.

⁷³⁶ Ce principe est explicitement formulé dans les sources. Voir par exemple : ADI38, 14O3, dossier 1844-1845 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée au sous-préfet de Saint-Marcellin, 20 septembre 1844.

⁷³⁷ Volume 2 : annexes, carte 11, p. 35-36.

Lavars 1%, Saint-Jean-d'Hérans 1%, Cordéac 0,50%, Cornillon 0,50%, Pellafol 0,50%
Saint-Genis 0,25%, La Mure 5%⁷³⁸.

La carte projette spatialement l'organisation des parts contributives de chacune des communes⁷³⁹. Cette carte permet de constater que seulement trois communes sur dix-huit sont traversées par le tracé. Le périmètre des intérêts qu'est censé satisfaire le tracé est donc remarquablement étendu. La Mure est intégrée, alors qu'elle se situe à plus de trente kilomètres de Chichilianne et du Percy, les principales municipalités traversées. Il en va de même pour Pellafol. Toujours au sujet de la Mure, son contingent est de 5%. Il est plus élevé que des communes plus proches du tracé, telles que Lavars ou encore Monestier-du-Percy. D'autres communes plus proches que la Mure ne sont pas considérées comme intéressées. On remarque aussi que Monestier-de-Clermont, également éloigné de l'axe, a un contingent de 15%, ce qui est le troisième plus important. Si des communes éloignées sont désignées comme intéressées, c'est que les répartitions sont pensées selon un modèle de réseau. Elles ne sont pas simplement focalisées sur l'axe. Les possibles répercussions économiques, commerciales, politiques, sociales et administratives liées à l'ouverture de la route sont révélées dans l'évaluation des contingents. Les pratiques d'échanges des communes sont prises en compte. Les contingents restituent ainsi des circuits commerciaux effectifs et potentiels. Le périmètre des communes intéressées est conçu de façon volontairement large, d'autant plus en montagne où le relief crée des goulots d'étranglement. Le tracé draine alors un large spectre d'intérêts en amont et en aval, jusque dans les plaines. On est bien là dans la notion d'impacts en différé. Si les communes de la Mure et Gresse-en-Vercors sont considérées comme intéressées alors qu'elles se situent entre 15 et 30 kilomètres du tracé, c'est que certains acteurs estiment qu'elles ont un intérêt qui n'est pas direct géographiquement. Les effets ne sont pas tous instantanés physiquement et temporellement.

Les dynamiques d'impacts en différé répondent à des mécanismes sensibles. La moindre modification dans les tracés entraîne un réagencement de ces derniers, d'autant plus pour des tracés de route en montagne. En 1855, le prolongement du Chemin de Grande Communication n°6 (nommé le projet CGC 6bis), de Sassenage à Villard-de-Lans jusqu'à Saint-Julien-en-Vercors (Drôme), occasionne une dépense totale de 150 000 fr. Le département de l'Isère finance 75 000 fr. Les 75 000 fr. qui restent sont répartis entre onze

⁷³⁸ ADI38, 14O35 : arrêté préfectoral du 16 octobre 1856.

⁷³⁹ Volume 2 : annexes, carte 11, p. 35-36.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

communes. En annexe, un tableau et une carte récapitulent la répartition suivante⁷⁴⁰ : Villard-de-Lans 31%, Corrençon 5%, Lans 21%, Méaudre 10%, Autrans 10%, Engins 2%, Sassenage 6%, Grenoble 10%, Rencurel 3%, Fontaine 1% et Seyssins 1%⁷⁴¹. Toutes les communes intéressées déclarent approuver leur participation.

En 1860, ces mêmes communes sont de nouveau nommées pour l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°2 (CGC 2), de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans. Ce projet est né de l'ajournement du projet de CGC 6bis, faute d'accord avec le service vicinal de la Drôme. La répartition proposée par les agents voyers comporte seize communes. Dans le volume annexes, un tableau et une carte récapitulent la répartition suivante⁷⁴² : Villard-de-Lans 19%, Rencurel 17%, Pont-en-Royans 15%, Choranche 10%, Lans 10% Châtelus 4%, Méaudre 5%, Autrans 5%, Saint-André-en-Royans 3%, Grenoble 5%, Corrençon 2%, Sassenage 3%, Engins 0,50%, Seyssins 0,50%, Fontaine 0,50%, Presles 0,50%⁷⁴³. Cette fois-ci, les municipalités de Sassenage, Engins et Fontaine refusent leur contingent. Sassenage explique que le chemin ne lui est d'aucun intérêt. Engins argue également que sa situation financière est trop mauvaise, tout comme Fontaine⁷⁴⁴.

Les cartes n°12 et n°13 du volume annexes procurent des informations sur les motivations de leur opposition⁷⁴⁵. Premièrement, les deux cartes permettent d'observer que la commune de Seyssinet-Pariset n'a pas de contingent, ce qui est étonnant au regard de sa position par rapport au tracé⁷⁴⁶. En effet, cette commune située entre Fontaine et Seyssins n'apparaît pas sur les deux cartes, car elle n'est pas désignée comme étant intéressée. L'état des recherches ne permet pas d'émettre de conclusion à ce sujet. Toutefois, différents indices suggèrent qu'il n'est pas impossible que des inerties ou des pratiques de favoritisme interviennent parfois dans la désignation des communes intéressées⁷⁴⁷. Deuxièmement, les

⁷⁴⁰ Volume 2 : annexes, carte 12, p. 37-38.

⁷⁴¹ ADI38, 14O3, dossier 1855 : enquête CGC 6bis, procès-verbal de la séance de la commission consultative, 14 juillet 1855.

⁷⁴² Volume 2 : annexes, carte 13, p. 39-40.

⁷⁴³ ADI38, 14O3, dossier 1860 : procès-verbal de la commission concernant la fixation des contingents contributifs à fournir par chacune des communes intéressées pour les dépenses d'établissement et d'entretien du CGC 2, 15 octobre 1860.

⁷⁴⁴ ADI38, 14O3, dossier 1858 : délibération du conseil municipal de la commune de Fontaine, 15 novembre 1858.

⁷⁴⁵ Volume 2 : annexes, carte 12 et 13, p. 37-40.

⁷⁴⁶ L'intérêt d'analyser la répartition des contingents *via* l'usage des SIG est réel. Cela permet de mettre en lumière des éléments passés inaperçus lors de l'analyse classique des sources, tels que la singularité de l'absence de Seyssinet-Pariset.

⁷⁴⁷ À plusieurs reprises, des conseils municipaux dénoncent des pratiques de favoritismes.

deux cartes illustrent en quoi le projet de CGC 2 est désavantageux pour ces trois communes par rapport à celui de CGC 6bis. La carte n°13 permet de constater que le projet de CGC 2 crée un nouveau débouché isérois à l'opposé de ces dernières. À l'inverse, la carte n°12 indique que dans le cadre du projet de CGC 6bis, les trois communes, même si elles sont éloignées du tronçon, polarisent les flux d'un axe unique de montagne. Ce dernier draine alors un périmètre large de marchandises et d'échanges jusqu'à Sainte-Eulalie-en-Royans, débouché du Chemin de Grande Communication n°10 (Drôme). Dans cette configuration, elles font office d'unique débouché isérois sur un périmètre étendu, leur garantissant le monopole de la redistribution des marchandises. Dans le projet de CGC 2 (carte n°13), Pont-en-Royans constitue un débouché isérois, plus proche de la vallée de l'Isère et du Rhône et d'axes commerciaux régionaux et nationaux *via* les gares de Saint-Nazaire-en-Royans et de Romans. Cet axe risque d'être privilégié pour descendre les marchandises de la moitié nord du Vercors, lorsqu'elles sont destinées à des circuits commerciaux autres que Grenoble. Preuve de ce potentiel avantage : le contingent de Pont-en-Royans est de 15%, c'est le troisième plus important. Une partie de la circulation d'Engins, Sassenage et Fontaine serait ainsi détournée. Une modification du tracé est susceptible de changer les effets attendus, d'autant plus en montagne. La récurrence de l'expression « déplacer les intérêts » employée par les conseillers municipaux dans leurs délibérations indique que les acteurs ont parfaitement conscience des mécanismes d'impacts en différé, qu'ils anticipent par projections. Ces derniers motivent les protestations de certaines municipalités désignées comme étant intéressées.

1.2.2. Des contestations susceptibles d'ébranler la structure vicinale

Le fonctionnement de la vicinalité est susceptible d'être ébranlé par des oppositions face aux contingents. Un premier élément explique l'ardeur de certaines protestations. Les modalités et les critères selon lesquels la liste des communes intéressées par une route est établie, ainsi que le calcul des parts participatives, ne sont pas définis dans l'article 6 de la loi de 1836. Pour désigner les communes intéressées et fixer la répartition des contingents, les préfets se basent sur les avant-projets réalisés par les agents voyers. Ces derniers justifient peu les propositions qu'ils formulent en termes de contingents. Ils ne font pas référence à une quelconque grille d'évaluation ou un barème leur permettant de définir l'intérêt des communes et le calcul du montant de leur part contributive. En théorie, les habitants doivent utiliser le chemin et le dégrader suffisamment pour justifier le concours

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

de la commune⁷⁴⁸. La situation spatiale de cette dernière par rapport au tracé, à de potentiels raccordements et aux pratiques commerciales avérées et possibles, participent aux calculs des contingents. Cette ambiguïté surprend compte tenu de l'importance de la définition des communes intéressées, et de l'apparente rigidité de l'armature administrative au moyen de laquelle la vicinalité opère.

Dans les faits, le système de l'association communale rencontre des inerties. Il peut amener une commune à concourir à différents chemins⁷⁴⁹. Certaines communes participent aux frais de deux chemins de grande communication, ce qui représente une charge financière considérable⁷⁵⁰. Les conseils municipaux déplorent de payer pour une ligne qui ne leur sert pas et/ou certaines communes sont désignées, bien que le tracé détourne la circulation de leur territoire⁷⁵¹. Les agents voyers jonglent alors entre pédagogie et pragmatisme. Ils n'hésitent pas, lors des enquêtes, à modifier la présentation des avant-projets selon les destinataires, spécialement pour des communes récalcitrantes⁷⁵². En effet, si à la fin de l'enquête publique une trop grande proportion de communes s'oppose au contingent, la commission en demande une nouvelle. Les réévaluations des contingents représentent des opérations délicates pour les agents voyers : réduire des contingents signifie en augmenter d'autres et enclencher de nouvelles démarches, souvent longues et suscitant de multiples réclamations.

Lorsqu'une protestation est récurrente, il arrive que le préfet s'adresse directement au maire de la commune concernée. C'est le cas en 1861, lorsque le préfet de l'Isère écrit une lettre au maire de Villard-de-Lans, commune dont le conseil municipal désapprouve son contingent pour la construction du Chemin de Grande Communication n°2, de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans⁷⁵³. La municipalité estime que son contingent est trop élevé et que les parts de Pont-en-Royans, Rencurel et Choranche sont trop faibles. L'édile rappelle l'intérêt de ce projet pour la commune. Cette dernière bénéficiera de deux voies

⁷⁴⁸ Victor SOLON, *Des chemins vicinaux, des chemins ruraux, Commentaire de la loi sur les chemins vicinaux du 21 mai 1836*, Paris, Durand, 1850, p. 39.

⁷⁴⁹ ADI38, 140481 : délibération du conseil municipal de la ville de Grenoble, 16 février 1866.

⁷⁵⁰ Par exemple, des communes du canton de Villard-de-Lans et de Pont-en-Royans payent pour le CGC 6 et le CGC 2, ainsi que le CGC 58.

⁷⁵¹ C'est le cas à plusieurs reprises pour la commune de Châtelus en ce qui concerne le tracé du CGC 2.

⁷⁵² Lors des discussions au sujet des contingents nécessaires au CGC 6bis, l'agent voyer Chaumartin redouble de précautions à l'égard de la commune d'Engins, opposée au projet. ADI38, 1403, dossier 1855 : CGC 6, projet de prolongement jusqu'au territoire de la Drôme, lettre n°3396, 27 juin 1855.

⁷⁵³ ADI38, 1403, dossier 1861 : lettre du préfet de l'Isère adressée au maire de Villard-de-Lans, 12 janvier 1861.

d'écoulement – Grenoble et Pont-en-Royans. Le préfet évoque les efforts concédés par les autres communes, dont la population et les ressources sont inférieures à celle de Villard-de-Lans. Il expose également que les contingents cumulés de ces communes correspondent à 42% de la dépense totale, quand celle de Villard-de-Lans correspond à 19%. Ces éléments permettent de souligner une des inerties du fonctionnement de la vicinalité. Certaines communes sont plus riches que d'autres, plus peuplées et payent des contingents égaux parfois inférieurs à d'autres communes moins aisées. La répartition des contingents peut souligner, voire creuser des contrastes existants.

Les protestations aboutissent rarement. Selon la loi de 1836, si les conseils municipaux refusent de voter les prestations nécessaires, les prescriptions de l'article 5 mettant en demeure les communes récalcitrantes, s'appliquent à l'article 6. Ce dernier est relatif à la désignation des communes intéressées et à l'attribution de leurs contingents⁷⁵⁴.

Néanmoins, lorsqu'elles sont poussées à l'extrême, les contestations peuvent révéler certains abus du fonctionnement de la vicinalité. On reprend l'exemple de la modification des intérêts des communes de plaine lors du changement de tracé à l'origine du Chemin de Grande Communication n°2. La commune de Sassenage refuse de voter le concours participatif qui lui est attribué, étant donné que le tracé est susceptible de nuire à ses intérêts. Le conseil municipal émet plusieurs délibérations entre 1858 et 1862, dans lesquelles il reconnaît l'utilité générale du projet pour le département, tout en insistant sur les aspects délétères pour les intérêts de la commune⁷⁵⁵. Le conseil rappelle qu'il paie déjà pour d'autres chemins. Il précise surtout que la participation attendue de la part du département voisin pour l'embranchement jusqu'au Vercors drômois – seul intérêt dont la commune dispose dans ce projet – est incertaine, voire illusoire. Face à l'inflexibilité du préfet et du conseil général, le conseil municipal de Sassenage adresse un recours au ministre de l'Intérieur contre l'arrêté préfectoral fixant les contingents. Le recours est censé être transmis au ministère par l'intermédiaire du préfet. Ce dernier le renvoie au conseil général, signe manifeste d'une volonté de contenir l'affaire à l'échelle départementale.

⁷⁵⁴ Voir les articles 5 et 6 de la loi du 21 mai 1836. Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

⁷⁵⁵ ADI38, 1403, dossier 1860-1862 : délibération du conseil municipal de Sassenage, 26 janvier 1862.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

L'agent voyer Bache joue un rôle particulier entre soutien aux communes et attentes de l'administration vicinale⁷⁵⁶. Au cours des différents rapports qu'il produit durant cette affaire, il admet que les trois communes sont désavantagées et qu'il y a lieu de les exonérer ou de les faire participer uniquement après la réalisation du raccordement. Le préfet ne partage pas l'avis de l'agent voyer, auquel il reproche de ne pas maintenir plus solidement sa proposition initiale. L'agent voyer confesse ensuite au préfet qu'il craint qu'en cas de recours des communes au conseil d'État, l'action de l'administration vicinale soit affaiblie, risque dont il faut informer le conseil général. Cet agent ajoute qu'Engins, Fontaine et Grenoble sont dans la même situation que Sassenage⁷⁵⁷. Il formule au sujet de Grenoble, une précision intéressante. Il rappelle en effet que Grenoble est souvent exemptée des dépenses liées au Chemin de Grande Communication n°6 et que, selon lui, cela explique le silence du conseil municipal de cette ville au sujet des contingents pour le CGC 2⁷⁵⁸. Avec cet argument, il appuie sur une corde sensible. La non-participation de la ville de Grenoble est signifiée à plusieurs reprises dans des délibérations de conseils municipaux durant la deuxième moitié du XIX^e siècle. On peut de nouveau s'interroger au sujet d'éventuelles pratiques de favoritisme. Différents éléments confirment cette hypothèse et révèlent des abus au sein de l'exercice de la vicinalité pour lequel l'administration a pour mission d'assurer en théorie une justice et une équité territoriale.

Le conflit dure presque deux ans et se conclut par la démission de Monsieur Jouguet, le maire de Sassenage. Celui-ci dénonce «*des mesures qui seront regardées par la population entière comme souverainement injustes*⁷⁵⁹». Si la commune de Sassenage est finalement contrainte par le ministère de l'Intérieur de participer, ce cas illustre que le recours peut représenter une menace pour la vicinalité. Le choix du tracé amène le conseil municipal à négocier des règles normatives. Les compétences du département sont remises en cause. Agents voyers et édiles ne suivent pas systématiquement la même ligne de conduite. Dans ce cas, la mission du fonctionnaire l'emporte sur les impératifs et pressions politiques.

⁷⁵⁶ ADI38, 1403, dossier 1860-1862 : lettre de l'agent voyer en chef Bache adressée au préfet de l'Isère, 10 juillet 1861.

⁷⁵⁷ Volume 2 : annexes, carte 12 et 13, p. 37-40.

⁷⁵⁸ La consultation des sources corrobore cette hypothèse.

⁷⁵⁹ ADI38, 1403, dossier 1860-1862 : CGC 2, démission de M. Jouguet Maire de Sassenage, 19 mai 1862. La Loi Thiers Montalivet est promulguée tout juste cinq ans après la loi du 21 mai 1831 qui définit l'élection libre et directe des conseillers municipaux. Bien que les maires et les adjoints soient encore nommés par les préfets, ces derniers doivent être sélectionnés parmi les conseillers. Ils doivent donc être préalablement élus par leurs concitoyens. L'enjeu pour le maire de Sassenage est réel. Il en va de sa crédibilité politique.

1.2.3. Des pressions et des mécanismes de réciprocité

Si la loi de 1836 met à disposition de l'administration les outils juridiques pour contraindre les conseils municipaux à valider les concours contributifs, l'obligation de concourir s'opère également de manière tacite entre les communes. Cet aspect permet à l'administration vicinale, malgré des protestations, d'obliger ces dernières.

Le principe d'association communale qui structure les participations enclenche un système d'obligations et de réciprocités intercommunales, voire interterritoriales⁷⁶⁰. Les délibérations des conseils municipaux restituent ces mécanismes. Si une municipalité participe pour une route au profit majeur d'une autre, au moment voulu, l'autre doit participer à un projet favorable à la première commune. C'est une ardoise que les conseils municipaux, décideurs et responsables locaux gardent en tête et mobilisent adroitement. Les conseils n'hésitent pas à énumérer toutes leurs participations aux différentes voies quand ils en ont besoin. Ils savent qui a participé pour telle ou telle route et envers qui il est judicieux de s'adresser selon le projet envisagé.

Sous couvert d'équité voire de « justice sociale ⁷⁶¹», un jeu de dépendance entre les territoires se structure en différé au gré des différents projets. Il construit ainsi une interdépendance. Par ailleurs, l'administration vicinale encourage les agents voyers à comparer les communes entre elles afin de créer des rivalités quant au montant et à l'emploi de leurs ressources⁷⁶². Les mécanismes de financement de la vicinalité s'apparentent alors à une vaste machine qui lorsqu'elle s'amorce, est entraînée par une mécanique interne qui s'auto-active.

1.3. Une configuration administrative qui remanie les relations inter-municipales

La configuration spatiale des communes intéressées est une construction administrative qui entraîne les municipalités à modifier leurs relations. Des collusions d'intérêts ou rapports de forces se manifestent. Des municipalités peuvent entretenir des rapports divers

⁷⁶⁰ V. DUMAY, *Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux : avec le recueil complet des dispositions législatives antérieures*, op. cit., p. 97.

⁷⁶¹ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 69.

⁷⁶² ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, mémoires et documents*, op. cit., p. 144-146.

de manière simultanée, elles sont à la fois rivales et alliées selon les projets. Il n'est pas rare que les tensions suscitées par la désignation des communes intéressées motivent certaines municipalités à remettre de nouveau en cause les délimitations administratives du territoire⁷⁶³.

1.3.1. Des coopérations et des rapports de forces

Deux principaux types de relations intercommunales se structurent à l'annonce des communes intéressées : les coopérations émanant de collusions d'intérêts et les confrontations et rapports de forces.

Les collusions d'intérêts sont fréquentes. La réaction de la municipalité de Sassenage face au projet du CGC 2 est encore une fois pris en exemple. La commune refuse de financer l'ouverture d'un chemin susceptible de nuire à l'écoulement de ses produits. Son vin risque d'être concurrencé par celui de la Drôme⁷⁶⁴. La commune de Sassenage est soutenue par sa voisine Fontaine, également située en piémont et Engins, elle aussi limitrophe mais située en plateau. Corrençon, plus éloignée dans la montagne, les rejoint sur l'inutilité du projet et refuse également le contingent qui lui est attribué. Le conseil municipal de cette commune explique que leur commerce se fait et se fera toujours en direction de Sassenage et de Grenoble plutôt que sur la voie qui conduira ultérieurement de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans. La commune bénéficie également du passage des voyageurs allant de Villard-de-Lans au Sud du Vercors. Si la nouvelle voie est ouverte, elle n'en profitera plus⁷⁶⁵. En effet, le tracé proposé se dirige directement depuis Villard-de-Lans en direction de Rencurel et évite Corrençon situé quelques kilomètres plus au sud. En s'opposant aux financements et en démontrant l'inutilité du projet, ces communes s'opposent à celle de Pont-en-Royans qui est très enthousiaste, tout comme Villard-de-Lans. Cette dernière est alors susceptible de devenir un carrefour de redistribution et d'échange de marchandises au sein du Vercors. Ces deux communes s'empressent de voter les contingents qui leurs sont attribués. Les collusions d'intérêts ne concernent pas seulement des communes frontalières. Des municipalités distantes, de piémont et de

⁷⁶³ Cf. *Supra*. Chapitre 1 p.116-118.

⁷⁶⁴ ADI38, 1403, dossier 1858 : délibération du conseil municipal de la commune de Sassenage, 21 novembre 1858.

⁷⁶⁵ ADI38, 1403, dossier 1858 : délibération du conseil municipal de Corrençon, 21 novembre 1858.

plateau, peuvent avoir des intérêts communs quand des communes proches de plaines et de piémont peuvent avoir des intérêts divergents.

Les collusions d'intérêts s'accompagnent de rapports de forces. Dans leurs délibérations, les conseils municipaux n'hésitent pas à nommer les communes qu'ils prennent à partie et/ou qu'ils estiment devoir participer. Les conseils municipaux des communes de Sassenage, Fontaine, Engins et Corrençon insistent pour réaliser un nouvel examen de la répartition, en notant que Seyssins ne paye pas suffisamment et que des communes devraient être rajoutées du fait de l'importance de leurs foires et de leurs intérêts pour le tracé, telles que Pariset, Noyarey, Claix, Varcès, Veurey, Voreppe, la Buisse et Moirans, Pont-en-Royans et Rencurel insistent pour que Saint-André-en-Royans, Auberives, et Saint-Juste-de-Claix participent également⁷⁶⁶. La désignation par les conseils municipaux d'autres communes devant participer, constitue une forme de renégociation des règles imposées par la vicinalité.

Ces mécanismes se manifestent aussi à des échelles intra-communales entre hameaux et quartiers. C'est le cas pour la municipalité de Rencurel. Le hameau de la Balme en contre-bas du village est traversé par le Chemin de Grande Communication n°2 et ne dispose plus des mêmes intérêts que le reste de la commune de Rencurel, située en haut de la vallée de la Bourne, éloignée de la route. Un rapport de force intra-communal s'opère du fait d'intérêts différents entre la partie basse et la partie haute de la municipalité.

1.3.2. Des positionnements pluriels et changeants

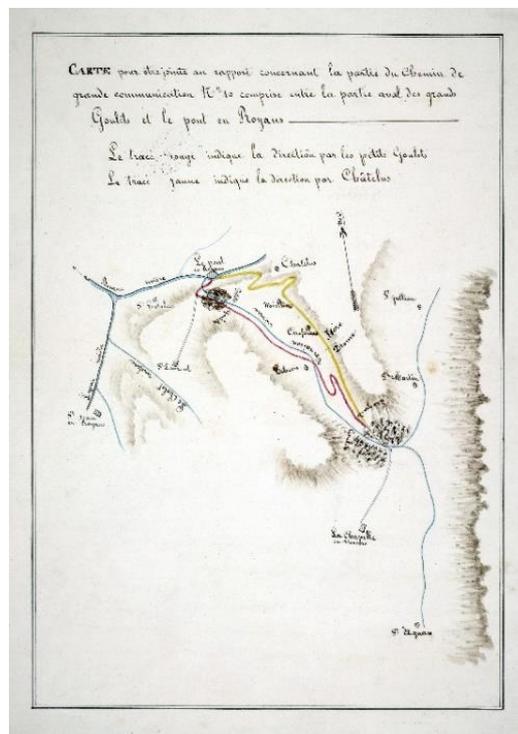
Selon les tracés, les relations qu'entretiennent les communes entre elles peuvent simultanément aller de l'entente au rapport de force. En Vercors, la succession de projets de routes amènent en effet les acteurs à adopter, à un même moment, des positions multiples. C'est le cas des deux communes drômoises de Saint-Laurent-en-Royans et de Saint-Jean-en-Royans. Elles sont à plusieurs reprises rivales au sujet des tracés des routes forestières de l'Écharasson et de Combe Laval, spécialement entre les années 1840 et 1860. À cette même période, les deux communes soutiennent pourtant de concert un tracé pour le Chemin de Grande Communication n°10. En effet, dans les années 1840 deux tracés sont

⁷⁶⁶ ADI38, 1403, dossier 1858 : chemin projeté de Pont-en-Royans à Rencurel (la Balme) par Choranche, procès-verbal de la commission d'enquête, 15 décembre 1858.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

envisagés : un par Échevis aboutissant à Sainte-Eulalie (Drôme) ou un autre passant par Châtelus et rejoignant Pont-en-Royans (Isère).

Illustration 12 – Possibilités de tracés pour le CGC 10 à la sortie des Grands Goulets



Les maires de Saint-Jean-en-Royans et de Saint-Laurent-en-Royans rédigent une pétition commune en faveur du tracé par Échevis⁷⁶⁷. Ils expliquent que ce tracé leur ouvrirait un débouché en direction du Vercors⁷⁶⁸. Des communes du canton de la Chapelle-en-Vercors soutiennent un tracé qui rejoint les communes iséroises de Châtelus et Pont-en-Royans. Elles projettent ainsi d'intensifier les échanges de leurs produits agricoles et d'élevage avec Pont-en-Royans, ville de négoce qui fait peu d'agriculture. Saint-Jean-en-Royans qui constitue comme Pont-en-Royans un pôle commercial, est une commune prospère grâce à son commerce, son agriculture et son industrie. Les communes du canton de la Chapelle-en-Vercors ont donc un intérêt moins prononcé à échanger avec cette

⁷⁶⁷ ADD26, 3092 : pétition des maires de Saint-Jean-en-Royans et de Saint-Laurent-en-Royans adressée au préfet de l'Isère, 29 mars 1843.

⁷⁶⁸ ADD26, 3092 : rapport de l'agent voyer en chef adressée au préfet sur la direction à faire suivre au CGC 10 entre la sortie des Grands Goulets et Pont-en-Royans, 22 juillet 1842.

dernière, comme avec l'ensemble des communes du Royans drômois⁷⁶⁹. Des municipalités telles que Saint-Jean-en-Royans et Saint-Laurent-en-Royans, qui s'opposent dans le cadre d'un projet en particulier, peuvent en même temps, s'allier pour défendre des intérêts communs dans le cadre d'un autre projet d'une envergure plus grande.

En plus de se superposer, les positionnements par rapport aux tracés peuvent changer rapidement. Dans le cas du projet du Chemin de Grande Communication n°2, de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, les enquêtes successives sont nombreuses entre 1855 et 1860⁷⁷⁰. Au cours de ces dernières, il est possible d'observer les manœuvres des conseils municipaux et leurs positions, qui changent au gré des alliances et mésalliances. Dans leurs délibérations successives, les communes peuvent affirmer avoir de nombreux échanges avec une commune et lors de la délibération d'après, prétendre l'inverse. Les réactions se succèdent, se superposent et se contredisent parfois. C'est le cas des conseils municipaux de Rencurel, Pont-en-Royans et Villard-de-Lans⁷⁷¹. En quelques années, le conseil municipal de la commune de Rencurel change à plusieurs reprises de positionnement par rapport à la construction du CGC 2, selon les tracés proposés et les contingents qui lui sont attribués.

1.3.3. Un nouveau prétexte de remise en cause des cadres administratifs

On a vu dans le premier chapitre que la vicinalité, au moment de sa création, peut représenter un moyen pour pallier certains mécontentements liés à l'organisation administrative pensée à la fin du XVIII^e siècle⁷⁷². Dans les faits, au moment de l'édification d'une route, les répartitions de contingents réactualisent, voire exacerbent les mécontentements et tensions liées à l'organisation départementale.

En 1859, le conseil municipal de la commune de Rencurel déplore de payer un contingent plus élevé que Pont-en-Royans pour la réalisation du CGC 2. Le conseil municipal insiste : Pont-en-Royans est chef-lieu de canton, jouit d'un commerce prospère et est donc la municipalité la plus intéressée à l'établissement du chemin. À la fin de la

⁷⁶⁹ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 45-49.

⁷⁷⁰ Volume 2 : annexes, carte 25, p. 64.

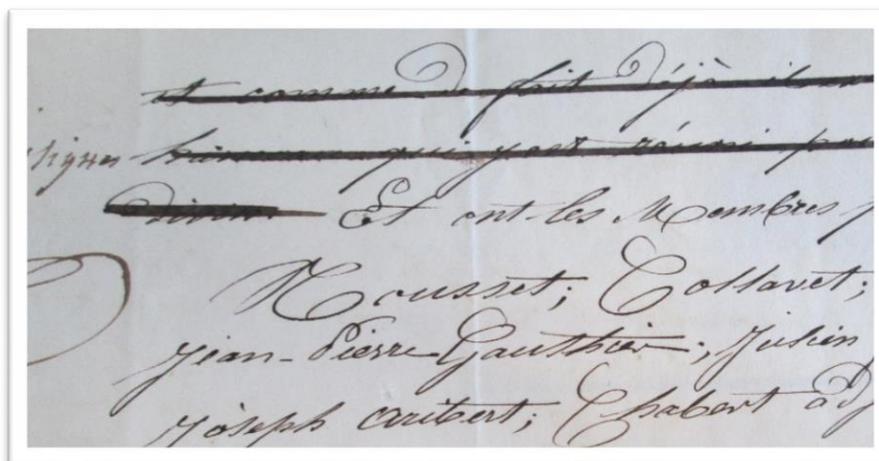
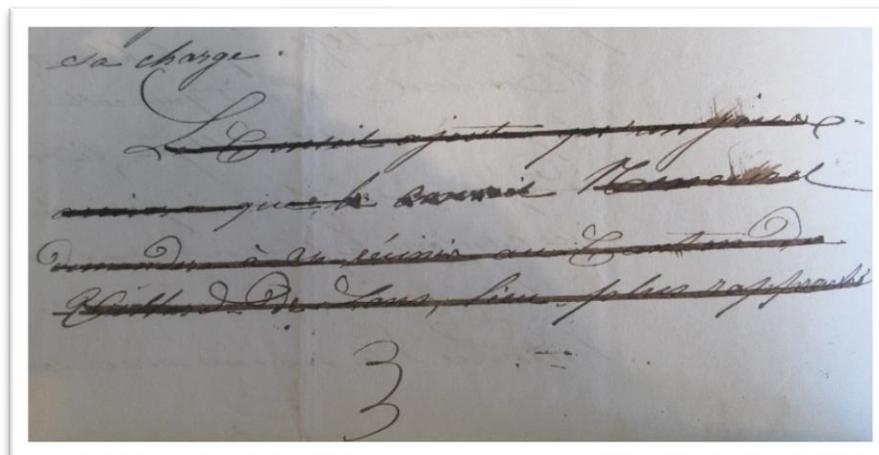
⁷⁷¹ ADI38, 1403. Les positionnements des municipalités évoluent au cours des différentes enquêtes et des délibérations.

⁷⁷² Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 116-118.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

délibération, plusieurs lignes rayées : « *Le Conseil ajoute qu'un jour arrivera que le Conseil de Rencurel demandera à se réunir au Canton du Villard-de-Lans, lieu plus rapproché*⁷⁷³ ».

Illustration 13 – Extrait des délibérations du conseil municipal de Rencurel



La rature indique l'impulsivité qui guide l'écriture de ces lignes. La commune de Rencurel conteste explicitement son rattachement au canton de Pont-en-Royans. Villard-de-Lans, en montagne, représente une meilleure prise en compte de ses intérêts. Le tracé cristallise des tensions anciennes déjà pressenties dans d'autres sources et stimule des

⁷⁷³ADI38, 1403, dossier 1858-1860 : délibération du conseil municipal de Rencurel, 16 janvier 1859.

reconfigurations territoriales. En employant la configuration spatiale des communes intéressées, le service vicinal pourtant créé en fonction des délimitations administratives du territoire, fait ressortir les inerties entre organisations anciennes et modèles rationnels. Il appuie ainsi certaines tensions intercommunales anciennes. Les exemples sont nombreux. La route sert de nouvel espace d'expression pour ces tensions.

Les communes intéressées, en tant que configuration spatiale définie en fonction des tracés, sont l'amorce d'une série de projections et de mises en mouvement des territoires. Cette mise en mouvement induit également des tensions au sujet de l'orientation spatiale des tracés et de l'organisation des financements, les deux étant intrinsèquement liés. Ces dynamiques amènent les communes à repenser leurs relations. Les tracés font difficilement concorder les intérêts des communes, des cantons et des départements. Au contraire, ils les mettent en tension et entraînent des achoppements qui, en s'effectuant entre différents échelons des territoires administratifs, illustrent les formes de négociations des municipalités, susceptibles d'ébranler l'administration vicinale. En montagne, un deuxième paramètre participe à ces mécanismes et en fait ressortir le potentiel conflictuel : la verticalité.

2.Des rivalités verticales

Si le relief n'a jamais empêché les circulations, les effets d'éloignement qu'il cause rendent plus délicate et conflictuelle l'élaboration d'un tracé routier en montagne. Ce paramètre se superpose aux cadres administratifs évoqués dans la partie précédente et opère un rôle déterminant dans l'élaboration d'un réseau routier. L'importance géopolitique du relief dans la structuration d'un réseau routier est une dimension qui est peu abordée par les travaux de recherche portant sur l'aménagement du territoire et la mise en réseau⁷⁷⁴. En croisant verticalité et conflictualité, cette réflexion s'inspire des travaux de Stéphane Gal, associant la dimension montagnarde aux processus de territorialisation⁷⁷⁵.

Cette partie propose de voir en quoi la verticalité, loin d'être uniquement une contrainte, constitue un outil stratégique par, et avec lequel, les territoires participent à la construction

⁷⁷⁴ Les études portent majoritairement sur des territoires urbains de plaine.

⁷⁷⁵ S. GAL, *Histoires verticales. Les usages politiques et culturels de la montagne (XIVe-XVIIIe siècles)*, op. cit. ; Stéphane GAL, « Montagnes et conflictualité : le conflit, facteur d'adaptations et d'innovations territoriales », *Journal of Alpine Research/Revue de géographie alpine*, 2016, n°104-1.

d'un réseau routier. Une première section mesure les enjeux et manœuvres liés aux impacts directs et en différé de la verticalité sur les tracés. Les fractures territoriales engendrées par ces stratégies sont abordées dans une deuxième section. Elles participent à la construction du réseau routier, pour laquelle le renouvellement des possibilités offertes par les raccordements dans les années 1880 constituent une phase décisive.

2.1. Impacts directs et en différé de la verticalité

La verticalité a des impacts directs et en différé. Les premiers sont relatifs aux mécanismes géophysiques liés au relief et à la pente et dont les manifestations sont directes. Il s'agit du relief ou de phénomènes d'érosions ou d'instabilités gravitaires. Les seconds concernent les effets en différé de la pente sur un aménagement de circulation telle que la polarisation des flux et la marginalisation spatiale. Il convient premièrement de nuancer l'influence des impacts directs de la verticalité dans l'élaboration et/ou le choix des tracés. Ce sont en effet les impacts en différé de la verticalité qui sont déterminants dans l'orientation donnée aux routes. Différents acteurs maîtrisent et mettent à profit ces mécanismes.

2.1.1. Nuancer l'importance des impacts directs de la verticalité

Contrairement à ce qu'il est tentant de supposer, le rôle que joue le relief dans l'orientation des tracés n'est pas dû aux impacts directs de la verticalité. Dans les imprimés relatifs à la vicinalité, il est conseillé aux agents voyers de se référer à des principes mathématiques pour effectuer la comparaison entre différents tracés. Le choix doit répondre à des modèles algébriques⁷⁷⁶. « Parmi les considérations qui influent sur le choix du tracé d'une route, il en est qui échappent à l'ingénieur, ou dont il n'a qu'accessoirement à s'occuper, ce sont celles qui sont suggérées par l'intérêt général du pays, tant au point de vue de la sécurité du territoire qu'à celui du développement de la richesse publique⁷⁷⁷ ». Ces quelques lignes rédigées à destination des agents voyers indiquent que les paramètres

⁷⁷⁶ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, op. cit., p. 129.

⁷⁷⁷ *Ibid.*, p. 61.

socio-économiques des territoires concernés par une route ne doivent pas être pris en compte de manière prioritaire.

En théorie, les premiers éléments considérés par les agents voyers lorsqu'ils comparent des tracés sont le relief et la longueur des itinéraires et non les pratiques des territoires concernés. Les caractéristiques physiques et techniques à partir desquelles les comparaisons doivent être établies sont la pente, la longueur des tracés, l'exposition et la nature des terrains. L'objectif principal en montagne étant le plus souvent de transporter des marchandises, le degré de déclivité doit être le moins élevé possible afin de pouvoir faire circuler des charges lourdes en toutes saisons. En ce qui concerne la longueur des tracés, une différence d'un kilomètre est déterminante tant le relief induit des travaux onéreux. Enfin, l'ampleur et le coût des ouvrages d'art à réaliser sont relatifs aux degrés d'exposition et à la nature des terrains. Ces caractéristiques physiques et techniques correspondent aux effets directs de la verticalité. Elles sont les premières mobilisées afin de comparer les tracés.

Toutefois, en Vercors, elles ne sont pas déterminantes. On peut de nouveau mobiliser l'exemple des débats concernant la direction du CGC 10 à la sortie du tronçon des Grands Goulets. Deux tracés sont opposés, l'un se dirige vers le col de Méselier, Châtelus et Pont-en-Royans et l'autre suit la vallée de la Vernaison en descendant jusqu'à Échevis et emprunte les Petits Goulets. L'agent voyer Bernard explique que le tracé par Échevis et les Petits Goulets traverse des terrains humides et mouvants. D'importantes augmentations de dépenses liées aux glissements de terrains sont à prévoir⁷⁷⁸. Selon lui, la vallée d'Échevis bénéficie d'un ensoleillement faible durant l'hiver où l'accès est difficile et dangereux à cause des glaces. Le tracé de Méselier serait lui, continuellement au soleil⁷⁷⁹. Il emprunte un terrain ferme, sur lequel les ravines seront traversées par de petits ouvrages d'art. Les opposants au tracé par le col de Méselier soutiennent au contraire que le grossissement d'un ravin par temps de pluie crée un « gros bouillon » au-dessus de la route potentielle. Selon ces notables et édiles locaux, les agents voyers venus par temps sec n'ont pas pu remarquer cet aspect. Ils évoquent « *les collines du Chiez ainsi nommées à cause de la chute de pierre qui s'y fait continuellement*⁷⁸⁰ ». Ce sont les effets d'un rocher marneux, qui fuse au gel et

⁷⁷⁸ ADD26, 3092 : rapport de l'agent voyer en chef adressé au préfet de la Drôme, 22 juillet 1842.

⁷⁷⁹ ADD26, 3092 : lettre du maire de Saint-Martin-en-Vercors adressée au sous-préfet de la Drôme, 4 septembre 1842.

⁷⁸⁰ ADD26, 3092 : lettre du conseil municipal et des habitants d'Échevis adressée au préfet de la Drôme, 30 avril 1843.

au dégel. La toponymie explicite restitue des formes de savoirs locaux sur certains phénomènes géologiques. Toujours selon opposants au tracé par Méselier, les coteaux de ce col sont impraticables dès qu'il y a du vent. Durant l'hiver ils sont interceptés par les fondrières, le gel lié au manque de soleil et les glaces. Ils précisent que ces inconvénients sont inexistantes dans le fond de vallée d'Échevis.

Les défenseurs de chaque tracé mobilisent les mêmes arguments liés à l'exposition. Il ne s'agit pas ici de déterminer lequel de ces argumentaires est le plus juste et réaliste. Ce qui est intéressant c'est de constater qu'ils répètent et opposent parfois en miroir les inconvénients physiques liés aux impacts directs du relief. Leur importance doit être nuancée, car à impulsion égale, aucun ne semble mener concrètement et de manière décisive à choisir un tracé plutôt qu'un autre. Certes l'exposition engendre des effets directs indéniables sur les tracés et donc les routes, mais ils ne sont pas déterminants face à d'autres arguments. Parfois, ils sont cités pour que des intérêts particuliers ne soient pas les seuls mentionnés. Les logiques argumentaires et les choix des tracés révèlent que dans les faits et contrairement aux prescriptions évoquées plus haut, ce ne sont pas les impacts directs du milieu physique qui influencent les tracés. Les impacts spatiaux, politiques et socio-économiques ont davantage d'importance. Ce type de réflexions inonde les fonds des services vicinaux et sont de loin majoritaires dans les réponses que les conseils municipaux envoient lors des enquêtes. Ce n'est pas une caractéristique propre au Vercors. Dans un article paru en 2001, la géographe Christelle Vergnolle Mainar montre que le relief a une place mineure dans l'élaboration des tracés routiers des Pyrénées ariégeoises⁷⁸¹.

2.1.2. Versants gauches ou versants droits : choisir une ligne d'intérêts

Dans cette perspective, le choix des versants empruntés par les tracés pour relier montagne et plaine, revient à garantir une ligne d'intérêts territoriaux plutôt qu'une autre. L'exemple des routes forestières de la forêt de Lente est intéressant. L'affrontement entre les tracés établis sur le versant gauche ou sur le versant droit de la gorge du Cholet, rythme la succession de projets pensés tout au long du XIX^e siècle⁷⁸². C'est l'objet d'une rivalité ancienne entre les communes drômoises de Saint-Jean-en-Royans et de Saint-Laurent-en-

⁷⁸¹ Christine VERGNOLLE MAINAR, « Le choix des tracés routiers en zone de montagne : la traversée ariégeoise des Pyrénées », *L'Espace géographique*, 2001, n° 30-3, p. 265-273.

⁷⁸² ADD28, 7M, C608/1 : forêt de Lente, routes et chemins notamment de Combe Laval, aménagement et entretien, études et projets, 1841-1863.

Royans⁷⁸³. Comme il est possible de le constater sur la carte n°14 du volume annexes, chacune de ces deux communes est située à une extrémité d'une reculée karstique qui forme une gorge⁷⁸⁴. Les deux municipalités défendent un tracé aboutissant sur leur territoire respectif. Le versant de la rive gauche de Combe Laval pour Saint-Jean-en-Royans, celui de la rive droite, pour Saint-Laurent-en-Royans. L'enjeu est réel. Situées en piémont, les deux communes ont la possibilité d'être le centre de réception, de préparation et de redistribution de la marchandise ligneuse en provenance de la forêt de Lente. Le monopole de ce trafic implique le développement d'activités nécessaires à sa gestion. À chaque projet de route, les tracés permettent aux deux municipalités d'envisager un système, au centre duquel elles jouent un rôle clé.

Beaucoup de communes situées en piémont détiennent une partie de leur territoire en flanc de montagne. Le choix du versant emprunté est susceptible de permettre à une commune de piémont de contrôler l'organisation des échanges à l'échelle locale, d'être à la tête d'une organisation hiérarchisée des territoires et de constituer le maillon d'un réseau plus large entre plaine et montagne⁷⁸⁵. Augusto Ciuffetti, pour expliquer ces phénomènes, se réfère au modèle de « systèmes de lieux centraux ». Le piémont serait un centre au sommet d'une hiérarchie de lieux centraux d'où part le développement vers le haut et des raccordements vers des réseaux plus éloignés. Dans l'exemple des routes de la forêt de Lente, l'enjeu est renforcé par la proximité de gares et de ports.

L'orientation d'un tracé sur le versant gauche ou droit d'un torrent ou d'une vallée intéresse également des territoires situés sur la pente, entre piémont et plateau. Pour eux aussi l'orientation des tracés détermine les profits à venir. À l'occasion de la définition du tracé du CGC 2 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, les municipalités émettent des avis contrastés sur la direction à suivre⁷⁸⁶. Le conseil municipal de Châtelus insiste pour que le tracé suive la rive gauche de la rivière Bourne⁷⁸⁷. À l'inverse, celui de Rencurel soutient un tracé par la rive droite. Nombreux sont les acteurs individuels et collectifs qui menacent de

⁷⁸³ Michel WULLSCHLEGER, « Une première route de Combe Laval », *Les cahiers de Léoncel*, 2010, n°9, p. 124-128.

⁷⁸⁴ Volume 2 : annexes, carte 14, p. 41.

⁷⁸⁵ Augusto CIUFFETTI, « Fond de vallée et hauteur dans l'Apennin central, relations économiques, aspects sociaux et dynamiques démographiques (époque moderne et contemporaine) », in *Territoires en miroir. Espaces d'en haut et espaces d'en bas dans les montagnes européennes (XVIe -XXIe siècles)*, [À paraître], p. 3.

⁷⁸⁶ Volume 2 : annexes, carte 25, p. 64.

⁷⁸⁷ ADI38, 1403 : délibération du conseil municipal de la commune de Châtelus, 16 janvier 1859.

se retirer d'un projet si le tracé qui les avantage n'est pas choisi⁷⁸⁸. Le passage par la rive droite ou gauche d'un tracé est une question déterminante, car les communes situées sur le versant opposé doivent ensuite se relier à leurs frais à l'axe principal. Cela représente une dépense onéreuse. Enfin, les territoires situés en plateau sont également concernés par les directions des tracés sur les versants gauches ou droits des gorges et vallées. Les habitants de la commune de Montaud remplissent les registres de l'enquête publique concernant le tracé d'une future route⁷⁸⁹. Il ne s'agit pas d'une opposition de principe à l'aménagement d'une route carrossable. Les opposants protestent contre un tracé qui passe par un versant qui n'est pas celui sur lequel se trouvent leurs propriétés. Ils précisent pour la plupart le tracé qu'ils préféreraient. Les choix des versants sur lesquels établir un tracé de route cristallisent des enjeux liés aux impacts en différé de la verticalité, en termes de polarisation des flux de circulation.

2.1.3. Instrumentaliser la pente

Les impacts en différé de la verticalité permettent aux territoires de faire pression sur d'autres. Par exemple, dans des logiques de rivalités qui les opposent, notamment concernant le montant des contingents, les municipalités font un usage stratégique de la verticalité. Il est possible de prendre l'exemple des communes de Rencurel et de Pont-en-Royans qui, à l'occasion de la construction du Chemin de Grande Communication n°2 essaient de tirer profit au maximum de leur position face à la pente⁷⁹⁰. Les deux communes soutiennent depuis plusieurs années le projet d'ouverture d'une route carrossable dans la vallée de la Bourne. Une fois informées du montant de leur part contributive respective pour la construction de la future route, les deux communes prétendent ne pas en avoir besoin. Chacune explique que c'est l'autre qui a le plus besoin de l'ouverture de la route. Un bras de fer vertical se met en place. Le conseil municipal de Rencurel rappelle à l'administration vicinale que la majorité des habitants de la commune emprunte le chemin de l'Échelle et entretient des relations depuis un temps immémorial avec Saint-Gervais, Vinay et l'Albenc, lieux plus proches où ils font des achats en échange de quelques

⁷⁸⁸ ADI38, 14O37 : commission consultative pour le CGC 8, première séance, 25 juin 1854.

⁷⁸⁹ ADI38, 4E 432/97 : dépôt de la commune, Montaud, Voirie : dossier du chemin de la croix de Mézin au grand chemin d'Autrans.

⁷⁹⁰ Volume 2 : annexes, carte 25, p. 64.

denrées⁷⁹¹. Il cherche à prouver que le projet du CGC 2 n'est pas indispensable pour la commune.

Le conseil municipal de Pont-en-Royans rétorque en précisant que Rencurel est enclavée et que, pour cette commune, l'établissement de la future route est vital⁷⁹². Et de rajouter que pour Pont-en-Royans cela est important, mais moins que l'on pourrait le croire, et que Rencurel, Choranche et Châtelus sont traversées par la future route et ont toujours eu Pont-en-Royans dans leurs chutes naturelles et relations commerciales. Ces mécanismes sont récurrents. Beaucoup de territoires de plaine prétendent, pour baisser leurs contingents, avoir moins d'intérêts à l'ouverture des routes que les territoires situés en montagne. Ils arguent que pour ces derniers les aménagements routiers sont nécessaires pour l'écoulement de leurs produits qui sont décrits comme se faisant « naturellement » en direction des piémonts et plaines. Les communes de plateau disposent également de moyens de pression. Si le projet n'aboutit pas, elles peuvent utiliser d'autres routes. Les communes du canton de Villard-de-Lans prétextent à plusieurs reprises, lorsque leurs contingents sont trop élevés, que le projet ne leur est pas indispensable puisqu'elles peuvent utiliser le Chemin de Grande Communication n°6 en direction de Grenoble. Les territoires intègrent les effets de leurs situations topographiques aux manœuvres qu'ils mettent en place pour agir sur les tracés. Plateau, piémont et plaine ont des intérêts et des possibilités différentes. Chacun dispose, en se référant explicitement à certains impacts en différé de la verticalité, de moyens de pression. Un système d'interdépendance entre piémonts, pentes et plateaux est ainsi activé. Cela rappelle plus largement le rôle central joué par les mécanismes de dépendances dans les mises en réseau des territoires.

2.2. Des marginalisations spatiales

La verticalité accentue les fractures territoriales relatives aux choix d'un tracé plutôt qu'à un autre. Elle engendre des phénomènes d'exclusion. Face à ces derniers, les raccordements constituent une solution et donnent lieu à des projections et des nouvelles configurations. Ces mécanismes sont inhérents à la création d'un réseau routier de

⁷⁹¹ ADI38, 1403, dossier 1858-1860 : délibération du conseil municipal de Rencurel, 16 janvier 1859.

⁷⁹² ADI38, 1403, dossier 1858-1860 : délibération du conseil municipal de Pont-en-Royans, 23 janvier 1859.

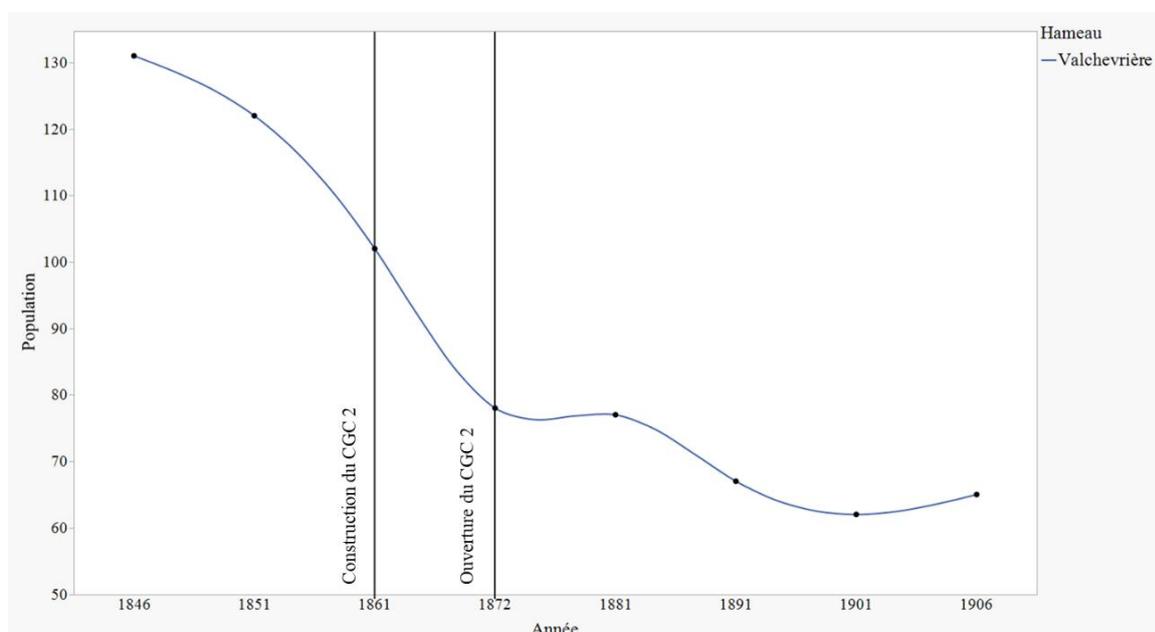
montagne. Les rancœurs suscitées par le choix d'un tracé plutôt qu'un autre en révèlent l'importance.

2.2.1. Des phénomènes d'exclusion

Les tracés de routes de montagne engendrent des phénomènes d'exclusion en différé et à différentes échelles. Les routes carrossables, en empruntant les fonds de vallée, évitent certains hameaux situés en hauteur dans les gorges, ou à proximité de pas et de cols. Le Chemin de Grande Communication n°2, de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, passe en dessous du hameau de Valchevrière. Ce dernier dépend de la commune de Villard-de-Lans (Isère). Il se situe entre cette commune et celle de Saint-Julien-en-Vercors. Indices des impacts de ce choix de tracé pour le hameau de Valchevrière, sa population diminue de moitié en soixante ans. Elle passe de 131 habitants en 1846 à 65 en 1906. Les effets de l'ouverture du CGC 2 en 1872 complètent les difficultés enclenchées dès la fin du XVIII^e siècle. Le partage des communaux, la fixation des limites administratives entre Saint-Martin-en-Vercors, Saint-Julien-en-Vercors et Villard-de-Lans et le régime forestier sont délétères pour ce hameau situé au cœur des forêts et pour lequel l'activité sylvicole est fondamentale⁷⁹³.

⁷⁹³ ADI38, 121M6, dossier rapport n°54, exercice 1834 : délimitation de la commune du Villard-de-Lans avec les communes de Saint-Martin-en-Vercors et de Saint-Julien-en-Vercors, délibération du conseil général du département de l'Isère, séance du 7 août 1833.

Graphique 7 – Croissance de la population de Valchevrière entre 1846 et 1906

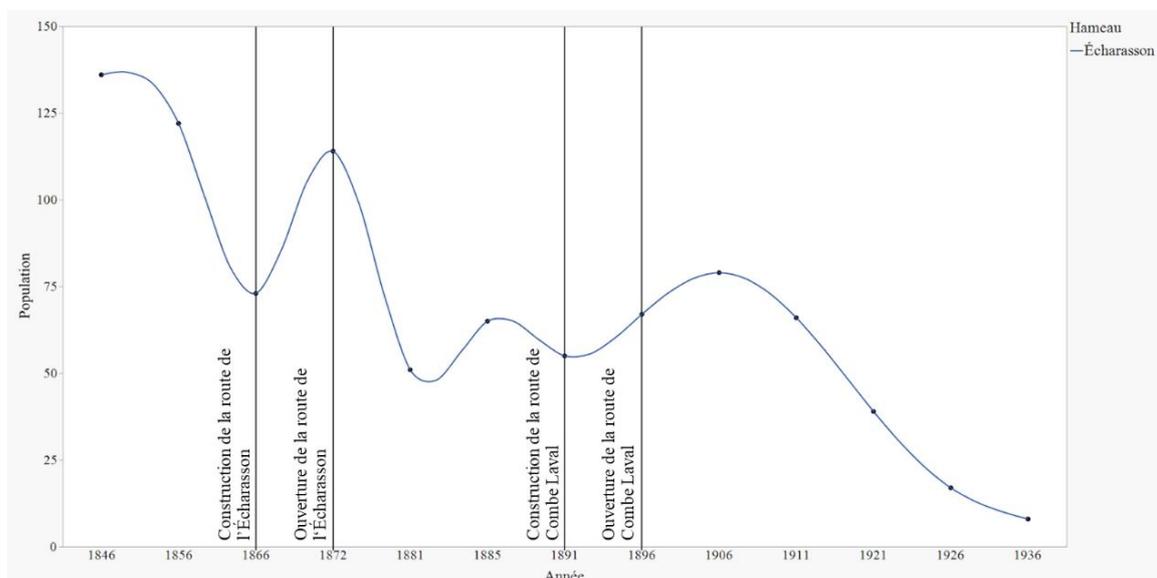


Dans la Drôme, le hameau de l'Écharasson situé sur la route forestière du même nom (commune de Saint-Jean-en-Royans), comporte 73 habitants en 1866, 51 en 1881 et 65 en 1886. Les recensements indiquent qu'en 1926 il y a 17 habitants, et 8 en 1936⁷⁹⁴. L'ouverture en 1896 de la route de Combe Laval, en contrebas de la route de l'Écharasson, n'est pas étrangère à cette diminution. Les deux graphiques en courbe ci-dessous restituent ce phénomène.

⁷⁹⁴ADD26, 6M441, 6M442.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Graphique 8 – Croissance de la population de l'Écharasson de 1846 à 1936



Dans le cas de Valchevrière, l'ouverture du CGC 2 marque un plateau. Après une dizaine d'années, la population diminue de nouveau. Dans le cas de l'Écharasson, la construction et l'ouverture de la première route suscitent une croissance positive, à laquelle succède une diminution. Le phénomène se répète, mais de manière moins prononcée, avec l'ouverture de la route de Combe Laval. Une dizaine d'années après son ouverture, la population diminue de nouveau. Cette nouvelle route capte le trafic qui passe jusqu'alors par la route forestière de l'Écharasson. Dans les deux cas, la construction de la route inverse temporairement une tendance plus générale de diminution de la population, pour ensuite conforter cette dernière. Les tracés des routes carrossables génèrent une concentration des circulations. Ces dernières passent d'un maillage dense de chemins et de pas muletiers, à un unique axe de circulation carrossable⁷⁹⁵. Des hameaux situés à proximité d'anciens chemins se trouvent excentrés, et la concentration de l'habitat succède à celle des circulations. C'est un processus lent et révélateur des dynamiques d'exclusions spatiales que le choix d'un tracé peut causer.

Les communes sont également concernées par ces phénomènes d'exclusion. Le CGC 2, de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, en suivant le cours de la Bourne, passe deux kilomètres en contrebas de la commune de Châtelus⁷⁹⁶. En 1858, lorsque ce tracé est soumis

⁷⁹⁵ P.-L. FILLET, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », art. cit., p. 37.

⁷⁹⁶ Volume 2 : annexes, carte 25, p. 64.

à l'enquête publique, le conseil municipal de Châtelus considère que ce chemin ne lui sera d'aucune utilité. La commission consultative ne prend pas en compte ces observations⁷⁹⁷. Le tracé choisi avantage les communes de fond de vallée. Au sein de la gorge, la verticalité hiérarchise les profits résultant de l'ouverture de la route.

Les mécanismes d'exclusion peuvent se manifester de manière différée. Bien que Die, ville de sous-préfecture, constitue un terminal du CGC 10 jusqu'à Sainte-Eulalie-en-Royans, l'ouverture de cet axe a pour effet de l'exclure des circulations entre le Vercors et le Royannais⁷⁹⁸. La construction s'effectue par tronçons. Les Grands et les Petits Goulets reliant Vercors et Royans sont les premiers ouverts. Toutefois, leur édification s'avère plus longue et plus coûteuse que prévu. Cela retarde les travaux d'ouverture des autres tronçons. Durant plusieurs années, le col de Rousset n'est pas praticable, faute de fonds suffisants pour la construction du tunnel⁷⁹⁹. La ville de Die paye alors pour une route qui ne lui est pas utile sans l'ouverture du col de Rousset, garantie d'une liaison carrossable avec les cantons du Vercors⁸⁰⁰. Toutefois, la section entre Die et le col du Rousset n'est pas une priorité pour l'administration vicinale⁸⁰¹.

Les délibérations de conseils municipaux des communes du Vercors attestent de la prééminence de leurs rapports avec le Royans, au détriment de la ville de Die. Pour le canton de La Chapelle-en-Vercors, les relations avec le Royans sont plus attractives car il y a des villes commerciales bien situées par rapport à la vallée du Rhône et ses voies ferrées⁸⁰². Par l'organe du conseil d'arrondissement, la ville de Die fait part de ses craintes face aux changements qu'elle perçoit : « *depuis que la route est ouverte du côté du Pont-en-Royans, tous les produits s'écoulent forcément de ce côté, les rapports des populations sont de plus en plus suivis avec le département de l'Isère, si l'on ne porte bientôt remède à cet état de choses, tous leurs intérêts les entraîneront vers l'Isère, qu'il en résulte un préjudice notable pour la ville de Die où les habitants du Vercors ne se rendent déjà plus*

⁷⁹⁷ ADI38,1403 : chemin projeté de Pont-en-Royans à Rencurel (la Balme) par Choranche, procès-verbal de la commission d'enquête, 15 décembre 1858.

⁷⁹⁸ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 38.

⁷⁹⁹ ADD26, 3092 : département de la Drôme, extrait du rapport du conseil d'arrondissement de Die, session de 1844, 1^{ère} partie.

⁸⁰⁰ ADD26, 3093 : sous-préfecture de Die, conseil d'arrondissement, session de 1836 extrait du rapport du sous-préfet.

⁸⁰¹ ADD26, 3092 : extrait du rapport du conseil d'arrondissement de Die, session de 1844, 1^{ère} partie.

⁸⁰² É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit., p. 38.

que lorsqu'ils y sont appelés pour des affaires judiciaires⁸⁰³». La menace sous-jacente est que le canton de la Chapelle-en-Vercors demande un rattachement administratif au Royans. Le tracé entraîne une modification des flux de circulation et ses effets sont accélérés par les choix des tronçons par lesquels commencer les travaux. Cela parachève une dynamique plus ancienne de perte d'influence de la ville de Die⁸⁰⁴. Les tracés matérialisent un phénomène à plus large échelle de polarisation des échanges vers le Nord et d'attraction croissante de villes telles que Grenoble⁸⁰⁵. L'exemple de la ville de Die révèle que ce ne sont pas uniquement les hameaux et petites communes qui subissent ces phénomènes de marginalisation. La situation d'un territoire dans un réseau impacte sa dynamique territoriale sur la longue durée⁸⁰⁶.

Les variations des phénomènes de périphérisation sont symptomatiques des trajectoires des vallées et régions alpines à partir du XIX^e siècle. Luigi Lorenzetti explique qu'à l'échelle des Alpes, les systèmes de communications modernes créent de nouvelles périphéries là où avant il n'y en avait pas, puisqu'elles annulent les anciennes mobilités (les sentiers et chemins muletiers)⁸⁰⁷. Les territoires éloignés demeurent peu affectés contrairement aux localités plus proches mais non traversées. Ces dernières subissent plus d'inconvénients que de bénéfices puisqu'elles sont dans des circuits nouveaux mais en position défavorable⁸⁰⁸.

2.2.2. Le jeu des raccordements

Les raccordements constituent à la fois une solution pour des communes qui se retrouvent exclues des tracés et un outil de projection dans un futur réseau. Sous ce second aspect, ils aident à convaincre les communes de participer à des projets d'aménagement

⁸⁰³ ADD26, 3093 : extrait du procès-verbal des délibérations du conseil d'arrondissement, session de 1857, 1^{ère} partie.

⁸⁰⁴ R. FAVIER, *Les villes du Dauphiné aux XVII^e et XVIII^e siècles*, op. cit.

⁸⁰⁵ E.-S. MOURET, *Changer pour rester les mêmes. La moyenne montagne Trièvoise : sociétés, territoires et représentations (1830-1936)*, op. cit.

⁸⁰⁶ Jean-Marc OFFNER, Francis BEAUCIRE, Marie DELAPLACE, Armand FRÉMONT, Olivier NINOT, Anne BRETAGNOLLE et Denise PUMAIN, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *Espace Géographique*, 2014, n°43-1, p. 51-67, p. 63. Voir la section d'Anne Bretagnolle intitulée « Les effets structurants des transports, une question d'échelles ? ».

⁸⁰⁷ Luigi LORENZETTI, « Dépendance et disparités : une lecture comparative du rapport entre terres hautes et terres basses : le Valais et le Tessin, 1870-1930 », *Histoire des Alpes, Storia delle Alpi, Geschichte der Alpen*, 2012, 17, p. 101-118 ; L. LORENZETTI, « Modernité, transformations économiques et territoire dans le monde alpin (XVIII^e-XX^e siècles), des perceptions changeantes », art. cit.

⁸⁰⁸ B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, op. cit., p. 87.

roumier dont les tracés ne leur semblent pas directement profitables. Ainsi, une possibilité de raccordement rassure les territoires éloignés du tracé et les incite à obtempérer lors des enquêtes. Cela leur permet d'envisager une intégration du réseau routier dans un second temps. Les raccordements sont le plus souvent classés en tant que chemins vicinaux ordinaires. La forte proportion de ce classement dans la voirie vicinale à l'échelle nationale est l'indice de leur importance. En 1869 en France, sur 551 792 km de voirie vicinale, 384 256 km sont des chemins vicinaux ordinaires⁸⁰⁹.

Le cas de la commune de Saint-Julien-en-Vercors est intéressant. La commune n'est pas sur le tracé du Chemin de Grande Communication n°10. Elle en est raccordée par le Chemin d'Intérêt Commun n°3. Dès 1853, le conseil municipal de Saint-Julien-en-Vercors envisage le prolongement de ce raccordement jusqu'à Villard-de-Lans afin de mettre en communication directe le Vercors et Grenoble. La commune redouble d'efforts pendant plusieurs décennies pour la réalisation de ce raccordement avec les Chemins de Grande Communication ouverts ou en projet dans l'Isère. Elle suit attentivement les projets de prolongation du Chemin de Grande Communication n°6 jusqu'au Vercors drômois et entend jouer un rôle déterminant sur le futur tracé reliant les deux départements depuis Grenoble jusqu'à Die⁸¹⁰. Le raccordement illustre la collusion d'intérêts entre la commune de Saint-Julien-en-Vercors et le département voisin⁸¹¹. Néanmoins, le département de l'Isère n'hésite pas à changer de projet et de direction malgré les ambitions de Saint-Julien-en-Vercors. Les raccordements représentent une promesse pour certains territoires dont les intérêts n'ont pas été satisfaits par la construction d'une route. Leur réalisation prend du temps et semble être secondaire par rapport aux principaux axes classés, les Chemins de Grande Communication. Leur statut les laisse entièrement aux frais des communes alors que leur construction peut être onéreuse⁸¹².

Toutefois, lorsqu'ils sont ouverts, les raccordements ont des impacts puissants. En 1886, la commune de Lans-en-Vercors demande une révision des contingents pour l'entretien du Chemin de Grande Communication n°2. Elle précise que les contingents ont été fixés avant

⁸⁰⁹ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 7. L'auteur, qui est alors chef de la voirie urbaine et vicinale au ministère de l'Intérieur, se base sur un rapport du ministre de l'Intérieur daté du 15 juin 1870 portant sur le service vicinal en 1869.

⁸¹⁰ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1837-1857, n°288, 26 avril 1855.

⁸¹¹ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal, 1858-1876, n°654.

⁸¹² Dans le cas de Saint-Julien-en-Vercors, le raccordement jusqu'à l'Isère doit traverser un rang de rochers appelé « le Rang Bourré ». Il nécessite la réalisation d'ouvrages coûteux.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

l'ouverture d'un chemin de raccordement entre Méaudre et le CGC 2 : le Chemin d'Intérêt Commun n°7 ouvert entre 1874 et 1885. Comme on peut le voir sur la carte n°15 du volume annexes, le raccordement s'avère contraire aux intérêts de Lans-en-Vercors⁸¹³. Il détourne en effet une partie de la circulation de cette municipalité. Il permet aux communes de Méaudre et d'Autrans d'écouler leurs produits forestiers en direction de la vallée du Rhône, directement par le CGC 2⁸¹⁴. Il est intéressant de noter que lors des enquêtes pour l'ouverture de ce chemin, Méaudre et Autrans prétendent ne pas être intéressées. Elles sont alors tournées vers Grenoble grâce à l'ouverture du CGC 6. Vingt-cinq ans plus tard, le raccordement les incite de nouveau à se tourner vers le Royannais.

La structuration du réseau routier, étayée par le jeu des raccordements, est une dynamique qui se structure sur plusieurs décennies. En Vercors, une fois la première voie carrossable ouverte, les territoires à la fois concurrents et connectés s'organisent, se désorganisent, s'associent, s'affrontent et repensent les communications. Ils cherchent à organiser les flux selon leurs intérêts, grâce à l'orientation d'un tracé ou au moyen d'un raccordement. Chaque territoire cherche à se placer favorablement dans l'élan de recomposition territoriale suscité par le tracé d'un aménagement routier. Ils se disputent ainsi l'orientation des tracés afin de bénéficier au mieux des retombées des flux. La menace sous-jacente est d'être mis à la périphérie des nouveaux systèmes de circulation. Certains réussissent à se positionner favorablement et d'autres sont marginalisés, voire exclus. Les raccordements permettent à certains de se repositionner, ce qui recompose l'organisation des circulations et parfois inverse les polarisations spatiales. En Vercors, ces mécanismes sont poussés à l'extrême du fait du nombre de routes et de leurs chronologies décalées. Ces dynamiques aboutissent à la structuration d'un réseau routier. Contrairement aux réseaux de plaines, en montagne la création de nouvelles infrastructures dans un réseau routier déjà opérant peut avoir des effets appuyés⁸¹⁵.

Une fois stoppée cette dynamique ne redémarre plus. Les territoires qui n'ont pas saisi l'opportunité durant cette période demeurent excentrés durablement. En Vercors, le réseau

⁸¹³ Volume 2 : annexes, carte 15, p. 42.

⁸¹⁴ ADI38, 1405, dossier 1886 : demande de réduction de contingent formulée par les conseils municipaux des communes de Lans et de Choranche. Rapport de l'agent voyer d'arrondissement de Saint-Marcellin, 11 mai 1886 et révision des contingents des communes, session d'août 1886.

⁸¹⁵ X. DESJARDINS, *L'aménagement du territoire*, op. cit., p. 64. L'auteur explique que plus un réseau se développe, moins les nouvelles infrastructures ont d'effets. Par leurs conséquences franches et rapides, les raccordements dans le cadre des réseaux routiers de montagne suivent une dynamique différente de celle décrite par Xavier Desjardins.

fraîchement achevé comporte des enclaves. C'est le cas de la vallée de Quint⁸¹⁶. En 1908, le conseil municipal de Saint-Julien-en-Quint formule une requête pour la réalisation d'un tunnel dans la montagne d'Ambel, afin de relier un chemin vicinal aux routes forestières de Lente et à Saint-Jean-en-Royans⁸¹⁷. Le document est retranscrit en annexe⁸¹⁸. Le conseil justifie sa demande par les migrations des habitants en direction de la République d'Argentine. Ces départs seraient causés par une réduction des pâturages, provoquée par les reboisements. Selon eux, l'État doit faire quelque chose. L'ouverture du tunnel leur permettrait d'acquérir des coupes de bois et pallier la réduction de l'élevage ovin. Cette demande, particulière par sa dénonciation explicite des effets néfastes du reboisement, s'inscrit en tout point avec celles étudiées dans le chapitre II, à la différence qu'elle est formulée plus tard. En 1908, cela fait plus d'une décennie que la dernière route carrossable du Vercors est ouverte. Les efforts des territoires et les politiques publiques se concentrent désormais sur l'entretien des routes existantes et non vers l'ouverture de nouveaux axes. La demande est jugée inutile et aucune étude n'est réalisée⁸¹⁹. La conjoncture change et il est désormais trop tard pour espérer, grâce à un raccordement, intégrer opportunément le réseau routier du Vercors. La nervosité des effets des raccordements contraste avec la brutalité de l'arrêt de ces alternatives une fois le réseau routier achevé.

2.2.3. Des tracés qui suscitent des rancœurs

Les tracés suscitent des rancœurs. Ces dernières peuvent être immédiates. Par exemple, des conseils municipaux de communes excentrées par rapport aux tracés présentent leur territoire comme étant oublié, malgré leurs contributions aux financements d'autres routes du département. Ils décrivent une situation d'injustice⁸²⁰. La cohérence et la rationalité de l'organisation départementale sont implicitement remises en cause. En étant jugée peu équitable, l'œuvre du réseau vicinal est opposée au principe de centralité régissant la création des départements. C'est une critique directe des compétences du préfet et de la justesse des décisions du conseil général.

⁸¹⁶ Volume 2 : annexes, carte 2 et 3, p. 2-3.

⁸¹⁷ ADD26, 7M, C4016/2d : délibération du conseil municipal de la commune de Saint-Julien-en-Quint, 24 juin 1908.

⁸¹⁸ Volume 2 : annexes, transcription 9, p. 43-44.

⁸¹⁹ ADD26, 7M, C4016/2d : rapport de la direction générale des Eaux et Forêts, étude d'une route entre Saint-Julien-de-Quint et la forêt de Lente, 5 septembre 1908.

⁸²⁰ ADD26, 3O92 : délibération du conseil municipal de la commune de la Chapelle-en-Vercors, 10 mai 1842.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Des rancœurs se manifestent parfois en différé. Il n'est pas rare que des préfets mobilisent à dessein les refus antérieurs de leur homologue pour la participation à l'ouverture d'une route⁸²¹. Ces procédés s'opèrent parfois sur plusieurs décennies. Le 28 novembre 1875, un dénommé Detroyat de Saint-Marcellin, s'adresse au préfet de l'Isère au sujet d'une demande de création d'un chemin de Saint-Jean-en-Royans à Sainte-Eulalie et la rive droite de la Vernaison. Ce projet comprend la construction, à frais partagés avec le département de l'Isère, d'un pont sur la Vernaison assurant ensuite la communication avec Pont-en-Royans et le Chemin de Grande Communication n°2 jusqu'à Villard-de-Lans et Grenoble. Selon Detroyat, les démarches sont bien engagées jusqu'à ce que le conseil de préfecture de Valence n'agisse à l'encontre du projet :

Mais il paraît que le bureau de la Préfecture en a jugé autrement et qu'on y persiste à se venger du refus de l'Isère, conseillée par l'ingénieur Cunit, de contribuer pour 100 000 fr. à la création du prolongement direct des Grands Goulets par la rive droite du torrent, sur Pont-en-Royans, ce qui avait entraîné la Drôme à passer sur la rive gauche au moyen du Pont d'Échevis et à créer les Petits Goulets, puis le chemin déplorable de St Eulalie au Pont des Foulons. Qui donc a pâti de tout cela, sinon les populations quand les conseillers généraux de l'époque ont tous disparu depuis longtemps ! Ainsi que l'auteur de tout ce mal ! Vous en sentirez le besoin Mr le Préfet d'apporter un terme à cette collision dont la persistance de la part de la Drôme est aujourd'hui immorale⁸²².

L'auteur de cet extrait fait référence à des faits qui se sont déroulés dans les années 1840, à savoir, le refus du département de l'Isère de participer aux frais d'ouverture du tronçon du Chemin de Grande Communication n°10 passant sur son territoire via le col de Meselier, Châtelus et Pont-en-Royans. Face à ce refus, un autre tracé est choisi, celui par Échevis et les Petits Goulets. L'attitude du département de l'Isère et les conséquences qui en résultent semblent intervenir dans des décisions prises en 1875, trente-deux années plus tard, pour une route différente et par une nouvelle équipe administrative. Le chapitre II indique en quoi les départements sont à la fois complémentaires et concurrents. La manière dont ces rapports de force peuvent générer une mémoire longue qui se répercute des décennies plus tard sur le choix des tracés est saisissante. Ces rancœurs politiques constituent des formes d'impacts en différé. Elles ressurgissent des années plus tard et constituent des paramètres à la fois sous-jacents et déterminants dans le choix des tracés. Elles s'expriment sur le temps long et constituent des réminiscences tenaces.

⁸²¹ ADD26, 3093 : lettre du préfet de l'Isère adressée au préfet de la Drôme, 9 avril 1856.

⁸²² ADI38, 7096W7 : lettre du dénommé Detroyat adressée au préfet de l'Isère, 28 octobre 1875.

La verticalité constitue un paramètre central de l'élaboration des tracés et donc de la structuration du réseau routier. Ses impacts en différé déterminent les hiérarchies territoriales futures, en fonction des situations des territoires par rapport à la route et à l'orientation des flux. La verticalité et ses effets sont à ce titre déterminants dans les stratégies qu'élaborent les territoires pour intégrer le réseau routier en construction. Ces derniers manient subtilement les dimensions plurielles de ces mécanismes. La verticalité appuie une localisation favorable et rend plus sensible une situation d'exclusion. Dès lors, elle renforce les effets des raccordements dont elle encourage le recours. Elle stimule ainsi grandement les dynamiques de mise en réseau. D'autres mécanismes interviennent en différé, en particulier ceux découlant de stratégies foncières.

3. Le foncier : un instrument d'action à court et à long terme

Une expression est récurrente dans les archives du service vicinal. Elle indique que le tracé « empiète » sur des propriétés privées appartenant à des particuliers ou à une commune⁸²³. L'administration vicinale doit alors prendre possession des terrains concernés par le tracé de la route à construire⁸²⁴. L'orientation du tracé détermine ainsi l'achat des terres nécessaires. C'est un aspect primordial. En effet, le foncier dans les mondes ruraux et notamment en montagne, permet à son détenteur de maîtriser des ressources naturelles. C'est une puissance située au cœur de systèmes de crédits. En montagne, le foncier n'a pas besoin d'être étendu. Ce qui compte c'est sa configuration et la valorisation qu'en font les propriétaires en fonction des conjonctures. Il comporte une plus forte valeur fiduciaire que matérielle⁸²⁵. C'est donc par le foncier que les effets du choix d'un tracé sont ressentis par une large partie de la société locale. Il permet de cerner à une échelle fine des manœuvres réalisées par différents acteurs lors de l'édification d'une route.

L'enjeu de cette partie est de mesurer comment et pour qui, au moment de la définition d'un tracé, le foncier constitue un moyen d'action. Ces mécanismes mettent en lumière les manières par lesquelles les procédures employées par les administrations pour gérer les transactions foncières peuvent être modulées. C'est un paramètre qui influence la

⁸²³ Aurélien Rochas observe également ce phénomène. A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit., p. 142.

⁸²⁴ Voir l'article 15 de la loi du 21 mai 1836. Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

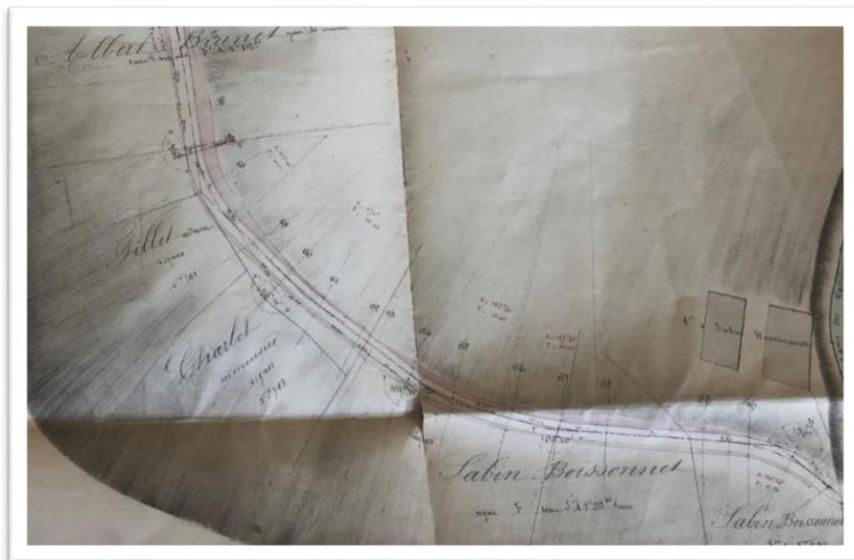
⁸²⁵ Pour des précisions à ce sujet voir les travaux de Pierre Judet dont : P. JUDET, « La pluri-activité : archaïsme ou modernité ? L'exemple de l'arc alpin XIXe et première moitié du XXe siècle », art. cit.

structuration d'un réseau de routes. Une première section revient sur la manière dont l'aménagement routier déstructure l'organisation foncière des territoires qu'il traverse. Le foncier permet ensuite à certains acteurs d'élaborer des stratégies pragmatiques. Enfin, il est au cœur d'arrangements entre les propriétaires et les administrations.

3.1. Désorganisations des structures foncières préexistantes

Les routes de montagnes comprennent des tronçons construits dans des gorges et aussi sur des surfaces plus aisées, le plus souvent composées de terrains cultivés. Les transactions foncières nécessaires déstructurent alors une répartition souvent ancienne du foncier, établie sur plusieurs générations de propriétaires. Les plans qui suivent révèlent comment la route peut inciser une succession de parcelles parallèles, multipliant ainsi les lots discontinus. Ce phénomène est exacerbé lorsque le tracé suit des courbes. Il scinde alors à plusieurs reprises une même parcelle.

Illustration 14 – Modifications de la structure foncière par les tracés de route



Il revient à l'administration vicinale de gérer ces transactions en s'appuyant sur les codes administratifs et juridiques. Des mécontentements et des résistances émergent toutefois.

3.1.1. Un encadrement juridique solide de l'indemnité à l'expropriation

Les transactions foncières sont complexes car elles mettent en relation différents acteurs : l'administration vicinale, le préfet, le propriétaire concerné et la commune sur laquelle se trouve la parcelle. Elles cristallisent différents intérêts et enjeux puisqu'elles concernent une ressource structurelle pour les propriétaires et elles représentent une dépense supplémentaire pour l'administration vicinale qui cherche à assurer la rapidité des transactions.

L'administration vicinale dispose de moyens et de procédés légaux lui facilitant la réalisation de transactions foncières et d'opérations associées, grâce aux lois du 21 mai 1836 et du 3 mai 1841. Les transactions foncières entre l'administration vicinale et un particulier donnent lieu à des indemnités conformément à l'article 15 de la loi de 1836. Ces dernières incarnent le droit des propriétaires riverains. Elles représentent une part importante du budget de l'aménagement routier et comportent une dimension juridique.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Elles sont nécessairement prises en compte dans l'étude des tracés⁸²⁶. La transaction foncière entre le propriétaire des terrains concernés et l'administration vicinale doit être réalisée préalablement aux travaux qui ne peuvent, en théorie, pas commencer tant que les propriétaires ont des droits sur les sols. L'administration vicinale suit pour cela un processus décisionnel préliminaire à la validation du projet. Des documents et notamment des plans minutieux, réalisés à partir du cadastre, sont indispensables. Un plan parcellaire est ainsi levé dès la réalisation de l'avant-projet et est finalisé une fois le projet approuvé. Il est accompagné de tableaux compilant l'ensemble des parcelles nécessaires au projet, les noms et professions des propriétaires, les noms et professions des locataires s'il y en a, la nature et la superficie des parcelles et leur valeur. Cette documentation est précise car elle sert à évaluer les montants des indemnités et donc les dépenses associées. Leurs critères d'évaluation sont censés prendre en compte la nature des terrains, le prix au mètre carré pratiqué localement, l'état des cultures, les dépréciations liées au morcellement de la propriété ou à la perte des récoltes.

Beaucoup de transactions foncières s'effectuent à l'amiable. Cela indique que les acteurs concernés souhaitent que les procédures s'effectuent rapidement⁸²⁷. Le propriétaire accepte les prix fixés par le service vicinal. L'accord est exprimé par un acte entre le propriétaire et le maire de la commune sur laquelle se trouvent les parcelles. L'édile est assisté de l'agent voyer d'arrondissement et l'accord est préalablement approuvé par le préfet. Le caractère « d'utilité publique » associé aux Chemins de Grande Communication permet à l'administration vicinale d'opérer des achats de biens fonciers sans recourir à la purge des hypothèques, dans le cas où le montant des achats ne dépasse pas 500 fr. Dans le corpus étudié, les actes de ventes dépassant ce montant ne sont pas majoritaires⁸²⁸. Il s'agit en effet de petites parcelles, attendu que les surfaces planes ne sont pas d'une étendue très vaste et que la structure foncière est morcelée en différents endroits. La vicinalité dispose alors d'un avantage, car les opérations de purges d'hypothèque peuvent être longues et coûteuses.

⁸²⁶ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit., p. 145-146. L'auteur s'intéresse aux problématiques liées aux indemnités de terrain lors de la construction du CGC 6. La thèse tente d'approfondir ces questionnements et de les élargir à l'ensemble des routes du Vercors.

⁸²⁷ Aurélien Rochas remarque pour le Chemin de Grande Communication n°6 que l'administration supérieure désire régler rapidement les transactions à l'amiable. Elle cherche à récompenser les efforts des propriétaires cédants afin que les travaux se déroulent rapidement.

⁸²⁸ Ils concernent des parcelles bâties ou un lot de plusieurs parcelles.

PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

L'administration vicinale ne prend pas en charge le règlement de l'indemnité. Dans le cas des chemins de Grande Communication et d'Intérêt Commun, c'est la commune qui paye les indemnités concernant des terrains situés sur son territoire⁸²⁹. L'administration vicinale et donc le département sont allégés de cette dépense, qui pèse sur les communes contraintes de voter des impositions extraordinaires et parfois de demander de l'aide⁸³⁰. En 1880, des travaux de rectification du Chemin de Grande Communication n°10 dans la traversée de Chamaloc sont approuvés, mais ils ne peuvent pas commencer avant le paiement des indemnités de terrains et de bâtiments à démolir. Le conseil municipal de Chamaloc explique que la commune est pauvre et a déjà payé toutes ses indemnités de terrains jusqu'à ce jour. Sans fonds de réserve, la commune est dans l'impossibilité de payer l'indemnité. Le conseil général l'autorise à utiliser des fonds initialement destinés à la construction d'une maison de secours au col du Rousset et lui accorde une subvention⁸³¹.

La situation parfois difficile des communes ôte toute fluidité aux transactions, pourtant réalisées à l'amiable. Les propriétaires ou leurs héritiers attendent parfois longtemps le versement de leur indemnité, à cause de l'endettement des communes. Beaucoup de retards de paiement concernent des petites sommes dont le montant est inférieur à 10 fr. Elles sont mises de côté par les communes qui les considèrent comme non prioritaires. Elles peuvent pourtant s'avérer précieuses pour le propriétaire concerné⁸³². Ces sommes peuvent en effet être utiles aux achats alimentaires de première nécessité.

Des expropriations ont également lieu et leur mise en pratique est facilitée par des outils législatifs⁸³³. Lorsque le propriétaire refuse de céder à l'amiable des terrains nécessaires à l'établissement de la route, l'administration vicinale engage une procédure d'expropriation justifiée au nom de l'intérêt général, conformément aux articles 16 et 17 de la loi de 1836. L'expropriation est prononcée par le tribunal civil de l'arrondissement où sont situés les terrains. La loi de 1841 complète ensuite la loi de 1836 par la notion « d'utilité publique ».

⁸²⁹ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, *op. cit.*, p. 53-54.

⁸³⁰ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal, 1858-1876, délibération n°401. La municipalité vote en 1859 une imposition extraordinaire afin de régler les indemnités de terrains nécessaires au CIC 3 s'élevant à 1891 fr.

⁸³¹ ADD26, 872WP5 : délibération du conseil général du département de la Drôme, 19 août 1880.

⁸³² A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, *op. cit.*, p. 143-144.

⁸³³ Aurélien Rochas considère que ces deux lois vont dans le sens d'une meilleure prise en compte des droits des riverains. Les observations permises par cette recherche ne suivent pas son interprétation. Certes ces lois constituent un encadrement juridique. Néanmoins, leur principal objectif est de faciliter les transactions pour l'administration.

Pour être menés à bien et classés dans le réseau vicinal, les projets doivent désormais nécessairement être définis comme étant « d'utilité publique » ou « d'intérêt général ». Le préfet possède dans ce cas des pouvoirs discrétionnaires lui permettant la désignation par arrêté préfectoral des propriétés particulières à occuper⁸³⁴. Ce statut juridique garantit la réalisation des projets face à d'éventuelles oppositions⁸³⁵. Les propriétaires concernés sont alors obligés de céder leurs biens pour l'intérêt général, sinon une expropriation pour cause d'utilité publique est prononcée. Ainsi, à partir du moment où un projet est classé dans le réseau vicinal, les propriétaires des parcelles concernées disposent d'une marge de manœuvre restreinte.

3.1.2. Mécontentements et résistances

L'armature législative décrite ci-dessus réduit les possibles recours juridiques ou administratifs mobilisables par les propriétaires privés. Toutefois, le statut d'utilité publique et le recours à l'intérêt général n'empêchent pas certains propriétaires de faire part de leur mécontentement, voire de manifester des formes de résistances lorsqu'ils estiment que l'indemnité qui leur est proposée pour leurs terres est insuffisante. Trois aspects de ces réactions doivent être précisés. Premièrement, les possibilités de contestation apparaissent inégales en fonction des propriétaires. Certains tentent également de protester des années après la transaction. Enfin, le rachat de délaissés constitue une forme de résistance.

3.1.2.1. Des possibilités de contestations inégales

Selon les moyens financiers du propriétaire concerné, les possibilités de contestation des transactions foncières sont inégales. Ceux qui veulent porter leur contestation devant les juges de paix doivent, au préalable, adresser au préfet un mémoire exposant les motifs de leurs réclamations. Ils ont donc besoin de maîtriser l'écrit et le droit. Par la suite, un rapport est dressé par deux experts, l'un choisi par le sous-préfet et l'autre par le propriétaire. En cas de désaccord, un tiers expert est nommé par le conseil de préfecture⁸³⁶. L'issue des débats s'annonce donc favorable aux intérêts de l'administration vicinale.

⁸³⁴ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit., p. 147.

⁸³⁵ E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 41.

⁸³⁶ *Ibid.*, p. 63-64.

Il est possible de mobiliser de nouveau l'exemple d'Amédée Rey et de son opposition à la construction du Chemin d'Intérêt Commun n°6, de Seyssins à Lans par Saint-Nizier⁸³⁷. Afin de mettre à mal la réalisation de ce projet d'aménagement routier, Amédée Rey, notable de Seyssins dont l'influence opère jusqu'à Grenoble, mobilise des rouages juridiques et administratifs relatifs à la défense des droits de propriété. Il acquiert pour cela en 1866 une propriété traversée par le tracé de la future route. Il s'agit de la propriété de la famille Guéneau, avec laquelle l'administration vicinale est en pourparlers dès l'année 1862⁸³⁸. Dans son marché avec le vendeur, Amédée Rey tient compte des effets dépréciatifs de la future route. Il réalise ensuite une plantation arboricole justifiant, selon lui, l'augmentation de la valeur des indemnités qui lui sont dues pour le passage de la route sur ses terres. Il explique qu'il s'agit d'une propriété d'agrément pour laquelle il a effectué de nombreuses dépenses et que ce tracé génère une dépréciation du bien⁸³⁹.

Cette stratégie ne peut donner gain de cause à Amédée Rey. La loi de 1836 comporte en effet des articles spécifiquement destinés à cette situation. L'article 18 établit que « *l'action en indemnité des propriétaires pour les terrains qui auront servi à la confection des chemins vicinaux et pour extraction de matériaux, sera prescrite par le laps de deux ans*⁸⁴⁰ ». L'objectif d'Amédée Rey est de contrarier le processus d'édification. Il peut se permettre de telles manœuvres car il a les moyens nécessaires pour conduire de telles démarches, ce qui n'est pas le cas de tous les propriétaires. Dès lors, les contrastes socio-économiques entre les propriétaires sont exacerbés par l'accès ou non aux recours contre l'administration vicinale. En invoquant le respect des « *droits acquis en ne forçant pas un propriétaire à se dépouiller malgré lui de son bien* », Amédée Rey aborde un aspect sensible des transactions foncières opérées lors de l'ouverture d'une route, à savoir la destruction de la propriété privée au nom de l'intérêt public. La remarque qu'il formule manifeste sa conscience, et supposément celle de ses contemporains, d'une forme de contradiction de la part de l'administration et plus largement de l'État dans une période où l'accès à la propriété privée est une valeur importante.

Les transactions foncières liées à l'aménagement routier constituent un exemple supplémentaire de ce qu'Anne Dalmasso, dans le cadre de la construction des barrages dans

⁸³⁷ Cf. *Supra*. Chapitre 2, p. 179.

⁸³⁸ ADI38, 140481 : rapport de l'agent voyer en chef sur le choix à faire entre les divers tracés qui ont été successivement approuvés pour le CIC 106 de Grenoble à Lans, 18 avril 1873.

⁸³⁹ Il achète sa propriété 32 000 fr. et demande ensuite 40 000 fr. d'indemnités.

⁸⁴⁰ Volume 2 : annexes, transcription 2, p. 13-16.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

les Alpes au XIX^e siècle, qualifie de disqualification de ce qu'est la propriété, par les aménageurs afin de justifier leurs projets. Face aux intérêts des aménageurs, la propriété individuelle pèse peu. Ce phénomène est perceptible sur l'ensemble de l'arc alpin et pour différents aménagements. Raffaella Carobbio et Luigi Lorenzetti évoquent les expropriations foncières réalisées pour l'ouverture de la ligne ferroviaire du Saint-Gothard en Suisse⁸⁴¹. L'ouverture du chemin de fer impose, par le recours à l'expropriation au nom de l'utilité publique, la limitation de la pleine propriété alors que c'est un idéal depuis la fin du XVIII^e siècle⁸⁴². Par ailleurs, les tracés des voies ferrées rompent la structure parcellaire établie en bandes parallèles étroites et longues au fond de vallée. Elle permet à chaque propriétaire d'aller d'un versant à l'autre et d'accéder aux chemins. Aux usages privés et communautaires, se superpose un usage public qui modifie les pratiques territoriales liées à ces espaces⁸⁴³. Certains systèmes de propriété anciens et complexes, marqués par des superpositions de droits d'usages et de passages sont touchés.

Cela provoque des contestations qui ne sont pas entendues, car ces pratiques ne sont pas considérées. En Vercors, à plusieurs reprises des parcelles appartenant aux communes et nécessaires à la construction d'un chemin sont qualifiées de « bois broussailles ». Leur évaluation est alors peu élevée. Il s'agit le plus souvent de parcelles situées dans des zones escarpées ou en fonds de vallée. Il est possible que ces parcelles qui apparaissent ainsi dépréciées, parce qu'elles sont difficiles d'accès et donc peu exploitables directement, soient d'anciens communaux ou des lieux de prélèvements pour certains habitants. Il y pousse notamment beaucoup de buis, essence recherchée pour la confection d'outils et d'ustensiles. Ces parcelles perçues comme inexploitées sont en réalité des terres productives pour les sociétés. Ces usages sont menacés par la construction d'une nouvelle voie de communication⁸⁴⁴. C'est le signe d'une méconnaissance par les ingénieurs et agents

⁸⁴¹ Luigi LORENZETTI et Raffaella CAROBBIO, « Le espropriazioni tra effetti territoriali e paesaggistici lungo gli assi viari del S. Gottardo », in *Il Gottardo. Landscape, Myths, Technology*, Zurich, Scheidegger & Spiess, 2016, p. 463-492.

⁸⁴² *Ibid.*, p. 468.

⁸⁴³ *Ibid.*, p. 464.

⁸⁴⁴ Des mécanismes similaires sont identifiables pour d'autres types d'aménagements en montagne au XIX^e siècle. Dans le cas des barrages, Anne Dalmasso montre que l'acceptabilité des sociétés locales dépend largement de la manière dont est gérée la perturbation introduite dans la répartition des droits de propriété et d'usage du territoire. A. DALMASSO, « Barrages et développement dans les Alpes françaises de l'entre-deux-guerres », art. cit.

voyers du fonctionnement réel des communautés de montagne. Par leur action, ils déstructurent l'organisation foncière locale avec tous les effets induits.

3.1.2.2. Des requêtes tardives illustrant les inerties du processus de transaction

Certains mécontentements sont formulés une fois la route ouverte. Si l'administration vicinale laisse peu de place aux arguments déployés par les plaignants, ces derniers interrogent toutefois les processus de transaction.

En 1862, douze ans après la mise en service du Chemin de Grande Communication n°10, un dénommé Perrier, d'Échevis, rédige une pétition afin de demander le paiement de terrains qu'il a cédés lors de la construction⁸⁴⁵. La demande suscite la réalisation d'un rapport par l'agent voyer Bronzille. Ce dernier estime que les propriétés traversées par la route ont acquis une valeur considérable, puisqu'avant il n'existait aucun débouché. Pour lui, toutes les demandes d'indemnités similaires doivent être rejetées car « *une partie des propriétaires semble, en réclamant, ne plus se souvenir des demandes réitérées dont ils assiégeaient l'autorité dans la période 1840 à 1850, époque de l'exécution du chemin, pour obtenir que la direction du chemin n°10 traversa leur propriété qu'ils consentaient à céder sans indemnité à cette époque ils avaient en vue que cette voie construite dans leur intérêt allait s'ils obtenaient une direction passant chez eux plus que tripler de valeur de leurs terres et nous reconnaissons qu'ils étaient dans le vrai, néanmoins après douze années de silence de leur part, oubliant leur démarches et leurs promesse ils réclament quand même*⁸⁴⁶ ». L'ouverture de la route et ses effets décrits comme étant en tous points positifs constituent un contre-argument. La possible dévalorisation des terres à cause de leur fragmentation par le tracé, n'est pas prise en compte par l'administration vicinale. De même que d'éventuelles irrégularités concernant le paiement et le montant des indemnités. De leur côté, certains propriétaires tentent de mettre à profit des droits, en prétendant percevoir une indemnité sur des terrains cédés gratuitement.

Le foncier devient l'objet d'affaires ambiguës. Elles révèlent l'ambivalence des effets que peuvent avoir les transactions foncières lorsqu'elles déstabilisent des systèmes en place

⁸⁴⁵ ADD26, 872WP5 : demande d'indemnité de terrain, pétition de M. Perrier pour le paiement des terrains cédés pour l'établissement du CGC 10.

⁸⁴⁶ ADD26, 872WP5 : rapport de l'agent voyer Bronzille concernant la demande de Monsieur Perrier, 17 décembre 1862.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

tout en représentant une ressource potentielle. En 1872, Pierre Blanc, propriétaire cultivateur à Choranche explique que neuf ans plus tôt, l'administration vicinale lui a pris une parcelle de 160 m² pour la construction du Chemin de Grande Communication n°2⁸⁴⁷. L'agent voyer de l'époque lui promet que cette parcelle de terrain sera payée. Le fonctionnaire est remplacé et, malgré de nombreuses réclamations, Pierre Blanc n'a jamais reçu l'indemnité en question. Il demande donc une indemnité pour le montant de la cession et aussi pour l'endettement que la situation engendre. Il ne manque pas de rajouter qu'il vit depuis 1851 dans la misère, avec un fils infirme à la suite d'une inondation. Si l'inondation de 1851 est évoquée dans d'autres sources et notamment ses effets dévastateurs pour la commune de Choranche, il est évident que le plaignant aggrave sa situation. L'administration vicinale, après instruction du dossier explique qu'en 1858, Pierre Blanc cède son terrain gratuitement à la commune comme le font d'autres propriétaires. Elle explique ensuite qu'en 1868, Pierre Blanc s'est justement appuyé sur la cession gratuite de terrain pour obtenir la construction d'un mur entre la route et une de ses parcelles.

Comment expliquer ces pratiques ? Les raisons pour lesquelles un propriétaire ne proteste pas immédiatement sont nombreuses. Des compromis officieux peuvent lui avoir été proposés. Il peut également vouloir profiter de la plus-value liée à l'ouverture de la route, ou il ne dispose peut-être pas des moyens de négocier au moment de la transaction. Il peut aussi saisir l'opportunité une fois la route ouverte. Par ailleurs, l'administration vicinale commence parfois les travaux sans avoir achevé les démarches de transactions foncières. Cette prise de possession irrégulière de terrains permet aux propriétaires d'invoquer un vice de procédure. Dès lors, c'est à l'autorité judiciaire de gérer l'affaire⁸⁴⁸. Les décalages chronologiques entre le moment où la transaction foncière est réalisée et les plaintes formulées par les propriétaires supposent certaines irrégularités dans les processus de transactions. Ajoutons l'inertie dans l'application du système des indemnités, faute de temps, de disposer des ressources suffisantes au moment voulu et d'intérêts qui se superposent. Enfin, le manque de considération de la part de l'administration envers de « petites » réclamations, entraîne la perte de certaines plaintes⁸⁴⁹. Face à ces formes

⁸⁴⁷ ADI38, 1406 : litige concernant Monsieur Blanc à Choranche, 1872.

⁸⁴⁸ A. ROCHAS, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes*, op. cit., p. 150.

⁸⁴⁹ L. LORENZETTI et R. CAROBBIO, « Le espropriazioni tra effetti territoriali e paesaggistici lungo gli assi viari del S. Gottardo », art. cit., p. 505. Les auteurs expliquent que les imprécisions peuvent ensuite être sources de tensions.

d'incertitudes, des propriétaires tentent, de manière fondée ou non, de percevoir des indemnités.

3.1.2.3. Contester en rachetant des délaissés

Si les transactions foncières ont principalement lieu lors de la construction et de l'élargissement de la route, il en existe un autre type : le rachat des délaissés. Lorsque la route est ouverte, certaines parcelles achetées pour l'ouverture peuvent s'avérer inutiles. Elles sont donc revendues. C'est le cas à la suite d'abandon ou de rectification d'un chemin. Les propriétaires riverains de la partie concernée ont la possibilité de s'en rendre acquéreurs. Ils disposent ainsi d'un droit de préemption. Le propriétaire, en rachetant une parcelle recompose ainsi un patrimoine déstructuré. Il est possible de considérer le rachat des délaissés comme un outil de contestation.

Le Chemin de Grande Communication n°2, de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, permet d'observer à ce sujet des phénomènes intéressants. À partir des années 1880, de nombreuses transactions concernant des délaissés sont passées par des particuliers qui achètent ces parcelles à l'administration vicinale. Les transactions de ce type, appelées « rachat de délaissés » sont de plus en plus fréquentes dans les années 1890. Joseph Isnard, demeurant à Pont-en-Royans, rachète en 1896 une parcelle issue d'un délaissé du CGC 2 pour 35,40 fr. qu'il verse dans les caisses communales⁸⁵⁰. Pour la commune c'est une source de revenu utile pour assurer les frais d'entretien du chemin. De plus, les délaissés sont revendus plus chers que ce qu'ils ont été achetés, au nom de la plus-value apportée par la route. Joseph Isnard demande également à racheter un terrain situé en face de la parcelle rachetée, de l'autre côté de la route. Dans d'autres cas, ce sont également des propriétaires de parcelles directement attenantes, ou qui ont été scindées en deux par le tracé, qui rachètent les délaissés routiers. Sur le temps long, certains cherchent à reconstituer leur patrimoine, même pour de petites parcelles, afin qu'il ne soit pas trop morcelé. Cela peut paraître étonnant, mais il faut rappeler que dans les territoires de montagne, la petite propriété domine. C'est une forme de résistance face aux effets destructurants de l'aménagement routier sur la structure foncière.

⁸⁵⁰ ADI38, 1405, dossier 1896 : contrat de vente d'un délaissé du CGC 2.

Les communes profitent de ces pratiques de rachats de délaissés routiers. En 1866, la commune de Saint-Agnan déclare, après avoir modifié le classement de ses chemins vicinaux, que « *l'ancien chemin vicinal n°1 de Die à Saint-Martin est aujourd'hui très avantageusement remplacé par le CGC 10 et par le CIC3. Plusieurs de ces parcelles sont devenues inutiles pour la circulation et peuvent être rendues à la culture, d'autres également inutiles qui pourraient être aliénées ne peuvent être rendues parce que leur valeur est nulle et d'autres enfin sont encore utiles à l'exploitation et doivent être conservées comme rurales*⁸⁵¹ ». Les communes, en tant que propriétaires, suivent attentivement le statut des parcelles. Selon les cas, elles établissent des démarches de revente et d'achat. Le conseil municipal de Saint-Agnan sait que la vente de parcelles déclassées peut procurer des ressources à la commune. Les parcelles en question, aussi modestes soient-elles, peuvent intéresser les propriétaires riverains afin de redonner de la cohérence à leur patrimoine foncier, en reprenant la logique précédemment expliquée. Les parcelles concernées passent donc successivement des domaines privés à publics avant d'être privatisées à nouveau.

3.2. Des tactiques entre pragmatismes et spéculations

Le foncier peut également constituer un outil tactique pour des propriétaires lorsque le tracé d'une route traverse ou jouxte leur propriété. Ces derniers font alors preuve de pragmatisme et ne subissent pas une dépossession à proprement parler. L'étude des contrats de ventes et de cessions gratuites de terrains révèle les stratégies mises en œuvre à cet effet. Ces documents comportent de nombreux détails sur les parcelles et leurs propriétaires. Pour suivre au plus près les mécanismes à l'œuvre, il faut les analyser à l'échelle micro. Le Chemin de Grande Communication n°2, de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, constitue un exemple pertinent car les fonds relatifs à cette route comprennent de nombreux actes de vente et des registres de souscriptions⁸⁵². Il est intéressant de croiser ces deux sources. Cette démarche permet de mettre en lumière différents types de manœuvres spéculatives déployées par des propriétaires au regard de l'orientation des tracés.

⁸⁵¹ ADD26, 872WP3 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement Chabrand concernant la vente de plusieurs parcelles de chemin devenues inutiles pour la circulation, 3 octobre 1866.

⁸⁵² ADI38, 1403-11. Des actes de ventes sont présents dans l'ensemble des cotes relatives au CGC 2.

3.2.1. Des cessions gratuites et des ventes de terrains

Deux principaux types de transactions foncières sont réalisés. Il s'agit des dons et des ventes. Les dons, fréquents, peuvent constituer lorsque la parcelle est utile à l'établissement de la route, un acquittement en nature des prestations dues par les contribuables. De plus, les agents voyers ont pour consigne d'obtenir des cessions gratuites de terrains de la part des propriétaires privés et des communes, en rappelant les bénéfices attendus de l'ouverture de la route et l'intérêt général qui en dépend⁸⁵³. Les dons de terrains sont motivés par l'espérance d'une plus-value foncière des terres à proximité de la route. Les cessions gratuites sont des pratiques relevées à plusieurs reprises dans les listes de souscriptions réalisées pour le CGC 2. Des souscripteurs propriétaires s'engagent à céder gratuitement les parcelles nécessaires au tracé. Jules Eynard, désigné en tant que propriétaire et voiturier à Pont-en-Royans, souscrit 50 fr. pour l'ouverture de la future route et donne son terrain situé en face de sa maison sur lequel la route passera. Il effectue un investissement pertinent au regard de sa profession de voiturier et de l'emplacement de sa maison à proximité du tracé.

Le deuxième type de transaction concerne les ventes. Les fonds relatifs au CGC 2 comportent vingt-deux dossiers concernant spécifiquement les actes de ventes⁸⁵⁴. Ils sont regroupés par tronçons et sont établis entre 1860 et 1893 dans le cadre de la construction, de l'élargissement ou de rectifications de la route. Cette période est pertinente puisqu'elle correspond aux débuts des travaux de construction de la route jusqu'aux premières décennies d'ouverture, période durant laquelle l'importance de l'activité touristique se profile et nécessite des aménagements spécifiques. Les dossiers comportent 120 actes de ventes, dont certains comprennent plusieurs parcelles. Un même propriétaire peut passer plusieurs actes de ventes différents. Afin d'être exploitées, les informations procurées par ces documents sont rentrées par acte dans une base de données. Les entrées présentent le titre de l'acte, la date, des informations civiles sur le propriétaire vendeur, la nature du bien, le prix, les références cadastrales et les informations relatives aux titres de propriété. Si elles semblent générales, les entrées choisies octroient une liberté d'appréhension de

⁸⁵³ ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, mémoires et documents*, op. cit., p. 152.

⁸⁵⁴ Les actes épars de transactions ponctuelles ne sont pas pris en compte ici car leur réalisation ne répond pas à la même logique que ceux réalisés en série.

phénomènes puisque lors de la réalisation de cette base de données, aucune piste ou hypothèse n'est envisagée.

Parmi les principales observations figure le dynamisme des transactions pendant plusieurs décennies après l'ouverture de la route. Il est possible de comprendre cela comme une temporalité de réajustement de la structure foncière aux abords du tracé. Ensuite, les vendeurs sont principalement des habitants des communes intéressées ou du Vercors. Les professions déclarées sont diverses tout comme les profils des vendeurs. Rien n'indique que les propriétaires appartiennent à un statut socio-professionnel en particulier. Ils ont en commun uniquement le fait d'être propriétaires de parcelles traversées par le tracé de la route. Sur les 120 actes examinés, 102 sont signés par des hommes. Dix sont signés par des femmes en tant que veuves, cinq par des femmes désignées comme propriétaires à l'instar de Marie Albert, l'épouse de Joseph Barral. Elle déclare être ménagère et propriétaire et vend en 1872 une parcelle pour 213 fr. Pour deux de ces cinq actes, la présence d'un mari n'est pas précisée. Deux actes sont passés par un frère et une sœur et un par une épouse séparée de biens. Les actes passés par des femmes ne sont pas les transactions les plus modestes. Pour ces dernières, ces opérations peuvent constituer un espace d'intervention dans le processus d'édification d'une route, souvent uniquement pensé au masculin. Les parcelles sont de taille petite à moyenne. Elles sont de natures diverses et sont parfois bâties. Les propriétaires ne dévalorisent pas leurs biens, au contraire, il en va du calcul de l'indemnité attendue. Les prairies, pâtures et forêts sont nombreuses. À l'inverse, les broussailles et pierres taillis sont rares.

3.2.2. Des manœuvres spéculatives ?

Certains propriétaires semblent établir des stratégies spéculatives. Ces derniers peuvent être répartis en deux groupes : les souscripteurs vendeurs et les acheteurs revendeurs. Premièrement, parmi les propriétaires qui vendent des terres pour la réalisation du CGC 2, certains participent à la souscription réalisée en 1858⁸⁵⁵. Dix-neuf d'entre eux participent directement à la souscription, d'autres sont des héritiers des souscripteurs. Victor Allard, propriétaire domicilié à Villard-de-Lans et demeurant à Pont-en-Royans, souscrit 400 fr. pour la réalisation du CGC 2, uniquement si le chemin passe par la rive droite de la Bourne. S'il passe par la rive gauche, il n'offre que 100 fr. Le tracé choisi passe par la rive droite.

⁸⁵⁵ Cf. *Supra*. Chapitre 2, p. 156-158.

En 1882, il se déclare rentier et vend trois parcelles situées à proximité du tracé pour plus de 500 fr. En 1891, sa veuve, Rosalie, vend également une parcelle pour 200 fr. Sur plus de vingt années, les époux effectuent des ventes foncières liées à l'ouverture de la route. Sylvain Bernard, propriétaire à Pont-en-Royans, souscrit une prestation en nature, deux jours de mulets et de tombereaux et vend en 1890 deux parcelles pour 365 fr. Si l'on admet que ces terres ne sont pas vendues contre la volonté des propriétaires, hypothèse autorisée par leur participation aux souscriptions, la vente des parcelles peut être considérée comme une forme de retour sur investissement. Ce retour peut être rapide ou en différé, à l'occasion d'une vente réalisée plusieurs années après la souscription, par des héritiers.

D'autres stratégies apparaissent. Vincent Darnat, commis négociant domicilié à Lyon, souscrit 10 fr. en 1858. Il est ensuite le commissionnaire de la majorité des actes de vente de terres passés en 1860 pour la réalisation du CGC 2, fonction pour laquelle il est rémunéré. Les transactions foncières intéressent cet acteur puisqu'elles représentent une source de revenus. La participation de ce dernier à la souscription puis sa fonction de commissaire administratif par la suite, peut laisser envisager des réseaux de négoce et de commerce intérieurs et extérieurs au territoire, espace au sein duquel il est informé et anticipe le rôle qu'il pourrait par la suite jouer⁸⁵⁶.

Deuxièmement, l'étude des actes de vente sur plusieurs années suggère l'hypothèse que certains propriétaires mettent au point des stratégies d'achat et de revente de terres. À l'automne 1860, dix-sept actes sont passés pour la construction d'un tronçon situé à proximité de Pont-en-Royans. Dix-neuf parcelles sont concernées dont trois sont bâties. Les parcelles vendues ont une superficie allant de 10 m² à plus de 900 m². Sept ont une superficie supérieure à 100 m² et huit à plus de 50 m². Le suivi de la propriété est précisé sur onze des dix-sept actes. Parmi eux, sept concernent des propriétés appartenant à une même famille depuis plus de trente ans. Ces parcelles participent d'un patrimoine familial transmis par héritage depuis plusieurs décennies. Parmi les quatre actes restants, l'un concerne une parcelle achetée en 1837, une autre achetée en 1840, une autre encore en 1846 et une en 1853. Il s'agit du lot le plus coûteux du dossier de vente de 1860, à savoir 1 600 fr. pour 900 m² de prairie et 60 m² de terrain bâti. Le vendeur, Noel Odier, est propriétaire cultivateur à Pont-en-Royans. Il achète les parcelles en 1853, date à laquelle un projet de route reliant Rencurel à Pont-en-Royans est déjà évoqué. Noel Odier, participe en 1858 à

⁸⁵⁶ ADI38, 1403. Cela nécessite des acquisitions de terrains sur la commune de Pont-en-Royans. Un commissaire administratif traite alors avec les propriétaires. Ce dernier est nommé par le sous-préfet.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

la souscription pour l'ouverture du chemin. Il n'est pas impossible que son achat soit motivé par la possibilité d'une plus-value sur la revente des terres.

Des opérations de ventes rapides après un achat sont également identifiables. L'une attire particulièrement l'attention. Georges Senaud, marchand de tournerie domicilié à Grenoble, vend six parcelles acquises en 1865 auprès de Rose Mante, propriétaire et couturière à Grenoble, qui acquiert ces parcelles en 1859, date jusqu'à laquelle les parcelles n'avaient pas quitté le patrimoine familial des propriétaires précédents. L'achat et la revente de terres dans cette conjoncture, peut constituer une sorte de placement susceptible d'intéresser des personnes vivant à l'extérieur du Vercors et liées à ce territoire par des réseaux familiaux et/ou économiques.

La tendance décrite s'accroît à la fin des années 1870, moins d'une décennie après l'ouverture du CGC 2. Les transactions concernent alors des parcelles achetées moins de dix ans auparavant. Certaines sont achetées trois années avant, voire parfois l'année même de la revente. Les rachats et reventes de biens fonciers, le long du tracé de la route dans la traversée de Pont-en-Royans, sont un exemple intéressant. En 1877, Emmanuel Rey, un des souscripteurs de 1858 et propriétaire et aubergiste à Choranche, vend deux parcelles achetées en 1874 et 1868. En 1882, il réalise des transactions importantes en vendant des parcelles nécessaires à la rectification du CGC 2 dans la traversée de Pont-en-Royans. Émile Morel, propriétaire demeurant à Tullins, vend 1 800 fr. des parcelles acquises en 1876. Bruno Guillet propriétaire négociant demeurant à Pont-en-Royans, vend trois parcelles, dont une bâtie, acquises en 1877 et 1880 pour 6 250 fr. Les propriétaires, en achetant peu de temps avant les lots ont-ils conscience des modifications à venir au sein de la traversée du bourg ? On ne peut en rester qu'à une hypothèse. L'élargissement de la route au sein du bourg de Pont-en-Royans est l'objet de discussions dès 1875, lors des premières années d'ouverture du CGC 2. Diverses sources indiquent que les chars transportant du bois sont gênés dans la traversée de la ville. De nombreuses demandes d'élargissement sont alors formulées, ce que savent les habitants. Il n'est donc pas impossible que cela motive des investisseurs, futurs vendeurs.

D'autres exemples peuvent être examinés à une échelle fine à l'instar de Joseph Benistrand. En 1860, ce voiturier âgé de 29 ans résidant à Pont-en-Royans, vend un emplacement de 100 m² de terrain bâti, situé rue Villeneuve à Pont-en-Royans. L'acte stipule que le vendeur se réserve un emplacement à proximité de la future route et la maison voisine. En 1882, Joseph Benistrand a 51 ans et est qualifié cette fois-ci de propriétaire. Il vend une parcelle pour 3 000 fr. qu'il a acquise en 1874. Son statut passe ainsi de voiturier

à propriétaire. Ce dernier opère plusieurs transactions foncières, hors héritage, entre 1875 et 1882. Les mutations foncières suscitées par l'ouverture de la route lui permettent-elles d'intégrer un système économique nouveau ? Quelle est la place de ses transactions dans le développement de son patrimoine et de son statut socio-professionnel ? Des questions restent en suspens. Admettons que les pratiques décrites ci-dessus résultent effectivement d'intentions spéculatives, est-il réellement possible de réaliser un bénéfice ? Ces stratégies rencontrent-elle un auditoire élargi ? Le recours aux archives notariales permettrait par exemple de mesurer la place des transactions foncières dans l'élévation de la situation socio-économique des vendeurs.

Ces dynamiques d'achat et ensuite de vente de terre suggèrent des formes de spéculations. Cela illustre des enjeux plus fins suscités par la définition de l'orientation des tracés, articulants ici une chaîne de réactions et de réajustements. Une métaphore pourrait les décrire comme les ondes de la structuration du réseau. Ce dernier touche toutes les strates de la société. Les acteurs évoqués ici sont favorables et participent aux transactions financières. Ils intègrent ainsi un élan plus large et plus lent de reconfiguration des modèles de développement par la route. C'est une ressource facilement mobilisable pour les habitants. Elle permet des revenus rapides et potentiellement spéculatifs. Si ce type de revenus surprend pour des économies montagnardes, cette perspective séduit toutefois des propriétaires dans des périodes de réajustements économiques.

3.3. Des arrangements

Lors de l'édification des routes, le foncier suscite des arrangements. Il convient d'observer comment face aux problématiques liées au foncier, certaines normes administratives sont contournées. Cela permet à des acteurs de proposer des arrangements parfois coûteux. Les droits de passages constituent alors un redoutable levier d'action.

3.3.1. Quand le foncier assouplit les normes

Les propriétaires dont les terres et/ou forêts sont traversées par un tracé de route, proposent, parfois à dessein, des arrangements. Dans l'urgence, le service vicinal et/ou l'administration forestière font preuve de souplesse et acceptent. Dès lors, le foncier permet d'assouplir certaines normes juridiques et administratives.

L'ouverture de la route forestière de Saint-Jean-en-Royans à Lente par L'Écharasson en 1871 constitue un exemple intéressant. À plusieurs reprises, des questions administratives

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

liées aux transactions foncières bloquent la mise en route des travaux. L'État, par l'intermédiaire de l'administration forestière, doit acquérir pour la construction de la route des terrains particuliers et communaux. Une estimation datée de 1858 révèle que le projet requiert l'achat d'une contenance d'environ six hectares, estimée à 7 219 fr. et concernant plus de quarante-cinq propriétaires⁸⁵⁷.

Face au montant élevé de la transaction et au nombre important de propriétaires, l'administration forestière cherche à s'assurer que les transactions ne donneront pas lieu à des indemnités trop élevées et qu'aucune complication n'interviendra par la suite, telles que des revendications hypothécaires. Elle peut, grâce à une clause de la loi de reforestation des zones de montagne (1860-1864), recourir à une expropriation au nom de l'intérêt général. Toutefois, cette procédure n'est possible que si les parcelles sont destinées au reboisement et non à la construction d'une route forestière. Elle ne peut donc pas contraindre les propriétaires à vendre ou à accepter le montant des indemnités proposées. Cela l'amène à plusieurs reprises à envisager un classement de la route dans le réseau vicinal. Elle bénéficierait des lois du 21 mai 1836 et du 3 mai 1841 permettant l'expropriation d'un propriétaire au nom de l'intérêt général⁸⁵⁸. Elle serait protégée, néanmoins elle perdrait le contrôle de la route qui serait publique et devrait répondre à de nouvelles normes. Elle devrait également s'acquitter de taxes sur le transport du bois.

Le projet semble à l'arrêt jusqu'au 29 avril 1866. À cette date, l'administration forestière, le syndicat du mandement forestier de Saint-Nazaire-en-Royans et la commune de Saint-Jean-en-Royans, signent une convention administrative stipulant que la route forestière à construire aura le statut de « redressement du chemin rural n°12 ». Cette solution rend la commune de Saint-Jean-en-Royans responsable juridiquement des transactions foncières. L'administration forestière fournit les 4/5^{ème} de la somme nécessaire aux travaux et le mandement de Saint-Nazaire prend à sa charge le 5^{ème} de la dépense. La commune de Saint-Jean-en-Royans s'engage à acheter les terrains particuliers nécessaires et à céder les terrains communaux à l'État, moyennant un droit de passage, stipulé ainsi : « *le parcours sur la route forestière de l'Écharasson sera toujours libre pour l'exploitation des propriétés de l'État, du Mandement et de la commune de Saint-Jean et des terrains*

⁸⁵⁷ ADD26, 7M, C608/1 : tableau indicatif des noms, prénoms et domiciles des propriétaires de parcelles de terrains à céder pour l'établissement de la route forestière de Lente, depuis l'Écharasson jusqu'à Saint-Jean-en-Royans, 2 mars 1858.

⁸⁵⁸ ADD26, 7M, C608/1 : lettre du préfet de la Drôme adressée au conservateur des forêts, 2 mai 1863.

*particuliers situés sur le territoire de Saint-Jean-en-Royans*⁸⁵⁹». À l'issue de la convention, les travaux sont entrepris et la route forestière de l'Écharasson ouvre en 1871. L'administration forestière, en acceptant cette solution, fait preuve de souplesse. Ces acteurs locaux, dépositaires d'une connaissance de la gestion du foncier local, s'investissent et offrent ainsi des garanties qui semblent suffisantes pour l'État.

Au début des années 1890, la route de l'Écharasson ne satisfait plus aux besoins de l'exploitation forestière. Elle comporte une rampe importante qui induit un coût de revient élevé et pose problème durant l'hiver. Un nouveau projet de route forestière empruntant la paroi rocheuse du versant gauche de la rive du Cholet est envisagé. Les propriétaires concernés par le nouveau tracé ainsi que la commune de Saint-Jean-en-Royans, proposent à l'administration forestière de céder gratuitement les terrains nécessaires. Néanmoins, les dons de terres posent problème à l'administration forestière pour qui ce mode de transaction ne comprend pas suffisamment de garanties. La construction de la route ne peut pas commencer car l'administration de l'enregistrement et des domaines demande l'origine de propriété des parcelles de terrain accordées gratuitement. Bien que les documents cadastraux confirment que les cédants en sont propriétaires, les parcelles proviennent de successions sans titres réguliers. Constant Argoud, notaire à Saint-Jean-en-Royans, en charge de fournir les informations nécessaires à ces transactions redoute que les cédants ne lui fournissent pas les renseignements demandés sur les propriétés, notamment sur les situations hypothécaires. Il explique qu'il s'agit de cessions gratuites et que les cédants ne se retourneront pas contre l'administration car cela leur est profitable⁸⁶⁰. Il précise que le receveur partage son opinion et connaît les difficultés à obtenir des informations sur l'origine de certaines propriétés.

Du point de vue de l'administration forestière, l'acquisition amiable à titre gratuit et au compte de l'État n'offre pas suffisamment de garanties juridiques⁸⁶¹. Certains biens sont de nature dotale et ne peuvent être cédés gratuitement. D'autres appartiennent à des mineurs. L'État devra dans ce cas suivre une procédure longue et dispendieuse afin de se conformer aux formalités requises pour ce type de ventes. Par ailleurs, les origines de propriété font mention d'un certain nombre d'actes non manuscrits devant être transcrits et ce, également

⁸⁵⁹ ADD26, 7M, C608/1 : convention administrative, 21 mai 1866, p.2.

⁸⁶⁰ ADD26, 7M, C624, lettre du notaire Constant Argoud, 6 mai 1891.

⁸⁶¹ ADD26, 7M, C624, acquisition de terrains : lettre du directeur des Eaux et Forêts adressée au conservateur de Valence, 19 janvier 1892.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

aux frais de l'État, les cédants refusant de réaliser cette formalité. L'État devra également, pour être conforme aux normes de l'Administration, produire des actes de notoriété destinés à établir tous les droits héréditaires. Enfin, les terrains cédés devront être dégrevés de toutes les charges hypothécaires. L'acquisition par titre gratuit contraint finalement l'État à faire des dépenses considérables afin de se conformer aux normes administratives.

Face à la menace de l'abandon des démarches, le projet de construction est considéré comme le redressement de la route de l'Écharasson, classé en tant que chemin rural n°12. Le conseil municipal de Saint-Jean-en-Royans est de nouveau responsable juridiquement des formalités liées aux transactions foncières, en vertu de l'accord du 29 avril 1866 précédemment évoqué. Le conseil municipal s'engage à procéder à l'expropriation des terrains. De nouveau, l'administration forestière est amenée à s'émanciper des normes qui régissent son fonctionnement ordinaire⁸⁶². Elle oscille entre arrangements et compromis lorsque les conditions proposées ne correspondent pas aux normes administratives auxquelles elle doit se soumettre. Elle ne peut en revanche s'aligner totalement sur les procédés proposés par les acteurs locaux. Leurs réponses mêlent non seulement pragmatismes et flexibilités, mais constituent également l'assise de stratégies déployées en différé sur le long terme.

3.3.2. Des compromis coûteux, la carte des droits de passages

Certains compromis passés dans l'urgence peuvent s'avérer coûteux. S'il faut attendre plusieurs années pour observer ces phénomènes, leur manifestation n'en est pas moins saisissante. C'est ici aussi une forme d'impact en différé.

Reprenons l'exemple des routes forestières de l'Écharasson et de Combe Laval. En 1905, l'inspecteur adjoint des Eaux et Forêts de Valence, Monsieur André, réalise un rapport sur les routes forestières de Lente (routes de l'Écharasson et de Combe Laval), afin d'y établir des taxes sur le transport des produits ligneux communaux et particuliers. Le réseau de routes forestières de Lente représente alors 85 782 mètres dont 48 387 mètres en terrains domaniaux et 37 395 mètres en terrains communaux et particuliers⁸⁶³. Ces derniers

⁸⁶² ADD26, 7M, C624 : subvention pour la rectification du chemin rural n°12 (ancien projet de route de Combe Laval à l'Écharasson), lettre du directeur des forêts adressée au conservateur de Valence, 28 mars 1892.

⁸⁶³ ADD26, 7M, 4010/4 : entretien des routes, rapport de l'inspecteur adjoint des Eaux et Forêts à Valence, 13 avril 1905.

utilisent quotidiennement les routes pour le transport de leur bois. La mise en place de ces taxes permettra à l'État de réduire les frais d'entretien. Dans son rapport, Monsieur André annonce toutefois que la mise en place de nouvelles taxations sur les circulations n'est pas possible. Il mentionne la convention administrative du 29 avril 1866 (évoquée précédemment) pour la construction de la route de l'Écharasson, convention par laquelle la commune de Saint-Jean-en-Royans s'engage à acquérir les terrains nécessaires et les donner à l'État, contre un droit de passage pour elle, ses habitants et le mandement de Saint-Nazaire-en-Royans. La convention initialement réalisée pour la route de l'Écharasson, s'applique également à celle de Combe Laval. En effet, comme précisé précédemment, face à l'incapacité de l'administration forestière à accepter les dons de terrains gratuits, le projet de route forestière est finalement entendu comme le redressement du chemin rural n°12 partant de Lente à Saint-Jean-en-Royans par l'Écharasson. Puisqu'il s'agit d'un redressement, le chemin est soumis aux mêmes closes administratives que la voie à laquelle il se rattache, à commencer par le droit de passage prescrit par la convention.

Même si elle entend entamer des négociations avec les communes et le mandement de Saint-Nazaire-en-Royans afin de les faire participer à l'entretien des routes, l'administration forestière se sait bloquée. La situation des communes et des particuliers qui utilisent la route est régulière et ne peut être ignorée. Monsieur André, inspecteur adjoint des Eaux et Forêts annonce : *« il faut s'attendre à ce que ces négociations n'aboutissent à aucun résultat pour la bonne raison que chacune des communes intéressées compte être en règle avec le service des Eaux et Forêts par suite des accords intervenus au moment de la construction des routes dont il s'agit [...] d'ailleurs si l'administration se montrait trop exigeante, le mandement et la commune de Saint-Jean qui sont intervenus dans le paiement des frais de construction du chemin rural de Combe Laval celle-ci pour le règlement total des indemnités de terrains et celui-là pour un contingent de 2 800fr ne manqueraient pas d'exercer des représailles contre l'administration des Eaux et Forêts qui est absolument obligée de se servir sur plus d'un kilomètre d'un chemin forestier du mandement pour la vidange totale des produits de la forêt domaniale de la sapine⁸⁶⁴ »*. Les propriétaires privés, la commune de Saint-Jean-en-Royans et le mandement de Saint-Nazaire-en-Royans, grâce à une gestion habile des opérations foncières, mettent à profit

⁸⁶⁴ADD26, 7M, 4010/4 : entretien des routes, rapport de l'inspecteur adjoint des Eaux et Forêts à Valence, 16 septembre 1905.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

des accords formulés quarante ans plus tôt afin de se parer contre toutes attentes financières de la part de l'administration forestière.

À l'inspecteur des Eaux et Forêts d'admettre que « la situation compliquée qui résulte de l'enchevêtrement des intérêts de l'état et de plusieurs communes en ce qui concerne le transport des produits forestiers du plateau de Lente doit être acceptée et maintenue telle quelle si l'on veut conserver l'harmonie et les relations de bon voisinage [...] et éviter des situations inextricables qui pourraient en fin de compte être résolues à son grand préjudice⁸⁶⁵». L'administration forestière n'a, dans ce cas, aucune marge de manœuvre. Les intérêts en jeu sont trop importants.

Cette tactique trouve plusieurs échos. Les droits de passages sont précieux pour les communautés locales qui en maîtrisent les enjeux. Il s'agit de modes de négociations qui profitent, lors de l'édification des routes, des conséquences sur le terrain des rigidités de certaines normes administratives. En s'assurant *a minima* un droit de passage, différents acteurs optent pour un arrangement qui des décennies plus tard, les soustrait à de possibles frais supplémentaires, tout en leur permettant d'utiliser ces routes quotidiennement. Si la création d'aménagements routiers est susceptible de restructurer les droits de passage, dans cette reconfiguration, les sociétés concernées maîtrisent habilement la valeur immédiate et en différé de ces droits. Elles les repensent en fonction de nouvelles normes liées aux voies carrossables et à l'organisation d'un réseau routier. C'est un exemple de plus des capacités d'adaptation manifestées par les sociétés face aux évolutions globales ou quand leurs intérêts sont en jeu.

⁸⁶⁵ ADD26, 7M, 4010/4 : entretien des routes, rapport de l'inspecteur adjoint des Eaux et Forêts à Valence, 16 septembre 1905.

Conclusion

Les débats suscités par les choix de l'orientation des tracés révèlent que les sociétés manient subtilement les dimensions plurielles de la construction d'un réseau routier. Le choix des tracés engendre de formidables mécanismes de projections de la part de différents acteurs, selon trois principaux paramètres. Ces derniers déterminent l'organisation réticulaire. Le premier est d'ordre administratif. Il s'agit des communes intéressées par un tracé. Cette configuration théorique opère une mise en mouvement des communes qui cherchent à s'intégrer favorablement dans la constitution du réseau. La verticalité, deuxième paramètre, implique des rapports de force déterminants dans les choix des tracés. La mise en réseau des territoires apparaît alors comme un impératif de premier ordre face aux impacts en différé du relief. Les circulations pensées selon des axes ne suffisent pas. Seul un réseau permet de palier aux potentiels exclusions spatiales. De fait, choix des tracés et raccordements stimulent les rivalités et conflictualités des territoires et participent à une dynamique qui structure le réseau routier. Le foncier est le troisième paramètre. Il permet de modérer les procédures rigides des administrations et de créer un espace d'interactions entre la société locale et le pouvoir central, hors cadre réglementaire. Ces trois paramètres articulent les projections des acteurs. Ils se prêtent donc à l'usage de la notion d'impacts en différé qui rend ces mécanismes intelligibles, de même que les phénomènes de dépendances qu'ils sous-tendent. En effet, chacun des paramètres mentionnés comporte sont lot d'interdépendances, entre communes, entre secteurs géographiques et entre intérêts publics et privés. Ces mécanismes innervent le réseau routier, lui donnent sa cohérence et le territorialisent.

Les communes intéressées correspondent à une matrice comptable selon laquelle les projets s'articulent et sont menés à bien. Cette désignation administrative enclenche systématiquement une mise en tension des municipalités. Son application sur le terrain suscite des achoppements frontaux qui remettent en cause la répartition des contingents. Les communes évaluent leur place dans un réseau naissant et par rapport aux autres communes. Elles reconsidèrent leurs relations anciennes, présentes et futures. Il est fréquent que cela s'inscrive dans des rivalités plus anciennes. La configuration des communes intéressées engendre des mécanismes de réciprocités et de concurrences. Elle induit pour chaque route la construction d'une autre puisqu'elle est pensée en fonction d'intérêts pluriels, n'étant pas tous situés au même endroit et ne bénéficiant pas du tracé de manière égale.

CHAPITRE III. LA DÉFINITION DES TRACÉS AU CŒUR DE L'ÉDIFICATION D'UN RÉSEAU ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

La verticalité exacerbe la capacité de l'aménagement routier à centraliser en catalysant les flux de circulations et au aussi, à diviser et exclure. Ces impacts sont centraux dans les projections et calculs formulés par différents territoires. Le relief et ses enjeux dépassent les limites administratives et induit des rivalités verticales. Les territoires, en cherchant à intégrer favorablement les configurations, proposent des tracés et projets de raccordement qui renforcent la dynamique de mise en réseau. Chaque route carrossable participe d'un système dans lequel petit à petit, elle n'a plus d'importance isolément. C'est dans la confrontation et les rivalités territoriales que sont construites les routes et qu'est structuré le réseau routier du Vercors. C'est un aspect décisif qui suscite des rancœurs fortes.

La construction d'une route est un aménagement qui déstructure l'organisation foncière de manière continue et pendant plusieurs décennies. Cela n'est pas sans conséquences sur les pratiques et organisations en place. Pour mener à bien ces restructurations, l'administration vicinale dispose d'outils administratifs et juridiques. Si cette armature semble rigide, elle n'empêche pas les interventions d'acteurs dans le processus d'aménagement routier par leur contestations, négociations et résistances. La gestion du foncier, qui est initialement un des aspects les plus encadrés par les administrations, suscite dans les faits de nombreux compromis. Certains propriétaires semblent très tôt au fait des plus-values à espérer, d'autres tentent, après coup, de faire valoir leurs droits ou de profiter de certaines contingences des procédures. Ils parviennent au moyen d'arrangements, à maintenir une forme de contrôle sur le territoire. Ils profitent des inerties des procédures normées de l'Administration. Ces mécanismes sont opérés dans le temps et resurgissent à la faveur d'une conjoncture propice.

Une réflexion sur les fonctionnements socio-économiques relatifs aux droits de passages et chemins ruraux permettrait d'approfondir les connaissances sur la construction des réseaux routiers carrossables en campagne au XIX^e siècle. Ces modes nouveaux de mobilités ne peuvent pas totalement rompre avec ces anciennes pratiques⁸⁶⁶. Les chemins et pas constituent un maillage peu renseigné pour la période contemporaine et dont l'étude croisée à celle des modalités foncières de l'aménagement routier pourrait être riche

⁸⁶⁶ Sur les liens entre la structuration d'un réseau et le territoire sur lequel il se trouve voir : Stéphane CORDOBES, Xavier DESJARDINS et Martin VANIER (dir.), *Repenser l'aménagement du territoire, Actes du colloque de Cérisy*, Paris, Berger Levrault, 2020.

PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

d'enseignement⁸⁶⁷. Le choix du réseau est la première phase de l'édification matérielle de la route. La seconde, le chantier de construction, est abordée dans le chapitre IV.

⁸⁶⁷ Ce projet pourrait participer au renouvellement des questionnements sur le foncier entrepris par Fabien Gaveau. F. GAVEAU, *Propriété, cadastre et usages locaux dans les campagnes françaises, 1789-1960*, *op. cit.*

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

Introduction

Le 13 août 1866, en page 3 du quotidien régional intitulé *Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, une lettre est insérée à la demande d'Ernest Joubert, membre du conseil général⁸⁶⁸. Il explique que depuis le 10 août « *la vallée du Vercors a été mise en communication directe avec le Diois, les mineurs travaillant en sens opposé de chaque côté de la montagne, se sont rencontrés au milieu du tunnel*⁸⁶⁹ ». L'annonce du percement du tunnel par voie de presse indique l'importance de cette nouvelle. Le registre épique est mobilisé et permet à l'édile de rappeler les difficultés techniques et financières d'un chantier qu'il estime être le plus important du département. Cela rappelle qu'au XIX^e siècle, les dépenses réalisées par les départements et les communes françaises pour les travaux d'aménagement routier sont élevées et dépassent largement celles que l'État engage⁸⁷⁰. Dès lors, les moyens financiers, techniques, humains et administratifs mobilisés par les chantiers de construction de routes, sont au cœur de véritables opérations de communication. C'est d'autant plus le cas lorsque ces derniers se déroulent en montagne et comportent des contraintes météorologiques et techniques. Les chantiers d'aménagement routier en montagne et leurs difficultés méritent donc une analyse, que le chapitre IV propose de mener.

Des années 1850 aux années 1900, de nombreux chantiers sont en œuvre dans le Vercors. Cela s'inscrit dans une période, le Second Empire, qui fait des grands travaux d'aménagements routiers et ferroviaires un de ses objectifs majeurs⁸⁷¹. Les travaux publics jouissent plus spécifiquement, à partir des années 1840, de l'amélioration des techniques

⁸⁶⁸ Selon le catalogue de la Bibliothèque Nationale de France, ce quotidien est un journal politique, commercial, administratif et littéraire comportant des feuilles d'affiches et d'annonces judiciaires. Il est en activité de 1832 à 1871. Informations disponibles sur : <http://ark.bnf.fr/ark:/12148/cb32750499w>. [Page internet consultée le 4 mars 2020].

⁸⁶⁹ *Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, 13 août 1866, chronique locale et départementale, p.3.

⁸⁷⁰ A. BERTHONNET, *Un siècle de construction routière, une histoire d'entrepreneurs*, op. cit. L'auteur compile des données chiffrées à ce sujet.

⁸⁷¹ Jean-Claude YON, *Le Second Empire, politique, société, culture*, Paris, Armand Colin, 2004, p. 133-135.

de densification de la chaussée et de la mise au point de matériel alors inédit, comme les rouleaux compresseurs tirés par des bêtes de bât. La résistance des matériaux de construction s'améliore également⁸⁷². Les travaux d'aménagement routier de montagne s'inscrivent dans ce qui peut être qualifié de nouveau paysage rural. En effet, le Second Empire est également une période de défrichement, d'assainissement ou encore d'assèchement, à l'instar de la Dombes dans les années 1865, ou de construction de canaux comme dans le Verdon entre 1866 et 1875⁸⁷³. Le chantier est donc une activité que les sociétés du XIX^e siècle connaissent, de même que les ingénieurs qui en assurent la coordination, les entrepreneurs qui les réalisent et les ouvriers qui y participent. Comme pour les rues, on emploie le terme de « percée » pour évoquer la construction des aménagements routiers en montagne. La percée est un des paradigmes qui articule les visées nouvelles de l'aménagement du territoire français au XIX^e siècle, tant urbain que rural. Elle exprime l'action de décomposer un tout vu, comme sclérosé, pour mieux le réorganiser de manière rationnelle⁸⁷⁴. Les contenus des cahiers des charges, des devis, des plans, des carnets de chantier et des rapports et correspondances entre entrepreneurs et agents voyers du service vicinal illustrent cette conception.

À l'instar de Nathalie Montel pour le canal de Suez, il est possible d'envisager le chantier en tant qu'échelle d'analyse⁸⁷⁵. L'intérêt des historiens envers les chantiers est rappelé par la parution en 2018 de l'ouvrage publié sous la direction d'Antonio Becchi, Robert Carvais et Joel Skarovitch *L'Histoire de la construction, relevé d'un chantier européen*⁸⁷⁶. Le dynamisme suscité par la thématique de la construction est également illustré par la revue *ARTEFACT. Techniques, histoires et sciences humaines*. Même si des travaux récents existent, le chantier reste assez peu étudié⁸⁷⁷. On peut toutefois citer les recherches d'Antoine Picon et d'André Guillerme qui privilégient l'aspect technique et l'environnement urbain. Il en va de même pour les travaux d'Arnaud Berthonnet sur

⁸⁷² A. BERTHONNET, *Un siècle de construction routière, une histoire d'entrepreneurs*, op. cit., p. 30-31.

⁸⁷³ J.-C. YON, *Le Second Empire, politique, société, culture*, op. cit., p. 125.

⁸⁷⁴ E. FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, op. cit., p. 125.

⁸⁷⁵ Nathalie MONTEL, *Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998.

⁸⁷⁶ Antonio BECCHI, Robert CARVAIS et Robert SAKAROVITCH (dir.), *L'Histoire de la construction/Construction History. Relevé d'un chantier européen/Survey of a European Building Site*, Paris, Classiques Garnier, 2018, vol. 2.

⁸⁷⁷ À ce sujet voir : *Ibid.*, p. 54-57 ; Dominique BARJOT, « La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1991, vol. 29-1, p. 47-56.

l'industrie de la construction routière du XIX^e siècle aux années 2000⁸⁷⁸. Les recherches sur les chantiers de construction de route de montagne sont initiées par les travaux de Bernard Amouretti et d'Agnès Pipien⁸⁷⁹. Tous deux s'intéressent à la route du col du Lautaret. Ils indiquent que les constructions de routes de montagne sont ardues par rapport aux opérations analogues effectuées en plaine. La majorité des difficultés rencontrées lors des chantiers sont inhérentes au relief, au climat et à la mobilité des sols qui caractérisent l'environnement montagnard. S'ajoutent des éléments de contextes politiques et économiques plus larges.

En profitant des apports de ces recherches, le chantier d'aménagement routier est abordé ici avec une approche croisant histoire sociale et environnementale. Cela permet de questionner l'ensemble des acteurs présents, ouvriers, entrepreneurs, agents voyers, riverains, communes, administrations et départements, au travers des interactions qu'ils entretiennent entre eux et avec leurs environnements⁸⁸⁰. Cela induit d'en apprécier des aspects encore peu évoqués, tels que les nuisances, ainsi que les conséquences environnementales de l'aménagement routier⁸⁸¹. La notion d'impacts en différé permet ici de mesurer les effets de l'aménagement routier d'un point de vue technique et physique.

L'enjeu du chapitre est de comprendre comment les difficultés attachées aux chantiers de construction de routes de montagne font de ces derniers une activité productive au sens où elle rapporte de l'argent, de la renommée et des échanges. Ils constituent ainsi une activité structurante et déstructurante et il convient de déterminer comment et à qui ces dynamiques profitent ou non. La première partie du chapitre mesure les difficultés des chantiers d'aménagement routier en montagne. Elle étudie en quoi elles peuvent constituer une plus-value, notamment pour les entrepreneurs en travaux publics. La deuxième partie du chapitre met en lumière, par le recours à une approche microhistorique, les procédés par lesquels le chantier permet des ascensions sociales ou des formes de maintiens socio-

⁸⁷⁸ Les questions d'ordre technique ne sont pas privilégiées dans ce chapitre, bien qu'elles puissent donner lieu à des recherches approfondies, notamment en ce qui concerne l'évolution de la provenance des matériaux ainsi que des techniques employées.

⁸⁷⁹ A. PAPIEN, *Construire la modernité, op. cit.* ; B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans, op. cit.*

⁸⁸⁰ L'environnement est pensé ici comme l'ensemble des éléments qui entourent une société et avec lesquels elle interagit. Il ne s'agit pas de l'environnement en tant que catégorie de pensée telle qu'elle est entendue à partir des années 1960.

⁸⁸¹ Les travaux suivants sont des références indispensables. P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, op. cit.* ; E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée, op. cit.* ; Cédric HUMAIR et Ulrich JOST (dir.), *Prométhée déchainé : technologies, culture et sociétés helvétiques à la Belle Époque*, Lausanne, Éditions Antipodes, 2008.

économiques. Une troisième partie explique que, comme pour toute activité susceptible d'induire des profits, les chantiers d'aménagement routier sont des lieux de violences et de nuisances plurielles.

1. Les difficultés : atouts des chantiers d'aménagement routier de montagne (1850-1890)

Les difficultés inhérentes aux chantiers de construction de route de montagne sont synonymes de plus-value. Une première section met en lumière la manière dont ces chantiers sont à la croisée de différents marchés concurrentiels. Une deuxième section rappelle ensuite que, compte tenu des enjeux économiques, techniques et politiques qu'ils drainent, les chantiers sont une affaire de communication. La troisième section révèle comment les entrepreneurs en travaux publics sont les acteurs qui maîtrisent le mieux ces difficultés d'un point de vue discursif et technique.

1.1. Une activité à la croisée de différents marchés

Les chantiers de construction de route de montagne sont une activité qui se situe à la croisée de différents marchés, tributaires des contextes régionaux et nationaux. En Vercors, les constructions de routes s'échelonnent sur des durées qui transcendent les régimes politiques. Les travaux sont soumis aux effets liés au contexte. Ainsi, en 1848, la construction du Chemin de Grande Communication n°10, initiée en 1843, est retardée par des difficultés d'approvisionnement en poudre. Les agents voyers formulent des demandes auprès des préfets, ces derniers doivent informer le ministre des Finances de l'objet de l'utilisation de la poudre, pour ensuite pouvoir autoriser le directeur des contributions directes à la délivrer à l'entrepreneur⁸⁸². Ces procédures résultent des précautions prises par l'État en raison des tensions relatives aux révolutions de 1848 à Paris. Elles sont également liées aux événements survenus au même moment dans le Vercors où les effets du code forestier de 1827 sont exacerbés par l'augmentation de la population. Au printemps 1848, pendant plusieurs semaines, des habitants de Méaudre et d'Autrans provoquent les représentants de l'administration forestière. Le préfet de l'Isère envoie quatre-vingt hommes de troupes afin d'arrêter les responsables. Ils sont attaqués par les habitants qui

⁸⁸² ADD26, 3092 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de la Drôme, 27 juin 1849.

leur jettent des projectiles. Ils tirent alors sur les assaillants⁸⁸³. Les précautions sur les usages de la poudre sont des illustrations de la manière dont les craintes relatives aux troubles nationaux et régionaux se répercutent sur les chantiers d'aménagement routier. Autre exemple : la guerre franco-prussienne entraîne une augmentation du coût des matériaux et de leur transport. Certains entrepreneurs sont contraints de construire des murs de soutènement en pierres sèches faute de disposer de mortier et d'une main-d'œuvre suffisante⁸⁸⁴. Ainsi, les chantiers ont la capacité, par les divers marchés auxquels ils sont rattachés (matériaux et main-d'œuvre), d'exprimer l'état de la société locale, régionale et nationale.

Sur près de six décennies, les mutations des provenances de certains matériaux, des techniques et des modes d'exécution employés sur les chantiers du Vercors révèlent une attention de la part des maîtres d'ouvrages aux préceptes techniques nationaux. Au début de la période étudiée, la chaux doit être fabriquée à proximité du chantier selon des modes de préparation précis⁸⁸⁵. Son transport nécessite de nombreuses précautions⁸⁸⁶. À partir des années 1870, la chaux provient d'établissements industriels. Les cahiers des charges de la route de Combe Laval précisent que « *la chaux sera fournie en sacs plombés par les usines du Teil et directement sans passer par les magasins des intermédiaires [...] le ciment proviendra des usines Vicat de Grenoble et sera justifié de la provenance par lettre de voiture*⁸⁸⁷ ». Les changements de consignes relatives à la provenance des matériaux s'inscrivent dans un contexte national dans lequel l'État et les collectivités territoriales œuvrent dès la Restauration à la diffusion et l'utilisation des innovations en chimie des matériaux dans le secteur public⁸⁸⁸. Ainsi, les ciments et chaux hydrauliques, plus résistants et moins chers conquièrent de vastes marchés⁸⁸⁹. Les usines du Teil (Ardèche) sont rachetées par la société Lafarge Frères produisant du ciment pour toutes les constructions de la région ainsi que pour le canal de Suez et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Le ciment Vicat provient d'usines iséroises, Vif dans les années 1850, puis la Pérelle dans les

⁸⁸³ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit., p. 304-335.

⁸⁸⁴ ADI38, 1404 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet, 7 mars 1872.

⁸⁸⁵ E.-S. MOURET, « Penser et édifier les routes carrossables en montagne (1827-1914) », art. cit., p. 69.

⁸⁸⁶ ADD26, 722WP57 : CGC 10, construction entre l'entrée et la sortie des Grands Goulets, devis et cahiers des charges, 25 juillet 1843.

⁸⁸⁷ ADD26, 7M, C624 : route de Combe Laval à l'Écharasson, devis général, 1893.

⁸⁸⁸ André GUILLERME, *Bâtir la ville, révolutions industrielles dans les matériaux de construction, France-Grande-Bretagne (1760-1840)*, Mayenne, Champ Vallon, 1995.

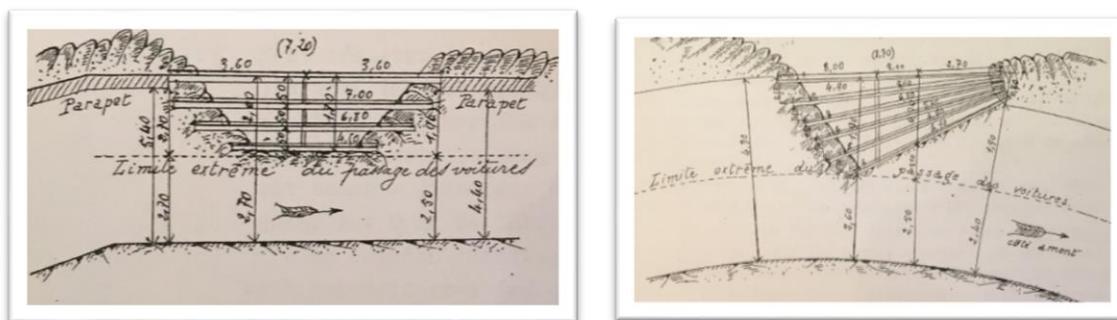
⁸⁸⁹ *Ibid.*, p. 8, 19 et 183.

PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

années 1870⁸⁹⁰. Les clauses concernant les preuves de provenance indiquent le développement de marchés clandestins de contrefaçons, corollaires de l'industrialisation. Ces mutations induisent de nouvelles temporalités pour l'utilisation de ces matériaux et *de facto*, pour le déroulement des chantiers⁸⁹¹.

Durant le dernier quart du XIX^e siècle, les chantiers de constructions comprennent de plus en plus fréquemment des structures métalliques. Des pannes en métal sont utilisées afin de combler les à-pics et irrégularités de la paroi. La chaussée est ainsi créée au-dessus du vide. Les pannes longitudinales sont réunies entre elles par des cornières et les vides qui les séparent sont comblés par du béton⁸⁹².

Illustration 15 – Structures en métal sur la route de Combe Laval



L'usage du fer dans le secteur du bâtiment et des travaux publics se développe au XIX^e siècle car les constructions métalliques sont plus légères et offrent une meilleure élasticité et davantage de résistance⁸⁹³. Ces mutations montrent, si besoin en est, que les territoires de montagne sont loin d'être des périphéries isolées. La sensibilité aux techniques et marchés des chantiers suggère également leur valeur productive. Les stratégies de communication déployées par différents acteurs étayent cette hypothèse.

⁸⁹⁰ E.-S. MOURET, « Penser et édifier les routes carrossables en montagne (1827-1914) », art. cit., p. 70.

⁸⁹¹ A. GUILLERME, *Bâtir la ville*, op. cit., p. 18. L'auteur explique que l'industrialisation s'immisce dans les campagnes notamment par la construction de chemins vicinaux. Ces derniers nécessitent l'emploi de matériaux et de techniques nouvelles.

⁸⁹² ADD26, 7M, C624 : route de Combe Laval à l'Écharasson, rapport de l'inspecteur des Eaux et Forêts, 18 décembre 1907.

⁸⁹³ A. GUILLERME, *Bâtir la ville*, op. cit., p. 232.

1.2. Une affaire de communications

Les chantiers d'aménagement routier en montagne sont au cœur d'opérations de communication déployées par différents acteurs. Toutes ont pour pierre angulaire la difficulté technique et financière qui caractérisent le fait de construire en montagne, ainsi que des enjeux politiques et administratifs. Un des organes privilégiés est la presse régionale. À l'instar de la citation qui amorce ce chapitre, la presse permet aux gestionnaires de rassurer le lectorat local à l'origine des ressources mobilisées pour un chantier. C'est pour eux l'occasion de justifier, par le récit du bon déroulement des travaux, un emploi juste des financements et la mobilisation de nouveaux fonds.

Pour l'agent voyer aussi le chantier est au cœur d'une tactique de communication. On a évoqué dans le premier chapitre de la thèse la manière dont l'aménagement routier en montagne permet au service vicinal d'égaliser le prestige associé aux réalisations des Ponts et Chaussées⁸⁹⁴. À l'échelle individuelle, la supervision d'un chantier de construction de route de montagne est un point fort de la carrière des agents voyers. Plus le chantier est difficile techniquement, plus ses capacités sont attestées. L'affrontement entre deux agents voyers, Bernard et Revellat, concernant la direction de la construction de la route des Grands Goulets, tronçon du Chemin de Grande Communication n°10, est rendu publique par voie de presse. Chacun entend prouver qu'il est l'auteur de la route⁸⁹⁵. J. P. Bernard est un républicain, suspendu de ses fonctions en 1851 après le coup d'État du 2 décembre⁸⁹⁶. En plein dans la tourmente lors de la querelle qui l'oppose à Revellat, son parcours d'artisan et d'instituteur lui permet toutefois d'être agent voyer en chef du département de la Drôme. J.P. Revellat est ingénieur civil. Il a fait l'École Centrale et est agent voyer ordinaire. Derrière leur dispute, se cache un rapport de force entre deux hommes dont la place dans la hiérarchie est inversement proportionnelle à leur parcours. La paternité de la construction de la route est susceptible de jouer un rôle d'arbitrage en termes de capacités techniques légitimant ou non, la place de l'un et de l'autre au sein de la hiérarchie vicinale. La

⁸⁹⁴ Cf. *Supra*. Chapitre 1, p. 122-128.

⁸⁹⁵ Jean-Pierre REVELLAT, *Mémoire sur la route du Vercors dite des Grands-Goulets*, Nyons, Imprimerie de Louis Gros, 1850 ; Jean-Pierre BERNARD, *Réfutation du mémoire publié par M. Revellat, agent voyer ordinaire*, Imprimerie de J. Marc Aurel, 1850.

⁸⁹⁶ J. BRUN-DURAND, *Dictionnaire biographique et biblio-iconographique de la Drôme : contenant des notices sur toutes les personnes de ce département qui se sont fait remarquer par leurs actions ou leurs travaux, avec l'indication de leurs ouvrages et de leurs portraits*, op. cit., p.98. Voir aussi : <https://data.bnf.fr/fr/documents-by-rdt/10598967/te/page1> [Page internet consultée le 25 novembre 2021].

construction est un enjeu à tous les échelons administratifs. Plus elle est difficile, plus elle suscite d'intérêt et est susceptible d'honorer la réputation des acteurs en charge de ces opérations.

Les travaux sont le plus souvent adjugés par l'administration vicinale à un entrepreneur en travaux publics qui mène à bien le chantier sous la surveillance d'un agent voyer. Si la presse locale se fait l'écho de leurs aptitudes techniques en célébrant leurs réussites et en diffusant leurs échecs, les entrepreneurs l'invitent également à faire des compléments d'informations concernant la rapidité et le sérieux avec lesquels les travaux sont réalisés⁸⁹⁷. Les recherches de Fabien Bartolotti sur les chantiers portuaires des frères Dussaud au milieu du XIX^e siècle, révèlent comment les entrepreneurs maîtrisent la communication *via* la presse. Ils s'en servent comme un instrument de publicité et pour aiguïser l'intérêt du public sur les procédés qu'ils utilisent sur leurs chantiers, afin d'obtenir une reconnaissance sociale et professionnelle⁸⁹⁸. En Vercors, l'annonce par voie de presse de l'ouverture du tunnel du Rousset en août 1866, précise que « *l'administration a été vivement secondée par l'entrepreneur M. Serratrice, qui, ayant succédé à M. Pouzin, a fait, en quelques mois autant de travaux que son prédécesseur en quelques années*⁸⁹⁹ ». Les entrepreneurs utilisent la presse pour évincer des concurrents⁹⁰⁰. Cette concurrence entre les entrepreneurs de travaux publics n'est pas nouvelle, ni pour la région ni pour la période. L'opinion publique témoigne ici d'un intérêt d'autant plus vif que les travaux sont difficiles et en partie payés par les habitants. Le récit du déroulement du chantier devient un divertissement avec des codes manichéens distinguant les bons et les mauvais entrepreneurs.

⁸⁹⁷ *Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, 14 août 1866, page 2.

⁸⁹⁸ Fabien BARTOLOTTI, « Mobilités d'entrepreneurs et circulations des techniques : les chantiers portuaires de Dussaud frères d'un rivage à l'autre (1848-1869) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle. Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIX^e siècle*, 2015, n°51, p. 171-185, p. 182.

⁸⁹⁹ *Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, 13 août 1866, p. 4.

⁹⁰⁰ Rivalités et concurrences sont de mise. Certains entrepreneurs n'hésitent pas à s'adresser à l'administration vicinale pour dénigrer leur rival et se présenter comme les plus aptes à « traiter de travaux difficiles », comprenant « beaucoup de sujétion ». Voir : ADD26, 872WP3, tunnel du col de Rousset, lettre d'un entrepreneur adressée à l'agent voyer en chef, 18 septembre 1877. Le terme « sujétion » fait référence aux difficultés du terrain montagnard et aux attentes et enjeux administratifs auxquels les travaux doivent se conformer.

1.3. Des difficultés maîtrisées et utilisées par les entrepreneurs en travaux publics

Arnaud Berthonnet considère que, durant les deux premiers tiers du XIX^e siècle, l'entrepreneur constructeur de routes devient un instrument d'exécution au service de l'Administration. Il précise que cette période constitue une perte de vitesse pour cette profession qui dans les années 1890, connaît une forme de renaissance en raison des nouveaux besoins de pavage, d'asphaltage et de cylindrage. Il associe le développement de cette profession à celle du moteur à explosion⁹⁰¹. Il est possible de compléter ses conclusions en portant un regard sur les chantiers de construction en montagne, espaces où dès les années 1850, compte tenu des difficultés et enjeux des chantiers, un rôle central est octroyé à l'entrepreneur et ce, avant le développement de l'automobile. Cette section explique comment les entrepreneurs en travaux publics chargés de la construction de l'aménagement routier profitent des difficultés que représentent ces travaux. Il convient premièrement de mettre en lumière les conditions contraignantes que l'administration vicinale impose aux entrepreneurs. Il est ensuite possible de dévoiler la manière par laquelle certains entrepreneurs mobilisent à profit les difficultés caractérisant les chantiers de construction en montagne.

1.3.1. Les conditions contraignantes imposées aux entrepreneurs

Les entrepreneurs adjudicataires de travaux de construction de route carrossables sont soumis à un ensemble de conditions contraignantes. En Vercors, la majorité des entrepreneurs soumissionnaires viennent au moment de leur soumission d'un périmètre situé entre 30 et 130 km autour du chantier. Une fois sélectionné, l'entrepreneur s'installe le plus souvent avec sa famille à proximité du chantier pendant plusieurs années. La nécessité de résider à proximité sans interruption durant les travaux est prescrite par les adjudications et les cahiers des charges. Elle complète l'obligation de réaliser les travaux sans recours à des sous-traitants afin que les entrepreneurs se concentrent entièrement sur le chantier concerné. Certains entrepreneurs mènent plusieurs chantiers en même temps

⁹⁰¹ A. BERTHONNET, *Un siècle de construction routière, une histoire d'entrepreneurs*, op. cit.

afin d'investir les bénéfices d'un premier chantier dans le cautionnement d'un deuxième⁹⁰². Cette pratique, fréquente malgré les prescriptions, leur permet de réunir les fonds suffisants pour fournir les garanties financières nécessaires à l'adjudication de travaux plus importants et plus rémunérateurs.

L'engagement financier que les adjudications induisent n'est pas négligeable. Les entrepreneurs sont obligés de verser une avance qui correspond le plus souvent au tiers du montant total de l'adjudication. L'entrepreneur peut hypothéquer ses biens, auquel cas, c'est le double de la somme qui est exigée comme garantie. Les entrepreneurs doivent payer à leurs frais les ouvriers et leur équipement, qui doit répondre à des normes précises, spécialement conçues pour l'occasion⁹⁰³. Les dépenses se succèdent et beaucoup ne sont pas prévisibles. Par ailleurs, le total du paiement de l'entrepreneur est souvent soldé des mois, voire des années après la fin des travaux. Pour un entrepreneur ayant concédé un rabais trop généreux lors du devis, l'issue est incertaine, d'autant plus que l'administration prescrit de commencer par les tronçons les plus difficiles afin de rassurer les communes qui financent les travaux⁹⁰⁴.

Ces conditions peuvent entraver le bon déroulement de l'adjudication. Selon une estimation de l'agent voyer en chef Bernard, en 1851, le montant total de la construction des Grands Goulets (tronçon du CGC 10), s'élève à environ 304 000 fr. Sur cette somme, les frais dus aux travaux des entrepreneurs s'élèvent à 249 309 fr. Ils représentent 82% du coût total de la route. Long de 1,7 km, le tronçon nécessite, entre 1843 et 1851, les interventions successives de quatre entrepreneurs différents. En 1843, le premier adjudicataire est Joseph Lajon. C'est un entrepreneur isérois domicilié à Grenoble⁹⁰⁵. Faute de fonds suffisants et malgré l'hypothèque de ses biens, il se retire au bout de deux ans après avoir réalisé pour 33 000 fr. de travaux⁹⁰⁶. Une clause du cahier des charges indique en effet que lorsque le montant des travaux déjà effectués dépasse 30 000 fr., l'entrepreneur

⁹⁰² Les agents voyers déplorent à plusieurs reprises son absentéisme, ce qui les amène à nommer un surveillant de chantier.

⁹⁰³ L'entrepreneur doit par exemple fournir une cerce avec des dimensions précises pour les bombements de la chaussée, des anneaux pour calibrer le cassage des matériaux, un niveau d'eau avec pied et mire, une chaîne métrique et un double mètre.

⁹⁰⁴ ADD26, 3O93 : rapport de l'agent voyer en chef, 17 janvier 1851. Le premier tronçon à ouvrir est celui des Grands Goulets.

⁹⁰⁵ ADD26, 3O92.

⁹⁰⁶ ADD26, 3O92 : CGC 10, construction entre l'entrée et la sortie des Grands Goulets sur une longueur de 1388,70 m, devis et cahier des charges, 25 juillet 1843.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

peut demander la résiliation de son marché. Dans une lettre qu'il adresse à l'agent voyer en chef, l'entrepreneur Joseph Lajon déplore le peu de bénéfices qu'offrent les travaux. Ils ne couvrent pas la perte des intérêts de l'argent avancé, d'autant plus que le paiement dû par l'administration met un certain temps à être versé⁹⁰⁷. En 1845, Antoine Prario, un entrepreneur venu de Gap (Hautes-Alpes) lui succède et démissionne pour les mêmes raisons, après avoir effectué 85 000 fr. de travaux. Aux dires de l'agent voyer en chef Bernard, la réadjudication ne trouve pas de soumissionnaire tant les travaux effraient. En 1848, les entrepreneurs Pierre Sibourg et François Rostaing sont adjudicataires pendant quelques mois et effectuent 98 309 fr. de travaux, qui sont finalement achevés par Claude Combet, un entrepreneur originaire de Claix (Isère)⁹⁰⁸. Les difficultés rencontrées par ces entrepreneurs résultent des contingences financières et techniques des travaux, croisées dans un contexte de changement politique, à la crise économique de 1846. L'état des recherches ne permet pas de savoir ce que deviennent les entrepreneurs qui abandonnent et quelle(s) conséquence(s) le chantier a sur leur vie professionnelle ultérieure⁹⁰⁹.

Selon André Guillerme, le système de l'adjudication favorise les entreprises les plus puissantes. Cela se vérifie pour le Vercors, lorsque le département exige une garantie financière et que les marchés sont susceptibles d'éloigner la perspective de profit immédiat⁹¹⁰. Ces chantiers ne constituent pas un levier ou une aubaine pour des entrepreneurs modestes qui évaluent mal la tâche ou qui sont malchanceux. D'autres pourtant, réussissent à en tirer profit. Quels sont alors les facteurs de cette réussite ?

1.3.1.1. Maîtriser les marchés grâce à la connaissance des difficultés, le réseau familial et les mobilités

Les entrepreneurs doivent faire leurs preuves et maîtriser les marchés afin d'espérer profiter des adjudications. Dans ces logiques de mise en avant de leurs compétences, leurs

⁹⁰⁷ ADD26, 3092 : lettre de l'entrepreneur Lajon adressée à l'agent voyer en chef de la Drôme, 1845.

⁹⁰⁸ ADD26, 3093 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet du département de la Drôme, 23 mai 1851.

⁹⁰⁹ C'est une piste à approfondir.

⁹¹⁰ René FAVIER, « Les risques du métier. Les entrepreneurs et les travaux publics en Dauphiné au XVIIIe siècle. », in René FAVIER, Gérard GAYOT et Jean-François KLEIN (dir.), *Tisser l'histoire. L'industrie et ses patrons, XVIe-XXe siècles. Mélanges offerts à Serge Chassagne*, Valenciennes, Presses Universitaires de Valenciennes, 2009, p. 172-182.

rapports aux difficultés sont centraux. S'ajoutent les avantages liés aux entreprises familiales et à la mobilité de leurs membres.

Certains entrepreneurs réussissent à avoir une forme de monopole des travaux sur un territoire. Les routes de montagnes sont construites tronçon par tronçon. Un même entrepreneur peut être adjudicataire des chantiers des différents tronçons qui composent l'ensemble de la route⁹¹¹. La concentration géographique des travaux permet une pratique fréquente qui consiste à confier les travaux situés à proximité d'un chantier à l'entrepreneur de ce dernier. Nombreux sont les accords de gré à gré entre un entrepreneur déjà adjudicataire de travaux et l'administration vicinale pour des travaux situés dans un périmètre proche. Cette formule évite le recours à l'adjudication publique et permet d'accélérer la mise en travaux. L'entrepreneur se voit ainsi automatiquement attribué les travaux inférieurs à 3 000 fr. et tous les travaux dont les ouvrages exigent des aptitudes techniques similaires aux travaux déjà effectués⁹¹². La renommée, couplée à la possibilité de participer à plusieurs chantiers sur une même route et aire géographique, permet le développement de dynasties d'entrepreneurs qui se spécialisent dans les travaux de construction de routes de montagne.

C'est le cas pour les membres de la famille Serratrice. En 1858, Joseph Serratrice un entrepreneur en travaux publics intervient sur le Chemin de Grande Communication n°10 afin de réparer des parapets et effectuer divers travaux⁹¹³. En 1860, deux de ses fils, Jean et François, remportent la première adjudication du CGC 2, portant sur l'ouverture de la route dans la gorge rocheuse de la vallée de la Bourne. Leurs devis s'élèvent à 178 885,83 fr.⁹¹⁴. Les travaux consistent à réaliser l'ouverture du chemin en encorbellement dans le rocher avec des parties à ciel ouvert. Jean Serratrice effectue ensuite l'ensemble des travaux de la route jusqu'à son ouverture en 1872. En 1866, les deux frères sont adjudicataires des travaux de percement du col de Rousset. Jean est également adjudicataire des travaux sur

⁹¹¹ Le corpus étudié fait une seule fois mention de la présence d'entrepreneurs différents travaillant sur une même route. Il s'agit des premières années de la construction du CGC 2. Durant quelques mois, les frères Serratrice, Pierre Bernier et Jean Paillier travaillent en même temps sur la route. Il y a trois adjudications pour trois sections différentes. ADI38, 1403, dossier 1862 : partie dite « sous Villeneuve », entreprise Paillier, devis supplémentaire, 28 février 1862.

⁹¹² E. GUILLAUME, *Traité pratique de la voirie vicinale*, op. cit., p. 101.

⁹¹³ ADD26, 3093 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de la Drôme, 17 mars 1858.

⁹¹⁴ ADI38, 1403, dossier 1860 : CGC 2, ouverture et construction de la partie comprise entre l'ouverture de la gorge rocheuse de la Bourne aux Jarrands et un point mesuré à 99,20 m au-delà du rocher de l'Aiguille, adjudication, 1^{er} décembre 1860.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

le CGC n°58, de Saint-André-en-Royans à Pont-en-Royans en 1865 et du CGC 243, dans les Écouges, en 1878. Les deux frères soumissionnent et effectuent des travaux à deux ou seuls pour la construction du CGC 8, de Vif à Monestier-de-Clermont, ainsi que pour le CGC 7, de Clelles au col de Menée⁹¹⁵. Entre les années 1860 et 1880, les frères Serratrice ont le monopole des travaux de construction de routes.

Jean Serratrice et ensuite ses fils, sont également les principaux adjudicataires de la construction de la route de Cognin à Malleval de 1883 à 1886. Il est adjudicataire des travaux du CIC 3, entre Saint-Julien-en-Vercors et Goule Noire⁹¹⁶. Au cours des années 1880, Jean Serratrice est également adjudicataire de travaux sur des routes à Autrans, Varacieux, Montrigaud, Sainte-Eulalie-en-Royans, Montfalcon, Chambaran ainsi qu'une route dans les Alpes-Maritimes. Il aurait également participé avec son autre frère Antoine, à la ligne de chemin de fer de Cette (Sète) à Port-Vendres⁹¹⁷. François Serratrice est adjudicataire en 1905 de travaux sur CIC 106. Il remporte l'adjudication face à son neveu Ernest Serratrice⁹¹⁸. Ont-ils multiplié les soumissions pour s'assurer d'obtenir le marché ? La carte n°16 du volume annexes localise les différents chantiers auxquels ils participent ou soumissionnent⁹¹⁹. On remarque qu'ils quadrillent le territoire tout en participant ponctuellement à des chantiers plus éloignés avec leurs frères, déjà sur place⁹²⁰. Trois échelles apparaissent. Une échelle large, sur plusieurs départements, correspondant au périmètre des travaux réalisés par l'ensemble de la fratrie. Une deuxième échelle correspondant aux travaux réalisés par Jean et François Serratrice sur le Vercors. Une troisième échelle est centrée sur la vallée de la Bourne, sur laquelle se concentrent les travaux réalisés par Jean Serratrice et ses fils.

Le travail entrepreneurial superposé et croisé sur trois générations leur procure une forme de monopole des travaux de construction de route en Vercors. Les Serratrice bougent d'une commune à l'autre, même lorsqu'ils sont en charge d'un chantier. Ils disposent d'appuis sur l'ensemble du territoire. La mobilité à l'échelle du massif, voire sur un

⁹¹⁵ ADI38, 14038 : procès-verbal d'adjudication, 30 novembre 1861.

⁹¹⁶ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1876-1899, p.55, délibération n°1216.

⁹¹⁷ PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Un siècle de routes en Vercors. L'aventure des bâtisseurs du Vercors : genèse d'un patrimoine*, op. cit., p. 18.

⁹¹⁸ ADI38, 140483 : adjudication, août 1905.

⁹¹⁹ Volume 2 : annexes, carte 16, p. 45.

⁹²⁰ L'état des adjudications passées par les frères et descendants Serratrice ne vise pas l'exhaustivité. D'autres marchés ont sans doute été passés.

périmètre plus étendu, est fondamentale. Cela leur procure une forme d'assise qui leur permet de tenir et de se développer. C'est la combinaison entre des associations entre frères et leur mobilité qui leur permet d'être dominants dans ce secteur. Cette tactique est symptomatique des stratégies entrepreneuriales dans les travaux publics⁹²¹. Fabien Bartolotti montre que les chantiers portuaires des frères Dussaud sont imbriqués et gérés quasi simultanément. Ils forment un ensemble cohérent, propice au développement d'aptitudes spécifiques qui, croisées avec une culture de la mobilité, leur permet d'acquérir des savoir-faire et de se positionner sur des chantiers exigeants à l'échelle européenne⁹²². La mobilité permet d'actualiser les procédés de construction et de maintenir un réseau⁹²³. En ce qui concerne les Serratrice, ces procédés leur permettent de mener à bien les travaux qui leur sont confiés, en faisant face aux impondérables, voire en en profitant.

1.3.2. Retards, imprévus et devis supplémentaires, des impondérables fréquents et utiles

Le coût de la construction du CGC 2, commencée en 1860, est successivement évalué à 105 000 fr. à la fin des années 1850, puis 300 000 fr. en 1866⁹²⁴. En janvier 1873, il s'élève à 608 723 14 fr. La construction de la route de Combe Laval est estimée en 1890 à 95 000 fr. La dépense totale est de 177 164 fr.⁹²⁵. L'ouverture du CVO 1 de Malleval à Cognin est estimée à 82 000 fr. en 1873, à la fin des années 1890, les travaux ne sont pas achevés et les frais de construction dépassent les 150 000 fr.⁹²⁶. La dépense finale de la construction d'une route est systématiquement supérieure aux évaluations des devis. L'ouverture d'un aménagement routier de montagne donne ainsi l'impression d'être toujours plus onéreuse et difficile que prévu.

En cause, les nombreux impondérables techniques et financiers qui jalonnent les chantiers et qui cristallisent les relations souvent conflictuelles qu'entretiennent les agents voyers et les entrepreneurs. Ces tensions s'inscrivent dans un élan de corporatisme dans le monde de la construction. Cet élan concerne les agents voyers, dans un contexte de

⁹²¹ Voir à ce sujet : Mino FAÏTA, « Le bâtiment et les travaux publics en Savoie, un binôme aux mains de l'État », in Denis VARASCHIN (dir.), *Histoire économique et sociale de la Savoie de 1860 à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2014, p. 423-456.

⁹²² F. BARTOLOTTI, « Mobilités d'entrepreneurs et circulations des techniques », art. cit., p. 173-174.

⁹²³ *Ibid.*, p. 171.

⁹²⁴ ADI38, 14O3 : CGC 2, devis, 28 septembre 1858 et rapport de l'agent voyer en chef, 18 août 1860.

⁹²⁵ ADD26, 7M, C624 : rapport de l'inspecteur des Eaux et Forêts Tessier, 27 juin 1908.

⁹²⁶ ADI38, 13S4/79 : exposé des motifs et devis estimatif, 11 septembre 1873.

développement des chemins vicinaux. Dès lors, ces fonctionnaires coopèrent parfois difficilement avec les entrepreneurs auprès de qui ils cherchent à imposer leur pouvoir⁹²⁷. Leurs achoppements sont révélateurs de la manière dont les entrepreneurs tentent de profiter des difficultés des chantiers. Ces derniers maîtrisent pour cela un argumentaire rodé et profitent des incertitudes de l'administration vicinale.

1.3.2.1. Climats, pentes et complications techniques : des argumentaires rodés

Le relief escarpé, la verticalité, le climat (fortes pluies au printemps et à l'automne, neige, gel et dégel l'hiver), la nature et les mouvements des sols (ravinelements, chutes de blocs, glissements de terrains et éboulements), sont des paramètres qui compliquent les opérations de construction. Par exemple, il n'est pas rare que des éboulements détruisent les premiers ouvrages construits. Certains entrepreneurs intègrent ces phénomènes dans des procédés discursifs destinés à justifier des retards et des augmentations du coût des travaux. Les retards dans les délais sont une des grandes craintes des agents voyers. Ils perturbent l'organisation annuelle des budgets, font augmenter le prix de la construction et sous-entendent une mauvaise organisation des chantiers. C'est également une crainte des conseils municipaux des communes qui participent financièrement à la construction⁹²⁸. En cas de retard, les agents voyers fustigent en premier lieu le travail de l'entrepreneur jugé incapable de gérer correctement ses ateliers⁹²⁹. Cependant, la temporalité des budgets n'est pas la même que celle des saisons. L'échéancier des tâches à accomplir est complexe à respecter en montagne où le climat réduit certaines fenêtres d'actions à des périodes de chaudes températures et de basses eaux. Les maçonneries ne peuvent pas être prévues trop tôt ou trop tard dans l'année, d'autant plus que les gorges humides et souvent à l'ombre ne permettent pas un temps de séchage optimal. Cela se répercute sur la solidité de l'ouvrage⁹³⁰. Les entrepreneurs ont conscience de ces difficultés et la maîtrise de ces dernières est un des éléments clés de leurs soumissions. S'ils prennent nécessairement ce paramètre en compte dans l'organisation de leurs ateliers, ils n'hésitent pas non plus à mobiliser cet argument pour justifier des retards.

⁹²⁷ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route, op. cit.*, p. 30,46.

⁹²⁸ ADI38, 14O128 : lettre du maire de Saint-Gervais adressée à l'agent voyer d'arrondissement, 20 avril 1885. L'édile informe l'agent voyer que l'entrepreneur n'organise pas son chantier correctement. Certains ouvriers qui se trouvent sur place n'ont pas de travail.

⁹²⁹ ADI38, 7096W3 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée à l'agent voyer en chef, 29 avril 1870.

⁹³⁰ ADI38, 13S4/79 : ordre de service à l'entrepreneur Serratrice Paul, reprise de travaux, 27 mars 1885.

PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Le décompte des travaux est l'opération qui génère le plus de tensions. Les entrepreneurs annoncent systématiquement des coûts finaux plus élevés que ceux prévus par les devis. Ils justifient cela par la nature du sol, nécessitant des extractions de blocs imprévues ou la reconstruction de premiers ouvrages détériorés par des crues ou des éboulements⁹³¹. L'administration vicinale cherche à contrer ces réclamations. Les discussions sont tout aussi âpres et longues que les enjeux financiers liés aux chantiers sont sensibles.

Commencés en 1860, les travaux d'ouverture du CGC 2 sont achevés en 1872. L'administration fixe le décompte final à 511 128 fr. Jean Serratrice, l'entrepreneur adjudicataire, considère cette somme insuffisante. Il demande 310 000 fr. d'indemnités supplémentaires, somme que le service vicinal juge trop élevée⁹³². L'impossibilité d'une entente à l'amiable conduit l'affaire devant les tribunaux du conseil de préfecture. Jean Serratrice rédige deux mémoires justificatifs dans lesquels il développe vingt-et-un chefs de réclamations justifiant la majoration du décompte final. Ces derniers consistent en une mauvaise application des prix du cahier des charges aux tâches accomplies. Il s'agit de tâches rémunérées à des prix insuffisants au regard du relief difficile, de la nature des matériaux et des complications liées au transport de ces derniers, ainsi qu'à la création d'ouvrages d'art dans des zones difficiles d'accès. Il évoque également des déblais nécessitant des minages dont certains sont en dehors des sections prévues par les profils, des tunnels imprévus, des extractions de matériaux onéreuses et la reconstruction d'ouvrages après des avaries⁹³³. La quasi-totalité des réclamations sont générées par les caractéristiques du milieu montagnard, dont les difficultés induisent et justifient pour l'entrepreneur des augmentations de frais. Ce dernier mobilise adroitement les conséquences de ces difficultés au regard de la gestion desquelles ses compétences sont pourtant décisives lors de l'adjudication.

Il arrive également que l'entrepreneur s'émancipe des prescriptions des agents voyers. Ce sont eux qui sont quotidiennement sur le chantier et qui, au moment des terrassements, sont confrontés à la nature du terrain. L'impératif de maintenir une continuité des travaux les amène à prendre des décisions de leur propre chef puisque l'agent voyer n'est pas systématiquement présent. L'exemple de la route de Combe Laval est intéressant.

⁹³¹ Ces situations motivent l'administration vicinale à rajouter dans les cahiers des charges des clauses au sujet des frais supplémentaires demandés par les entrepreneurs.

⁹³² ADI38, 7096W3 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée au préfet, 27 juin 1884.

⁹³³ ADI38,7096W3 : lettre de Jean Serratrice adressée aux membres du conseil de préfecture de l'Isère, 15 novembre 1880.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

S'agissant d'une route forestière, les trois quarts de la construction sont effectués en régie. Seul un tronçon est adjugé à l'entrepreneur Jean-Baptiste Antoniotti en 1893⁹³⁴. Peu de temps après le début des travaux, il formule des réclamations. Il demande un règlement supplémentaire pour la construction d'une partie en encorbellement contrairement aux prescriptions du devis qui prévoyait une structure en déblais⁹³⁵. Selon lui, le terrain n'est pas propice. Les inspecteurs considèrent cela comme une tactique pour gagner plus d'argent, étant donné que le prix du mètre cube d'encorbellement est le double de celui du déblai – 6fr.70 au lieu de 3fr.35. Selon eux, l'entrepreneur sait que la voûte s'effondrera⁹³⁶. Les pourparlers entre l'entrepreneur et l'administration sont longs et difficiles. Un garde surveillant est détaché sur le chantier et tout est adressé par écrit à l'entrepreneur afin qu'il ne puisse pas mettre en porte-à-faux ses interlocuteurs⁹³⁷. L'affaire est portée devant le conseil de préfecture de la Drôme⁹³⁸.

S'il n'est pas possible de statuer sur les intentions de l'entrepreneur et s'il cherche à gonfler le décompte final, la récurrence de ce type d'achoppement autorise à penser que certains entrepreneurs peuvent, sous prétexte d'un terrain difficile, employer des méthodes plus onéreuses et non prévues par les cahiers des charges. La frontière est floue entre l'effet avéré des phénomènes physiques et les descriptions des effets qu'en font certains entrepreneurs. Cela leur est permis par la part d'approximation dont fait preuve l'administration.

1.3.2.2. Profiter des incertitudes de l'administration vicinale

Afin de justifier les retards et devis supplémentaires, des entrepreneurs évoquent également des irrégularités relatives aux pièces techniques réalisées par l'administration vicinale. La plupart d'entre eux évoquent des plans et profils remis sections par sections,

⁹³⁴ ADD26, 7M, C624 : rapport sur l'action intentée à l'État par l'entrepreneur Antoniotti, 12 octobre 1893.

⁹³⁵ Archives privées de la famille Faravelon : décision du conseil d'État n°83420, Berger, Labiche et Wolski, statuant au contentieux suite à une requête de l'entrepreneur Antoniotti, 12 juin 1896 et ADD26, 7M, C624 : rapport sur l'action intentée à l'État par l'entrepreneur Antoniotti, 12 octobre 1893.

⁹³⁶ ADD26, C 624 : rapport conjoint de Monsieur Roux inspecteur des Eaux et Forêts et de Monsieur Brive inspecteur adjoint des Eaux et Forêts, 26 septembre 1893.

⁹³⁷ ADD26, 7M, C624 : rapport sur l'action intentée à l'État par l'entrepreneur Antoniotti, 12 octobre 1893.

⁹³⁸ Archives privées de la famille Faravelon : rapport de l'inspecteur adjoint des Eaux et Forêts Vernet, 2 janvier 1899, p. 1.

sans continuité. Ces intermittences et temps morts désorganisent les ateliers, provoquent le renvoi des ouvriers et occasionnent de faux frais⁹³⁹.

Les retards de remises de pièces techniques résultent des incertitudes de l'administration vicinale concernant les tracés et/ou la nature des terrains. Cela l'amène à modifier ses prévisions. Dans l'exemple évoqué dans la partie précédente, la remise tardive par l'administration de certaines pièces concernant la direction du tracé figure parmi les vingt-et-un chefs de réclamations produits par Jean Serratrice. L'administration vicinale réplique qu'au moment où l'adjudication est passée, le tracé dans la partie haute des gorges n'est pas encore fixé entre la rive droite et gauche. Selon l'administration, ces conditions ne permettent pas de prévoir avec certitude le nombre d'ouvrages, le volume et la nature des déblais. Un agent voyer explique que « *l'évaluation de 300 000 franc ne reposait sur aucune base sérieuse. C'était un chiffre presque arbitraire admis pour les besoins de la circonstance mais que personne ne prenait bien au sérieux et l'entrepreneur plus que tout autre ne pouvait ignorer qu'en exécution cette évaluation serait dépassée*⁹⁴⁰ ». Les fonds d'archives relatifs au CGC 2 indiquent que l'entrepreneur Serratrice, au moment de l'adjudication en 1868, se trouve sur les lieux depuis 8 ans, a déjà exécuté des travaux et connaît la nature des roches et des déblais à extraire et le prix des ouvriers. Il est également au fait de l'indécision au sujet du tracé des tronçons à construire⁹⁴¹. Il mobilise donc à dessein ces incertitudes et leurs répercussions sur les chantiers pour justifier des augmentations de frais.

Aux incertitudes liées aux directions des tracés s'ajoutent des imprévisibilités concernant des aspects techniques. Pour les agents voyers, les études de terrain en montagne sont parfois problématiques. Les tracés, en empruntant des gorges et des goulets sont pensés sur des zones difficiles d'accès, à commencer par des parois rocheuses. Dans le cas où les études sont menées à bien sur les lieux par temps sec, elles restituent une autre réalité que durant l'automne par temps de pluies. Dans d'autres cas, les études qui ne sont pas achevées à l'automne sont interrompues et reportées l'année suivante à cause des conditions météorologiques. Certains nivellements restent en suspens faute de pouvoir accéder directement sur le terrain. Les devis et cahiers des charges pour la construction du

⁹³⁹ ADI38, 7096W3 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée à l'agent voyer en chef, 29 avril 1870.

⁹⁴⁰ ADI38, 7096W3 : rapport de l'agent voyer en chef sur les réserves et les réclamations présentées par l'entrepreneur Jean Serratrice à l'égard du décompte final des travaux d'achèvement du CGC 2, 12 mai 1881.

⁹⁴¹ L'administration adjuge les travaux avant que les tracés soient définitivement fixés. Le fonctionnement par budgets annuels force en effet le service vicinal à accélérer certaines procédures.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

Chemin de Grande Communication n°10 indiquent : « *attendu que la partie comprise entre les profils 35 et 36 est tout à fait inaccessible il nous a été impossible de prendre avec assez d'exactitude pour être consigné dans le présent tableau tous les contours de la montagne, en conséquence nous déterminerons les angles et les tangentes au fur et à mesure de l'avancement des travaux*⁹⁴² ». L'administration est contrainte d'attendre l'avancée des travaux pour accéder à certaines parties du tracé. Elle rédige les pièces techniques nécessaires au fur et à mesure des points accessibles. Ces incertitudes, faute d'études et de relevés *in situ*, sont récurrentes⁹⁴³. Elles se répercutent directement sur les entrepreneurs pour qui elles constituent des facteurs de contingence. Pour établir la chaussée dans des rochers, l'administration préconise de procéder à des minages et d'utiliser ensuite les débris pour faire les remblais nécessaires aux terrassements. Ainsi, tous les matériaux sont pris sur place et leur coût de revient est bas. Néanmoins, il arrive fréquemment qu'après les minages, la roche apparaisse trop fragile pour être utilisée en remblais. Cela nécessite l'extraction et le transport de matériaux depuis d'autres lieux, ce qui coûte plus cher et prend plus de temps qu'initialement prévu.

Si les entrepreneurs pâtissent de ces imprévus, ils savent toutefois comment mettre cette difficulté à profit. En 1860, l'agent voyer en chef Bache écrit au préfet de l'Isère au sujet d'un nouveau tronçon de 55 mètres à construire, dans le prolongement d'une partie déjà ouverte du Chemin de Grande Communication n°2. L'agent voyer doit faire l'étude de ce tronçon, qui est prévu sur un rocher en à-pic au-dessus du torrent. Pour se rendre sur les lieux depuis les sections de routes déjà construites, il doit prendre un chemin escarpé qui monte dans la montagne pour ensuite regagner la zone qui l'intéresse. Afin de gagner du temps et d'éviter les inconvénients du transport sur ce sentier des outils nécessaires à l'étude, il propose de faire percer le rocher par l'entrepreneur qui a réalisé la partie de route précédente. Cela lui permet d'accéder directement aux lieux. L'entrepreneur accepte. Ses ateliers sont déjà en place, ainsi que les ouvriers et le matériel. Contrairement au rabais de 12% accordé pour la première partie, il concède un rabais de 2%, qu'il justifie par la verticalité et l'élévation du rocher qui amèneront les mineurs à se suspendre pour attaquer la roche. Ce procédé implique selon lui des frais supplémentaires⁹⁴⁴. Il augmente donc ces tarifs de 10% pour effectuer des travaux dans la continuité de ceux déjà entrepris, alors

⁹⁴² ADI26, 722WP57 : CGC 10, construction entre l'entrée et la sortie des Grands Goulets, devis et cahiers des charges, 25 juillet 1843.

⁹⁴³ E.-S. MOURET, « Penser et édifier les routes carrossables en montagne (1827-1914) », art. cit., p. 63.

⁹⁴⁴ ADI38, 1403 : ouverture et construction d'une longueur de 55 m de chemin pour faire suite aux travaux adjugés le 1^{er} décembre 1860 aux frères Serratrices, 4 juin 1860.

qu'il s'épargne la mise en place des ateliers et l'acheminement du matériel. Si la difficulté est avérée, il saisit toutefois l'occasion de gonfler ses prix lorsque l'agent voyer le sollicite.

Nathalie Montel montre qu'en ce qui concerne les travaux publics au XIX^e siècle, l'incapacité des ingénieurs à maîtriser l'anticipation des coûts et des durées des chantiers participe à une opposition entre la conception et l'exécution des travaux⁹⁴⁵. Elle permettrait aux ingénieurs de maintenir les entrepreneurs loin de toute décision et initiative. Cette opposition est manifeste sur les chantiers de construction de route de montagne. Toutefois, elle constitue pour les entrepreneurs un espace de négociation et un moyen pour s'émanciper de certaines prescriptions. C'est un des mécanismes par lesquels le chantier peut être considéré comme une activité productive.

2. Une activité productive porteuse d'ascension et de maintien socio-économique

Les chantiers sont pour certains entrepreneurs qui réussissent, un bel outil d'ascension sociale. Cette partie analyse à l'échelle micro le parcours d'un entrepreneur, Jean Serratrice. Son itinéraire est marqué par les chantiers de construction de route de montagne. Son cas permet de mettre en lumière une filière transalpine d'entrepreneurs spécialisés dans ce secteur. Il révèle également des informations au sujet des ouvriers présents sur le chantier. Originaires de provinces piémontaises ou du Vercors, pour ces derniers, les chantiers d'aménagement routier constituent un outil de maintien socio-économique.

2.1. Jean Serratrice ou l'ascension sociale par les routes de montagne (1833-1883)

Jean Serratrice est un entrepreneur constructeur de routes dont le parcours est marqué par une ascension socio-économique. Les chantiers de construction d'aménagement routier de montagne occupent une place cardinale dans sa trajectoire. La démarche employée à son sujet cherche à mesurer les effets des chantiers sur sa vie professionnelle, sa famille, son

⁹⁴⁵ F. GRABER, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII^e-XIX^e siècles) : pour une histoire des projets », art. cit., p. 11-12 ; N. MONTEL, *Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*, op. cit.

réseau et d'éventuelles filières migratoires associées. Il s'agit également d'examiner en miroir, les impacts de ces dynamiques sur le territoire étudié. Les recherches sont structurées à partir des moments importants de la vie civile et professionnelle de Jean Serratrice. En fonction de cette ligne directrice, des archives relatives à sa carrière et ses chantiers sont croisées à des sources nominatives et des archives notariales⁹⁴⁶. Trois aspects sont abordés. Ils révèlent en quoi les chantiers de construction d'aménagement routier marquent son parcours professionnel, politique et social. Premièrement, il est rapidement créateur de l'administration vicinale iséroise. Cela lui permet d'amorcer une carrière politique et enfin d'opérer une forme d'ascension sociale au sein d'une moyenne bourgeoisie liée aux routes de montagne.

2.1.1. Un entrepreneur créancier de l'administration vicinale

À plusieurs reprises, la profession de Jean Serratrice et les caractéristiques de l'aménagement routier en montagne lui permettent de faire habilement preuve de pragmatisme. Cela influence de manière vertueuse son parcours dans lequel, les parentèles et réseaux sociaux liés à la route sont déterminants.

Ange Jean Baptiste Serratrice est né le 3 octobre 1833, dans la commune de Bioglio, située dans la province de Biella en Piémont⁹⁴⁷. Ses parents, Joseph Serratrice et Marguerite Longo, sont tous deux originaires de Bioglio. Il déclare être arrivé en France avec ses parents en 1836 à Luc-en-Diois (Drôme). Les registres de recensement de la commune attestent de leur présence à partir de 1851⁹⁴⁸. Joseph Serratrice est âgé de 45 ans et déclare exercer la profession de maçon. Son épouse, Marguerite Longo, est sans profession. Ils ont huit enfants. François âgé de 20 ans et né à Bioglio est tailleur de pierre. Jean, âgé de 17 ans, lui aussi né à Bioglio est maçon. Marie, 15 ans est également née à Bioglio. Les autres, Pierre 13 ans, Antoine 11 ans, Ange 7 ans, Louis 6 ans et Émilie 3 ans, sont nés en France. Une dynamique apparaît clairement au sein de la famille Serratrice. Les hommes déclarent tous dans un premier temps être maçon et ensuite entrepreneur. La transition de statut se fait le plus souvent au retour d'une absence au sein du ménage⁹⁴⁹. François Serratrice, l'aîné

⁹⁴⁶ Les rôles de patentes, les matrices de contributions, les listes d'électeurs et les registres des taxes municipales ne sont pas utilisés.

⁹⁴⁷ ADI38, 128M4 : naturalisations accordées A-Z, 1850-1875, lettre sur la naturalisation de Serratrice Ange Jean Baptiste, 11 janvier 1875.

⁹⁴⁸ ADD26, 6M316 : 1851, feuillet 5.

⁹⁴⁹ Il serait intéressant de comprendre avec qui, et au sein de quels réseaux ils sont formés.

de la fratrie, réside un temps en Isère et en Algérie. Certains membres vont dans les Alpes-Maritimes et reviennent ensuite, d'autres s'installent de manière définitive dans l'Aude ou dans l'Hérault, tels qu'Antoine et Louis qui y exercent la profession d'entrepreneur. Malgré la distance, les liens sont encore fréquents. Le fait que sur les chantiers menés par Jean Serratrice dans les années 1880, certains outils appartiennent à François ou à Louis, alors entrepreneur de travaux publics à Montpellier, suggère qu'ils entretiennent des rapports d'entraide⁹⁵⁰. Parmi les quatre frères, deux restent en Vercors, territoire où ils travaillent, et deux autres partent et exercent à proximité l'un de l'autre en Occitanie.

Le chantier de construction du Chemin de Grande Communication n°2 permet à Jean Serratrice de devenir le créancier de l'administration vicinale. Il a vingt-sept ans lorsque qu'il est pour la première fois adjudicataire de la construction du CGC 2 en 1860⁹⁵¹. Il s'agit d'un chantier d'envergure. À quelques kilomètres, est ouvert depuis moins de dix ans le CGC 10 dont on a vu que la construction met à l'épreuve quatre entrepreneurs différents. Les deux chantiers ont des caractéristiques communes, dues à leur nature, leur difficulté et leur gestion par le service vicinal. L'enjeu est donc de taille pour Jean Serratrice. En 1865, le CGC 2 est en construction depuis cinq ans. L'avancée des travaux est mise à mal par des difficultés financières. Les dépenses déjà réalisées s'élèvent à plus de 250 000 fr., alors que seulement six kilomètres de route sont ouverts et que dix-huit kilomètres restent à ouvrir pour un coût d'environ 300 000 fr. Le crédit annuel de 30 000 fr. destiné à l'ouverture de la route permet d'espérer un achèvement des travaux en 10 ans, au minimum.

Face à une situation qui s'enlise et des ressources difficiles à réunir, Jean Serratrice propose à l'administration vicinale de finir les travaux à ses frais, en trois ans. Son avance de 300 000 fr. sera remboursée par un paiement annuel de 30 000 fr. L'entrepreneur propose un prêt dont les intérêts fixés à 5% seraient remboursés par les produits d'un péage à établir sur la route au niveau de la Balme de Rencurel. Le péage cesserait une fois l'entrepreneur remboursé de ses avances⁹⁵². Il répète son offre à plusieurs reprises. Finalement, le conseil général et le préfet soumettent la proposition aux conseils municipaux des quinze communes intéressées. Treize d'entre elles acceptent espérant un achèvement rapide des travaux. De plus, le système de concession par péage leur évite de

⁹⁵⁰ ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, inventaire n°87 et 92, 11 septembre 1883.

⁹⁵¹ Volume 2 : annexes, carte 25, p. 64.

⁹⁵² ADI38, 14O3, dossier 1865 : lettre de Jean Serratrice adressée au préfet de l'Isère, 9 août 1865.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

payer les intérêts des avances consenties par l'entrepreneur. La proposition profite également au département de l'Isère puisque s'agissant d'un Chemin de Grande Communication, il doit assurer cinquante pour cent des dépenses. La commission des routes est également favorable, tout comme les agents voyers qui, dès le départ, soutiennent cette alternative. Ils sont en effet dans une impasse. Les montants des sommes déjà engagées, le peu de travaux réalisés n'étant pas utilisable sans prolongement et risquant de se dégrader, ils n'ont pas d'autre alternative que de finir le plus rapidement possible. Conscient de ces enjeux, Jean Serratrice ne manque pas de rappeler dans ses correspondances avec l'administration, l'élan suscité par sa proposition⁹⁵³.

L'établissement du péage nécessite une autorisation ministérielle que le ministre de l'Intérieur refuse d'accorder⁹⁵⁴. Il explique que ça ne serait pas légal et que la suppression des péages est demandée dans l'intérêt de l'agriculture. Le Ministre expose ensuite que l'administration vicinale peut accepter l'offre de l'entrepreneur sans le péage. Cela consiste à prolonger les crédits de cette route en demandant aux communes de s'imposer plus longtemps pour rembourser les avances de Jean Serratrice, si ce dernier accepte un taux d'intérêt de 4,5 % pour cent⁹⁵⁵. L'entrepreneur accepte. Un arrêté préfectoral daté du 3 mai 1868, autorise l'avance de prêt de Jean Serratrice. Il est désormais créancier de l'administration vicinale⁹⁵⁶. Jean Serratrice saisit le moment propice pour faire sa proposition. Il fait preuve d'un sens des affaires et d'une maîtrise des rouages administratifs et des enjeux des différents acteurs. Il dispose de capitaux financiers qu'il sait mobiliser au bon moment. De plus, à cette période, il est également adjudicataire, avec son frère François, des travaux de percement du tunnel du col de Rousset pour le service vicinal drômois. Jean Serratrice est aussi adjudicataire de la construction de la route impériale n°202 entre Bioge et Jotty (Haute-Savoie) pour un montant de 312 800 fr.⁹⁵⁷. Il n'est pas impossible qu'il se serve des fonds reçus grâce à ce chantier pour financer les avances du CGC 2.

L'administration vicinale, le préfet et les conseillers généraux font preuve de flexibilité. Ils s'affranchissent des procédures vicinales en faisant un emprunt public-privé non

⁹⁵³ ADI38, 7096W3 : lettre de Jean Serratrice adressée au préfet de l'Isère, 5 août 1865.

⁹⁵⁴ ADI38, 14O3, dossier 1867 : délibération du conseil municipal d'Autrans, 26 décembre 1867.

⁹⁵⁵ ADI38, 14O3, proposition de Jean Serratrice 1865-1870 : lettre du ministre de l'Intérieur adressée au préfet de l'Isère concernant les chemins vicinaux et l'établissement d'un péage, 24 octobre 1867.

⁹⁵⁶ ADI26, 5K158 : CGC 2, 1880-1923, rapport de l'agent voyer, 12 mai 1881.

⁹⁵⁷ *L'Impartial dauphinois*, 4 septembre 1868, p. 2.

autorisé. Le marché qui en découle constitue une irrégularité confrontée au fil des années à toute une chaîne de compétences. En 1868, un conflit oppose le préfet de l'Isère et le trésorier général payeur du département⁹⁵⁸. Ce dernier refuse d'acquitter les mandats de paiement dus à Jean Serratrice, considérant que le marché conclu entre le département et l'entrepreneur est irrégulier. Le Ministre reconnaît l'irrégularité manifeste du contrat. Il œuvre toutefois en faveur de la délivrance des mandats, prétextant que la situation ne laisse aucune autre alternative. Les inerties suscitées par l'irrégularité du contrat au regard des dispositions de la comptabilité publique ressortent régulièrement dans les archives et sont réajustées par la nécessité de continuer les travaux malgré tout. Jean Serratrice est maître d'œuvre et bailleur de fonds. Il crée un rapport d'interdépendance et parvient à tenir tout un système financier et politique depuis le chantier jusqu'au Ministère.

2.2.2. Entrepreneur de travaux publics, immigré naturalisé, maire et conseiller général

L'implication de Jean Serratrice dans différents travaux d'aménagement routier facilite sa naturalisation et lui permet d'amorcer une carrière politique⁹⁵⁹. Le 19 mars 1875, un décret accorde la naturalisation à Jean et François Serratrice. La procédure est réalisée de manière fluide et nécessite moins d'une année. En effet, durant l'automne 1874, Jean Serratrice et son frère François sollicitent auprès de l'administration leur naturalisation en tant que sujets français. Ils déclarent tous deux résider à Rencurel et être entrepreneurs de travaux publics. Afin d'étudier leur requête, le préfet de l'Isère demande au sous-préfet des informations à leurs sujet⁹⁶⁰. Selon le sous-préfet, Jean et François sont « *honorablement connus à Luc-en-Diois* » où ils y ont constamment exercé la profession d'entrepreneurs de travaux publics. Leur conduite politique ne laisse rien à désirer et leur ferveur républicaine est attestée. Les moyens financiers importants dont les frères disposent sont également rappelés. Le sous-préfet explique ensuite que Jean Serratrice réside à Rencurel depuis 1860, où il jouit de l'estime des habitants. Il insiste sur la réputation de probité et de moralité de Jean Serratrice⁹⁶¹. Le sous-préfet souligne la régularité de son parcours une fois arrivé en France en termes de profession et de résidence. L'édile évoque uniquement son déménagement de Luc-en-Diois (Drôme) à Rencurel (Isère), deux communes alors

⁹⁵⁸ ADI38, 14O3 : lettre du préfet de l'Isère adressée au trésorier payeur général, 23 juin 1870.

⁹⁵⁹ C'est à partir de l'obtention de la nationalité française qu'il peut prétendre à des fonctions politiques.

⁹⁶⁰ Il est précisé à plusieurs reprises qu'ils disposent d'une fortune honorable.

⁹⁶¹ ADI38, 128M4, naturalisations accordées A-Z, 1850-1875 : lettre du préfet, 11 janvier 1875.

distantes d'environ 80 kilomètres⁹⁶². Ce déplacement est justifié par la construction du CGC 2.

La valeur attribuée à cet événement est manifeste dans les documents liés à la procédure de naturalisation de Jean Serratrice. Elle est exprimée par la récurrence de l'expression « l'entreprise importante »⁹⁶³. Le rappel des travaux de Jean Serratrice peut être pensé en lien avec l'article 2 de la Loi du 3 décembre 1849, conférant après une année d'autorisation de domicile, la naturalisation aux étrangers qui auront rendu à la France des services importants. Cela expliquerait également que les deux frères forment leur demande ensemble. De plus, les succès de leurs chantiers communs, à commencer par le percement du tunnel du col de Rousset, sont encore « frais » et ont une aura particulière dans le contexte du début de la III^e République, où toute entreprise réalisée dans l'intérêt public est saluée et valorisée.

Une fois naturalisé, Jean Serratrice entreprend une carrière politique. Pour celle-ci, sa participation à l'aménagement routier constitue également un atout. De 1878 et jusqu'à sa mort en 1883, il est maire de la commune de Rencurel et conseiller général de l'arrondissement de Saint-Marcellin⁹⁶⁴. S'il n'est pas rare que des édiles cumulent plusieurs responsabilités électives, il est intéressant de constater que Jean Serratrice intègre le tissu local et gagne le respect des habitants en seulement 23 ans. C'est peu au regard de ce que représente alors la fonction mayorale. Alain Faure rappelle à ce titre qu'au XIX^e siècle, l'accès au mandat de maire n'est pas donné à tout le monde. Le maire est un magistrat chargé d'assurer la cohésion villageoise. Son éligibilité comprend une part relative au statut social et une part qui s'acquiert par le suffrage universel masculin⁹⁶⁵. Le maire assure une

⁹⁶² Ces documents ne révèlent pas les tâtonnements de parcours de la famille, spécialement entre 1836 et 1851. Plusieurs documents attestent directement ou non qu'ils n'étaient pas à Luc-en-Diois à cette période. Il serait intéressant d'identifier plus précisément les parcours des membres de la famille au moyen des passeports ou des registres d'entrées dans les communes. On peut également supposer qu'ils ne sont arrivés qu'en 1851. Mais alors pourquoi choisir l'année 1836 ? Ce serait trop ambitieux de penser qu'il y a un lien avec la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux et les opportunités en termes de travaux qu'elle suggère. Une étude du contexte local de son territoire d'origine permettrait d'approfondir ces questionnements.

⁹⁶³ ADI38, 128M4, naturalisations accordées A-Z, 1850-1875 : lettre du préfet, 11 janvier 1875.

⁹⁶⁴ ADI38, 9NUM/AC333/1, Rencurel, état civil et registres paroissiaux 1873-1896, décès, p.185, n°14.

⁹⁶⁵ Emmanuel BELLANGER, « Le maire au XX^e siècle, ou l'ascension d'une figure « sympathique » et « intouchable » de la République », *Pouvoirs*, 2014, n°148, p. 15-29.

forme de médiation sociale entre l'État, les pouvoirs publics et les habitants⁹⁶⁶. L'accès de Jean Serratrice à cette fonction témoigne de la confiance que lui accordent ses concitoyens.

Pour cause, au cours de la construction du CGC 2, Jean Serratrice construit petit à petit toutes les assises sociales locales utiles à sa future carrière politique. Il acquiert de la considération de la part des habitants parce que, pendant plus d'une décennie, il génère de l'emploi à commencer par la main-d'œuvre nécessaire aux chantiers. Par ailleurs, durant les temps d'arrêts des chantiers, les outils sont entreposés à proximité des ateliers parfois dans des caves ou hangars privés dont les propriétaires sont rémunérés⁹⁶⁷. Il construit un tissu de services et d'intérêts corollaires à la tenue du chantier qui lui assure des soutiens au sein de la commune de Rencurel et des environs. La construction de la route lui permet de se situer au cœur d'un circuit d'intérêts et d'influences locales.

Emmanuel Bellanger explique que le maire peut avoir l'image d'un bâtisseur⁹⁶⁸. Cette connotation se développe au gré des politiques de modernisation et d'aménagement du territoire. Jean Serratrice incarne cette figure du maire bâtisseur dès le début des années 1880. Il dispose, bien avant d'être maire, d'un rôle tutélaire en termes d'aménagement du territoire, consécutif au prêt qu'il fait pour la construction du CGC 2. De plus, Rencurel est une commune d'environ 800 habitants située à une cinquantaine de kilomètres des villes chefs-lieux de département Grenoble (Isère) et Valence (Drôme)⁹⁶⁹. Si la fonction de maire est au cœur des préoccupations des élites décisionnelles des plaines en termes d'aménagement du territoire, sur place, dans la vie quotidienne du chantier et de la commune, Jean Serratrice est soumis avec une force relative à ces jeux d'intérêts et de pouvoirs. Il doit uniquement faire face aux notabilités locales. Son accès à la fonction mayorale peut être considéré comme un indice de l'importance du CGC 2 pour la majorité des habitants de Rencurel. Ces derniers associent les intérêts et enjeux commerçants et

⁹⁶⁶ Alain FAURE, « Les maires ruraux. De la gestion des symboles à la symbolique gestionnaire », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 1991, vol. 4, n°15, p. 68-72, p. 67.

⁹⁶⁷ ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, inventaire n°87 et 92, 11 septembre 1883.

⁹⁶⁸ Emmanuel BELLANGER, « Le maire urbain et sa charge municipale : une histoire de métier, de protocole, d'ordre et d'affect (années 1880-1930) », in Emmanuel BELLANGER, Thibault TELLIER, Loïc VADELORGE et Charlotte VORMS (dir.), *Genres urbains*, Paris, Créaphis, 2019, p. 208-219, p. 212.

⁹⁶⁹ Bernard BONNIN, René FAVIER, Jean-Pierre MEYNIAC et Brigitte TODESCO (dir.), *Paroisses et communes de France. Isère. Dictionnaire d'histoire administrative et démographique*, Paris, Éditions du centre national de la recherche scientifique, 1983, p. 238.

politiques de la commune avec les aménagements liés aux mobilités. Dès lors, Jean Serratrice apparaît comme le candidat idéal.

Il demeure toutefois un entrepreneur⁹⁷⁰. Ces fonctions politiques lui permettent de participer aux décisions concernant la voirie vicinale. En tant que conseiller général, il a un regard sur les modalités des projets. Sa fonction de maire lui permet de participer à l'organisation des chantiers à commencer par la fixation du calendrier. Il est amené à se prononcer sur des projets pouvant s'avérer être de futurs marchés pour lui en tant qu'entrepreneur de travaux publics. Cela peut l'amener à avoir une attitude ambivalente. Par exemple, en 1880 les communes du canton de Villard-de-Lans demandent une enquête de construction d'une route départementale reliant Villard-de-Lans à Grenoble, visant à capter les flux du CGC 2. Dans une correspondance qu'il entretient avec le maire de Villard-de-Lans, Jean Serratrice assure vivement partager l'avis de son homologue sur l'utilité du projet. Il reconnaît que la commune de Rencurel protestera. Il évoque également l'adjudication à laquelle il entend participer⁹⁷¹. Dans ce cas, les intérêts de l'entrepreneur ne vont pas dans le sens des intérêts de la commune dont il est maire. Il compartimente ses domaines d'actions avec pragmatisme. Il agit avec un fonctionnement analogue pour l'ensemble de ces affaires.

2.2.3. Les affaires d'une moyenne bourgeoisie de la route

Grâce aux chantiers d'aménagement routier, Jean Serratrice réalise des affaires plurielles avec différents acteurs. Ces relations révèlent l'existence d'une moyenne bourgeoisie liée aux enjeux suscités par les routes de montagne. Dans l'inventaire après décès de Jean Serratrice, il est fait mention de livres de comptes qui malheureusement n'ont pas été conservés⁹⁷². La consultation des archives notariales procure toutefois quelques indices sur ses activités financières. Jean Serratrice investit dans l'exploitation forestière. L'ensemble de ses affaires bénéficient de l'aide de son épouse et enfin, ses éléments lui permettent d'accéder au modèle social bourgeois.

⁹⁷⁰ Cela fait écho aux remarques proposées par Jean-Louis Escudier au sujet de la carrière politique d'Edmond Bartissol : Jean-Louis ESCUDIER, « Itinéraire d'un entrepreneur de travaux publics éclectique : Edmond Bartissol (1841-1916) », *Histoire, économie & société*, 1995, n°14-2, p. 229-251.

⁹⁷¹ Mairie de Villard-de-Lans, 104, Voirie, routes départementales, routes nationales 531 1854-1957, CGC 6 : lettre de Jean Serratrice adressée au maire de Villard-de-Lans, 17 juillet 1880.

⁹⁷² Une étude complémentaire comprenant les rôles des patentes serait pertinente.

2.2.3.1. Des investissements avisés tournés vers l'exploitation forestière

Les opérations foncières et immobilières que réalise Jean Serratrice après sa naturalisation révèlent qu'il fait preuve de beaucoup de dynamisme dans ce domaine. Il se tourne vers des acteurs locaux extérieurs à la cellule familiale. Le 25 mars 1875, moins de dix jours après sa naturalisation, l'entrepreneur achète avec Baptiste Borel, un propriétaire commerçant demeurant à Villard-de-Lans, le « domaine de la Valette » situé à Saint-Julien-en-Vercors pour 9 000 fr⁹⁷³. L'achat s'effectue en indivision entre les deux acheteurs. Ils vendent ensuite sous seing privé à Pierre Jourdan, notaire à Villard-de-Lans, une part du domaine. Peu de temps après, il s'associe de nouveau à Baptiste Borel et Pierre Jourdan pour l'achat d'une scierie et ses dépendances à Rencurel d'une valeur de 3 800 fr. Toutes ces opérations sont également des moyens d'insertion dans le territoire. En effet, le procédé employé requiert de la confiance entre les acheteurs. Jean Serratrice est proche des catégories aisées de la société locale. À cette période, il dispose de fonds importants qui lui permettent de remplir ses objectifs et de se constituer un patrimoine foncier et immobilier solide.

En parallèle, ses fonds lui permettent d'acquérir des biens par le rachat de dettes. C'est le système qu'il utilise avant sa naturalisation. En 1872, il devient ainsi créancier d'un dénommé Jean-Baptiste Beyle de Rencurel, à hauteur de 3 900 fr. En octobre 1879, il achète au même Jean-Baptiste Beyle une grange et un four à la Balme de Rencurel pour 2 000 fr. Jean-Baptiste Beyle, dit grenadier, est forgeron. Sa profession et le suffixe « grenadier » en référence à une fonction militaire passée, le situent à une place spécifique de la hiérarchie sociale locale. Il est régulièrement mentionné dans les sources consultées. Les deux hommes semblent entretenir une relation marquée par des services mutuels. Jean Serratrice utilise par exemple les enclumes appartenant à Jean-Baptiste Beyle sur ses chantiers⁹⁷⁴. Les intérêts que peut avoir ce forgeron par rapport à la route ne sont pas des moindres.

À partir de sa naturalisation, période où il peut acquérir librement du foncier, la majeure partie des investissements de Jean Serratrice sont tournés vers l'exploitation forestière. Le choix de Rencurel comme lieu d'habitation n'est pas neutre. Rencurel est une localité située

⁹⁷³ ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, f.43, vente.

⁹⁷⁴ ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, f. 87 et 92, inventaire, 11 septembre 1883.

au croisement de différents massifs forestiers et routes carrossables alors ouvertes et en projet. Jean Serratrice est nécessairement au fait des différentes possibilités du marché ligneux. Le domaine de la Valette qu'il acquiert avec Baptiste Borel puis Pierre Jourdan en 1875, comprend une forêt de bois de futaie et des taillis nouvellement exploités. L'acte de vente précise que le bâtiment est en ruine. Ce sont les bois qui intéressent les acheteurs. C'est d'autant plus vraisemblable que les trois acheteurs achètent l'année d'après, une scierie à Rencurel située à 500 mètres de la maison de Jean Serratrice. En 1877, Jean Serratrice achète à des habitants de Rencurel une coupe de bois d'une valeur de 5 800 fr.⁹⁷⁵. Dans les années 1880, la scie fonctionne et produit des planches, des travettes et des bois de charpente. À cet effet, Jean Serratrice tient un « journal pour la vente des bois de la scie d'Arbois⁹⁷⁶ ». Les sources relatives au CGC 2 au tournant du XIX^e et du XX^e siècle, évoquent à plusieurs reprises la scierie Serratrice et les transports qu'elle occasionne sur les routes. En plus de l'entrepreneuriat, l'exploitation forestière participe aux affaires et aux revenus de Jean Serratrice.

Il réinvestit une part des profits des travaux publics dans l'exploitation forestière, jonglant aisément entre toutes ces ressources et revendant lorsqu'il manque de liquidité. Par exemple, les nombreuses transactions qu'il effectue dans les années 1868 lui permettent d'avancer la fin des travaux du CGC 2. La stratégie d'investissement dans l'exploitation forestière confirme l'importance de ce secteur dans le Vercors, renforcée par l'ouverture des routes carrossables. Son épouse participe également à cette stratégie.

2.2.3.2. Le rôle discret et incontournable de Marie Rosalie Reymond

L'épouse de Jean Serratrice, Marie Rosalie Reymond, fille de cultivateurs de Luc-en-Diois (Drôme), joue un rôle central dans ses affaires, notamment dans son activité d'entrepreneur. Dans son testament réalisé quelques mois avant sa mort, Jean Serratrice déclare léguer à son épouse Marie Rosalie Reymond, l'usufruit et la jouissance de tous ses

⁹⁷⁵ Il serait intéressant de connaître le chef d'accusation. Il n'est pas impossible qu'il s'agisse de délits forestiers.

⁹⁷⁶ ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, f. 87 et 92, inventaire, 11 septembre 1883.

biens⁹⁷⁷. Jean Serratrice et Marie Rosalie Reymond sont mariés depuis le 21 janvier 1856⁹⁷⁸.

Que ce soit dans sa carrière politique, ses affaires personnelles ou ses correspondances avec l'administration vicinale, les différents documents signés par Jean Serratrice témoignent d'une excellente maîtrise du français et sont systématiquement rédigés avec une écriture soignée. C'est sans doute un indice d'une instruction solide dont il aurait bénéficié afin de maîtriser l'expression française, bien qu'il soit issu d'une famille de Piémontais. Cela participerait alors de son aura auprès des autres habitants. Une seconde hypothèse peut être envisagée. Il se peut que ce soit Marie Rosalie Reymond qui se charge de rédiger les divers documents nécessaires aux activités de son mari. Il n'est en effet pas rare que les épouses d'entrepreneurs gèrent l'aspect administratif du travail de leur époux. Cette hypothèse est d'autant plus envisageable que Marie Rosalie Reymond apparaît régulièrement dans les sources consultées. Elle assure le relais entre Jean Serratrice et l'administration vicinale à partir des années 1880, lorsque ce dernier est malade. À la mort de Jean Serratrice, Marie Rosalie Reymond fait preuve d'organisation et de détermination. Sa demande de réaliser un inventaire après décès montre qu'elle veille sur le patrimoine que laisse Jean Serratrice ainsi que sur sa transmission. Elle a connaissance des affaires en cours de son mari, notamment des créances et est en mesure d'en dresser le détail précis au notaire. Elle est au courant des accords verbaux de ce dernier, des interlocuteurs, des sommes et des travaux concernés.

Deux mois après le décès de Jean Serratrice, Marie Rosalie Reymond adresse une lettre à l'administration vicinale dans laquelle elle propose de continuer les travaux d'ouverture du CVO n°1 de Mallevall à Cognin. Les travaux sont en cours au moment du décès de son époux. Elle demande également un délai d'exécution de six mois⁹⁷⁹. Cela témoigne de sa familiarité avec les procédures relatives au chantier, aisance acquise en gérant les correspondances et l'administratif du vivant de son mari. Marie Rosalie Reymond et l'ensemble des héritiers Serratrice achèvent les travaux en 1886⁹⁸⁰. En 1896, treize ans

⁹⁷⁷ ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, f. 58, testament de Jean Serratrice, 24 mai 1883.

⁹⁷⁸ ADD26, 2Mi 891/R1 1836-1874 : état civil de Luc-en-Diois, 1856, actes de mariage, p.343.

⁹⁷⁹ ADI38, 13S4/79 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement sur la pétition de la veuve Serratrice, 29 novembre 1883.

⁹⁸⁰ ADI38,13S4/79 : certificat de paiement pour les travaux du CVO n°1 de Mallevall à Cognin, 23 juillet 1886.

après la mort de Jean Serratrice, Marie Reymond alors âgée de 63 ans, est cheffe de ménage et se déclare rentière. Son cas est passionnant car il montre la place des femmes, souvent invisibles dans le secteur de l'aménagement routier. Elles sont pourtant actrices, loin de l'image habituelle qui leur est donnée.

2.2.3.3. Un entrepreneur au cœur d'un groupe d'acteurs liés à la route

La trajectoire de Jean Serratrice montre qu'il ambitionne d'accéder à la moyenne bourgeoisie. L'entrepreneur décède le 14 août 1883 à l'âge de 50 ans⁹⁸¹. Différents indices laissent penser que sa mort survient dans une phase d'investissements et qu'à ce moment, Jean Serratrice est le chef d'un ménage dont le mode de vie est proche du modèle social bourgeois. Quelques mois avant sa mort, il réalise plusieurs actes chez le notaire. Il achète à Baptiste Borel ses parts du domaine de la Valette à Saint-Julien-en-Vercors pour un montant de 4 100 fr. Ils ne sont désormais plus que deux propriétaires indivis⁹⁸². La volonté d'étoffer son patrimoine et de le rendre plus rationnel pour ses héritiers en prévision de son décès est manifeste. Dans son testament, réalisé le lendemain de la transaction qui vient d'être évoquée, Jean Serratrice indique vouloir léguer à son épouse les droits liés à une assurance vie contractée le 31 octobre 1876 auprès de la *Compagnie du Soleil*. Le fait d'avoir une assurance vie est assez courant dans les classes aisées.

L'inventaire après décès confirme son patrimoine. Tenter de saisir les trains de vie des individus par l'analyse d'un acte de succession comporte des biais. Le patrimoine change au cours d'une vie, notamment pour un travailleur indépendant⁹⁸³. Cette approche fournit toutefois des pistes de compréhension. Dans le cas de Jean Serratrice, l'inventaire est long de quarante-six pages. Sa réalisation nécessite sept jours avec une interruption d'une dizaine de jours car deux participants, Jean-Baptiste Longo et Paul Serratrice, sont appelés d'urgence sur un chantier. À sa mort, Jean Serratrice laisse six chantiers en cours, Choranche, Presles, Pont-en-Royans, Izeron, Saint-Vérand et Cognin. Chacun doit être visité pour réaliser l'inventaire du matériel. La succession de Jean Serratrice s'élève à 188 659 fr. Comparée à d'autres successions d'entrepreneurs pour la même période, elles

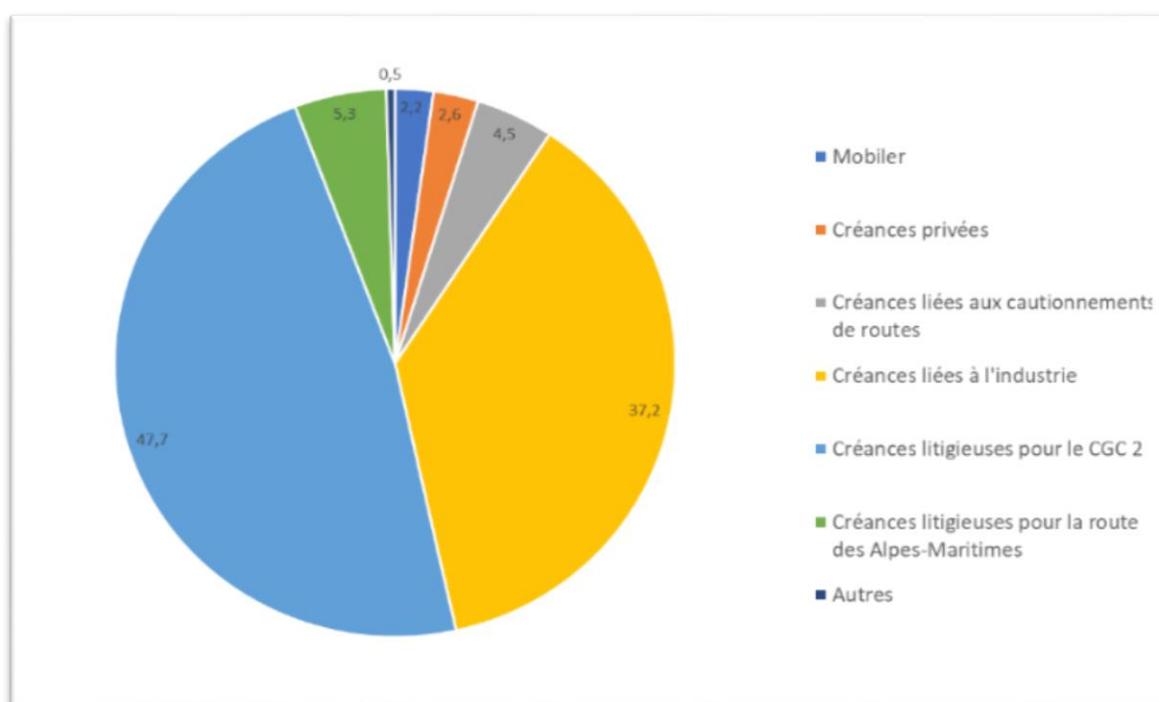
⁹⁸¹ ADI38, 9NUM/AC333/1 : Rencurel, état civil et registres paroissiaux 1873-1896, décès, p.185, n°14 et 3Q19/53 : enregistrement, registre des recettes, actes civils publics : f. 90.

⁹⁸² ADI38, 3E30119 : minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, f.43, vente.

⁹⁸³ Jean-Louis LENHOF, « Les patrons des métiers du bâtiment à Alençon (Orne) au XIXe siècle », in Dominique BARJOT (dir.), *Entreprises et entrepreneurs du bâtiment et des travaux publics (XVIIIe-XXe siècles)*, 1995, vol.14, p. 191-214.

se situe dans une moyenne supérieure⁹⁸⁴. Le mobilier représente 3 999 fr., les créances privées 4 952 fr. et les créances spécifiquement liées aux cautionnements pour de routes : 8 491 fr. S'ajoutent des créances également liées aux travaux des routes et qualifiées de « créances dont le chiffre est approximativement fini dans l'industrie ». Elles représentent 70 200 fr. Il y a également des « créances litigieuses » pour les travaux de la route de la Balme à Villard-de-Lans à hauteur de 90 000 fr.⁹⁸⁵, et pour les travaux de la route des Alpes-Maritimes s'élevant à 10 000 fr.⁹⁸⁶. 1017 fr. sont répertoriés « autres ». Le diagramme qui suit représente les parts respectives de ces créances dans la succession.

Graphique 9 – Part des différentes créances dans la succession de Jean Serratrice



La proportion de créances liées à la trésorerie est nette. Elles correspondent à 47,7 %, 37,2%, 5,3% et 4,5%. La part la plus importante, 47,7% est relative au prêt que concède Jean Serratrice à l'administration vicinale de l'Isère, afin de finir la construction du Chemin de Grande Communication n°2. La nature et l'organisation de ces créances suggèrent que

⁹⁸⁴ *Ibid.*

⁹⁸⁵ Il s'agit du prêt évoqué au début de la partie. Il ne lui est jamais totalement remboursé par l'administration vicinale.

⁹⁸⁶ ADI38, 3Q19/161 : direction générale de l'enregistrement, des domaines et du timbre, registre de recette déclarations des mutations par décès, direction de Grenoble bureau de Pont-en-Royans, 1882.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

le patrimoine dont dispose Jean Serratrice à sa mort, repose majoritairement sur les dynamiques financières liées à son activité entrepreneuriale. Ce patrimoine peut ainsi être considéré comme un édifice fragile bien qu'important.

Par ailleurs, le patrimoine immobilier comprend plusieurs lots répartis en différents endroits. C'est d'abord une maison et ses dépendances à la Balme-de-Rencurel, des bâtiments et bascules et un hangar au bord de la route. S'ajoutent un domaine à Saint-Julien-en-Vercors, une scierie et ses dépendances à la Balme-de-Rencurel et des bois sur les communes de Rencurel, de Presles, de Saint-Julien-en-Vercors. La maison du ménage apparaît au-delà du standard de la maison rurale. Elle comporte trois étages, un galetas, plusieurs caves ainsi que des dépendances et une grange dans laquelle se trouve deux juments et une vache. Les quatre chambres de la maison sont toutes munies de plusieurs lits, de tables de nuits, coffres et glaces. Il y a une cuisine, une salle à manger ainsi qu'un salon dans lequel se trouve un piano, un ensemble de chaises, fauteuils et canapé rembourrés de velours rouge, des verres à liqueurs, des glaces et pendules. Ces éléments appartiennent aux standards des intérieurs bourgeois du XIX^e siècles destinés à recevoir et afficher un niveau d'aisance et d'instruction. Dans le hangar, se trouvent plusieurs mètres cubes de bois et des véhicules utiles aux chantiers ainsi qu'à l'activité forestière, tels qu'un char, un tombereau et des charrettes. Dans la remise se trouve un Tilbury. Il s'agit d'un véhicule hippomobile anglais de type cabriolet. À cela s'ajoute une voiture dite break avec une capote sur le devant. Jean Serratrice utilise sans doute ces derniers lors de sorties d'affaire. Les véhicules hippomobiles de luxe signifient son aisance en dehors du cadre du ménage.

Jean Serratrice choisit systématiquement au moins un témoin de nationalité française pour chacun des actes notariés qu'il effectue. Les témoins de son mariage avec Marie Rosalie Raymond en 1856 sont Antoine Longo, son oncle entrepreneur de travaux publics, François Sibleyras, propriétaire menuisier de 35 ans et Frédéric Cadet Chagnard cafetier 35 ans. Ces deux derniers sont originaires de la Drôme. La logique employée n'est pas endogamique. Les métiers ne relèvent pas tous des travaux publics, les liens sociaux semblent diversifiés. La proximité avec un cafetier est susceptible de conférer à Jean Serratrice une tutelle solide en ce qui concerne la sociabilité villageoise. À l'occasion de la naissance de son fils Gabriel en 1865 à Rencurel, Jean Serratrice âgé de 32 ans choisit également des témoins originaires du territoire : Bruno Chabert, instituteur et Louis Beyle,

charron⁹⁸⁷. Jean Serratrice est proche de la famille Beyle, dont les membres exercent des fonctions liées à l'artisanat du métal, indispensable aux transports. Dans les différents actes réalisés durant les mois qui précèdent sa mort, Jean Serratrice choisit pour témoins des habitants de Rencurel, Eli Idelon, cordonnier, Daniel Arnaud, maître d'hôtel, Jean Baptiste Beyle, dit grenadier, forgeron et maréchal ferrant⁹⁸⁸, Félicien Arnaud, maître d'hôtel et Auguste Rousset, débitant de boisson. L'artisanat est fortement représenté ainsi que les métiers liés à la route et à ses usages. Aucun des actes n'a pour témoins des cultivateurs.

Les témoins entretiennent une proximité sociale et économique avec Jean Serratrice. Il noue en priorité des liens avec des membres des branches de l'artisanat du métal, du commerce à demeure et du tourisme. Tous ont des intérêts appuyés pour l'aménagement routier et participent d'une moyenne bourgeoisie, voire d'une élite locale, sans pour autant rejoindre les grandes familles de notables fonciers. Cette moyenne bourgeoisie, déjà présente en montagne, se renouvelle à l'occasion de la route, ce qui permet l'émergence ou le renforcement de ces élites. Jean Serratrice améliore sa position sociale en France, par rapport à celle de ses parents. À sa mort, il semble avoir tout mis en place afin de poursuivre cette ascension. Si son patrimoine apparaît fragile par certains aspects, c'est parce que sa mort intervient dans une dynamique en cours. Dans le cas d'un décès 15 ou 20 ans plus tard, le patrimoine aurait été plus solide et l'ascension sociale avérée.

2.2. Des entrepreneurs piémontais spécialisés dans les travaux routiers de montagne

La nature transnationale du parcours de Jean Serratrice n'est pas une exception. L'aménagement du territoire attire de nombreux entrepreneurs piémontais spécialisés dans la construction de routes de montagne. Une filière migratoire entre la province de Biella et le Vercors est identifiable⁹⁸⁹. Cela permet à certaines familles de s'intégrer durablement.

⁹⁸⁷ ADI38, 9NUM3/5 E 334/21 : Rencurel, état civil et registres paroissiaux 1846-1872, naissances, p.134, n°8 naissance de Jean Aimé Gabriel Serratrice, 9 mai 1865.

⁹⁸⁸ Les deux hommes semblent proches et entretenir des relations amicales et d'affaires.

⁹⁸⁹ L'expression « filière migratoire » fait référence aux travaux de Manuella Martini. Manuela MARTINI, *Bâtiment en famille : Migrations et petite entreprise en banlieue parisienne au XXe siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2016.

2.2.1. De la province de Biella au Vercors

L'aménagement routier en montagne structure des filières migratoires spécialisées. Jean Serratrice, qui comme précisé est un immigré originaire de la commune de Bioglio dans le Piémont, fait appel à son cousin Jean-Baptiste Longo pour assurer la fonction de chef ou de directeur de chantier⁹⁹⁰. Jean-Baptiste Longo arrive à Luc-en-Diois dans les années 1840⁹⁹¹. Il est originaire de Camandona, une commune limitrophe de Bioglio. Les deux familles entreprennent à quelques années d'intervalle une migration depuis des communes de la province de Biella jusque dans la Drôme. Qui sont les Serratrice et les Longo à Bioglio ? De quels capitaux disposent-ils ? Biella est alors une zone industrialisée dans le textile lainier. C'est un lieu où les capitaux circulent et où les déplacements en lien avec les métiers de la construction sont anciens⁹⁹². Jean Serratrice et Antoine Longo sont issus de familles importantes. À Bioglio il existe un hameau qui s'appelle Serratrice « frazione Serratrice » et Longo est le nom d'un village à proximité⁹⁹³. Ce ne sont pas des migrants pauvres. On a vu que la trajectoire en France de Jean Serratrice s'apparente à une forme d'ascension socio-économique. Si l'on prend en considération l'ensemble de la migration depuis le pays de départ et la situation socio-économique antérieure de la famille, il serait plus pertinent de parler de réajustement.

La présence d'autres ménages avec le patronyme Serratrice est avérée dans le Vercors à partir des années 1870⁹⁹⁴. Ce nom de famille est récurrent pour plusieurs générations d'entrepreneurs venus de Bioglio et spécialisés dans l'aménagement routier. Ces derniers ont des liens de parentés proches. Il y a aussi une forte d'homonymie. Pour Claire Zalc, la présence de patronymes identiques atteste de la densité des réseaux d'entrepreneurs⁹⁹⁵. Ce nom fonctionne comme une signature. Le sous-préfet de la Drôme évoque en 1880 la famille Serratrice : « *cette nombreuse famille dont la plupart des membres sont avantageusement connus dans le département comme entrepreneurs de travaux*

⁹⁹⁰ Le recours à un chef de chantier permet de gérer plusieurs chantiers en même temps.

⁹⁹¹ ADD26, 6M316, Luc-en-Diois.

⁹⁹² Dionigi ALBERA, « Le « voyage immobile » des artisans-migrants (Italie du Nord, XIXe-XXe siècles) », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens*, 2009, n°113, p. 113-119.

⁹⁹³ Sur la plateforme Google Map : <https://www.google.com/maps/place/Bioglio+Fraz.+Serratrice+Biv./@45.6126796,8.1151014,15.63z/data=!4m6!3m5!1s0x478621fc0e7bbb63:0xff48cd32561464d7!8m2!3d45.6115519!4d8.1134353!16s%2F11b7q2pql8>. [Page internet consultée le 19 mars 2023].

⁹⁹⁴ ADI38, 123M576/1-2 : Villard-de-Lans, listes nominatives, 1876.

⁹⁹⁵ C. ZALC, « Petits entrepreneurs étrangers en ville. Localisations urbaines, réseaux migratoires et solidarités professionnelles dans la Seine pendant l'entre-deux-guerres », *Histoire urbaine*, 2001, n°4, p. 67-82.

*publics*⁹⁹⁶». La réputation de la famille dépasse les limites départementales. Le sous-préfet de Nyons explique à son homologue des Pyrénées-Orientales en 1889 que « *depuis que la famille Serratrice est en France et a donné des preuves de son attachement à notre pays, elle exécute de grands travaux dans différents départements*⁹⁹⁷ ». Les Serratrice ne sont pas les seuls. L'analyse croisée des archives du service vicinal et de la Sûreté générale indique qu'il existe un mouvement plus large de migrations d'entrepreneurs en travaux publics⁹⁹⁸.

D'autres familles originaires de Biella viennent travailler dans la partie sud-est du Vercors, en particulier dans la Drôme, des années 1840 aux années 1900. La récurrence de Bioglio comme commune d'origine permet de parler d'une filière professionnelle de provenance⁹⁹⁹. Ces phénomènes observés en Vercors, font écho aux mécanismes de « filières géographiquement homogènes » identifiées par Manuela Martini en ce qui concerne les Italiens travaillant dans le bâtiment au début du XX^e siècle¹⁰⁰⁰. L'historienne étudie les chaînes migratoires en considérant les lieux de départ et d'arrivée. Elle souligne le lien entre montagne, entrepreneuriat et migration. Les similitudes entre les environnements des lieux de départs et d'arrivées, induisent des compétences techniques spécifiques pour la construction d'aménagements routiers. Les migrants en provenance de Biella disposent de réseaux, de capitaux et de compétences et savoir-faire qu'ils structurent en un système de filières étendues¹⁰⁰¹. Ces profils sont également présents dans le domaine du textile et du commerce¹⁰⁰². L'aménagement routier du Vercors représente des marchés qui attirent ces entrepreneurs transalpins. C'est le cas de la famille Perazio, qui comme la

⁹⁹⁶ ADD26, 4M 490 : lettre du sous-préfet de Die adressée au préfet de la Drôme au sujet de la naturalisation de Léon Serratrice, 6 mars 1880.

⁹⁹⁷ ADD26, 4M493 : lettre du sous-préfet de Nyons concernant Antoine Dominique Serratrice, 23 février 1889.

⁹⁹⁸ ADD26, 4M 490 : état nominatif et par nationalité des étrangers qui ont satisfait à la formalité de la déclaration de résidence en conformité de la loi du 8 août 1893, nationalité italienne, mois de juillet 1896, août 1896, décembre 1897, mars 1904,

⁹⁹⁹ Pierre-Jacques DERAÏNE, « Migration et travail des entrepreneurs piémontais du chantier de tunnel ferroviaire de Blaisy (Côte d'Or), 1845-1851 », in Claire ZALC (dir.), *Petites entreprises et petits entrepreneurs étrangers en France (19e-20e siècle)*, Paris, Publibook, 2006, p. 217-231, p. 222. Une étude plus approfondie menée depuis la province de Biella doit être réalisée pour comprendre cette dynamique, en cerner les acteurs, enjeux et temporalités.

¹⁰⁰⁰ Manuela MARTINI, « Entre étrangers. Transmission du métier et échanges au travail dans le BTP (fin XIXe-première moitié du XXe siècle) », in Pilar GONZÁLEZ-BERNALDO, Manuela MARTINI et Marie-Louise PELUS-KAPLAN (dir.), *Étrangers et sociétés*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 373-384, p. 12.

¹⁰⁰¹ C. ZALC (dir.), « Petits entrepreneurs étrangers en ville », art. cit., p. 76.

¹⁰⁰² Voir à ce sujet : Franco RAMELLA, *Terra e telai. Sistemi di parentela e manifattura nel biellese dell'Ottocento*, Turin, 1984.

famille Serratrice, se fait connaître grâce à des travaux réalisés sur le Chemin de Grande Communication n°2.

2.2.2. La famille Perazio, du maçon poète au *maestro* de la RD 531 (1896-2020)

La construction de route de montagne est un secteur structurant susceptible de marquer des parcours familiaux sur le temps long. La temporalité de cette section dépasse le cadrage chronologique du chapitre. Cela permet de restituer une dynamique d'inscription territoriale pérenne par et pour la route. Comme Jean Serratrice, Frédéric Perazio est le premier arrivé dans le Royans d'une famille d'entrepreneurs piémontais exerçant des activités spécifiquement liées aux travaux publics en montagne¹⁰⁰³. En 2020, la famille Perazio est encore présente en Vercors et ses membres sont liés au secteur de l'aménagement routier.

¹⁰⁰³ Les descendants de Frédéric Perazio ont accepté de participer à des entretiens oraux et ont mis à disposition des documents conservés par la famille. Il s'agit principalement de photographies de chantiers, des carnets de chantiers et des papiers ayant appartenu à Frédéric Perazio. Les deux témoins ont des fonctions politiques qui les lient d'une part à la RD 518 ainsi qu'au patrimoine local. Les sources transmises ont fait l'objet d'une sélection préalable de leur part. Les documents iconographiques sont datés par leurs soins. Volume 2 : annexes, enquête orale 13 et 14, p. 92-94.

Illustration 16 – Photographie de Frédéric Henri Perazio



Frédéric Perazio est né en 1871 à Pettinengo, commune limitrophe de Bioglio (Biella). Il aurait fait un séjour à Briançon et à Villard-de-Lans avant d'arriver à Choranche en tant que maçon à la fin des années 1880. Il serait rentré en Italie et revenu dans le Royans dans les années 1895 avec son épouse Secondine Guala, également originaire de Pettinengo¹⁰⁰⁴. Sur le recensement de la commune de Pont-en-Royans de 1906, Frédéric Perazio se déclare maçon et patron et est le chef d'un ménage composé de son épouse, de ses quatre enfants nés entre 1898 et 1905 à Pont-en-Royans et d'un ouvrier dénommé Umberto Lorini¹⁰⁰⁵. Ce dernier est né en 1883 dans la commune piémontaise de Cargiogo. À partir des années 1900, Frédéric Perazio réalise différents travaux de maçonneries sur des routes pour le compte du service vicinal. En 1905, son nom est fréquent dans les fonds relatifs au CGC 2 pour des travaux d'entretiens divers, dont des déblaiements après des éboulements¹⁰⁰⁶. Dans les années 1920-1930, les nombreux contrats qu'il passe de gré à gré avec le service vicinal illustrent la confiance que lui accorde cette administration.

¹⁰⁰⁴ Archives privées de la famille Perazio : *Le Progrès*, 1992. Cependant, il n'apparaît pas sur le recensement de cette commune pour l'année 1896.

¹⁰⁰⁵ ADI38, 10NUM/123M344/1906, Pont-en-Royans, 1906.

¹⁰⁰⁶ Archives privées de la famille Perazio : papiers et factures.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

Frédéric Perazio s'intègre rapidement au sein du Vercors et crée des liens sociaux et économiques solides. Dès les années 1900, il participe aux événements importants de la commune de Pont-en-Royans et du canton. Dans les carnets de chantier de l'entrepreneur, certaines pages sont consacrées à des moutures de poèmes dont il publie au début du siècle un recueil. Ses poèmes sont systématiquement signés avec la mention « maçon ». Il insiste sur le tandem maçon/poète. Il fait de l'opposition entre une activité souvent associée à la rudesse et le registre poétique nécessitant finesse et maîtrise de la langue française une singularité. Il met sa plume au service de la société en écrivant le discours pour le banquet des conscrits. Il est également l'auteur de publications célébrant le patrimoine local dans une période où les routes attirent de nombreux visiteurs¹⁰⁰⁷.

Il conjugue ses opinions politiques et ses relations au sein du territoire. Il rédige un discours pour l'élection cantonale de 1937, explicitant ainsi son soutien au candidat socialiste Pierre Brunet. Son engagement politique socialiste est manifeste. Un courrier daté de 1934 indique qu'il est compagnon du parti socialiste italien avec lequel il entretient une correspondance active. Une étude approfondie de sa trajectoire pourrait permettre d'identifier des liens transalpins entre des entrepreneurs immigrés au prisme de leur engagement politique, dans une période de refonte des partis socialistes et communistes italiens.

Frédéric Perazio décède en 1943. Son entreprise est reprise par ses deux fils Léon et Jean. Elle devient une société anonyme en 1958 entre Léon et ses deux fils, André et Henri. Ces derniers développent le secteur de la construction de bâtiments préfabriqués pour les chantiers, tout en renforçant leurs compétences en génie civil pour les travaux sur les routes de montagne. En 1974, la société Perazio devient « Royans travaux » et emploie plus de cent salariés. En 1983, la famille Perazio cède « Royans travaux » au groupe national Fougerville tout en gardant la direction jusqu'en 1997, année durant laquelle l'entreprise est intégrée au groupe Eiffage, qui devient l'agence Eiffage Royans-Travaux. Elle est régulièrement associée au groupe CAN (spécialisé dans les travaux d'accès difficiles) dans le cadre des commandes passées par le conseil départemental de l'Isère concernant la Route Départementale n°531 (ancien CGC 2). La famille Perazio reste proche d'Eiffage Royans-travaux. Bernard Perazio, un des arrière-petits-fils de Frédéric Perazio, assure la direction de l'entreprise Royans Travaux jusqu'aux années 2000. En 2008, il devient conseiller

¹⁰⁰⁷ En 1909, il publie un recueil de poèmes dans une brochure ornée et illustrée de 18 planches photographiées des sites les plus pittoresques du Royans.

général du canton de Pont-en-Royans. Il est vice-président du département de l'Isère en charge des routes depuis 2015. L'intégration de Frédéric Perazio se traduit ainsi par la carrière politique d'un de ses descendants.

L'entreprise Royans Travaux est présentée par les descendants de Frédéric Perazio comme le produit d'une lignée d'entrepreneurs spécialisés dans les travaux publics en montagne. Selon eux, la Route Départementale 531, nécessite des travaux d'une technicité et un savoir-faire particuliers dont ils sont détenteurs. À cela s'ajoute l'ancrage local particulier de la famille Perazio à Pont-en-Royans et Auberives-en-Royans. La mémoire du maçon poète est rappelée par les descendants qui s'investissent dans les activités patrimoniales du canton. Bien qu'esquissées, les trajectoires de Jean Serratrice et de Frédéric Perazio révèlent comment deux entrepreneurs étrangers interviennent sur des territoires dont ils ne sont pas originaires, parviennent à stimuler un ensemble de services et d'intérêts locaux et surtout à faire reconnaître leurs compétences. Les travaux d'aménagement routier en montagne ont une dimension intégrative appuyée. Ces deux entrepreneurs interagissent avec les ouvriers dont il est maintenant question.

2.3. Les chantiers comme outils de maintien socio-économique

Le Chemin de Grande Communication n°2 occupe 75 ouvriers terrassiers ou mineurs dont 8 mineurs sur le tunnel du couloir et celui du rang des chèvres, 33 mineurs entre gouffre du Moulin et Goule Noire, 29 à Goule noire sur la rive droite pour le percement du tunnel. Quelques terrassiers parachèvent le chemin vers la Balme et trois maçons réalisent des murs de soutènement en pierres sèches ou du ponceau de la scie détruite. 4 tailleurs de pierres travaillent dans la traversée d'Arbois au passage des éboulements en amont du rocher du saut de Cochon¹⁰⁰⁸.

Ces quelques lignes proviennent d'un rapport réalisé par un agent voyer après une visite de chantier. Les ouvriers sont nombreux et répartis sur plusieurs kilomètres pour effectuer des tâches diverses. Les documents produits par les services vicinaux et/ou ceux rédigés par des responsables politiques et administratifs ne sont pas plus précis à leur sujet. Il est possible de suivre les trajectoires des entrepreneurs comme Serratrice et Perazio, alors que les ouvriers restent la plupart du temps anonymes. Comme pour l'ensemble des professions subalternes, c'est une conséquence fréquente de leur place dans la hiérarchie socio-professionnelle et de la perception dépréciative qu'en ont les auteurs des sources. Une

¹⁰⁰⁸ ADI38, 7096W3 : lettre de l'agent voyer d'arrondissement adressée à l'agent voyer en chef, 20 mai 1870.

approche croisée des fonds du service vicinal avec des documents produits par la Sûreté générale et des sources nominatives, révèle que les chantiers d'aménagements routiers constituent un moyen de maintien socio-économique pour les ouvriers. D'abord, les ouvriers piémontais sont nombreux sur les chantiers. Ils sont aux côtés d'une main-d'œuvre locale qui participe à des configurations pluriactives originales. Ces pratiques marquent les territoires.

2.3.1. De nombreux Piémontais

En France, la main-d'œuvre piémontaise est recherchée pour les chantiers où les aptitudes des terrassiers, maçons, mineurs et tailleurs de pierres sont appréciées¹⁰⁰⁹. Un état des ouvriers présents dans les différents arrondissements du département de l'Isère indique qu'en juillet 1881, le service vicinal emploie de nombreux Italiens sur ses chantiers¹⁰¹⁰. Sur les cinq arrondissements de l'Isère, les Piémontais représentent 288 des 489 employés du service vicinal. À Grenoble Nord, sur 195 ouvriers employés sur les chantiers, 73 sont italiens soit 37,4 % de la main-d'œuvre. Pour Grenoble Sud, sur 235 ouvriers, 173 sont italiens soit 73,6 % de la main-d'œuvre¹⁰¹¹. Pour l'arrondissement de Saint-Marcellin, sur 59 employés 42 sont italiens soit 71,1 %. Cette main-d'œuvre italienne présente sur les chantiers de zones montagneuses à proximité de Grenoble comprend beaucoup d'ouvriers originaires de la province de Biella¹⁰¹².

L'arrondissement de Saint-Marcellin, auquel est rattachée une partie des hautes vallées du Vercors comprend trois chantiers, dont deux sont menés par l'entrepreneur Serratrice. La main-d'œuvre italienne y est majoritaire. Sur le chantier du Chemin Vicinal n°2 de Montfalcon à Viriville, il emploie quinze ouvriers dont treize Italiens soit 86,6% de la main-d'œuvre. Sur le Chemin Vicinal n°2 de Saint-Gervais à Rencurel, il emploie vingt-neuf ouvriers dont vingt-cinq sont italiens. Ils représentent 86,2% des ouvriers. À titre de comparaison, dans le même arrondissement, l'entrepreneur Genton en charge du Chemin Vicinal n°1 de Quincieu à la Forteresse emploie quinze ouvriers dont quatre sont italiens. Ils représentent 26,6% de sa main d'œuvre. La proportion de la main-d'œuvre italienne sur

¹⁰⁰⁹ A. DEMANGEON, « La route des Alpes occidentales », art. cit., p. 129.

¹⁰¹⁰ ADI38, 58M2 : état des ouvriers employés sur les ateliers des chemins vicinaux du mois de juillet 1881.

¹⁰¹¹ Sur un total huit chantiers menés dans cet arrondissement, sept sont réalisés par des entrepreneurs italiens, spécialement dans des régions de moyenne montagne (Trièves) et de montagne (Oisans). Tous emploient une importante proportion d'ouvriers italiens.

¹⁰¹² ADI38, 59M2 : étrangers, états nominatifs, arrondissement de Grenoble, cantons de Allevard à Goncelin, 1888-1893.

les chantiers résulte des choix de recrutement opérés par l'entrepreneur, de ses réseaux et filières professionnelles.

Sur les chantiers de Jean Serratrice les ouvriers piémontais sont une cinquantaine en moyenne, leur nombre varie et peut être multiplié selon les tâches à réaliser et les saisons. Au mois d'août 1881, dans la circonscription de Pont-en-Royans, ils sont cinquante-cinq dont trente travaillent pour Jean Serratrice¹⁰¹³. Ce dernier fait appel à son cousin, Jean-Baptiste Longo, pour assurer la fonction de chef de chantier. Les correspondances entretenues avec les agents voyers dans les années 1880 indiquent à plusieurs reprises que Jean-Baptiste Longo est en déplacement à Biella et notamment à Bioglio et Camandona. Il est fortement probable que ces déplacements soient l'occasion de recruter de la main d'œuvre. La majorité des ouvriers piémontais déclarent la profession de maçons, mineurs, terrassiers, maçon-plâtriers et tailleurs de pierres. La plupart sont célibataires ou mariés dans leurs pays. Dans le cas des chantiers de Jean Serratrice, les ouvriers recensés sont des habitués qui viennent principalement l'été et logent dans des baraquements près des chantiers¹⁰¹⁴. Il s'agit de fonctionnements pluriactifs. Ils rentrent chez eux à la fin des travaux. La mort de l'entrepreneur Jean Serratrice ne met pas fin à cette dynamique. Entre 1888 et 1893, dans la commune de Saint-Pierre-de-Chérennes, son fils, Ernest Serratrice emploie pour la route de Mallevall à Cognin de nombreux ouvriers piémontais. La plupart d'entre eux viennent de la commune de Bioglio ou d'un périmètre de 20 à 30 km autour, notamment des communes de Pettinigo, Piedicavallo, Pistolesa, Cossato et Zubiena.

L'aménagement routier structure un réseau migratoire hiérarchisé, composé d'entrepreneurs et des ouvriers qu'ils emploient entre la province de Biella et le Vercors. C'est un exemple supplémentaire des systèmes de spécialisations et de réseaux mis en évidence par les historiens des Alpes travaillant sur les migrations¹⁰¹⁵. Cela inscrit l'aménagement routier en montagne dans une réalité transnationale. Elle s'inscrit en continuité de courants migratoires transalpins plus anciens liés aux activités de

¹⁰¹³ ADI38, 58M2 : rapport du brigadier de gendarmerie Raffin, 2 août 1881.

¹⁰¹⁴ ADI38, 58M2 : rapport du brigadier de gendarmerie Raffin, 2 août 1881.

¹⁰¹⁵ Pierre JUDET, *La nébuleuse métallurgique alpine (Savoie-Dauphiné, fin XVIIIe-fin XIXe siècle). Apogée, déclin et éclatement d'un territoire industriel*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2019 ; L. FONTAINE, *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales (XVIIe-XVIIIe siècle)*, op. cit. ; A.-M. GRANET-ABISSET, *La route réinventée les migrations des Queyrassins aux XIXe et XXe siècles*, op. cit.

charbonnage avec des migrants piémontais, bergamasques et lombards¹⁰¹⁶. Les chantiers rassemblent des savoirs, des techniques et des acteurs, qui font du Vercors le point de polarisation d'hommes et de capitaux qui bascule un ordre hiérarchique habituel entre la montagne en tant que périphérie et la plaine comme centre¹⁰¹⁷. Sur les chantiers, les ouvriers piémontais sont aux côtés d'habitants.

2.3.2. Une main-d'œuvre également locale

Les chantiers d'aménagement routier en montagne au XIX^e siècle emploient également une main-d'œuvre locale. Ils permettent des variantes originales de combinaisons pluriactives, essentielles au maintien socio-économique des habitants. La présence des chantiers et la mobilisation de cette main-d'œuvre marquent le territoire.

2.3.2.1. Chantiers et pluriactivités : un tandem répandu et des configurations originales

Les travaux de construction de route dans le Vercors représentent une source d'emploi et donc une opportunité économique pour les habitants. On a vu que ces derniers sont pour la plupart pluriactifs. Ils conjuguent l'agriculture ou l'élevage à des activités de complément en lien avec le transport, l'exploitation forestière ou l'artisanat. La multiplication des chantiers de construction de route carrossable permet à la main-d'œuvre locale d'ajuster ses pratiques pluriactives sur plusieurs années au gré des chantiers.

Un inspecteur de l'administration forestière chargé de la construction de la route de Combe Laval en 1890, évoque « *les nombreux tâcherons de la région que l'administration emploie depuis de longues années dans des travaux analogues. C'est le mode le plus économique. Des ouvriers du pays viennent travailler, ils ne tiennent pas compte des déplacements ni des difficultés d'approvisionnement qui sont considérables pour des étrangers*¹⁰¹⁸ ». Les ouvriers locaux incorporent les chantiers dans des combinaisons pluriactives variées. Certains, sur leur mandat de paiement, se définissent comme « journalier », « tâcheron », « casseur », « manœuvre » ou « voiturier »¹⁰¹⁹. Ils apparaissent

¹⁰¹⁶ P. HANUS, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, op. cit., ; P. HANUS, « Entrepreneurs et paysans : la montagne d'Écouges (XVIIe-XXe) », art. cit.

¹⁰¹⁷ L. LORENZETTI, « Dépendance et disparités : une lecture comparative du rapport entre terres hautes et terres basses : le Valais et le Tessin, 1870-1930 », art. cit., p. 104.

¹⁰¹⁸ ADD26, 7M, C624 : rapport de l'inspecteur Brive, 22 octobre 1890, f.3.

¹⁰¹⁹ ADD26, 3O95 : mandats de paiement pour des travaux de restauration du CGC 10, 1871.

dans d'autres sources nominatives comme « cultivateur » ou « propriétaire cultivateur ». Ces combinaisons peuvent convenir à des profils et des qualifications diverses. Des écarts de salaires révèlent une prise en compte de la hiérarchie professionnelle des activités initiales. En 1891, pour le rechargement de la chaussée du Chemin de Grande Communication n°10 à proximité de la Chapelle-en-Vercors, trois agriculteurs, Charles Blanc, Fortuné Borel et Sylvain Marechal, sont payés 1,50 fr. à la tâche pour le transport de pierres. Charles Bouillane, voiturier, lui est payé 3 fr. Les activités dites de compléments s'inscrivent dans des hiérarchies qui croisent les savoir-faire requis sur le chantier et les capitaux dont disposent les individus : matériels et bêtes de bât. Elles donnent à voir, sinon prolongent des écarts socio-économiques préexistants.

Ces pratiques concernent l'ensemble des ménages. Par exemple, parmi les maçons présents sur les recensements de la Chapelle-en-Vercors en 1846, ceux qui restent dans la commune après l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°10 appartiennent tous à des ménages pluriactifs. En 1846, Antoine Picard, un maçon de 39 ans vit avec son épouse Marie Berard et leurs trois enfants et deux ouvriers maçons. En 1851, il est maçon et son épouse est cultivatrice. En 1866, il est toujours maçon, son épouse est couturière et leurs enfants sont cultivateurs. En 1876 deux de leurs fils sont cantonniers, leur fille Alphonsine réside avec l'un deux et son époux qui est maçon. La pluriactivité du ménage est ajustée en fonction des alternatives. Elle suit une logique de longue durée associant les métiers de la maçonnerie et de la route et une activité agricole. Chaque ménage a un fonctionnement propre qui donne lieu à des combinaisons pragmatiques et multiformes, sur des temporalités variées.

Lorsqu'elles sont mentionnées par l'administration vicinale ou forestière, ces pratiques sont dépeintes selon une stricte régularité, conforme aux calendriers des travaux agricoles. Les chantiers de construction tels qu'ils sont présentés ont un rôle social. Ils procurent des emplois aux populations locales dans des périodes supposément creuses. Cela fait écho à la vision normée qu'ont les élites de la pluriactivité rurale comprenant nécessairement des activités industrielles. Cette pluriactivité est dépeinte comme complémentaire à des revenus agricoles insuffisants et est inscrite dans une conception sociale et morale de la société rurale traditionnelle¹⁰²⁰. Dans cette logique, les ouvriers locaux s'employant à la construction de route sont présents l'hiver, une partie du printemps et à l'automne. À

¹⁰²⁰ Pierre JUDET, *Une histoire sociale de l'industrie en France. Du choléra à la grande crise (années 1830-années 1930)*, Fontaine, Presses Universitaires de Grenoble, 2020, p. 202-206.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

l'inverse, ils sont absents lors des moissons, ce qui peut entraîner une suspension des ateliers lorsque les ouvriers étrangers sont également peu nombreux¹⁰²¹.

En Vercors, divers indices attestent effectivement d'une forme de saisonnalité de la disponibilité de la main-d'œuvre locale¹⁰²². Toutefois, certains aspects de ces descriptions interpellent. L'hiver n'est pas une période de fort emploi et d'activité sur les chantiers. Les parties à ciel ouvert sont majoritaires et il y a peu de tunnels, ou de structures permettant la tenue de chantiers par temps de pluie et de neige. Certains chantiers situés dans des gorges sont interrompus durant l'hiver faute de pouvoir y réaliser des maçonneries. Le temps fort des chantiers se situe de mai à octobre et les opérations importantes nécessitant beaucoup de main-d'œuvre sont réalisées durant l'été. En parallèle, il y a par exemple certaines périodes où les ateliers d'un même chantier doivent s'enchaîner afin que les ouvriers ne soient pas inactifs et n'aillent pas chercher du travail ailleurs¹⁰²³. La demande de main-d'œuvre dépend principalement de l'avancée du chantier et de l'approvisionnement en matériaux. Le recrutement s'effectue le plus souvent quotidiennement au gré des avancées et besoins des différents chantiers. Il n'y a pas de logique et de rythme systématique comme le conçoivent les élites décisionnelles. Ces pratiques apparaissent donc originales par rapport à des schémas plus classiques de pluriactivités hivernales.

Au cours des cinquante années d'ouvertures de routes en Vercors, les travaux de construction permettent un renouvellement des pluriactivités qui se recomposent et se superposent parfois. À cette période, d'autres ressources s'amenuisent face aux remises en cause des droits d'usages, aux déclinés d'anciennes industries textiles et à la diminution des terres disponibles. Les combinaisons permises par les activités des chantiers s'apparentent ainsi à des tuilages qui permettent des systèmes de maintien dans des conjonctures difficiles. Les combinaisons pluriactives sont diverses et associent l'agriculture et l'élevage et à partir du dernier tiers du XIX^e siècle, des activités liées au transport et au tourisme

¹⁰²¹ ADI38, 58M2 : états nominatifs des ouvriers étrangers employés dans le département, 1881-1883.

¹⁰²² ADD26, 7M, C406 : lettre du maire de Saint-Jean-en-Royans adressée à l'inspecteur Brive, 1^{er} mars 1893, F.1.

¹⁰²³ Le recrutement de la main d'œuvre locale s'opère directement sur le chantier, dans des lieux précis où les ouvriers se présentent.

routier. Les chantiers permettent l'assise nécessaire pour passer d'une combinaison à une autre¹⁰²⁴.

2.3.2.2. Des chantiers qui marquent les territoires

Les chantiers de construction attirent un ensemble d'acteurs dont la présence marque les territoires d'un point de vue démographique et socio-professionnel. Les salaires versés sur les chantiers de route de montagne apparaissent légèrement plus élevés que ceux des chantiers en plaine. En 1866, sur le chantier de percement du tunnel du col du Rousset, les frères Serratrice rémunèrent les mineurs entre 3,50 fr., 3,75 fr. et 4fr. la journée. Les manœuvres sont payés entre 2fr., 2,25 fr. et 2,50 fr.¹⁰²⁵. À titre de comparaison, le salaire des mineurs dans le chantier du tunnel de Blaisy en Côte d'Or entre 1845 et 1851 varie entre 2,75 fr. à 3,75 fr.¹⁰²⁶. Cela explique que cette activité attire une abondante main-d'œuvre locale et transalpine.

Il est possible d'identifier une forme d'organisation des chantiers. Les ouvriers piémontais sont employés en tant que « mineurs », « terrassiers », « maçons », « tailleurs de pierre », « carriers » et « talutiers »¹⁰²⁷. Ces activités expriment un savoir-faire précis que possèdent des ouvriers qualifiés. Les ouvriers de passage sont employés en tant que « qu'ouvriers mineurs ». Les ouvriers locaux sont le plus souvent employés en tant que « tâcherons », « manœuvres » et « journaliers ». Ils exercent une activité à la tâche ne relevant pas d'un savoir-faire spécifique, leur permettant de pratiquer la pluriactivité sur place. Les compétences semblent ainsi réparties selon trois principaux groupes. Des ouvriers piémontais avec des qualifications précises, ainsi que des ouvriers mobiles habitués à ce type de chantiers qu'ils suivent. S'ajoute une main-d'œuvre locale peu qualifiée. Toutefois, les qualifications et groupes associés ne sont pas rigides. Un même individu peut assurer deux tâches relevant de qualifications différentes. Par exemple, en 1861, l'agent voyer du service vicinal prépare la logistique nécessaire au percement du

¹⁰²⁴ Ces mécanismes rappellent ceux décrits par Pierre Judet au sujet de la création d'industries dans la vallée de la Maurienne. Créées dans un objectif de modernisation, ces dernières donnent lieu à de nouvelles pluriactivités. P. JUDET, « La pluri-activité : archaïsme ou modernité ? L'exemple de l'arc alpin XIXe et première moitié du XXe siècle », art. cit., p. 37.

¹⁰²⁵ ADD26, 872WP3 : tunnel du Rousset, rapport de l'agent voyer en chef, juin 1867.

¹⁰²⁶ P.-J. DERAÏNE, « Migration et travail des entrepreneurs piémontais du chantier de tunnel ferroviaire de Blaisy (Côte d'Or), 1845-1851 », art. cit., p. 219.

¹⁰²⁷ ADI38, 58M2 : rapport du brigadier Raffin, 2 août 1881.

tunnel du Rousset. Une forge doit être établie sur place. Il explique que lorsqu'il ne forgera pas, le forgeron sera ouvrier mineur¹⁰²⁸.

Par la main-d'œuvre qu'ils drainent, les chantiers de construction impliquent des variations démographiques au sein des communes situées à proximité. Les phénomènes observés ici sont différents de ce qui est précédemment noté au sujet des hameaux¹⁰²⁹. L'échelle municipale ne semble pas se prêter aux mêmes variations. Les listes nominatives de Saint-Martin-en-Vercors et de la Chapelle-en-Vercors indiquent que pour les deux communes, le nombre d'habitants diminue à la fin du XIX^e siècle¹⁰³⁰. La population de Saint-Martin-en-Vercors passe de 1 041 habitants en 1836 à 839 en 1901 et 574 en 1936. Ces dynamiques font écho à des tendances globales. Dans les campagnes françaises, les difficultés économiques des années 1846-1848 croisées à des phénomènes de pression démographique, encouragent les départs des plus pauvres. Les travaux d'aménagement mis en œuvre durant le Second Empire accentuent cette tendance¹⁰³¹. La construction de chemins de fer et de canaux requiert de la main-d'œuvre tout comme l'hausmannisation des villes¹⁰³². Toutefois, dans les exemples étudiés, cette croissance négative n'est pas linéaire. Les courbes qui suivent indiquent que durant les chantiers, la population augmente ou atteint des plateaux.

¹⁰²⁸ ADD26, 872WP2 : tunnel du Rousset, lettre de l'agent voyer d'arrondissement de Die adressée à l'agent voyer en chef, 5 novembre 1861.

¹⁰²⁹ Cf. *Supra*. Chapitre III, p. 232-234.

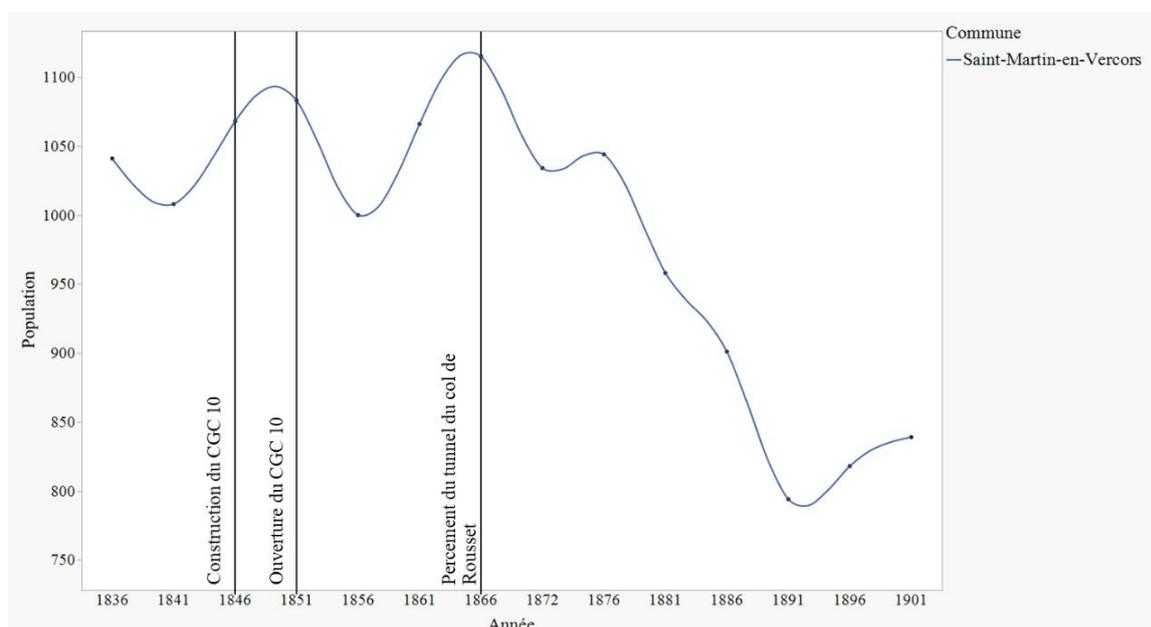
¹⁰³⁰ ADD26, 6M448 : Saint-Martin-en-Vercors, 1836-1936 et 6M226 : la Chapelle-en-Vercors, 1836-1936.

¹⁰³¹ F. DÉMIER (dir.), *Les campagnes en Europe 1830-1930, op. cit.*, p. 110-112.

¹⁰³² Francis DÉMIER (dir.), *Les sociétés rurales (1830-1930) Historiographie, bibliographie, enjeux*, Paris, Belin, 2005, p. 140.

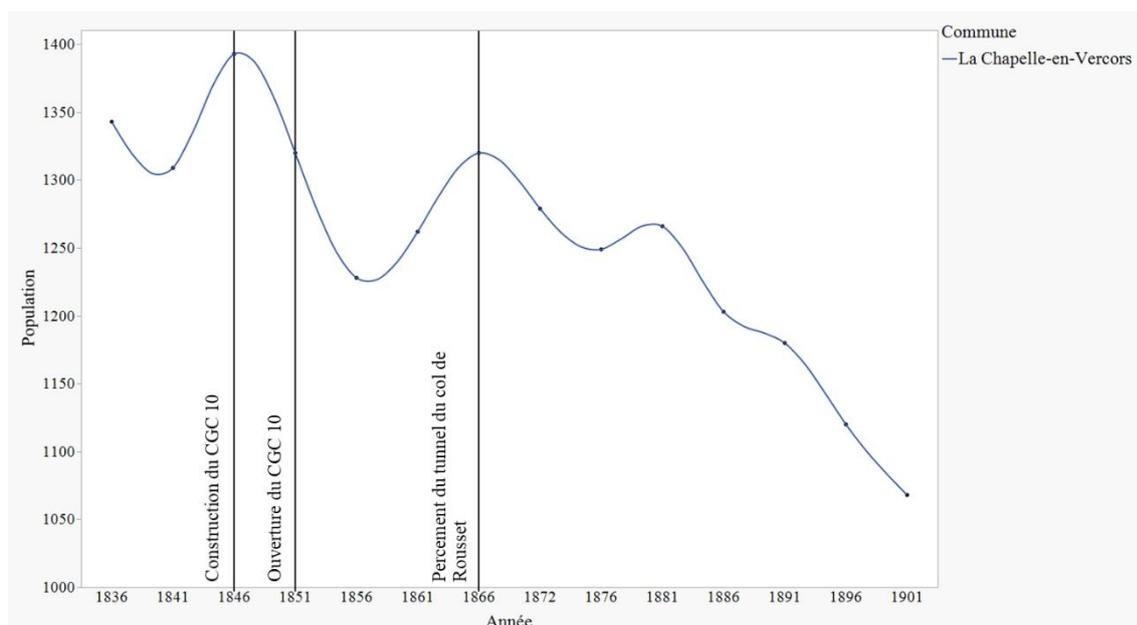
PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900)

Graphique 10 – Variations démographiques de la commune de Saint-Martin-en-Vercors (1836 et 1901)



À Saint-Martin-en-Vercors en 1846 on dénombre 1 068 habitants et en 1851 :1 083. C'est une phase d'augmentation de la population qui correspond de 1843 à 1851 à la construction des Grands Goulets, tronçon du Chemin de Grands Communication n°10. On repasse à 1 000 habitants en 1856 et 1 115 habitants en 1866, lors des travaux des tronçons intérieurs reliant les Grands Goulets au tunnel du col du Rousset.

Graphique 11 – Variations démographiques de la commune de la Chapelle-en-Vercors (1836 et 1901)



CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

La Chapelle-en-Vercors présente une tendance analogue, bien que moins prononcée. La courbe décroît de 1836 à 1861 et augmente en 1866, période du percement du col de Rousset. Dans les deux cas, les courbes supposent l'arrivée de personnes extérieures au territoire. Cela nuance l'idée de départs massifs des campagnes, jusqu'alors fermées qui se vident une fois désenclavées dans un élan linéaire, massif et unidirectionnel. La succession des chantiers de construction sur près de six décennies attire et mélange différentes populations. Les chantiers, à l'intérieur du Vercors, en maintenant les habitants et en attirant des travailleurs saisonniers, vont à l'encontre des discours classiques « d'exode rural » à partir des années 1850.

Les ouvriers ont besoin d'être logés et nourris. C'est une source de revenus supplémentaire pour les habitants. En 1846, au cours de la construction du Chemin de Grande Communication n°10 dans la commune de Saint-Martin-en-Vercors, les ouvriers se concentrent dans deux hameaux à proximité du chantier. Le hameau des Cornets et celui des Barnoux. Les vingt-et-un ouvriers mineurs, deux commis à la route, deux ouvriers, trois tailleurs de pierres, deux maçons et trois ouvriers maçons qui y vivent, ont principalement entre 20 et 40 ans. Ils sont presque tous célibataires et vivent à plusieurs, parfois avec un membre de leur famille¹⁰³³. La plupart prennent pension dans des ménages de familles locales. Aux Cornets, Prosper Monteil, un meunier de 21 ans, habite avec sa sœur Valentine et leur domestique Antoine Belle. Ils hébergent cinq ouvriers mineurs : Pierre Mousquet 36 ans, Jean Zélarde 40 ans, Louis Vola 29 ans, Laurent Mousquet 37 ans et Pierre Hautain 33 ans. Des configurations temporaires caractérisent certains ménages et impactent nécessairement la vie quotidienne des principaux concernés.

La présence de chantiers influence le développement de certains secteurs professionnels. Toujours en 1846, à la Chapelle-en-Vercors, sur un total de 370 hommes déclarant une profession, 60 individus mentionnent une activité en lien avec les travaux publics. Ce nombre important est dû au chantier de construction du CGC 10. Parmi ces 60 individus, il y a dix-huit maçons et/ou ouvriers maçons, trente ouvriers mineurs, quatre ouvriers, trois tailleurs de pierres, deux commis à la route et trois menuisiers et ouvriers menuisiers. Un tiers d'entre eux sont originaires du village de la Chapelle-en-Vercors ou d'un village

¹⁰³³ Pierre-Louis FILLET, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 82-88, p. 82. Les patronymes indiquent que beaucoup sont venus avec des frères ou des membres de leurs familles.

voisin. Ils restent sur la commune contrairement aux deux autres tiers qui ne sont plus présents au recensement suivant. Ce sont essentiellement des maçons, à l'instar d'Antoine Marcon et de Sauveur Baudin. Jean-Louis Appaix et ses ouvriers Xavier Vignond, Joseph Joissand et Frédéric Breyton résident quant à eux à Ville Neuve, tout comme Pascal Napoléon et ses ouvriers Prosper Magnand, Joseph Second et Joseph Bec.

Les chantiers donnent lieu à des logiques plurielles, finement modulées au gré des pragmatismes des acteurs. Transnationales ou locales, elles rompent avec l'image de chantier de construction comme des parenthèses éphémères donnant du travail aux miséreux. Ils orientent des parcours familiaux sur plusieurs générations et permettent des formes originales de pluriactivité sur des temporalités et spatialités peu fréquentes. En stimulant de nouvelles logiques productivistes dans les territoires, les chantiers peuvent également constituer une activité déstructurante.

3. Violences et nuisances de la construction des routes de montagne

La construction de route engendre des formes de violences. Ces dernières résultent de l'utilisation d'un pouvoir administratif et juridique pour contraindre, dominer ou endommager des ressources nécessaires aux habitants. L'approche employée dans cette partie s'intéresse également aux nuisances. Les sources consultées mentionnent des « dégâts », « dommages », « dégradations », « préjudices » et « gênes » causés par les chantiers d'aménagement routier. Ces éléments donnent lieu à des contentieux entre des particuliers et l'administration vicinale¹⁰³⁴. Si le terme de nuisance n'est pas explicitement employé dans les sources, une réalité analogue est décrite. Pour Michel Letté et Thomas Leroux, les nuisances sont les premiers débordements industriels. L'existence d'une activité de production et son insertion dans un environnement induisent des externalités matérielles et symboliques remises en cause par les populations. Ils précisent qu'il s'agit de l'ensemble des éléments qui ne devraient pas être là, qui menacent les équilibres de la communauté et imposent la reconfiguration des interactions locales au risque du conflit¹⁰³⁵. Les chantiers de construction constituent également une activité nouvelle qui déstructure des organisations humaines et naturelles. Tout comme pour le processus industriel, ces

¹⁰³⁴ F. JARRIGE et T. LE ROUX (dir.), *La contamination du monde*, op. cit., p. 19-20.

¹⁰³⁵ T. LE ROUX et M. LETTÉ (dir.), *Débordement industriels*, op. cit., p. 18-19.

mécanismes s'accompagnent d'invisibilisation ou sont négociés au moyen d'indemnisations.

Les nuisances sont ici considérées comme tout ce qui suscite de la gêne et de la peur avant la diffusion du concept de pollution au sein de la société. À la différence de la pollution, les nuisances constituent une plainte formulée hors du cadre d'une expertise¹⁰³⁶. Elles se manifestent en grande partie de manière ponctuelle, au moment de la construction, ou alors en différé chronologiquement mais aussi spatialement. Ce regard à un intérêt en histoire sociale car il permet d'atteindre des acteurs qui suggèrent ou observent une gêne matérielle et sensible souvent empirique et difficile à quantifier. Considérer la nuisance en tant que catégorie d'analyse permet d'avoir un regard plus complexe sur un système et sur son emprise, ici l'aménagement routier du territoire. Jusqu'à présent, les nuisances sont souvent abordées dans des cadres urbains. L'enjeu de cette partie, en mettant en lumière des formes de violences et de nuisances inhérentes aux chantiers, est d'expliquer en quoi l'édification d'une route peut être une activité destructurante. Une première section montre que le chantier est un lieu de surveillance. Une deuxième réfléchit aux dangers que comprend un chantier d'aménagement routier en montagne et à la gestion de ces derniers. Enfin, la troisième section s'interroge sur les nuisances des chantiers de construction.

3.1. Le chantier comme lieu de surveillances

La construction d'un aménagement routier provoque des violences socio-économiques. Les surveillances des ouvriers et des habitants, opérées *via* les chantiers illustrent cet aspect. En 1845, durant les travaux d'ouverture du Chemin de Grande Communication n°10, l'ingénieur en chef du service vicinal déplore que dans les gorges, depuis que des tronçons ouverts rendent certaines zones accessibles, les habitants du voisinage détruisent tous les arbustes. Il conseille au préfet de la Drôme d'autoriser l'administration vicinale à acquérir cette zone à titre de terrain à incorporer à la route. Il propose ensuite de rendre l'entrepreneur responsable des délits de déboisement commis par les habitants pendant les travaux. Cette surveillance serait ensuite exercée par le cantonnier. La construction d'une route peut ainsi renforcer les tensions préexistantes liées au code forestier. Cet exemple

¹⁰³⁶ Voir à ce sujet : G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit. ; T. LOUBES, *Les villes françaises et canadiennes face aux nuisances automobiles, des années trente aux années quatre-vingt-dix*, op. cit.

rend compte d'une surveillance qui cible les habitants par l'administration vicinale sur les chantiers de construction. L'entrepreneur en est responsable et ensuite le cantonnier. Déléguer ainsi la surveillance à des acteurs intégrés dans le tissu local comporte des avantages évidents pour l'administration. En revanche, il est difficile de mesurer les tensions que cela cause pour les principaux concernés, membres d'une même communauté. Les cantonniers étant principalement des habitants, ils ont pu être mis en porte-à-faux, c'est le cas pour de nombreux intermédiaires. Une des traces de cette violence sociale se remarque dans les incendies répétés de maisons cantonnières¹⁰³⁷.

Tout en étant une ressource pour les habitants, le chantier est également un lieu où une rupture avec d'anciennes pratiques socio-économiques locales est imposée par l'extérieur. Le premier chapitre montre que l'administration forestière fait de l'aménagement routier des territoires de montagne un des outils d'application du régime forestier¹⁰³⁸. Dans le même temps, l'administration vicinale utilise le régime forestier pour réguler ce qui se passe sur les chantiers. Cette surveillance est un des derniers maillons de dépossession des habitants de la ressource forestière. Elle constitue à ce titre une forme de violence. Le chantier, en permettant de contrôler les pratiques sur des zones jusque-là non directement soumises à l'emprise de l'Administration centrale, illustre la capacité qu'a l'aménagement du territoire à amener un contrôle sur celui-ci avant même que l'infrastructure soit achevée.

3.2. Les dangers des chantiers

Les chantiers de construction de route comprennent divers dangers liés à l'environnement de montagne dans lequel ils sont réalisés. Ces dangers, lorsqu'ils aboutissent à des accidents sont des formes de violences à la fois physiques lorsqu'elles touchent des individus, et discursives quand elles ne sont pas reconnues. Il convient d'analyser trois manifestations de ces dangers. Ceux strictement liés au terrain et à la verticalité, les dangers qui résultent des techniques et matériaux employés et enfin, les dangers relatifs à des procédés architecturaux spécifiques.

¹⁰³⁷ ADI38, 14O36 : dossier n°2, plainte Durand, 1907.

¹⁰³⁸ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 105-107.

3.2.1. « *Jeter la route* » sur des rochers incertains et infranchissables

« *Jeter la route* » est une expression qui est récurrente dans les documents écrits par les agents voyers. Elle laisse sous-entendre que la construction est une opération fluide et légère. Outre un optimisme de circonstance visant à rassurer leur interlocuteur sur le bon déroulé de l'entreprise, elle révèle le rapport instrumentalisé qu'ont les agents voyers avec les dangers inhérents au terrain de montagne. On a déjà précisé que la difficulté des travaux est mise en avant par divers acteurs dont les agents voyers. Ils mentionnent régulièrement les « grands », « innombrables » et « graves » dangers. Ces derniers résultent d'aspects physiques liés au terrain de montagne et sont susceptibles de menacer les individus.

Pour décrire ce qui se passe sur les chantiers, les agents voyers mobilisent trois principales échelles. La montagne est employée le plus souvent pour une configuration englobant l'ensemble du tracé ou une grande partie de celui-ci. Le terrain est une échelle plus restreinte, comprenant un ou plusieurs tronçons des travaux à accomplir dans une zone présentant une caractéristique physique précise, par exemple des gorges. Les rochers renvoient à une conception encore plus restreinte, permettant d'évoquer un ouvrage en particulier. Les trois échelles, montagne, terrain et rocher sont systématiquement associées à la verticalité et sont déclinées. La montagne est « infranchissable », « escarpée », « difficile », « haute » et « inclinée ». Le terrain est « accidenté », « escarpé » et les rochers sont « à-pic », « verticaux », « saillants », « à forte inclinaison ». À cela s'ajoute tout le champ lexical de la montagne : « pente », « gouffre », « saillie prononcée », « torrent », « ravin », « abîme », « talus très rapide », « gorge étroite bordée de hautes montagnes », « vide brusque ». Les dangers omniprésents témoignent de la violence de certaines composantes du terrain rendant le défi technique encore plus important.

La verticalité engendre la mobilité des sols. Cet aspect est connu des agents voyers qui décrivent les terrains comme étant « douteux », « menaçant ruine », « sujet au glissement », « sans cohésion », « comprenant des pierres roulantes et des éboulis ¹⁰³⁹ ». Les éboulements tiennent une place particulière dans les sources. Ils ne sont pas considérés de la même manière selon la temporalité du processus de construction. Lors des demandes de projet, les éboulements et chutes de pierres sont présentés par les agents voyers ainsi que les

¹⁰³⁹ Les expressions citées sont présentes dans l'ensemble des sources consultées.

requérants comme des menaces inhérentes aux sentiers et chemins muletiers. Ils doivent être résolus car ils entravent la circulation. Lors du choix des tracés, ils constituent des arguments, non déterminants mais mobilisables. Au moment de la construction, ces phénomènes semblent admis¹⁰⁴⁰. L'inspecteur Brive explique avant le début de la construction de la route de Combe Laval qu'« *il pourra se produire des éboulements il faudra probablement construire quelques parapets en des passages qui seront jugés dangereux après l'ouverture de la route, etc, etc, une somme de 526fr 60 a été réservée dans ce but*¹⁰⁴¹ ». Dans cette logique, lorsqu'ils sont considérés, les éboulements semblent pouvoir être rapidement résolus. Il est maintenant intéressant d'examiner un extrait d'un rapport rédigé durant la construction de la route de Combe Laval.

La nouvelle route à peine ouverte a été complètement emportée sur tout son passage dans le lit de ce torrent sur une longueur de 29 m. L'arrachement a heureusement atteint la base de ce pic de rochers compacts qui dominant et bordent la Combe Laval au-dessus de la voie en construction. Il faut donc purger le lit des terres, roches pierrailles encore en mouvement on n'aura plus à redouter que des éboulements partiels qui finiront par disparaître dans l'avenir mais qui exigent le remplacement de murs en pierres sèches par un mur en maçonnerie ordinaire de mortier de chaux hydraulique. Ce torrent ne donne heureusement point d'eau à cette altitude il n'y a pas à craindre des affouillements de telle sorte qu'un pont pourra être évité et qu'il suffira d'un mur de soutènement en maçonnerie. [...] La berge sud de Riou Blanc présente des blocs qui paraissent instables et qu'il faudra précipiter dans le cas où la nature du sol l'exigerait. [...] À la suite de ces mêmes pluies des éboulements de blocs énormes se sont produits entre les piquets n°81 et 82 du projet. Le rocher a été cassé et entraîné sur une partie de la largeur de la voie [...] En dix endroits différents des éboulements de rochers se sont produits qui obstruent la voie [...] Il est urgent de commencer ces maçonneries dans le plus bref délai la saison actuelle est favorable et il est indispensable d'achever ces travaux avant les premières gelées de l'automne qui sont hâtives à une altitude de 1 000 m environ¹⁰⁴².

Les dégâts énumérés dans cet extrait endommagent la route alors qu'elle est encore en construction. S'ils sont fréquents et détruisent des ateliers et tuent parfois des ouvriers, ces phénomènes ne remettent pas en cause le tracé. En effet, la destruction de certains ouvrages invite les ingénieurs à repenser leur structure qui s'avère insuffisamment résistante. La route traverse perpendiculairement un torrent appelé Riou Blanc tout comme d'autres talwegs et couloirs d'éboulements rocheux. Ils interceptent par conséquent la route à différents endroits de son développement. L'auteur fustige les pluies torrentielles qui ont lieu cette année-là. Pour lui, les effets des éboulements résultent plus de phénomènes

¹⁰⁴⁰ ADD26, 7M, C624 : devis général de la construction de la route forestière de Combe Laval, 22 août 1890.

¹⁰⁴¹ ADD26, 7M, C624 : rapport de l'inspecteur des Eaux et Forêts Brive, septembre 1890.

¹⁰⁴² ADD26, 7M, C624 : crédits supplémentaires, rapport de l'inspecteur des Eaux et Forêts Brive, 27 juin 1894.

météorologiques ponctuels que du terrain dans lequel est construite la route. Dans cette optique, les phénomènes initialement redoutés sont résolus par des ouvrages d'art et autres procédés techniques. Ils passent ainsi au second plan. La vision des agents voyers qui conçoivent ces routes est imprégnée d'une croyance en la science et dans le progrès, qui est symptomatique et commune aux ingénieurs du XIX^e siècle¹⁰⁴³. Comme les ingénieurs des Ponts et Chaussées, ils font preuve d'une vision scientifique et positiviste les amenant à être très optimistes par rapport à la solidité de leur ouvrage¹⁰⁴⁴. Par ailleurs, au regard des longues discussions préalables concernant les tracés et les transactions foncières, il est plus coûteux de réaliser des études pour un nouveau tracé que de réparer la route.

Ce type de choix est fréquent en ce qui concerne la construction des routes de montagne¹⁰⁴⁵. Agnès Pipien explique en effet que des logiques analogues guident les choix opérés lors de la construction de la route du Lautaret¹⁰⁴⁶. Les agents voyers disposent de savoirs en géologie et en géophysique. Ils connaissent les phénomènes d'éboulements et les dangers liés à la verticalité. Tantôt déterminants, tantôt subsidiaires, tantôt admis et tantôt à corriger, la place accordée aux dangers liés au terrain vertical dépend fortement de l'état d'engagement du projet et donc des sommes et énergies déjà débloquées. Lorsque des accidents arrivent, ils sont violents.

3.2.2. Poudre explosive et rocher calcaire, un duo accidentogène

Les caractéristiques du terrain de montagne, conjuguées au choix des techniques employées, multiplient la fréquence et la gravité des accidents qui surviennent sur les chantiers. Ces événements sont synonymes de violences physiques et sociales. Les sources consultées ne permettent pas de préciser le nombre total d'accidents mortels ou d'évaluer leur proportion par rapport à d'autres chantiers¹⁰⁴⁷. Certains documents suggèrent toutefois

¹⁰⁴³ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, *op. cit.*, p. 26. L'auteure initie des réflexions à ce sujet.

¹⁰⁴⁴ Geneviève MASSARD-GUILBAUD, « Du risque "naturel" comme outil de légitimation de l'aménagement territorial. Les comblements de Nantes (1850-1950) », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 69-98.

¹⁰⁴⁵ ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Recueil de mémoires, documents et actes officiels concernant le service vicinal. Deuxième partie. Lois, décrets, arrêtés, décisions*, Paris, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1849, p. 177 ; ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Lois, Ordonnances, Décisions*, *op. cit.*, p. 153-154.

¹⁰⁴⁶ A. PIPIEN, *Construire la modernité*, *op. cit.*, p. 253-262.

¹⁰⁴⁷ *Ibid.*, p. 262-267. L'auteure indique que la construction de la route du Lautaret est meurtrière. De nombreux accidents surviennent, ce qui motive la construction d'un hospice pour les blessés du chantier. Le

qu'ils sont une des réalités des chantiers d'aménagement routier en montagne. Par accident, sont entendues les blessures physiques directes provoquant la mort ou des soins lourds¹⁰⁴⁸. Les accidents évoqués dans cette sous-partie sont principalement causés par des chutes de pierres, des éboulements ou des pertes d'équilibre entraînant des chutes dans le vide¹⁰⁴⁹.

En Vercors, la nature du terrain est propice aux accidents. Les éboulements sont des aléas dont l'intensité et l'occurrence spatiale et temporelle sont exacerbées par les procédés techniques utilisés sur les chantiers. Ces montagnes sont composées de roches sédimentaires comprenant des calcaires alternés de couches de marnes. Ces compositions géologiques ne présentent pas une résistance élevée et cette caractéristique est altérée par les phénomènes d'érosions. Dans les gorges, sur les parois rocheuses et pentes, les éboulements et chutes de blocs sont donc des phénomènes fréquents et antérieurs à la construction de routes carrossables. L'usage d'explosifs pour l'extraction des blocs de pierres et/ou l'abattage de masses rocheuses est un procédé artificiel qui déstabilise les rochers de manière brutale et répétée¹⁰⁵⁰. La compacité déjà faible des roches calcaires est fragilisée par les vibrations des coups de barre à mine et des explosions. Croisé aux effets du gel et dégel, des pluies et du vent, cela intensifie les phénomènes de chutes de blocs, les éboulements et affaissements¹⁰⁵¹. L'usage des explosifs dans un terrain vertical et calcaire induit ainsi des effets difficilement maîtrisables par les agents voyers. En nécessitant la venue sur les lieux d'individus et l'entrepôt de matériel, les chantiers amorcent une vulnérabilité et transforment des aléas en risques. Geneviève Massard Guilbaud rappelle que parfois, les ingénieurs ne maîtrisent pas parfaitement les savoir-faire nécessaires à l'emploi de techniques et les mécanismes que leur usage peut créer¹⁰⁵². La route, à l'instar

perçement du Gothard est lui aussi considéré comme meurtrier. Il coûte la vie à 200 ouvriers. Orazio MARTINETTI, « Le Saint-Gothard dans l'historiographie sociale », *Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier*, 2004, n°20, p. 27-33.

¹⁰⁴⁸ Les sources consultées sont silencieuses sur les conséquences physiques à long terme du travail sur les chantiers. Les effets de la respiration de poussières pour le système respiratoire, des bruits des déflagrations à répétition pour le système auditif et des vibrations pour les articulations ne sont pas les préoccupations de l'époque.

¹⁰⁴⁹ ADD26, 3092 : lettre de l'agent voyer en chef Bernard adressée au préfet de la Drôme, 10 septembre 1846. Aucune mention de chute liée à un faux pas de l'ouvrier n'a été retrouvée. ADD38, 1403, dossier 1863 : lettre de l'entrepreneur Jean Paillet adressée au préfet de l'Isère, 2 avril 1863.

¹⁰⁵⁰ L'explosif, également appelé poudre noire ou poudre de mine, est constitué de salpêtre, de soufre et de charbon de bois. Il est utilisé dans les travaux publics durant la première moitié du XIX^e siècle.

¹⁰⁵¹ À partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'utilisation d'explosifs d'origine chimique, tels que la nitroglycérine est de plus en plus fréquente sur les chantiers de construction. Sa manipulation nécessite des apprentissages, spécialement pour son transport et l'anticipation des trajectoires des projectiles après explosion.

¹⁰⁵² P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement*, op. cit., p. 282.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

d'autres aménagements territoriaux, redéfinit certains équilibres entre les composantes de l'environnement et crée ou déplace certains risques¹⁰⁵³.

Ces derniers sont connus de tous les acteurs présents sur les chantiers¹⁰⁵⁴. Toutefois, les entrepreneurs et les administrations mentionnent ces dangers, mais font rarement explicitement le lien entre ces phénomènes et les ouvriers. Le 26 juillet 1894 un accident a lieu sur le chantier de construction de la route de Combe Laval. Un bloc de pierre d'environ 900 m³ se détache de la paroi après un tir de mine. Trois ouvriers sont tués et deux autres sont blessés¹⁰⁵⁵. Ils sont ouvriers mineurs, comme la majorité des victimes d'accidents sur les chantiers. L'entrepreneur Antoniotti se défend de toute responsabilité et demande des indemnités pour la désorganisation de son chantier, la perte des outils et le refus des autres ouvriers de travailler même avec des prix plus élevés. Beaucoup quittent le chantier dès le lendemain. Certains ouvriers à l'inverse profitent de la situation et proposent de finir les travaux moyennant des salaires plus élevés¹⁰⁵⁶. La marge de manœuvre des ouvriers face aux risques pose question. Il n'est pas possible d'établir quel type de réaction prime, pour qui et quelle proportion en font une opération spéculative.

Chaque accident donne lieu à des questionnaires pour déterminer si l'entrepreneur a bien pris les précautions nécessaires dans la manière d'effectuer les travaux afin qu'il n'arrive aucun accident aux ouvriers. Bien qu'elle soit vague, cette formulation est fréquente. De quelles précautions s'agit-il ? Dans les cas étudiés, la responsabilité de l'entrepreneur n'est jamais admise, tout comme celle de l'administration vicinale qui se charge des indemnités à donner aux victimes¹⁰⁵⁷. De plus, le montant des indemnités est dérisoire au regard des salaires et du coût de la vie¹⁰⁵⁸. Leur versement peut prendre du temps, spécialement si l'institution en charge de le verser a la possibilité d'en contester la gestion. Lors d'un accident survenu pour la construction d'un chemin de moyenne communication,

¹⁰⁵³ *Ibid.*, p. 14.

¹⁰⁵⁴ Différents documents font mention d'identification de signes avant-coureurs d'éboulement. Les ouvriers et les agents voyers connaissent ces risques. Voir : ADI38. 1404, dossier 1866, lettre de l'agent voyer Bache adressée au préfet de l'Isère, 20 mars 1866.

¹⁰⁵⁵ ADD26, 7M, C624 : lettre de l'entrepreneur Jean-Baptiste Antoniotti adressée au conservateur des Eaux et Forêts à Valence, 2 août 1894.

¹⁰⁵⁶ ADD26, 7M, C624 : lettre de l'entrepreneur Jean-Baptiste Antoniotti adressée au conservateur des Eaux et Forêts à Valence, 2 août 1894.

¹⁰⁵⁷ Pour plusieurs cas la recherche n'a pas permis de retrouver des mentions d'indemnités.

¹⁰⁵⁸ ADI38, 7096W3 : pont de Goule Noire, lettre de l'agent voyer d'arrondissement Rousset adressée à l'agent voyer en chef, 24 mai 1871.

l'administration vicinale peut également se décharger au regard des communes. Ces dernières se rejettent alors la responsabilité¹⁰⁵⁹.

Les responsables administratifs considèrent que les ouvriers s'adaptent à la dangerosité des terrains des chantiers au même titre que dans l'industrie, où les ouvriers doivent s'adapter aux environnements délétères des usines. Dans ce cas, la jurisprudence se fonde sur la théorie smithienne du revenu compensateur pour rejeter la plupart des demandes d'indemnisation d'ouvriers malades ou blessés. L'ouvrier est censé avoir reconnu et accepté les risques du métier¹⁰⁶⁰. Des logiques analogues interviennent lorsque des accidents surviennent sur les chantiers. Les opérations de minages nécessitent des compétences spécifiques et une connaissance des dangers associées. Ce sont pour ces caractéristiques que les mineurs sont employés. À la violence physique du terrain, à la violence des techniques employées, s'ajoute donc une violence sociale pour les victimes ou leurs familles qui ne sont pas protégées et sont soumises au flou qui entoure ces questions. Le silence des sources à ce sujet en est un indice. Il contraste avec l'emphase par laquelle sont décrits les travaux d'approche des parois inaccessibles, au moyen d'ouvriers suspendus dans le vide devant procéder aux premiers minages¹⁰⁶¹. C'est bien le spectaculaire de la construction qui estampille l'aménagement routier en montagne.

3.2.3. Les encorbellements comme signature architecturale

Les structures en encorbellement peuvent être considérées comme une des signatures architecturales de l'aménagement routier en montagne. La construction des encorbellements suscite des accidents. Leur réalisation nécessite d'extraire des blocs d'une paroi rocheuse verticale à l'aide de minage, avant de creuser et/ou combler la paroi pour y établir la chaussée horizontalement. La structure est maintenue par la partie attenante au rocher. Le reste est à ciel ouvert.

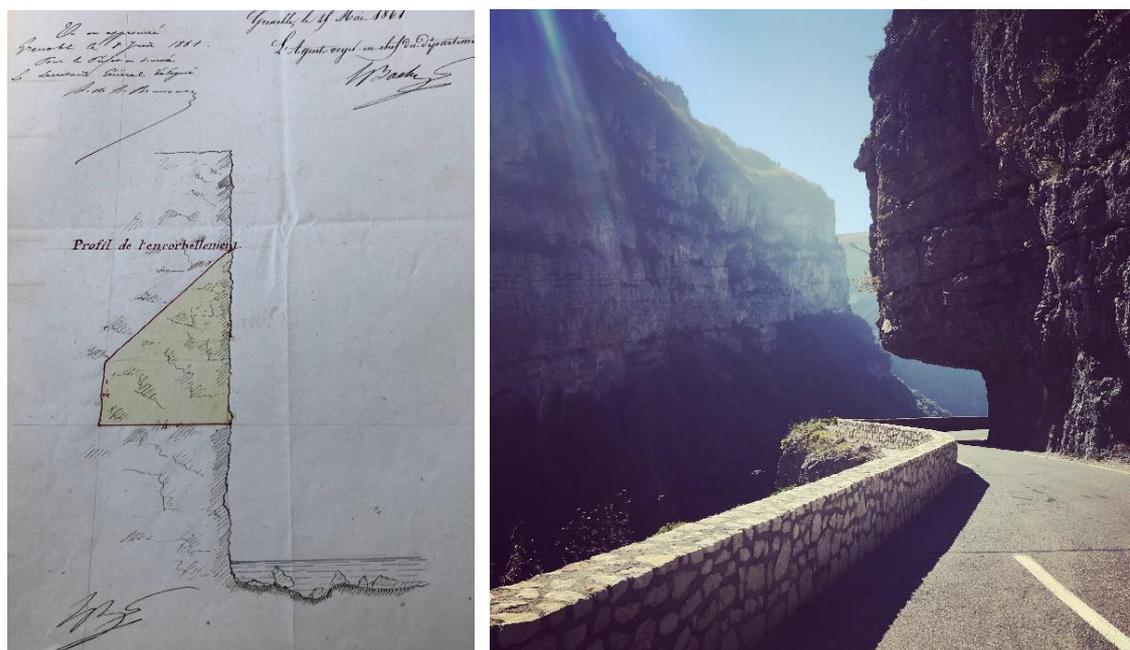
¹⁰⁵⁹ ADI38, 7096W131 : rapport de l'agent voyer cantonal sur l'accident mortel du cantonnier Jacquet, 15 octobre 1914.

¹⁰⁶⁰ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit.

¹⁰⁶¹ Des procédés tout aussi acrobatiques sont employés au moins depuis le XVII^e siècle : S. GAL, *Histoires verticales. Les usages politiques et culturels de la montagne (XIV^e-XVIII^e siècles)*, op. cit., p. 287.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

Illustration 17 – Profil et photographie d'un encorbellement



Lorsque l'ouvrage présente une faiblesse, cette dernière se traduit par l'effondrement de la voûte de l'encorbellement, le plus souvent accompagné d'un éboulement constitué des matériaux rocheux situés au-dessus. Ils entraînent ensuite l'assiette de la route. Dans l'exemple précédemment cité de l'accident survenu sur la route de Combe Laval, la voûte de l'encorbellement s'est affaissée sur vingt-cinq mètres de longueur, douze mètres de hauteur et un mètre d'épaisseur¹⁰⁶². L'inspecteur Brive explique qu'au-dessus de l'encorbellement, le rocher sain se prolongeait sur plusieurs mètres, mais qu'une faille devait exister jusqu'à l'extrémité du bloc de rocher écroulé. La base du rocher a été rompue par le creusement de l'encorbellement et sa stabilité en a été diminuée. L'action des chocs causés par l'explosion des mines a prolongé la faille de haut en bas, de sorte à réduire la résistance de la partie compacte jusqu'à ce que l'éboulement se provoque. L'inspecteur Brive connaît et est en mesure d'expliquer les mécanismes géophysiques qui conduisent aux accidents. Néanmoins, la conclusion du rapport insiste sur la solidité de la chaussée qui résiste à la chute des rochers¹⁰⁶³.

¹⁰⁶²ADD26, 7M, C624 : lettre de l'entrepreneur Jean-Baptiste Antoniotti adressée au conservateur des Eaux et Forêts à Valence, 2 août 1894.

¹⁰⁶³ADD26, 7M, C624 : rapport de l'inspecteur Brive, 30 juillet 1894.

Si le système par encorbellement n'est pas reconsidéré par les agents voyers et membres de l'administration vicinale¹⁰⁶⁴, il est remis en cause à plusieurs reprises par d'autres acteurs. Lors des chantiers de construction du Chemin Vicinal Ordinaire n°1, l'entrepreneur Paul Serratrice formule une réclamation au sujet d'une réalisation en encorbellement¹⁰⁶⁵. L'entrepreneur déplore la faiblesse de ces ouvrages et les dangers de leur réalisation pour les personnes présentes sur les chantiers. Il n'est pas le seul. À l'automne 1858, après de fortes pluies, un éboulement obstrue le Chemin de Grande Communication n°10 et emporte la chaussée construite en encorbellement sur 60 mètres. Les maires des communes de Saint-Martin, Saint-Julien et de la Chapelle-en-Vercors demandent au préfet l'ouverture d'un tunnel à la place des passages en encorbellement. Ils expliquent qu'à l'endroit où l'éboulement a eu lieu, le rocher se détache à cause d'une infiltration d'eau qui déstabilise les couches de roches. Reconstruire la route en encorbellement dans ces rochers générerait de nouveaux éboulements. Ils insistent sur les effets aggravés de ces phénomènes à des périodes de gel et de dégel et de pluies abondantes. Les habitants expriment un avis argumenté sur les modes de construction. Ils prennent en considération les mécanismes qui préfigurent aux chutes de blocs et leur discours indique que, selon eux, l'aménagement peut accentuer ces phénomènes et donc créer un risque. Les responsables politiques locaux détiennent des savoirs profanes, mêlant observations et connaissances de terrain, expériences et sciences. Cela leur permet de questionner le projet de l'agent voyer, qui détient quant à lui, des savoirs experts.

Face à ces remarques, l'agent voyer d'arrondissement Bronzille explique au préfet que « *ces craintes peuvent donner à penser à des hommes qui n'ont pas l'habitude des travaux, mais le fait n'est pas sérieux*¹⁰⁶⁶ ». La réaction presque méprisante de l'agent voyer n'est pas originale¹⁰⁶⁷. Elle est symptomatique des discours de certains ingénieurs au XIX^e siècle, persuadés de savoir ce qui est bon pour le reste de la société, considérée comme incompetente en la matière¹⁰⁶⁸. De plus et c'est un élément central, la construction d'un tunnel est beaucoup plus longue à réaliser qu'un encorbellement – plusieurs années contre quelques mois – et elle est plus coûteuse : 25 à 30 000 fr. contre 7 000 fr. selon l'agent

¹⁰⁶⁴ ADI38. 1404, dossier 1866 : lettre de l'agent voyer Bache adressée au préfet de l'Isère, 20 mars 1866.

¹⁰⁶⁵ ADI38, 7096W131 : lettre de Jean Baptiste Longo adressée au service vicinal, 19 février 1885.

¹⁰⁶⁶ ADD26, 872WP2 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement Bronzille, 11 décembre 1858.

¹⁰⁶⁷ A. PIPIEN, *Construire la modernité, op. cit.*, p. 298-299. L'auteure analyse une confrontation frontale entre les habitants et les ingénieurs concernant les risques sur un potentiel tracé pour la route du Lautaret. Dans le cas étudié ici, la remise en cause de la part des habitants ne prend pas des proportions similaires.

¹⁰⁶⁸ P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, op. cit.*, p. 285.

voyer¹⁰⁶⁹. Un cas de figure analogue est rencontré à la fin des années 1890 sur le Chemin de Grande Communication n°243. Après l'effondrement d'une voûte en encorbellement, l'argument économique conduit l'administration vicinale à choisir de reconstruire en encorbellement plutôt que de construire une structure en tablier métallique comblant les vides sans creuser la roche¹⁰⁷⁰. Cette solution nécessitant l'entretien régulier des pannes en métal et des maçonneries s'avère plus coûteuse sur le temps long.

Les chantiers successifs déployés sur cinq décennies permettent de réunir des savoirs spécifiques aux travaux d'ouverture de route de montagne. Ils résultent des observations faites d'un chantier à l'autre¹⁰⁷¹. Agents voyers et habitants sont régulièrement confrontés aux faiblesses de ces ouvrages d'art¹⁰⁷². Pourtant, le recours aux encorbellements est quasiment systématique. Pour cause, un paramètre esthétique se superpose à l'argument économique. Si les routes de montagne doivent répondre aux logiques des marchés commerciaux par un itinéraire rapide, elles incarnent également un style d'aménagement territorialement estampillé : l'encorbellement. Il se retrouve dans d'autres secteurs de montagne, par exemple en Chartreuse, dans l'Aude ou dans les Hautes-Alpes. À échelle plus large encore, les constructions de routes de montagne en France au XIX^e siècle ont plus souvent recours à ce système, alors qu'en Italie ce sont les tunnels qui sont fréquents. Pour ce qui est du Vercors, la concentration de routes en encorbellement constitue la signature architecturale de l'administration en charge de leur construction. Au fur et à mesure des ouvertures de routes, les premiers visiteurs admirent et diffusent leur valeur pittoresque et esthétique. C'est la pierre angulaire de l'usage touristique de ces axes et de ce territoire. Pour l'ensemble des acteurs concernés, ce motif prend le pas sur les craintes que ce type de structure architecturale suscite. Les perspectives de développement territorial promises par la route priment sur les dangers suscités par ces aménagements et les nuisances que leur construction génère.

¹⁰⁶⁹ ADD26, 872WP2 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement Bronzille, 11 décembre 1858.

¹⁰⁷⁰ ADI38, 7096W131 : note de l'agent voyer d'arrondissement adressée à l'agent voyer en chef, 21 décembre 1896 et rapport de l'agent voyer d'arrondissement, 21 décembre 1896.

¹⁰⁷¹ À plusieurs reprises, les auteurs des sources consultées font référence à « ce qui se fait dans la région ou dans ces montagnes ».

¹⁰⁷² ADD26, 7M : conservation des Eaux et Forêts, route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans, lettre anonyme adressée au préfet, 24 octobre 1860.

3.3. Des nuisances impensées puis effacées

Illustration 18 – Dégâts et dommages lors des travaux



Cette photographie du chantier de construction de la route de Combe Laval date de 1896. D'autres photographies sont disponibles dans le volume d'annexes¹⁰⁷³. Sur la photographie ci-dessus qui est prise en contrebas, il est possible de distinguer, au milieu de la paroi, le profil de la chaussée en construction sur laquelle on devine quelques silhouettes. L'objectif de la photo est de montrer la monumentalité de la route en construction. En aval, se trouvent des éboulis et des arbres décharnés par les effets des minages, des remblais et des déblais. Ce sont là des nuisances causées par les chantiers de construction d'aménagement routier.

¹⁰⁷³ Volume 2 : annexes, photographies 1,2,3 et 4, p. 46-49.

Les fonds d'archives des services vicinaux drômois et isérois ainsi que ceux de l'administration forestière, comprennent de nombreuses demandes d'indemnités formulées par des propriétaires riverains des chantiers. Il s'agit de demandes de compensations financières pour pallier les dommages occasionnés par les travaux à leur(s) propriété(s) foncière(s) et mobilière(s). C'est une source intéressante qui concerne une fraction variée de la population, allant des groupes sociaux les plus favorisés aux plus modestes. Elle permet de sortir des perspectives des aménageurs¹⁰⁷⁴. Au regard des connaissances réunies pour cette thèse, cet aspect de la construction de la route est peu questionné, hormis des pistes déployées par l'historien André Guillerme, qui amorce des réflexions sur la manière dont les routes bouleversent l'environnement dans lequel elles sont construites¹⁰⁷⁵. L'enjeu de cette section est de montrer que certaines nuisances constituent des impensés puis des effacés, au sens où elles sont niées. D'abord, il faut définir ces nuisances. Ensuite, il est intéressant d'observer les réactions ambivalentes de l'administration vicinale et forestière face à ces dernières. Enfin, certaines d'entre elles sont silencieuses et se matérialisent sur le temps long.

3.3.1. Des entraves à l'exploitation des ressources locales

Les nuisances sont inhérentes aux chantiers d'aménagement routier et elles sont diverses¹⁰⁷⁶. Les requêtes d'indemnisation révèlent que la construction de route carrossable en montagne détériore des ressources. L'exemple de la construction de la route forestière reliant la forêt de Lente à Saint-Jean-en-Royans par le col de l'Écharasson peut être mobilisé. Cette route est construite entre 1868 et 1871 par l'administration forestière. Les travaux de minages sont considérables et les déblais sont rejetés sur les propriétés situées à l'aval du tracé. Dès la fin des travaux, quarante-et-une réclamations sont adressées à l'administration forestière. Des propriétaires privés déplorent les dégâts des minages sur leurs parcelles de bois, prairies, terres labourables et arbres fruitiers situés en contrebas du chantier et donc directement en position de réception des débris. Des rapports illustrent la violence des dégâts « *des blocs de rochers projetés par les mines ont roulé jusqu'au pied*

¹⁰⁷⁴ P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, op. cit.*, p. 7.

¹⁰⁷⁵ Mathieu FERNANDEZ et André GUILLERME, « L'histoire des techniques est aussi une histoire environnementale », *e-Phaistos. Revue d'histoire des techniques / Journal of the history of technology*, [en ligne], 2018, V-1, disponible sur : <https://journals.openedition.org/ephaistos/1160?lang=en#quotation> [Page internet consultée le 17 mai 2021].

¹⁰⁷⁶ Les nuisances d'ordre sensible liées aux bruits, poussières, odeurs et déflagrations ne sont pas évoquées ici. Si la présente recherche n'en a pas trouvé de trace, elles ne doivent pas être considérées comme inexistantes.

*du versant détruit les récoltes sur leur passage, mutilent ou brisent des arbres, labourent le sol, encombrant les terrains*¹⁰⁷⁷ ». La majorité des requérants réside à Saint-Jean-en-Royans, certains viennent toutefois de communes drômoises plus éloignées telles que la Motte-Fanjas et Saint-Maurice-d'Austin. Les indemnités que ces propriétaires demandent figurent parmi les plus importantes. Cela suppose le poids économique des dégradations et du manque à gagner qu'elles entraînent.

Les travaux endommagent également des habitations. Lorsqu'ils sont proches des maisons, les remblais et déblais déstabilisent les édifices. Ils créent des fissures et occasionnent régulièrement des affaissements de murs obligeant les propriétaires à déménager. Parfois, ce sont des aménagements nécessaires au fonctionnement socio-économique local qui sont détériorés par les travaux, comme des écluses construites dans des rivières et détruites par les débris d'éboulements consécutifs aux minages¹⁰⁷⁸. Il arrive également que les débris obstruent les canaux de moulins, ce qui induit l'arrêt des mécaniques. Les chemins et sentiers antérieurs aux routes carrossables, lorsqu'ils sont proches de ces dernières, sont souvent obstrués par les débris générés par les travaux. Dans les années 1885, à l'occasion de la construction du chemin vicinal de Cognin à Malleval, le conseil municipal de la commune de Cognin produit plusieurs réclamations. Il souhaite que soit remise en l'état, l'unique voie servant à l'exploitation d'une forêt communale, alors obstruée par les débris de minage pour l'ouverture de la nouvelle route¹⁰⁷⁹. Leur remise en état n'est pas dans les priorités de l'administration vicinale, d'autant plus que les frais de déblaiement sont souvent élevés.

Le chantier est une opération de plus par laquelle l'aménagement routier s'inscrit en rupture avec d'anciennes pratiques. Par les dégradations qu'ils engendrent, les travaux nuisent au bon fonctionnement des systèmes économiques locaux. Dans ce cas, le manque à gagner motive les demandes d'indemnisation. Les réactions des administrations vicinales et forestières face à ces nuisances interrogent.

¹⁰⁷⁷ ADD26,7M, C608/1 : procès-verbal de reconnaissance, indemnités, 1^{er} juin 1871.

¹⁰⁷⁸ ADI38, 14O3 : dossier 1865, lettre de l'agent voyer en chef au préfet, 15 février 1865.

¹⁰⁷⁹ ADI38, 13S4/79 : réclamations diverses des conseils municipaux de Cognin et de Malleval, rapport de l'agent voyer d'arrondissement, 30 juillet 1886.

3.3.2. Ambivalence de la prévention et de la gestion des nuisances

Face à ces nuisances, les administrations vicinales et forestières réagissent sciemment de manière ambivalente. Premièrement, les nuisances apparaissent comme des phénomènes à la fois connus et occultés. Ensuite, face aux plaintes, l'administration vicinale tente de gagner du temps en créant des situations de confusion.

3.3.2.1. Des phénomènes à la fois connus de tous et occultés

Les nuisances provoquées par les chantiers de construction sont des phénomènes connus, parfois anticipés avant le début des travaux. Les articles 17 et 18 de la loi de 1836 indiquent, tout en restant vagues, que les extractions et dépôts chez un riverain sont autorisés par un arrêté préfectoral. Si la propriété est endommagée, le propriétaire dispose d'un délai de deux ans pour demander des indemnités. En cas de mésentente, des experts interviennent. Par ailleurs, des traités sur la vicinalité et des notices présentes dans *Les annales des chemins vicinaux* indiquent les procédures à suivre en cas de dégâts¹⁰⁸⁰. Dans le cas du Vercors, les nuisances susceptibles sont évoquées par certains acteurs locaux pour soutenir un tracé plutôt qu'un autre. « *Les déblais immenses jetés sur une pente maximum retombant sur le chemin des forges ou de Combe Laval, l'unique pour toutes les exploitations de la montagne, l'intercepteront [...] quelle ruine pour les forges, qui n'ayant plus de combustible seront obligées d'arrêter*¹⁰⁸¹ ». Ces lignes sont extraites d'une lettre « classée confidentielle ». L'auteur restitue clairement les impacts économiques de ces nuisances, dont il a par conséquent connaissance. Les agents voyers, les administrations, les responsables politiques locaux et plus largement le secteur des travaux publics ont tous connaissance de ces phénomènes.

Pourtant, dans le corpus consulté, la route n'est pas considérée comme étant susceptible d'occasionner des nuisances. Les sources préliminaires aux travaux rédigées par les agents voyers et membres de l'administration vicinale sont très peu loquaces à ce sujet, à commencer par les enquêtes d'utilité publique. Ces dernières ne comprennent aucune

¹⁰⁸⁰ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, op. cit., p. 293. L'auteur consacre plusieurs passages aux dégradations des remblais provoquées par les mécanismes d'infiltration des eaux, ainsi qu'à la prévention et à la réparation des éboulements dans les déblais de terrassement.

¹⁰⁸¹ ADD26, 7M, C608/1 : copie classée confidentielle d'une note sur le nouveau chemin à ouvrir pour desservir les forêts de Lente appartenant à l'État, 5 février 1861.

mention concernant les potentiels dégâts sur les propriétés riveraines. Il faut toutefois noter qu'au début du corpus, le terme d'enquête *commodo incommodo* est employé à plusieurs reprises et est rapidement et systématiquement substitué par celui d'enquête d'utilité publique. Ce glissement n'est pas anodin. Il suggère la priorité qui est donnée au classement administratif et juridique de l'aménagement face à ce qui peut déranger et être désagréable, voire nuisible¹⁰⁸². Les dossiers relatifs aux projets de routes consultés pour les cinquante années de construction comportent seulement deux mentions concernant de susceptibles nuisances. Elles sont inscrites dans un cahier des charges datant de 1893, pour la construction d'un tronçon de la route de Combe Laval. Il est précisé que les dépôts de remblais sur des terrains riverains doivent être réalisés de manière à ne pas nuire aux cultures et à l'écoulement des eaux. À cela s'ajoute une « indemnité pour dégâts » de 3 000 fr. dans les sommes à valoir. On pourrait penser que ces mentions indiquent que l'administration forestière tire des enseignements des quarante-et-une plaintes formulées lors de la construction de la route de l'Écharasson. Pourtant, à la fin des années 1896, plusieurs réclamations de propriétaires pour des obstructions de chemins et des dégradations font suite à la construction de la route de Combe Laval.

L'absence de mesure préventive et de réglementation systématique d'encadrement des travaux pour éviter ces phénomènes constitue une forme d'effacement. Plusieurs paramètres rendent possible ce procédé. Premièrement, les nuisances sont temporaires. Elles ne sont pas censées se répéter après les travaux. Elles sont nécessaires à la construction de l'aménagement routier, mais pas à son fonctionnement. La courte durée et la spontanéité apparentes du phénomène font qu'il ne nécessite pas de mesures systématiques. De plus, la limitation des nuisances touchant des propriétés privées ne participe pas aux prérogatives des agents voyers. Ils privilégient l'intérêt général et comme précisé dans le chapitre III, l'utilité publique évince les intérêts des propriétaires. Dans ce raisonnement, les nuisances sont des corollaires *sine qua non* aux travaux et peuvent à l'extrême, aboutir à l'expropriation du plaignant. Enfin, si les procédures d'indemnisation se passent mal, l'affaire est portée devant le conseil de préfecture où le préfet arbitre les contentieux entre les administrations et les particuliers¹⁰⁸³. L'administration vicinale étant une administration départementale, il est aisé de penser qu'elle trouve quelques appuis

¹⁰⁸² G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit., p. 43.

¹⁰⁸³ C.-L. DURAND-CLAYE, *Routes et chemins vicinaux*, op. cit. Voir également article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII au sujet des compétences du conseil de préfecture en ce qui concerne les conflits lors de travaux publics.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

auprès des tribunaux administratifs, plus rares si les affaires sont traitées par les tribunaux civils¹⁰⁸⁴. Ces mécanismes ne sont pas sans rappeler ceux du décret du 15 octobre 1810 régissant les nuisances industrielles. Une jurisprudence administrative attentive aux intérêts des industriels engendre des procédures longues et complexes ne menaçant pas les acteurs aux origines des nuisances¹⁰⁸⁵.

Enfin, la verticalité induit que des parcelles éloignées et non adjacentes au tracé sur le cadastre et les plans parcellaires sont soumises avec plus de violence, gravité oblige, aux chutes de débris et de blocs. Un riverain qui utilise un chemin parallèle à une route en construction est moins dérangé par les effets de cette dernière en plaine que dans une gorge, que ce soit au-dessus ou en dessous du chantier. Sur une surface plane, la responsabilité d'une opération de travaux publics sur un phénomène de ruine est beaucoup plus circonscrite que dans des gorges verticales. Des extractions de faible proportion réalisées sur une quarantaine de mètres le long de la route peuvent, dans la pente en aval de la chaussée, être rassemblées par des ravins en forme d'entonnoir et constituer une masse considérable concentrée sur quelques mètres. Elle est alors susceptible d'endommager les parcelles situées au fond du ravin¹⁰⁸⁶.

La verticalité génère des mécanismes physiques qui accentuent les dégâts. C'est une forme d'impact en différé. En parallèle, la verticalité invisibilise ces phénomènes. Il s'agit en effet de secteurs spatialement éloignés du tracé, mal exposés et difficiles d'accès et souvent peu visibles depuis la route. L'administration vicinale ne les considère pas comme des lieux de ressource. Elle accorde donc peu de crédit aux nuisances qu'ils peuvent subir.

Les administrations vicinales et forestières ne cherchent pas à objectiver les nuisances causées par les chantiers. Ces dernières n'étant pas l'objet d'une définition claire et explicite, de même que leur prévention et gestion, elles ne sont pas susceptibles de représenter une véritable problématique pour l'administration vicinale. Cet effacement fait écho à l'invisibilisation des nuisances liées à l'industrie. Thomas Leroux et Michel Letté évoquent un déni de la part des services de l'État sur lequel s'appuie cette invisibilisation.

¹⁰⁸⁴ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit., p. 44.

¹⁰⁸⁵ F. JARRIGE et T. LE ROUX (dir.), *La contamination du monde*, op. cit., p. 290.

¹⁰⁸⁶ ADI38, 14O3 : passage d'Arbois, dommages résultants des travaux, 15 février 1865.

Cette dernière, lorsqu'elle est associée aux indemnités, protège les instances remises en cause¹⁰⁸⁷.

3.3.2.2. Forger l'attente et entretenir la confusion

Face aux plaintes, l'administration vicinale entretient sciemment une forme d'imprécision. Si possible, elle tente dans un premier temps de réfuter les arguments présentés dans les demandes d'indemnité. Pour cela elle met régulièrement en avant la plus-value foncière des parcelles et coupes de bois détériorées pour annuler le préjudice¹⁰⁸⁸. Dans le cas où les nuisances sont reconnues, le processus d'indemnité n'est pas fluide et comprend des latences. Lors de la construction du CGC 2, les débris des minages nécessaires à l'ouverture du passage d'Arbois détruisent une écluse et un canal d'arrosage de prairies. Ils appartiennent à Joseph Odier, Antoine Attuyer et Joseph Bonnard, tous les trois habitant à Choranche. Ils demandent une indemnité de 800 fr. qui s'avère rapidement insuffisante par rapport aux coûts des déblaiements et réparations. Au cours des correspondances qui s'échelonnent sur plus de quatre ans, l'administration vicinale met parfois plus de six mois à répondre. À plusieurs reprises, les trois propriétaires relancent l'administration et précisent qu'ils ne savent pas à quoi s'en tenir face à ces silences et imprécisions¹⁰⁸⁹. L'administration tente ensuite d'ajourner le règlement des indemnités à la fin des travaux afin de les payer d'un coup. Face à l'administration qui cherche à gagner du temps, les propriétaires sont dans une situation d'attente qui peut leur être préjudiciable d'un point de vue économique¹⁰⁹⁰.

Certains agents voyers ne se cachent pas de proposer des indemnités en dessous des valeurs réelles des biens fonciers et des revenus qu'en tirent les propriétaires. Ils ne prennent volontairement pas en compte tous les aspects de la dépréciation du bien¹⁰⁹¹. À l'inverse, des propriétaires aisés et plus modestes tentent également de profiter des dégâts occasionnés par les travaux¹⁰⁹². Certains évoquent des promesses orales ou des

¹⁰⁸⁷ T. LE ROUX et M. LETTÉ (dir.), *Débordement industriels*, op. cit., p. 23,34.

¹⁰⁸⁸ ADI38, 14O4, dossier 1873 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement concernant une réclamation de Philomène et Jean Séraphin Jourdan propriétaires au Villard-de-Lans.

¹⁰⁸⁹ ADI38, 14O3, dossier 1865 : pétition Attuyer, Bonnard et Odier, 15 février 1865.

¹⁰⁹⁰ ADI38, 14O3 : passage d'Arbois, dommages résultants des travaux, 15 février 1865.

¹⁰⁹¹ ADI38, 14O4 : expropriation Glénat, procès-verbal contenant les réclamations des parties intéressées, 27 mars 1872 et lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de l'Isère, 24 février 1872.

¹⁰⁹² ADI38, 14O36 : indemnités de terrains, 16 mars 1856.

arrangements avec l'entrepreneur, telle que la mise à disposition d'une certaine quantité de bois ou de sable. D'autres s'adressent directement à l'administration vicinale. De nouveau, le statut social du riverain est déterminant dans la suite donnée aux demandes d'indemnisation¹⁰⁹³.

Les procédures d'indemnisations face aux nuisances ou pollutions industrielles sont questionnées par plusieurs historiens depuis les années 2000. Elles donnent lieu à différentes interprétations. Pour Jean-Baptiste Fressoz, les indemnisations sont une forme de régulation passant par la compensation financière des dommages. Selon lui, la « marchandisation de l'environnement adaptée à l'émergence du capitalisme industriel¹⁰⁹⁴ » domine. Pour Geneviève Massard-Guilbaud, ces procédures ne fonctionnent pas conformément aux ambitions de leurs promoteurs qui désirent protéger la nouvelle industrie. Elles constituent un terrain pour des acteurs cherchant à se prémunir contre les nuisances, dont certains construisent une approche scientifique de l'évaluation des dommages¹⁰⁹⁵. Ces savoirs et connaissances amènent l'État et les autorités locales à concilier les divergences entre le déploiement de la grande industrie et les populations riveraines¹⁰⁹⁶. Pour Xavier Daumalin, les indemnisations participent au maintien de la paix sociale. Dans certains cas, les dommages sont mobilisés pour d'autres objectifs donnant lieu à des accords non officiels¹⁰⁹⁷.

S'il n'est pas question ici de nuisances industrielles, il est quand même possible de se référer à ces interprétations. Les plaintes et demandes d'indemnisations face à des nuisances provoquées par les travaux de construction peuvent être pensées comme une phase non institutionnalisée de négociations à différentes échelles et entre plusieurs acteurs. Ces négociations sont structurées par et pour une monétarisation de la nuisance. Si ce dernier aspect est central, il n'induit pas pour autant une procédure linéaire et déterminée de compensation.

¹⁰⁹³ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit., p. 64.

¹⁰⁹⁴ Jean-Baptiste FRESSOZ, *L'apocalypse joyeuse : Une histoire du risque technologique*, Paris, Éditions du Seuil, 2012, p. 172.

¹⁰⁹⁵ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit., p. 104.

¹⁰⁹⁶ F. JARRIGE et T. LE ROUX (dir.), *La contamination du monde*, op. cit., p. 268.

¹⁰⁹⁷ Xavier DAUMALIN, « Le conflit environnemental entre instrumentalisation et arbitrage : les soudières marseillaises au début du XIXe siècle », in Michel LETTÉ et Thomas LE ROUX (dir.), *Débordements industriels : environnement, territoire et conflit XVIIIe-XXIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 57-75.

3.3.3. Altérations des sols, des rochers et des cours d'eau

La dernière sous-partie vise à montrer que les travaux d'aménagement routier altèrent sinon modifient certaines composantes du terrain, telles que les sols, cours d'eau et rochers¹⁰⁹⁸. Les remarques suivantes s'appuient sur les travaux de Xavier Daumalin au sujet des effets environnementaux de l'industrie à Fos/étang-de-Berre. Les questionnements réunis par Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud sur les modifications des environnements provoquées par les techniques d'aménagement sont également utiles, spécialement les réflexions de Dominique Baud, Jonathan Bussard et Emmanuel Reynard concernant les effets environnementaux et paysagers des corrections du Rhône¹⁰⁹⁹.

Le cas des sols permet d'amorcer ces questionnements. Les remblais, déblais et toutes les opérations de terrassements nécessaires à la construction d'une route induisent des déplacements de terres et de matériaux rocheux. Cela représente une modification considérable de la structure des sols. Par ailleurs, les sables et graviers sont indispensables aux chantiers, si bien que la recherche de carrières à proximité des ateliers est une constante de l'aménagement routier en montagne. L'aménageur cherche des matériaux de bonne qualité, d'exploitation facile et surtout en quantité. À plusieurs reprises dans le cas du Vercors, le choix d'une carrière de graviers est justifié par son caractère « inépuisable ». Il s'agit de carrières situées à proximité d'un torrent où des matériaux sont ramenés après chaque crue¹¹⁰⁰. Dans les années 1875, directement après les travaux d'ouverture du CGC 2, les carrières se raréfient dans la vallée de la Bourne sur plus d'une quinzaine de kilomètres¹¹⁰¹. Les nombreuses démarches pour en trouver de nouvelles indiquent qu'aucune n'est inépuisable. L'assèchement des carrières fait se confronter régulièrement entrepreneurs et habitants. Pour ces derniers, les sables et graviers sont des ressources précieuses pour les travaux du quotidien.

¹⁰⁹⁸ Une approche interdisciplinaire est indispensable pour prolonger cette réflexion.

¹⁰⁹⁹ Xavier DAUMALIN, « Quand l'industrialisme tue. Mourir de l'industrie à Fos/étang-de-Berre dans la première moitié du XIXe siècle » ; P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, op. cit.*, p. 11 ; Dominique BAUD, Jonathan BUSSARD et Emmanuel REYNARD, « La correction du Rhône valaisan au XIXe siècle : un aménagement à fort impact environnemental », in Patrick FOURNIER et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement : Perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 137-148.

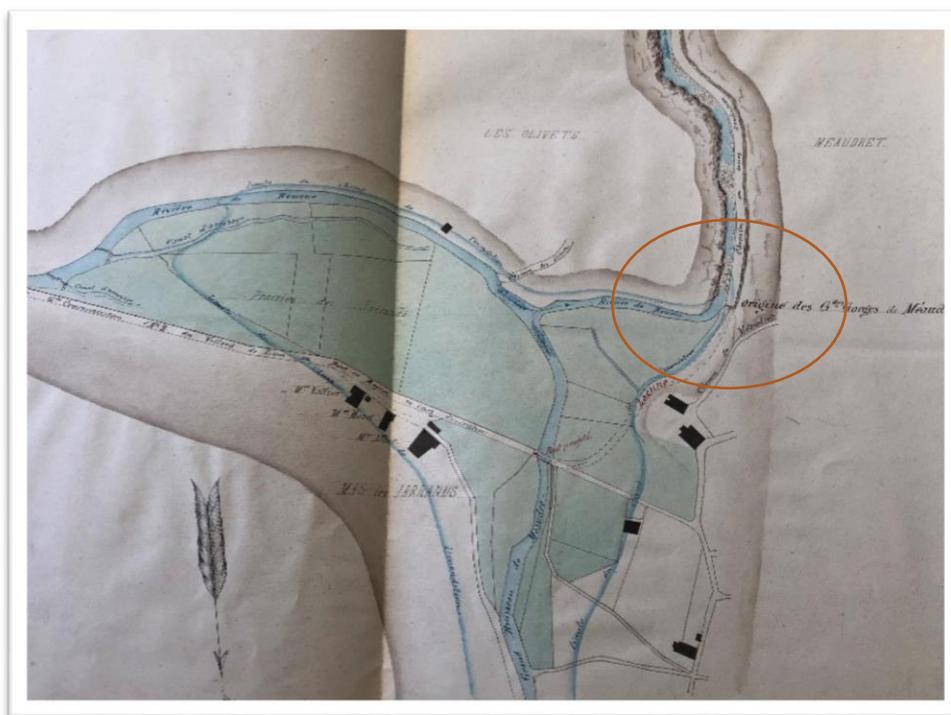
¹¹⁰⁰ ADI38, 1405 : lettre de l'agent voyer de canton adressée à l'agent voyer d'arrondissement, 13 janvier 1874.

¹¹⁰¹ ADI38, 1404 : pétition des conseillers municipaux et de vingt-neuf habitants de la commune de Choranche contre l'entrepreneur Serratrice, 1^{er} juin 1874.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

Vient ensuite le tour de l'eau. Les pierres et blocs nécessaires à la construction des murs proviennent des rivières à proximité des chantiers. Le régime des eaux est dérangé par la modification du lit de la rivière. Cela se répercute sur les courants en cas de crues et en période de sécheresse où des vasques, dans lesquelles l'eau stagne, sont créées. D'autres exemples au XIX^e siècle attestent également que la modification anthropique d'un cours d'eau bouleverse les écosystèmes et les paysages¹¹⁰². Lors de la construction du CGC 2, en juin 1864, le hameau des Jarrands situé à l'entrée des gorges de la Bourne est inondé. L'eau dépasse de 1,50 m le niveau le plus haut constaté jusque-là. Pour cause, pendant plusieurs semaines, les matériaux des déblais sont projetés dans le lit de la Bourne à l'entrée des gorges, où ce dernier se rétrécit. Sur 100 m, toute la largeur du lit est encombrée de plus de 3 m d'épaisseur. À la suite d'une forte pluie, les débris empêchent l'écoulement des eaux qui, ne pouvant suivre le cours du torrent, inondent la surface située en amont sur laquelle se trouve le hameau des Jarrands.

Illustration 19 – Plan de l'inondation du hameau des Jarrands



¹¹⁰² Voir par exemple : D. BAUD, J. BUSSARD et E. REYNARD, « La correction du Rhône valaisan au XIX^e siècle », art. cit.

L'administration vicinale et l'entrepreneur n'anticipent pas les effets successifs de l'obstruction du torrent par les gravats. Le cours d'eau n'est pas envisagé comme un milieu spécifique, mais uniquement comme un lieu de dépôt. Toujours au sujet du CGC 2, la route est construite dans des gorges où coule la rivière Bourne. Le canal de la Bourne est construit à la même période dans la partie aval des gorges. Le service vicinal et la compagnie concessionnaire du Canal de la Bourne s'opposent fréquemment. Selon les agents voyers, les suintements du canal et les infiltrations d'eau provoquent des glissements de terrain qui déstabilisent les ouvrages et menacent le chantier¹¹⁰³. Si les agents voyers ne l'explicitent pas, il est pourtant évident que les suintements combinés aux modifications du lit de la rivière et des sols exacerbent les phénomènes d'érosion.

Enfin, les parois rocheuses sont fortement modifiées par la construction de routes carrossables. Les photographies d'encorbellements, de corniches et de tunnels sont nombreuses depuis la fin du XIX^e siècle. Comme il est possible de le constater dans le volume d'annexes, ces photographies restituent le développement de la route le long des parois, qu'elle incise horizontalement¹¹⁰⁴. Pour aménager la route, les parois sont creusées, taillées, percées et comblées par des maçonneries et poutres en métal. Cela nécessite des milliers de coups de masse, de burin, de pics et de minages. Les parois en sont irréversiblement modifiées. En parallèle, les résidus de poudre, les bruits et vibrations des déflagrations, les poussières impactent nécessairement la faune et la flore. Les poissons des torrents situés à l'aval, les reptiles et oiseaux qui nichent dans les rochers et leurs prédateurs, les végétaux sur et à proximité des parois, le gibier et les habitants qui viennent le chasser et ou le braconner sont tous concernés. Lors des décennies de constructions et de modifications des routes, les effets sur les écosystèmes des parois rocheuses, jusqu'alors peu exposés à l'action anthropique, sont considérables.

Par l'impact sur le milieu, les aménagements contribuent à la construction d'un nouvel environnement¹¹⁰⁵. Brutales, à l'instar des inondations et éboulements, ou plus insidieuses comme l'amenuisement de ressources, les réponses du terrain sont manifestes et souvent imprévisibles¹¹⁰⁶. Si les effets liés à l'industrie sont considérés en zone urbaine, ce qui se

¹¹⁰³ ADI38, 1403 : difficultés entre Glénat et Paillet, entrepreneurs adjudicataires des travaux du CGC 2, lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de l'Isère, 8 décembre 1867.

¹¹⁰⁴ Volume 2 : annexes, photographies 5,6 et 7, p. 49-50.

¹¹⁰⁵ P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement*, op. cit., p. 286.

¹¹⁰⁶ D. BAUD, J. BUSSARD et E. REYNARD, « La correction du Rhône valaisan au XIX^e siècle », art. cit., p. 137.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

passé dans les gorges considérées sauvages et hostiles n'attire pas l'attention des observateurs contemporains. Au XIX^e siècle, ces phénomènes ne sont pas pris en compte¹¹⁰⁷. Pour autant, en zone urbaine ou en montagne, l'intérêt de retracer les effets de ces opérations d'aménagement sur la longue durée est réel¹¹⁰⁸.

¹¹⁰⁷ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit.

¹¹⁰⁸ D. BAUD, J. BUSSARD et E. REYNARD, « La correction du Rhône valaisan au XIX^e siècle », art. cit.

Conclusion

La sensibilité des chantiers aux variations liées aux contextes atteste de leur valeur pour différents marchés. C'est une activité productive. La construction constitue ainsi un modèle de développement territorial généré par un système d'acteurs étendu et ancré dans un espace géographique précis, sur près de 50 ans. La notion de modèle de développement peut être entendue ici en tant que mode de fonctionnement, d'activité et de production économique et d'organisation généré par un territoire, permettant à ses acteurs de se maintenir dans une conjoncture créatrice de nouvelles normes économiques et sociales. Ceci renvoie à la définition de l'économiste Bernard Pecqueur, pour qui un modèle de développement territorial est une réorganisation, par les acteurs du territoire, de l'économie locale au regard d'une ressource propre à ce dernier¹¹⁰⁹. La construction de route est un modèle de développement qui induit des collaborations entre plusieurs acteurs au prisme des chantiers. Ces chaînes de nécessités font de la construction une activité structurante pour le territoire. Parce qu'elle est concurrentielle et a un fort potentiel de modifications de l'environnement, la construction déstructure également certains systèmes préexistants.

Les difficultés économiques et techniques liées aux chantiers de construction d'un aménagement routier sont exacerbées en montagne. La verticalité, le relief difficile, l'éloignement de centres urbains, le climat et la météo rendent les opérations de construction plus exigeantes techniquement. Des acteurs parviennent à tirer profit de cette difficulté et l'intègrent dans des opérations de communication. Les entrepreneurs sont les plus exposés aux difficultés des chantiers et en même temps, ce sont ceux qui parviennent le plus à en profiter. Les complications techniques et financières leurs permettent de négocier avec l'administration vicinale. Sur le terrain, les approximations de cette dernière constituent un espace d'intervention pour les entrepreneurs. La difficulté des chantiers leur permet de débloquer des verrous financiers, juridiques et politiques.

Les trajectoires individuelles auxquelles les chantiers de construction permettent d'accéder sont riches d'enseignements. Celle de Jean Serratrice indique comment les chantiers d'aménagements routiers de montagne participent à l'ascension sociale en France

¹¹⁰⁹ Bernard PECQUEUR, « Le développement territorial : une nouvelle approche des processus de développement pour les économies du Sud », in Benoît ANTHEAUME et Frédéric GIRAUT (dir.), *Le territoire est mort, vive les territoires ! : Une (re)fabrication au nom du développement*, Marseille, IRD Éditions, 2013, p. 295-316, p. 2.

CHAPITRE IV. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE ROUTE DE MONTAGNE OU SUCCÈS ET VIOLENCES D'UNE ACTIVITÉ PRODUCTIVE (1850-1900)

d'un entrepreneur étranger. Cette activité lui permet de réunir, augmenter et réinvestir ses capitaux. Jean Serratrice participe à une moyenne bourgeoisie rurale articulée par et pour l'aménagement routier de montagne. Son réseau de parentèle permet de mettre en lumière une filière migratoire transalpine d'entrepreneurs piémontais spécialisés dans les travaux de construction de route. Ces derniers ont des réseaux auxquels participent des ouvriers qui intègrent les chantiers dans des combinaisons pluriactives. Des habitants font de même et définissent des formes de pluriactivités qui apparaissent originales. Ces pratiques permettent des formes de maintien. Les routes n'étant pas toutes construites au même moment, des tuilages entre les différentes activités économiques sont permises par les chantiers de construction.

Les chantiers d'aménagement routier de montagne sont également des espaces où des formes de violences physiques et sociales s'expriment. Certaines décisions techniques qui répondent à des impératifs financiers mais aussi esthétiques, créent des formes de vulnérabilité. Les chantiers comportent également tout un lot de nuisances qui sont impensées et parfois effacées. Ces dernières correspondent le plus souvent à une altération des biens de particuliers ou d'aménagements préexistants. Elles sont connues de tous les acteurs. Néanmoins, l'administration vicinale et dans une moindre mesure l'administration forestière, profitent des ambivalences en termes de gestion de ces dernières. Les propriétaires concernés sont alors dans des situations complexes. D'autres tentent parfois d'en profiter. En parallèle, l'aménagement routier en montagne modifie franchement les milieux dans lesquels il se trouve. C'est un exemple supplémentaire des impacts environnementaux des opérations d'aménagement du territoire menées au XIX^e siècle.

Deux pistes de recherches peuvent être proposées. La première consisterait à tenter de restituer les différentes strates de réseaux migratoires transalpins liés à l'aménagement routier de montagne. Des informations complémentaires sont en effet nécessaires au sujet des recrutements, des rapports de forces entre entrepreneurs et des relations entre les ouvriers étrangers et les territoires. Ces questionnements pourraient être articulés par une recherche dédiée spécifiquement aux chantiers de construction de routes vicinales. La seconde piste de recherche viserait à mesurer dans une démarche interdisciplinaire, les effets physiques de l'aménagement routier dans un milieu donné.

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

Entre les années 1850 et 1900, l'édification des routes carrossables concrétise les projections de nombreux acteurs, ce qui participe à une mise en mouvement des territoires. Avant d'être ouvert et de remplir sa fonction de voie de communication, l'aménagement routier enclenche des dynamiques structurantes de mise en réseau. Il met également en concurrence des marchés économiques et professionnels liés aux travaux publics. Les spécificités techniques et financières de la construction de routes en montagne induisent des arrangements, desquels résultent de nombreuses contreparties. Elles participent ainsi à l'ancrage territorial de l'aménagement routier en créant des interdépendances entre différents pouvoirs administratifs, financiers, techniques et fonciers. L'ancrage est également le résultat de choix socio-professionnels. L'édification de la route est un élément central de stratégies socio-économiques à l'échelle locale ou transnationale. La notion d'impacts en différé permet de saisir ces mécanismes de projection et d'ancrage. Ces impacts prennent parfois la forme d'exclusion spatiale, de désorganisation de la structure foncière et de modifications physiques de l'environnement et des écosystèmes associés. Ces déstructurations causées par l'aménagement routier sont cachées par les modifications plus larges des cadres socio-environnementaux. Ce dernier aspect parachève l'ancrage de l'aménagement routier, qui est désormais au cœur de nouveaux systèmes territorialisés.

Le chapitre III montre que la configuration administrative des communes intéressées, la verticalité et le foncier sont trois paramètres qui participent à la structuration d'un réseau routier de montagne au XIX^e siècle. La notion d'impacts en différé révèle qu'en fonction de ces paramètres, les acteurs opèrent des projections afin d'intégrer favorablement le réseau routier en construction. Ces projections spatiales et temporelles sont fondées sur les tracés et donc sur l'organisation à venir des flux de circulation. Les tracés sont des espaces d'interactions par lesquels les sociétés repensent et rejouent leur place au sein d'un territoire durant plusieurs décennies d'aménagement routier. L'enjeu est d'intégrer une nouvelle organisation économique et commerciale favorable à leurs intérêts. Rivalités, tensions et conflits sont symptomatiques de ces processus. Les débats qui rythment l'élaboration des tracés révèlent les diverses hiérarchies en place. L'organisation du réseau routier peut redéfinir le fonctionnement d'un territoire pour de nombreuses décennies, cela explique l'intensité des mises en tension provoquées par les processus décisionnels liés aux tracés. Ces mécanismes ne s'expriment pas au travers de modèles uniques. Ils opposent différents acteurs, parmi lesquels certains se confrontent à l'administration vicinale ou forestière. La

plupart dispose d'un puissant outil de négociation : le foncier. En Vercors, l'édification d'une route fait écho à des aménagements routiers déjà ouverts et d'autres en projet. Ces temporalités croisées stimulent les volontés de réajustements et sont le ciment de la création du réseau routier étudié.

Le chapitre IV explique en quoi les difficultés relatives à la construction de route de montagne peuvent constituer une plus-value. Par les marchés qu'ils suscitent, les chantiers de construction relient le local au global et se positionnent au cœur des sociétés. C'est une activité susceptible de générer du profit. Elle est structurante pour des acteurs disposant d'un capital économique et de l'assise technique et professionnelle suffisante pour faire face aux difficultés. La construction joue ainsi un rôle déterminant dans des trajectoires individuelles ou familiales. Elle participe aussi au maintien socio-économique de nombreux ouvriers. Des Piémontais spécialisés dans ce type de travaux y trouvent une activité de complément, tout comme des ouvriers locaux. La construction structure une filière migratoire étendue et dense, de même que des systèmes de réajustement et de maintien socio-économique. Les chantiers de construction de routes de montagne s'accompagnent également de formes de violences et de nuisances. Dans la continuité de certaines ambitions portées par les projets (chapitre I), des pratiques socio-économiques sont mises à mal dès l'édification de la route. Les chantiers sont également le lieu où de nouvelles vulnérabilités sont créées. La gestion parfois imprécise des dangers et des accidents s'apparente à de la violence sociale. Cette dernière est également perceptible en ce qui concerne la prise en charge des nuisances. L'effacement de ces phénomènes par l'administration vicinale entérine des formes de déstructurations.

Choix des tracés et techniques de construction sont à l'origine de nouvelles fonctions des routes. Ces dernières sont perceptibles dès leurs ouvertures. On en vient donc à la troisième partie de cette thèse, destinée à l'étude des usages de l'aménagement routier.

PARTIE III. USAGES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1880-2020)

INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE

La troisième partie s'intéresse aux usages des routes de 1880 à 2020. Durant cette période, l'utilisation de l'aménagement routier est renouvelée en fonction de contextes socio-économiques, techniques et environnementaux. Au cours de ces variations, la capacité des routes à polariser les pouvoirs, à produire et repenser les normes qui organisent ses usages et ses limites, est constante. Après les projets qui forment l'assise sociale de cet aménagement et l'édification qui en structure l'ancrage économique et matériel, ces mécanismes entérinent la dépendance de la société envers la route.

Les usages correspondent à la troisième phase de l'aménagement routier. La période couverte par cette partie est plus étendue que les deux précédentes. En effet, à l'inverse des projets et de l'édification, les usages ne constituent pas une opération éphémère. Une chronologie longue est nécessaire pour caractériser ces dynamiques face aux mutations du territoire et de contextes plus larges. La renommée touristique du Vercors, le développement des sports d'hiver et la création du Parc naturel régional éponyme, suscitent la venue de nombreux utilisateurs et attirent de nouveaux habitants. Le développement de nouvelles pratiques se superposent aux usages quotidiens. Cette diversification des fonctions des routes gagne à être considérée sur la longue durée. Pour cause, en 2020, les routes du Vercors sont, à quelques modifications près, les mêmes qu'au XIX^e siècle. Plus largement, les usages doivent être interrogés à l'aune du développement des transports motorisés, de la multiplication des pratiques récréatives sur routes, de la diffusion de la notion de transition socio-environnementale et des enjeux de mobilités associés. Les routes de montagne étant sujettes à plusieurs aléas dits naturels, l'attention croissante des sociétés face aux risques et le contexte d'intensification des phénomènes climatiques violents doivent être intégrés à ces réflexions. Cela induit également de s'intéresser aux modalités de gestion administrative de la voirie. Au cours de la période couverte par la troisième partie, plusieurs mutations adviennent. Sont ainsi évoquées la fusion du service vicinal et des Ponts et Chaussées au tournant des années 1930 et 1940, la création du ministère de l'Équipement et de la Direction Départementale éponyme en 1966, les suppressions des tutelles de l'État à partir de 1982 et les transferts successifs de compétences en matière de voirie, jusqu'en 2015. Afin d'étudier ces aspects, les archives de tourisme, la presse, le terrain et des enquêtes orales s'ajoutent aux sources déjà mentionnées. Des échelles

spatiales plus étendues que le Vercors sont mobilisées. Des exemples d'aménagements routiers des Alpes du sud et des Pyrénées sont ainsi évoqués.

La période mobilisée pour la troisième partie comprend la Première et la Seconde Guerre mondiale. La Résistance est un événement majeur de l'histoire du Vercors et les routes jouent un rôle stratégique important. Dans le « Plan Montagnard » conçu par Pierre Dalloz, le contrôle des routes terrestres est central. Dès 1943, elles sont au cœur des opérations de la Résistance et permettent aux maquisards de prendre en embuscade les Allemands. Ces derniers comprennent que ces axes sont maîtrisés et empruntent donc des chemins pour mener l'offensive de juillet 1944. Les routes et ouvrages d'art sont endommagés durant les combats¹¹¹⁰. Leur reconstruction s'opère en priorité. Dès 1947, les principaux axes sont de nouveau en service et participent au développement du tourisme mémoriel¹¹¹¹. L'intervalle 1940-1945 constitue ainsi une temporalité à part entière. Elle nécessiterait un développement spécifique, consacré par exemple aux réemplois temporaires des aménagements en temps de guerre. Pour des questions de concisions, la thèse n'approfondit pas ces aspects qui sont intégrés au développement. Durant les deux conflits les routes continuent de permettre des usages hors cadre militaire, bien que ces derniers soient perturbés, notamment par la destruction de certains ponts¹¹¹².

La troisième partie comprend deux chapitres. Le chapitre V étudie les usages des routes sur une période allant de 1880 à 1940. Dès l'ouverture, le tourisme routier construit une nouvelle réalité territoriale : le massif du Vercors. Pour cela, l'emploi du toponyme est étendu à l'ensemble du massif montagneux. Le tourisme routier domine les autres usages des routes. Pour se développer, il doit dépasser les limites de la route en termes de capacité à satisfaire tous les besoins de circulations et de coûts d'entretien. Des normes sont mises en place à cet effet. Elles hiérarchisent les usages et produisent des formes d'exclusions. L'activité touristique redéfinit également le regard sur les risques auxquels sont exposés les usagers des routes, tels que les éboulements. Ces vulnérabilités créées lors des chantiers, s'imposent rapidement et parfois brutalement aux administrations gestionnaires, de même

¹¹¹⁰ Pierre-Louis FILLET, « Routes en guerre ! Les mobilités dans le Vercors à l'épreuve de la seconde guerre mondiale », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 102-104, p. 103.

¹¹¹¹ ADI38, 55J : Fonds Demire.

¹¹¹² P.-L. FILLET, « Routes en guerre ! Les mobilités dans le Vercors à l'épreuve de la seconde guerre mondiale », art. cit., p. 102.

qu'aux instances touristiques et usagers. Néanmoins, la banalisation de ces phénomènes maintient la légitimité de l'aménagement routier en tant qu'outil technique.

Le chapitre VI réinterroge les usages et les normes qui les accompagnent des années 1940 à 2020. Il s'agit de les confronter aux sensibilités environnementales croissantes envers les risques et l'écologie. Contrairement à ce que l'on pourrait attendre, l'aménagement routier en montagne n'est pas frontalement remis en cause. Au contraire, il semble « renaître » de ses limites et s'intégrer favorablement dans le retournement de certains rapports de forces économiques et politiques. Une première section analyse les liens ambivalents entre routes de montagne et protection des paysages. Une deuxième explique que face aux risques naturels, la sécurisation de ces aménagements constitue un secteur économique dynamique et un enjeu territorial de premier ordre. Une troisième section propose d'associer la fermeture des routes à la notion de nuisance. Ce désagrément engendre des conflits environnementaux originaux, ainsi qu'une utilisation en faveur de la route des dispositifs de protection de l'environnement.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

Introduction



Illustration 20 – Touristes devant l'hôtel Faravelon

Cette photo est prise le 14 juillet 1913 au col de la Machine (Drôme)¹¹¹³. En ce jour de fête nationale, un convoi de neuf voitures hippomobiles emprunte la route forestière de Combe Laval et stationne devant l'hôtel Faravelon. Toutes sont remplies de touristes. Sur le côté, des chars chargés de grumes et de quelques fagots ne sont pas attelés, et sont à l'arrêt. Les sillons dans lesquels leurs roues sont encastrées contrastent avec l'état du reste

¹¹¹³ Archives privées de la famille Faravelon.

de la route. Ce détail suggère que la partie droite de la chaussée leur est réservée, ce qui traduit une organisation des usages. Le terme usage comprend deux définitions utiles à l'étude de l'aménagement routier. La première correspond à la fonction et à l'emploi que l'on fait d'une chose. La seconde désigne l'ensemble des règles et pratiques couramment observées et admises par un groupe social. Les usages peuvent ainsi régir une action et induire des normes¹¹¹⁴. Le cinquième chapitre s'intéresse aux usages des routes de montagne en fonction de ces deux aspects.

L'intervalle chronologique employé (1880-1940) est une période au cours de laquelle le service vicinal perd progressivement de l'influence en tant qu'administration de voirie. En Vercors, depuis le milieu des années 1880, peu de nouvelles constructions sont projetées. C'est en effet l'entretien des routes achevées qui suscite l'attention, l'énergie et les capitaux des différents acteurs qui les utilisent. Dans les années 1940, les fusions des différents services vicinaux français avec les Ponts et Chaussées concrétisent les conséquences des baisses des ressources des départements et des communes. La gestion de l'aménagement du territoire relève désormais uniquement de l'État centralisé¹¹¹⁵. Cette chronologie correspond également à la Belle Époque. En France et en Europe, cette période associée à des dynamiques de prospérité s'étend du lendemain de la dépression économique dans les années 1890, jusqu'à la Première Guerre mondiale¹¹¹⁶.

C'est un moment de mutations matérielles et culturelles dont certaines donnent naissance au « tourisme moderne »¹¹¹⁷. C'est un secteur économique à part entière¹¹¹⁸, pour lequel les routes sont essentielles. C'est particulièrement le cas pour les routes de montagne. Comme les petites lignes ferroviaires, elles permettent aux voyageurs d'accéder à des

¹¹¹⁴ Dictionnaire Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/usage/80758>. [Page internet consultée le 3 juin 2022].

¹¹¹⁵ A. GUILLERME, *Corps à corps sur la route*, op. cit. ; J.-C. THOENIG, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit. ; D. GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, op. cit.

¹¹¹⁶ C. HUMAIR et U. JOST (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et sociétés helvétiques à la Belle Époque*, op. cit.

¹¹¹⁷ Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes.*, Paris, éditions Odile Jacob, 1999, p. 11.

¹¹¹⁸ À ce sujet voir : Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil, Presses Universitaires Suisses, 2014 ; Laurent TISSOT, « Développement des transports et tourisme : quelles relations », *Revue suisse d'histoire*, 2006, vol. 56, n°1, p. 31-37 ; M. BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle*, op. cit. ; L. TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle*, op. cit.

destinations inédites et de plus en plus prisées¹¹¹⁹. Cet engouement est stimulé par le développement de l'automobile au début du XX^e siècle. Les routes de montagne, jusqu'alors parcourues par des voyageurs en véhicules hippomobiles, deviennent un des lieux privilégiés de la pratique automobile en voiture de tourisme individuelle ou en car alpin¹¹²⁰. Ces véhicules tractés et motorisés se partagent l'usage des routes du Vercors pendant plusieurs décennies.

Les relations entre transport et tourisme nourrissent un vaste champ de recherche. Depuis le milieu des années 2000, des historiens déconstruisent le récit classique octroyant aux infrastructures de transport un rôle prépondérant dans la structuration du tourisme. Les aménagements de circulation évoluent aussi en fonction de ce secteur. Il s'agit d'un système d'interrelations sociales et économiques complexes que Catherine Bertho-Lavenir propose d'examiner en tant que « système socio-technique »¹¹²¹. Cédric Humair, Laurent Tissot et Marc Gigase réutilisent cette notion afin de mettre en lumière la densité des réseaux sociaux et la maîtrise des processus de modernisation technique dont font part différents acteurs du tourisme en montagne. La notion de système socio-technique est ici employée pour aborder le tourisme routier. C'est une approche originale dans la mesure où les principaux travaux sur le tourisme et les transports en montagne se concentrent sur les voyages en train¹¹²². Moins abordée, l'infrastructure routière est mobilisée dans des travaux sur le tourisme automobile et vélocipédique. Ces derniers accordent une place restreinte aux pratiques antérieures ou parallèles au développement des transports motorisés. Catherine Bertho-Lavenir aborde la route en tant que technique connexe du « grand tourisme automobile¹¹²³ ». Étienne Faugier se concentre sur le tourisme automobile comme vecteur de démocratisation de la mobilité¹¹²⁴. Les travaux de Christoph Maria Merki accordent une large part à la route principalement au prisme de la motorisation¹¹²⁵. Dans sa

¹¹¹⁹ M. BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, op. cit., p. 260.

¹¹²⁰ Christoph Maria MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Weimar, Böhlau, 2002.

¹¹²¹ Catherine BERTHO-LAVENIR, « Développement des transports et transformations du tourisme : du bateau à vapeur à l'automobile. Évolution d'un système socio-technique (XIX^e-XX^e siècles) », *Traverse, Revue d'histoire*, 2008, n°15, p. 79-93, p.79.

¹¹²² Catherine BERTHO-LAVENIR, « Grand tourisme automobile et identité européenne 1895-1970 », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2014, p. 325-343, p. 326.

¹¹²³ C. BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*, op. cit.

¹¹²⁴ É. FAUGIER, « Le tourisme automobile comme mise en mouvement de la province de Québec (1905-1961) », art. cit., p. 307.

¹¹²⁵ C. M. MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, op. cit.

thèse, Agnès Pipien évoque l'usage touristique des routes au travers de la perception du territoire par les voyageurs¹¹²⁶. Les dynamiques économiques engendrées par le tourisme routier sont étudiées sur une temporalité courte par Bernard Amouretti, au prisme des conséquences de l'ouverture de la route et non de ses usages¹¹²⁷.

L'étude du système socio-technique du tourisme routier induit de s'intéresser à la manière dont les sociétés évoluent avec l'aménagement routier, notamment au regard des faiblesses des routes. Ce chapitre est construit à partir de l'étude d'un corpus de dix-huit récits d'excursions, guides touristiques et brochures de syndicats d'initiative, réalisés entre 1877 et 1932. Un tableau dans le volume annexes a pour vocation de les recenser¹¹²⁸. Ces documents sont également croisés à des sources administratives liées à la gestion de la voirie et des papiers nominatifs tels que des recensements. Le chapitre tente ainsi de restituer les dynamiques qui organisent les usages des routes. Le tourisme routier s'impose comme une activité puissante, dont l'étude révèle les limites des routes de montagne en tant qu'objet économique, social et technique. Ces faiblesses sont encadrées et admises grâce à un ensemble de normes. La première partie s'intéresse à la structuration du territoire par et pour le tourisme routier. La deuxième vise à expliquer en quoi l'organisation des usages est un facteur d'exclusion et de contrôle social. La troisième partie examine comment les risques d'éboulements qui menacent les voyageurs sont banalisés et incorporés aux modes d'usages des routes.

1. Constructions des territoires du tourisme routier

Le tourisme routier est une pratique de loisir qui consiste à emprunter la route avec des véhicules hippomobiles et automobiles, afin de circuler sur des axes en particulier. Les circuits sont définis en fonction des paysages traversés. Le tourisme routier est lié à l'excursionnisme dont il est un complément. Sa diffusion s'inscrit dans un contexte de multiplication d'associations et d'organismes touristiques en France, tels que le Club Alpin Français en 1874, le Touring Club de France en 1890, l'Office National du Tourisme en 1910 et la création de plusieurs syndicats d'initiatives¹¹²⁹. Le premier d'entre eux est créé

¹¹²⁶ A. PIPIEN, *Construire la modernité*, *op. cit.*, p. 318-322.

¹¹²⁷ B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg-d'Oisans*, *op. cit.*

¹¹²⁸ Volume 2 : annexes, tableau 4, p. 51.

¹¹²⁹ A.-M. THIESSE, *Écrire la France*, *op. cit.*, p. 206 ; Alain CORBIN, *L'avènement des loisirs 1859-1960*, Paris, Champs histoire, 1995, p. 140-142. L'office national du tourisme est créé par le ministre des Travaux Publics Alexandre Millerand. Il a pour mission d'organiser les syndicats d'initiative.

à Grenoble en 1889. La ville est au cœur de plusieurs massifs montagneux : Chartreuse, Belledonne, Oisans et Vercors¹¹³⁰. Le tourisme routier représente alors un secteur économique important à l'échelle régionale.

On a vu dans la première partie de la thèse que le tourisme n'est pas un argument central des projets d'aménagement routier¹¹³¹. Par conséquent, il convient de s'intéresser aux leviers par lesquels ce secteur s'impose en Vercors au tournant du XIX^e et du XX^e siècle. Il s'agit de comprendre les moyens et conséquences de la captation particulièrement forte de cette activité par des acteurs extérieurs et locaux. Ces mécanismes passent, premièrement, par la définition d'une nouvelle réalité territoriale. Le tourisme routier constitue également un secteur économique puissant. Enfin, les regards que les premiers visiteurs portent sur les sociétés locales révèlent en quoi cette activité recompose les relations entre ce territoire et l'extérieur.

1.1. La création du Vercors à la croisée de discours régionalistes et aménagistes (années 1890-1930)

Au début du XX^e siècle, le toponyme Vercors s'étend du canton de la Chapelle-en-Vercors à l'ensemble du massif montagneux réunissant la Drôme et l'Isère. Ce glissement toponymique définit une réalité territoriale encore d'usage en 2020. À la fin des années 1990, la géographe Anne Sgard montre le rôle central des premiers touristes érudits et géographes dans la construction du Vercors et des images associées¹¹³². Ses recherches peuvent être complétées par une approche historique au prisme des routes, qui interroge les espaces politiques, économiques, sociaux et scientifiques participant à la construction et à la diffusion de la conception unitaire du Vercors¹¹³³. Les recherches de Philippe Veitl sont incontournables pour cette démarche¹¹³⁴. Avec l'exemple de Grenoble et de la « grande

¹¹³⁰ Anne-Marie GRANET-ABISSET, « 1925 : Grenoble, capitale d'une industrie touristique ? », in Jean GUIBAL et Sylvie VINCENT (dir.), *Grenoble 1925, la grande mutation, exposition internationale de la Houille blanche et du Tourisme*, Grenoble, Conservation du patrimoine en Isère, 2015, p. 86-96.

¹¹³¹ Cf. *Supra*. Chapitre II, p. 172.

¹¹³² Anne SGARD, « L'invention d'un territoire », *l'Alpes*, hors-série, *Le Vercors en questions*, Grenoble, Glénat, 2001, p. 42-52.

¹¹³³ A.-M. GRANET-ABISSET, « Retard et enfermement », art. cit. ; Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Tourisme et pluriactivité : les "nouveaux" saisonniers des stations alpines depuis les années 1960 », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2014, p. 257-275.

¹¹³⁴ P. VEITL, *L'invention d'une région*, op. cit.

région alpine », il indique en quoi une territorialité urbaine résulte d'interactions entre des acteurs variés. La construction d'un territoire dépend alors de leur capacité à rendre légitime et dominante une représentation de l'espace et de son histoire¹¹³⁵. Il est donc intéressant d'interroger les rôles discursifs et symboliques joués par l'aménagement routier et le tourisme dans les mécanismes qui construisent le Vercors et en renouvellent les territorialités. Premièrement, Étienne Mellier et Henri Ferrand, deux précurseurs de la conception élargie du Vercors, pensent ce territoire en fonction des routes et du tourisme. Leur définition s'inscrit dans des courants régionalistes avant d'être solidement institutionnalisée par le géographe Raoul Blanchard.

1.1.1. Étienne Mellier et Henri Ferrand, deux érudits qui posent le VERCORS

Étienne Mellier et Henri Ferrand figurent parmi les premiers voyageurs à emprunter les routes du Vercors. Ils jouent un rôle précurseur dans l'élargissement de la réalité territoriale désignée par ce toponyme, et pour laquelle ils confèrent aux routes une place décisive. En 1904, Henri Ferrand (1853-1926) publie une collection de photographies du Vercors, complétée d'une présentation détaillée dans un ouvrage intitulé *Le VERCORS, le Royannais et les Quatre Montagnes, région du Mont-Aiguille, du Villard-de-Lans et des Grands-Goulets*.

¹¹³⁵ *Ibid.*, p. 9-10.

Illustration 21 – Le Vercors d'Henri Ferrand



Par le terme Vercors, il désigne l'ensemble du massif comprenant « le vaste massif montagneux qui se limite : au Nord par la vallée de l'Isère, à l'Ouest par les vallées de l'Isère et du Rhône, au Sud par la gorge de la Drôme, à l'Est par les vallées du Buech, de l'Ebron, de la Gresse, du Drac et de l'Isère¹¹³⁶ ». C'est la première fois qu'une conception regroupant les montagnes étudiées et leurs bassins de vie dans un seul ensemble est diffusée. La composition typographique est explicite. Le Vercors en majuscules domine et incorpore les bassins de vie cités. Les Grands Goulets sont un tronçon du Chemin de Grande Communication n°10. En choisissant de le faire figurer aux côtés des bassins de vie, Henri Ferrand confère à l'aménagement routier un rôle cardinal dans sa conception du territoire. Par ailleurs, en étant appelées Vercors, les montagnes étudiées prennent le nom d'un bassin de vie interne, directement accessible depuis les routes carrossables¹¹³⁷. Omniprésentes dans l'ouvrage, ces dernières organisent le territoire qu'Henri Ferrand décrit depuis ces mêmes routes¹¹³⁸.

¹¹³⁶ Henri FERRAND, *Le Vercors. Le Royannais et les Quatre Montagnes. Région du Mont-Aiguille, du Villard-de-Lans et des Grands Goulets*, Grenoble, Librairie Alexandre Gratier et Jules Rey, 1904.

¹¹³⁷ A. SGARD, « L'invention d'un territoire », art. cit., p. 43.

¹¹³⁸ H. FERRAND, *Le Vercors*, op. cit., p. 35, 41, 46, 49.

En nommant le Vercors, Henri Ferrand s'adonne aux codes de l'exploration que partagent les géographes et les alpinistes¹¹³⁹. Il participe en effet aux prémices de l'alpinisme dans les montagnes proches de Grenoble, tout en fréquentant de nombreuses sociétés savantes. Il est membre de la section Isère du Club alpin français en 1874 et il rejoint la Société des Touristes du Dauphiné (STD) en 1875. Il est membre de l'Académie Delphinale et fonde en 1890 la Société Dauphinoise d'Amateurs Photographes (SDAP). Cette activité l'amène à réaliser plusieurs excursions photographiques dans le Vercors. Beaucoup de clichés ont pour sujet des routes¹¹⁴⁰. Il est également membre d'honneur des clubs alpins italiens et anglais¹¹⁴¹.

Les engagements d'Henri Ferrand le conduisent à entretenir de nombreuses correspondances¹¹⁴². Étienne Mellier (1835-1909) est un de ses correspondants. Archéologue et écrivain valentinois, il appartient à l'élite savante et intellectuelle drômoise. Il est membre de la Société d'archéologie, d'histoire et de géographie de la Drôme et est adhérent de la section drômoise du Club alpin français. Il est également membre de la SDAP¹¹⁴³. Il rencontre sans doute Henri Ferrand au cours d'une des conférences que la société réalise à Valence et à Romans¹¹⁴⁴, ou lors des banquets des sections drômoises ou iséroises du Club Alpin¹¹⁴⁵.

¹¹³⁹ Bernard DEBARBIEUX, « Différenciation et désignation géographique des objets alpins : six manières de faire », *Revue de Géographie Alpine*, 2001, 89-4, p. 43-67, p. 43.

¹¹⁴⁰ Marie-Françoise BOIS-DELATTE, « Lanterne magique et chambre noire : la Société dauphinoise d'amateurs photographes », *La Pierre et l'écrit*, 2004, n°15, p. 211-241, p. 234. Il serait intéressant de recenser le nombre de photographies prises dans le Vercors avec pour sujet les routes et les véhicules hippomobiles et automobiles.

¹¹⁴¹ Samuel KUHN, « Henri Ferrand (1853-1926), une figure intellectuelle grenobloise : mécanismes de la reconnaissance et de la notoriété dans l'univers savant provincial », *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*, 2012, 134-10, p. 71-88.

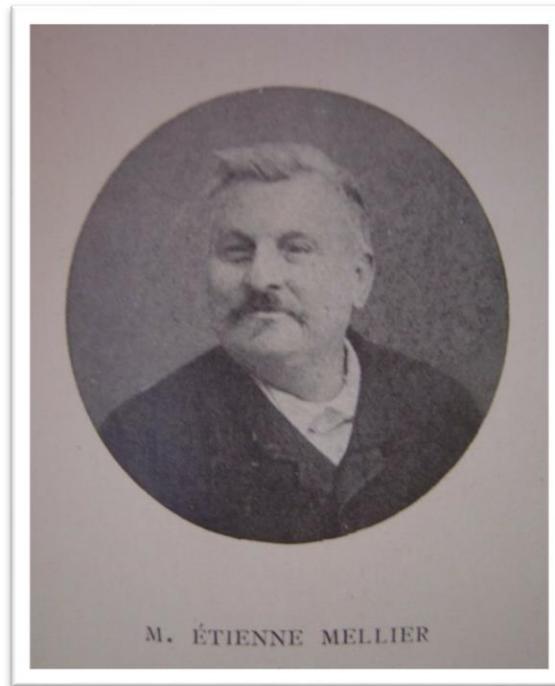
¹¹⁴² *Ibid.*

¹¹⁴³ Société des Amateurs photographes. Elle est créée en 1890.

¹¹⁴⁴ M.-F. BOIS-DELATTE, « Lanterne magique et chambre noire », art. cit., p. 221.

¹¹⁴⁵ Par exemple : ils sont tous les deux présents lors du banquet du Club Alpin organisé à Valence le 5 mars 1892. *Les Alpes illustrées*, 12 mars 1892, p. 113. Au sujet des membres de la SDAP, de leurs modes de sociabilités et de leurs représentations de la montagne alpine voir : Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Mémoires de papier glacé : quand les photographes regardent la montagne », in Patrick CABANEL, Anne-Marie GRANET-ABISSET et Jean GUIBAL (dir.), *Montagnes, Méditerranée, Mémoire. Mélanges offerts à Philippe Joutard*, Aix-en-Provence, Musée Dauphinois & Publications de l'Université de Provence, 2002, p. 379-403.

Illustration 22 – Photographie d'Étienne Mellier



Étienne Mellier parcourt le massif à pied et en véhicule hippomobile depuis plusieurs années, lorsqu'il rédige en 1900 un ouvrage intitulé *Le Vercors*¹¹⁴⁶. Par ce toponyme, il évoque la haute vallée de la Vernaison, le canton de la Chapelle-en-Vercors, le Royannais, les Écouges, la partie sud des Hauts Plateaux à l'Est et une partie de la vallée de la Bourne entre Villard-de-Lans et Pont-en-Royans¹¹⁴⁷. Selon Anne Sgard, Étienne Mellier décrit un espace d'échelle intermédiaire entre le canton du Vercors historique et l'ensemble du massif¹¹⁴⁸. Ce livre lui permet de faire découvrir des sites remarquables encore peu connus. Les routes sont omniprésentes dans son ouvrage et articulent son récit du territoire.

En 1902, alors qu'Henri Ferrand prépare son ouvrage sur le Vercors, il demande l'avis d'Étienne Mellier sur la définition de cet ensemble. Voici un extrait de sa réponse, retranscrite en annexe¹¹⁴⁹.

¹¹⁴⁶ É. MELLIER, *Le Vercors*, *op. cit.*

¹¹⁴⁷ Pour comparer se reporter aux cartes 2 et 5 du volume annexes. Volume 2 : annexes, carte 2 et 5, p. 2, 11.

¹¹⁴⁸ A. SGARD, *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité*, *op. cit.*, p. 46.

¹¹⁴⁹ Volume 2 : annexes, transcription 10, p. 52-53.

Ce que comprend le Vercors ? C'est assez compliqué

Voyez d'abord Fillet – Le dictionnaire topographique du département de la Drôme par Brun-Durand à l'article Vercors – (cet ouvrage est sûrement à la Bibliothèque de Grenoble) – ces deux auteurs s'en rapportent à la définition administrative. Mon opinion, sans doute trop audacieuse est que le Vercors comprenait tout le massif montagneux allant de l'Isère (Bec de l'orient, Pas de la Clef, Moucherotte, Grand Veymont, Glandage) à la Drôme, direction du Nord au Sud et dans la direction de l'Est à l'Ouest de la grande chaîne du Veymont à la troisième sœur cadette, la chaîne au pied de laquelle se voit Cognin, Saint Nazaire-en-Royans, Hostun, Chatillons-en-Diois – Mais je vous le répète tout cela est en l'air et je n'en garantis rien¹¹⁵⁰.

La définition que propose Étienne Mellier est sensiblement différente de celle utilisée dans son ouvrage *Le Vercors* publié deux ans plus tôt. Elle comprend désormais la partie nord du massif. Si Henri Ferrand pose cette question à Étienne Mellier, et sans doute à d'autres personnes¹¹⁵¹, c'est que ce sujet suscite des discussions. Étienne Mellier évoque le décès quelques mois auparavant de l'Abbé Fillet. Cet érudit du canton de la Chapelle-en-Vercors est l'auteur d'un *Essai historique sur le Vercors*, paru en 1888 et qui fait alors référence en termes de savoirs sur ce territoire¹¹⁵². Il n'est pas impossible que sa mort permette d'envisager d'autres modèles descriptifs. Étienne Mellier suggère un périmètre proche de celui d'Henri Ferrand. Tous deux dissocient la définition administrative du Vercors et sa définition orographique, plus étendue. Ils proposent ainsi une réalité territoriale structurée par les routes. Étienne Mellier est au fait des enjeux relatifs à l'aménagement routier du territoire. La société d'archéologie de la Drôme compte des agents voyers du service vicinal parmi ses membres. La comparaison des années d'adhésion suppose qu'ils se sont croisés. La place et le rôle que ces auteurs donnent à l'aménagement routier portent l'empreinte des agents de ce corps¹¹⁵³.

Philippe Veitl explique que les projets de restructuration territoriale ne peuvent changer l'espace concret avant d'en avoir construit une symbolique indiquant et légitimant leur dessein¹¹⁵⁴. Ainsi, le *Vercors* d'Étienne Mellier et ensuite celui d'Henri Ferrand révèlent la manière dont les discours qui participent de la création du Vercors reprennent des récits binaires, mobilisés quelques décennies plus tôt par les agents voyers et les responsables

¹¹⁵⁰ Cette lettre a été trouvée en décembre 2015, lors de la consultation des fonds du Musée Dauphinois de Grenoble. Elle se trouvait alors dans l'ouvrage *Le Vercors* d'Henri Ferrand.

¹¹⁵¹ Une étude minutieuse des correspondances d'Henri Ferrand serait utile.

¹¹⁵² A. SGARD, « L'invention d'un territoire », art. cit., p. 42.

¹¹⁵³ Cf. *Supra*, Chapitre I.

¹¹⁵⁴ P. VEITL, *L'invention d'une région*, op. cit., p. 31.

politiques afin de justifier l'aménagement routier du territoire¹¹⁵⁵. Les politiques d'aménagements routiers participent à l'origine des réflexions sur la réalité spatiale portée par le toponyme Vercors¹¹⁵⁶.

1.1.2. Influences des courants régionalistes

L'influence de courants régionalistes est perceptible dans la conception du Vercors qu'ont Étienne Mellier et Henri Ferrand. Les limites qu'Étienne Mellier propose en 1902 à Henri Ferrand lui permettent d'associer la Drôme à un ensemble plus vaste selon deux logiques. Premièrement, il rappelle, non sans contradictions, l'influence provençale dans le Vercors¹¹⁵⁷. Il est proche du mouvement félibrige et participe à des travaux aux côtés d'acteurs reconnus de ce mouvement, tels que Joseph d'Arbaud (1874-1950) et Jules Charles-Roux (1841-1918)¹¹⁵⁸. Étienne Mellier tente ainsi d'inscrire le Vercors au sein d'une configuration félibréenne en mettant en valeur les aspects provençaux de ce territoire.

Deuxièmement, la conception élargie du Vercors permet de faire de la Drôme un haut lieu de l'excursionnisme naissant. Il rappelle l'appartenance de la Drôme à l'ancienne province du Dauphiné, et notamment au Bas-Dauphiné¹¹⁵⁹. Au même titre que le Haut Dauphiné pour l'alpinisme, la Drôme obtient ainsi une place précise au sein des circuits touristiques alpins. Par ailleurs, le Club Alpin français est fondé au printemps 1874. Sa section iséroise est créée la même année et connaît des débuts difficiles. Les alpinistes grenoblois opposent des réticences régionalistes face au système centralisé du Club alpin français. Ils créent en 1875 la Société des Touristes du Dauphiné, à laquelle Henri Ferrand et Étienne Mellier sont membres¹¹⁶⁰. Les activités de la société sont centrées sur les Alpes dauphinoises. Elle publie, dès 1876, un bulletin inventoriant les ressources touristiques des

¹¹⁵⁵ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 129-131.

¹¹⁵⁶ Anne Sgard émet cette hypothèse. Elle explique que le toponyme Vercors est celui d'un ensemble qui peut être traversé facilement. Cela change l'appréhension des observateurs. A. SGARD, « L'invention d'un territoire », art. cit., p. 45.

¹¹⁵⁷ Convaincu par les idées d'Alexandre Surret, il déplore les effets de la transhumance qu'il juge dévastateurs pour les pâturages tout en dressant des portraits romantiques des transhumants. Il cite par exemple un poème de Frédéric Mistral, *Mirèio, Mireille*, dans lequel il décrit un troupeau descendant des Alpes.

¹¹⁵⁸ Sa fille s'appelle Jeanne de Flandresy. Avec elle il rédige plusieurs ouvrages régionalistes. C'est une femme de lettre proche de Frédéric Mistral. Christophe POUPAULT, « Jeanne de Flandresy, le palais du Roure, la Provence et l'Italie fasciste », *Cahiers de la Méditerranée*, 2014, n°88, p. 37-51.

¹¹⁵⁹ É. MELLIER, *Le Vercors*, *op. cit.*

¹¹⁶⁰ Philippe BOURDEAU, *Une mémoire alpine dauphinoise. Alpinistes et guides 1875-1925.*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1988, p. 26-30.

montagnes de l'Isère, des Hautes-Alpes et de la Drôme¹¹⁶¹. Le Vercors figure parmi les destinations de prédilection de la Société, ce qui contribue à sa visibilité dans le paysage touristique dauphinois et en fait l'instrument d'une valorisation régionale.

La conception du Vercors que proposent les deux érudits valorise le local dans une période où la thématique du régionalisme résonne dans les débats politiques et économiques français. Elle fait écho aux problématiques liées aux rapports entre Paris et les provinces et aux inquiétudes suscitées par les changements sociaux et démographiques résultant de l'industrialisation et de l'urbanisation¹¹⁶². Les cultures régionales et locales ainsi que la description des paysages sont ainsi mobilisées afin d'incarner un ordre social harmonieux face aux fractures produites par la modernisation¹¹⁶³. Les membres de ces sociétés fournissent ainsi de nouvelles images de leurs pays qui se superposent aux anciennes identités régionales. Lorsque Étienne Mellier titre son ouvrage *Le Vercors*, il décrit un pays différent de l'acception jusqu'alors répandue, le rattache au département de la Drôme ainsi qu'à une ancienne province, le Dauphiné. Il célèbre le local tout en servant un discours patriotique républicain¹¹⁶⁴. La connaissance des identités locales est en effet la pierre angulaire de l'identité nationale française, dont l'affirmation est un des temps forts de la Troisième République¹¹⁶⁵.

Les représentations de la montagne sont des produits sociaux qui s'inscrivent dans une époque précise marquée par des courants idéologiques et des enjeux politiques. Ces influences se manifestent par la priorité donnée à tel ou tel élément¹¹⁶⁶. La création du Vercors en tant que massif de montagne unifié résulte de politiques d'aménagement du territoire, du développement du tourisme et de courants régionalistes en mutation. D'un régionalisme culturel à la fin du XIX^e siècle, elle est également nourrie par un régionalisme

¹¹⁶¹ *Ibid.*, p. 34-35.

¹¹⁶² A.-M. THIESSE, *Écrire la France*, *op. cit.*, p. 10.

¹¹⁶³ P. VEITL, *L'invention d'une région*, *op. cit.*, p. 29.

¹¹⁶⁴ A.-M. THIESSE, *Écrire la France*, *op. cit.*

¹¹⁶⁵ A.-M. THIESSE, *Ils apprenaient la France*, *op. cit.*

¹¹⁶⁶ Bernard DEBARBIEUX, « Conclusion. Les montagnes de la science, prises entre nature et sociétés », *La montagne réinventée : géographes, naturalistes et sociétés (XVIIIe-XXe siècles)*, *Revue de Géographie Alpine*, n°1994, 82-3, p. 107-114, p. 112.

modernisateur au lendemain de la Première guerre. Ce dernier associe hommes politiques, industriels, instances touristiques et universitaires¹¹⁶⁷.

1.1.3. Raoul Blanchard, le massif du Vercors entre géographie, aménagements et tourisme routier

L'usage du toponyme « massif du Vercors » pour désigner une réalité spatiale élargie est institutionnalisée par le géographe Raoul Blanchard (1877-1965). Ce dernier en fait une entité géographique marquée par les aménagements et le tourisme. Le tournant du XIX^e siècle au XX^e siècle porte le développement de la géographie alpine. D'inspiration vidalienne, elle est l'œuvre du géographe Raoul Blanchard nommé à l'Université de Grenoble en 1906, année durant laquelle il fonde l'Institut de géographie alpine¹¹⁶⁸. Il appréhende la région alpine par son relief, ses ressources et les formes de valorisations de ces dernières. Il porte une grande attention aux pratiques agricoles et pastorales jusque-lors laissées de côté¹¹⁶⁹. Cela l'amène à fonctionner par sections, unités d'observation nécessaires à la construction d'une géographie scientifique des Alpes. Cette dernière cherche à s'émanciper des savoirs des géologues, des historiens et des érudits locaux¹¹⁷⁰. La pierre angulaire de cette approche est définie par l'unité de base : le massif. C'est un ensemble de sommets séparés par les cluses et vallées. Ils sont délimités par des falaises. Le massif englobe les découpages administratifs et des modes de vie¹¹⁷¹. Raoul Blanchard conçoit les massifs comme des unités distinctes et isolées les unes des autres, chacune vivant selon un mode de vie propre¹¹⁷². Cette démarche passe nécessairement par leur dénomination. Il reprend la délimitation d'Henri Ferrand et institutionnalise l'usage du massif du Vercors dans les *Alpes Occidentales* en 1925¹¹⁷³. Sa géographie séduit les

¹¹⁶⁷ Gilles LAFERTÉ, « L'homme politique, l'industriel et les universitaires. Alliance à la croisée du régionalisme dans l'entre-deux-guerres », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 2004, 17-67, p. 45-69, p. 45.

¹¹⁶⁸ P. VEITL, *L'invention d'une région, op. cit.*, p. 12.

¹¹⁶⁹ Philippe VEITL et Bernard DEBARBIEUX, « Raoul Blanchard : dire et faire les Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, 1994, n°82-3, p. 81-94, p. 84.

¹¹⁷⁰ Anne SGARD, « D'autres frontières naturelles : découpage et usage des massifs alpins », in Christian BOUQUET et Hélène VELASCO-GRACIET (dir.), *Tropisme des frontières. Approche pluridisciplinaire*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 83-95, p. 85.

¹¹⁷¹ *Ibid.*

¹¹⁷² *Ibid.*, p. 91.

¹¹⁷³ R. BLANCHARD, *Les Alpes occidentales. Tome 1 : les Préalpes françaises du Nord, op. cit.*

responsables politiques et administratifs ainsi que les visiteurs de plus en plus nombreux¹¹⁷⁴.

L'ouverture de routes confirme l'homogénéité du massif. Pour le géographe comme pour les industriels, l'introduction de la modernité dans les montagnes permet de freiner l'exode rural. Dans ces configurations, les routes sont un prérequis nécessaire. L'aménagement routier est d'autant plus important que dans la géographie de Raoul Blanchard, les capacités des sociétés à modifier leur milieu et à l'aménager est centrale¹¹⁷⁵. Lorsque le géographe arrive dans le Vercors, les routes sont déjà construites. Les contemporains assistent aux premiers effets socio-économiques de leur ouverture, dont les manifestations se conjuguent aux mutations agricoles et industrielles initiées dès la seconde moitié du XIX^e siècle, telles que la modernisation de l'agriculture et les effets de l'hydroélectricité. Ce territoire et ses changements constituent dès lors le terrain d'analyse idoine pour des études géographiques. Ces dernières considèrent en effet que les ouvertures de routes carrossables sont indispensables aux mises en valeur réalisées par les sociétés. Sous leurs plumes, les effets de l'aménagement routier évincent les mutations antérieures.

Les géographes disciples de Raoul Blanchard, dans les premières années de l'école de géographie alpine, reprennent ces modèles, à commencer par Jules Blache. Dans sa comparaison des massifs du Vercors et de la Chartreuse, il consacre un chapitre aux routes du Vercors¹¹⁷⁶. Il y évoque les mobilités anciennes. Il insiste toutefois sur leurs difficultés et leur manque de rationalité qui contraste avec les routes modernes¹¹⁷⁷. Il octroie aux routes carrossables un rôle d'ouverture et de développement dans ce qu'il qualifie de « révolution économique¹¹⁷⁸ ». Il en va de même pour Georges Jorré qui rédige un article spécifiquement consacré à l'ouverture des routes dans le Vercors¹¹⁷⁹. Il interprète leur construction en tant qu'aménagement exogène dont les apports sont déterminants pour le développement socio-économique local, principalement grâce au tourisme routier. Il considère l'ouverture des routes comme un « fait géographique majeur ». Son analyse est représentative des conceptions régionales des géographes¹¹⁸⁰. La route assure la solidarité des campagnes

¹¹⁷⁴ A. SGARD, « D'autres frontières naturelles », art. cit., p. 91.

¹¹⁷⁵ P. VEITL et B. DEBARBIEUX, « Raoul Blanchard », art. cit.

¹¹⁷⁶ J. BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique, op. cit.*

¹¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 156-162.

¹¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 162.

¹¹⁷⁹ G. JORRÉ, « L'établissement des routes dans le massif du Vercors », art. cit.

¹¹⁸⁰ P. VEITL, *L'invention d'une région, op. cit.*, p. 129.

entre elles et avec la ville¹¹⁸¹. Elle permet ainsi d'amener des visiteurs nombreux, dont la présence est perçue comme bénéfique pour l'économie locale.

1.2. Le tourisme routier : une puissante manne économique

Anne Sgard explique que les concepteurs d'une représentation unifiée du Vercors sont essentiellement les membres de l'élite urbaine¹¹⁸². Elle conclut que le Vercors et ses paysages sont une création extérieure « *entendu que le progrès vient de la ville, le pouvoir est dans la ville et c'est elle qui sort brutalement le massif de son oubli et lui construit une unité*¹¹⁸³ ». Cette section tente au contraire de mettre en lumière les interactions entre les acteurs locaux et extérieurs au Vercors, pensant le tourisme routier comme un modèle de développement. Différents acteurs considèrent en effet cette activité comme une manne économique permettant de s'aligner aux normes socio-économiques de plaine. Pour cause, les routes de montagne sont rapidement un motif réputé des paysages pittoresques. De fait, le tourisme routier façonne physiquement le territoire grâce aux circuits d'excursions. C'est possible car cette activité constitue une ressource pour différents acteurs et donne lieu à des formes d'encadrements.

1.2.1. Le succès des routes pittoresques

L'esthétique de l'infrastructure routière suscite un attrait croissant et dès la fin du XVIII^e siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées intègrent cet aspect à leurs réalisations¹¹⁸⁴. En montagne ce goût s'exprime de manière appuyée. Les routes du Vercors sont considérées dès leur ouverture comme étant pittoresques. C'est une des clés du succès du tourisme routier sur ce territoire. Le pittoresque est une appréciation esthétique d'un paysage, digne d'être peint et/ou plus tard photographié¹¹⁸⁵. Dès la Renaissance, elle fait référence aux campagnes bucoliques romaines caractérisant les représentations des

¹¹⁸¹ *Ibid.*, p. 226.

¹¹⁸² A. SGARD, *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité*, op. cit.

¹¹⁸³ *Ibid.*, p. 56,57 et 60.

¹¹⁸⁴ A. PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », art. cit., p. 10.

¹¹⁸⁵ Alain MEROT, *Du paysage en peinture dans l'Occident moderne*, Paris, Gallimard, 2009 ; Régis BARRAUD et Claire PORTAL, « Les petites vallées des Pays de la Loire. Du paysage pittoresque aux nouvelles interprétations patrimoniales : permanences et tensions contemporaines », *Norois. Environnement, aménagement, société*, 2013, 228, p. 11-26, p. 12 ; Claude REICHLER, « Science et sublime dans la découverte des Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, 1994, n°82-3, p. 11-31, p. 29.

peintres¹¹⁸⁶. L'intérêt pour le pittoresque et le sublime est réactualisé dans un registre romantique à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle par une mise en scène des paysages de montagne, de falaises vertigineuses et de ruines immergées dans des végétations luxuriantes¹¹⁸⁷. Le goût pour le pittoresque se diffuse au cours du XIX^e siècle auprès des excursionnistes. Il se généralise ensuite *via* le développement notamment du Touring Club de France et devient synonyme d'intérêt pour le visiteur¹¹⁸⁸.

Les récits d'excursion et les guides touristiques évoquant le Vercors sont structurés par l'observation de paysages pittoresques dans lesquels figure systématiquement une route. L'occurrence de l'adjectif pittoresque est manifeste et il devient parfois un substantif. Un extrait issu d'un guide de l'Automobile Club publié en 1913 illustre ce phénomène.

De Pont-en-Royans à la Balme, route remontant la vallée de la Bourne, bonne et très pittoresque, de la Balme au Pont-des-Écouges, route de col, très pittoresque, mais médiocre jusqu'au col de Romeyère, puis très mauvaise du col au Pont-des-Écouges : très étroite, rochers en saillie, ornières profondes, difficile à la descente, presque impraticable à la montée en automobile, du Pont-des-Écouges à Saint-Gervais, forte descente sinueuse longeant la vallée de la Drevenne et dominant les gorges, très bonne et admirablement pittoresque¹¹⁸⁹.

Le style synthétique est symptomatique des guides à usage des automobilistes. Le terme pittoresque apparaît plusieurs fois dans un même paragraphe et ponctue la description de l'itinéraire. Certains paysages sont « pittoresques », d'autres « *admirablement pittoresques* » voire « *remarquablement* » ou « *délicieusement pittoresques*¹¹⁹⁰ ». Une graduation de la valeur pittoresque s'opère selon les tronçons et permet d'évaluer l'intérêt de la route qui, sans tronçons pittoresques, n'a « *rien de très intéressant* ». À l'inverse, lorsqu'elle « *redevient pittoresque* », la route est de nouveau digne d'intérêt. En étant recherchée et en justifiant la valeur touristique de la route, l'esthétique pittoresque apparaît comme un

¹¹⁸⁶ Adel SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France. De la protection des paysages à l'expérimentation coloniale », in Raphaël LARRÈRE, Bernadette LIZET et Martine BERLAN-DARQUÉ (dir.), *Histoire des parcs nationaux. Comment prendre soin de la nature ?*, Paris, Éditions Quæ, 2009, p. 43-58, p. 46. Voir également : A. MEROT, *Du paysage en peinture, op. cit.*

¹¹⁸⁷ Catherine LARRÈRE, « Y a-t-il une esthétique de la protection de la nature ? », *Nouvelle revue d'esthétique*, 2018, n°22-2, p. 97-106, p. 99.

¹¹⁸⁸ R. BARRAUD et C. PORTAL, « Les petites vallées des Pays de la Loire. Du paysage pittoresque aux nouvelles interprétations patrimoniales », art. cit., p. 12-17.

¹¹⁸⁹ BMG38, Fonds Dauphinois, V.9546 : *Automobile-Club de France, Guides des Centres de Tourisme, Massifs de la Chartreuse et du Vercors*, guide n°2, M. Vermot (ed.) Paris, 1913, itinéraire n°39 route de Pont-en-Royans à Saint-Gervais par Choranche, Rencurel, p. 225.

¹¹⁹⁰ Marius CARLE, *Sur les routes des Alpes en automobile ; le Massif de la Chartreuse ; le Vercors et la forêt de Lente ; l'Oisans, la Vallée des Arves ; La Haute route des Alpes*, Paris, Hachette et Cie, 1913.

produit de consommation et de marchandisation au sein d'un modèle de développement économique fondé sur le tourisme routier.

Cet aspect est renforcé par le fonctionnement des guides¹¹⁹¹. En imposant les sites à visiter, ils créent des hiérarchies avec des systèmes de préférences et construisent la notoriété de certains espaces¹¹⁹². Des routes du Vercors deviennent de véritables canons d'un pittoresque annoncé et reconnu par les visiteurs une fois sur place. Dans le même temps, d'autres sites sont occultés¹¹⁹³. L'esthétique pittoresque qui caractérise les routes du Vercors s'articule selon une composition précise qu'il convient d'examiner.

1.2.1.1. Ouvrages d'art et parois rocheuses comme motifs d'une modernité pittoresque

Les routes pittoresques du Vercors comprennent deux principaux motifs : les ouvrages d'art et les rochers. Leur association exprime une modernité pittoresque qui est restituée par trois canaux : descriptif, iconographique et matériel. Les descriptions que l'écrivaine iséroise Louise Drevet (1835-1898) fait à la suite de son excursion sur le Chemin de Grande Communication n°2 sont un bel exemple.

Le bizarre, l'étrange, l'impossible se sont réunis pour composer un paysage à Pont-en-Royans. Les routes par lesquelles on y arrive sont des curiosités. [...] Aussi, Pont-en-Royans, chef-lieu d'un pays remarquable, [...] commande à deux chemins classés parmi les sites les plus pittoresques de France.

[...] Comment, encore, vous décrire le travail incroyable auquel s'est livrée la Bourne pour ciseler, dans un roc dur comme du marbre, le lit où elle déroule, tantôt à vos côtés, tantôt au fond d'un abîme, ses flots toujours agités ?

Et ces rives, hautes et droites comme les murailles d'une forteresse, où le règne végétal n'est représenté que par quelques sapins éplorés et rares, tendant au-dessus du vide ses longues branches ? Et ces ponts d'une hardiesse sans pareille, grâce auxquels vous passez de l'Isère dans la Drôme, de la Drôme dans l'Isère, sans même vous en apercevoir ? Et cette route aérienne, qui permet au voyageur de voir dans la même journée et la vallée de la Bourne et celle d'Échevis par les Grands et Petits-Goulets¹¹⁹⁴?

¹¹⁹¹ A. CORBIN, *L'avènement des loisirs 1859-1960*, op. cit., p. 131.

¹¹⁹² M. BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle*, op. cit., p. 207.

¹¹⁹³ A. SGARD, *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité*, op. cit., p. 51.

¹¹⁹⁴ Louise DREVET, *La Vallée de la Bourne*, Grenoble, Xavier Drevet éd., 1878, p. 6, 12, 33-34.

Ces quelques lignes décrivent un paysage qui mêle les motifs attendus de l'esthétique pittoresque en montagne : des gorges étroites et profondes, un torrent, des grottes, une végétation sauvage, une luminosité particulière aux multiples jeux d'ombre et l'aménagement routier. Le pittoresque est exprimé par la fusion entre ce qui revêt du domaine de la technique et de celui de la nature¹¹⁹⁵. L'architecture de la route incarne la modernité de par ses ouvrages d'art. Plus ces derniers permettent aux profils de la route d'épouser le relief des gorges, plus le pittoresque est grand. Encorbellements, corniches, tunnels, murs de soutènement et parapets en sont les motifs par excellence. Comme envisagé dans le chapitre IV, les encorbellements sont les plus recherchés et comportent la plus haute valeur pittoresque. À la fois creusés dans le rocher et ouverts sur le paysage, ils octroient une place insolite au visiteur. Ils expriment la tension entre une nature sauvage inhospitalière et les artifices techniques par lesquels il est possible de s'affranchir de la verticalité.

Des documents iconographiques traduisent également le tandem modernité – pittoresque, à commencer par les nombreuses photographies des routes du Vercors¹¹⁹⁶.

¹¹⁹⁵ En fonction du sens avec lequel certains contemporains emploient ce terme.

¹¹⁹⁶ Voir par exemple le Fonds Dauphinois de la Bibliothèque Municipale de Grenoble.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

Illustration 23 – Carte postale des gorges de la Bourne au niveau de Pont-en-Royans¹¹⁹⁷



Cette photographie de la partie haute de la commune de Pont-en-Royans, est prise d'un point de vue surplombant, depuis le Chemin de Grande Communication n°2, également appelé route des gorges de la Bourne. Route, torrent et lignes électriques sont trois éléments parallèles à partir desquels la composition de la photographie se structure. Ils convergent vers l'élément central qui est le pont, dont seulement les trois quarts de l'arche sont visibles. Au premier plan à droite, la végétation et les rochers incarnent le paysage naturel de gorge par un jeu de luminosité. Sur la partie gauche, la végétation est incisée par un liseré d'habitations qui converge également vers le pont. La route et les habitations, plus claires, contrastent et guident le regard. La route est d'abord droite, puis accuse deux virages aux courbes prononcées, lui conférant une note pittoresque. La légende est située en haut, au milieu. *L'Isère pittoresque*, qui est la série figure en capitale, le numéro de la photographie, puis le sujet : la vallée de la Bourne, plus précisément « *les gorges de la Bourne près de Pont-en-Royans* ».

S'agissant d'une carte postale, cette photographie vise à diffuser un paysage en particulier. L'identité paysagère est ici caractérisée par l'association de la modernité et du

¹¹⁹⁷ BMG38, Fonds Dauphinois, B381856103_Pd02BOURN05.

pittoresque, représentée par les gorges, la végétation et les rochers dans lesquels se fondent les habitations, routes et lignes électriques. Ces derniers expriment la puissance aménagiste ainsi que la présence humaine, également symbolisée par quatre personnages, deux hommes accompagnés d'un animal et une femme. D'autres cartes postales de massifs montagneux indiquent que ce motif esthétique rencontre du succès à une large échelle, parallèlement à la diffusion de la photographie. Ainsi, les gorges du Val de Fier (Savoie), des gorges du Frou (Chartreuse), de la route de Châteaudouble (Var), de la route des gorges de Saint-Georges (Haute vallée de l'Aude), ou les gorges de Galamus (Pyrénées Orientales) sont également le sujet de photographies mêlant ouvrages d'art et gorges.

Le tandem modernité – pittoresque s'exprime également d'un point de vue matériel¹¹⁹⁸. En 1899, Henry Ferrand met son savoir à disposition du Touring Club de France et du Syndicat d'initiative du Dauphiné en collaborant à la réalisation d'un guide intitulé *Les routes des Alpes du Dauphiné (Isère, Drôme, Hautes-Alpes). Itinéraires avec profils des pentes à l'usage des Cyclistes et Automobilistes*¹¹⁹⁹. Les cartes et croquis accompagnant l'ouvrage sont créés à partir des documents des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des agents voyers¹²⁰⁰. Les clubs et associations touristiques comptent en effet parmi leurs adhérents des ingénieurs des Ponts et Chaussées, des agents voyers du service vicinal et des fabricants de pneumatiques¹²⁰¹. Les guides touristiques à destination des conducteurs de voitures hippomobiles et surtout automobiles utilisent un champ lexical technique qu'ils empruntent aux services de voirie. Profil de pente et de rampe, degrés des courbes et angles d'inclinaison caractérisent les tronçons des itinéraires répartis en sections kilométriques. La technicité induite par les compétences des ingénieurs lors de la construction des routes est prolongée par l'aspect technique de l'usage de l'automobile¹²⁰². C'est un procédé de démarcation sociale. La mise en contraste entre la technicité nécessaire à la pratique automobile et l'archaïsme associé aux territoires traversés permet à l'élite bourgeoise d'explorer et de prendre symboliquement le contrôle de ces espaces¹²⁰³. Pour des voyageurs

¹¹⁹⁸ A. CORBIN, *L'avènement des loisirs 1859-1960*, op. cit., p. 131.

¹¹⁹⁹ Henri FERRAND, *Les Routes des Alpes du dauphiné, (Isère, Drôme, Hautes Alpes) : Itinéraires avec profils des pentes à l'usage des cyclistes et automobilistes*, Grenoble, Alexandre Gratier et Cie libres éditeurs, 1899, p. 3.

¹²⁰⁰ On note que le service vicinal n'est pas directement cité.

¹²⁰¹ A. GUILLERME, « Chemins, routes, autoroutes », art. cit., p. 127-129.

¹²⁰² A. CORBIN, *L'avènement des loisirs 1859-1960*, op. cit., p. 131.

¹²⁰³ C. BERTHO-LAVENIR, « Développement des transports et transformations du tourisme », art. cit., p. 328.

issus de la société occidentale, ce procédé fait écho aux codes du voyage pionnier dans des espaces inédits.

1.2.1.2. Exploiter les parois rocheuses grâce à l'aménagement routier

Grâce à leur potentiel pittoresque, les parois rocheuses représentent une ressource pour le tourisme routier. On a vu dans les chapitres I et IV que leur aménagement et donc leur mise en valeur, nécessite des opérations qui les transforment profondément¹²⁰⁴. Ces modifications sont considérées comme nécessaires et sont progressivement entendues par les élites aménagistes comme un moyen de les exploiter.

Les gorges et parois rocheuses de moyenne montagne sont des milieux naturels qui ont des similarités avec les environnements de hautes montagnes comme les écarts de températures et des reliefs prononcés et difficiles. Dès la fin du XVIII^e siècle, les hautes montagnes sont le terrain des excursions d'alpinistes qui recensent les plantes¹²⁰⁵. Elles bénéficient à ce titre d'une attention particulière entre exploit, symbole et conquête. Ce n'est pas le cas des gorges et parois rocheuses de moyenne montagne, uniquement considérées comme des verrous aux circulations et aux échanges commerciaux¹²⁰⁶. Cette vision renvoie au paradigme cher aux élites régionales, qui justifient la mise en valeur des Alpes par une prise en main technique de la nature afin de l'exploiter¹²⁰⁷.

Pour les sociétés aménagistes et les instances touristiques, l'aménagement routier des gorges et parois rocheuses les font passer du statut de sites dangereux et difficiles, à celui d'œuvres pittoresques et donc de produits touristiques. En d'autres termes, c'est une expression du passage d'une nature sauvage enfermant les sociétés à une nature exploitée et pratiquée. C'est un mécanisme analogue à celui qui intervient dans les récits de

¹²⁰⁴ Cf. *Supra*. Chapitre IV, p. 337-338, Chapitre I, p. 122-128.

¹²⁰⁵ Emilie-Anne PÉPY, « Montagne(s) des naturalistes : l'invention de territoires scientifiques, XVI^e-XIX^e siècle », in Anne-Marie GRANET-ABISSET et Stéphane GAL (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 163-178 ; Voir également les récentes recherches sur l'écologie verticale : Cédric DENTANT, « Haute montagne et science du vivant : de l'inconnu géographique à l'insoupçonné biologique » Thèse de doctorat en Géographie, en cours de préparation sous la direction de P. Bourdeau, Université Grenoble Alpes..

¹²⁰⁶ Raoul BLANCHARD, « Comparaison des profils en long des vallées de Tarentaise et Maurienne », *Revue de Géographie Alpine*, 1918, n°6-3, p. 261-331, p. 303-306.

¹²⁰⁷ A. DALMASSO, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », art. cit., p. 26.

l'aménagement hydroélectrique, incarnant la capacité des sociétés à valoriser leur milieu et créer des richesses grâce à la technique¹²⁰⁸. L'hydroélectricité transforme la pente d'une cause de retard à une condition de rattrapage économique permettant l'entrée des sociétés alpines dans l'histoire¹²⁰⁹. Dans le cas des routes, les falaises effrayantes deviennent « des rochers riants » une fois l'aménagement routier réalisé. Philippe Veitl explique que la sensibilité esthétique envers les paysages pittoresques joue un rôle d'unification d'un ensemble régional¹²¹⁰. Dès lors, au-delà de sa valeur esthétique première, modernité et pittoresque sont un tandem qui participe à la construction territoriale du Vercors.

1.2.1.3. Des routes utiles à la protection de la nature

Beaucoup d'intellectuels pensent également que les routes sont des instruments de protection de la nature¹²¹¹. Selon eux, la route permet d'accéder à des beautés paysagères sans leur être préjudiciable. Leur présence n'est pas remise en question, au contraire. Le cas des forêts est particulièrement révélateur. La préservation de la forêt est un thème omniprésent dans l'ouvrage qu'Étienne Mellier consacre au Vercors. Il s'agit d'une composante d'une nature à protéger¹²¹². Selon lui, la forêt de Lente – désormais facile d'accès grâce aux routes qui en permettent une exploitation rationnelle et une surveillance par l'administration forestière – est une des plus belles forêts de la Drôme¹²¹³. Il insiste sur la richesse nationale qu'elle représente et la nécessité sociale de son maintien. Il appelle à ce titre l'État à mobiliser des fonds pour en assurer la préservation et l'entretien et questionne également l'insuffisance de compensation pour les communes concernées. Son discours rappelle alors celui des forestiers Leplaysiens¹²¹⁴. Étienne Mellier explique également, comme beaucoup d'érudits convaincus par les idées d'Alexandre Surrel (1813-1887)¹²¹⁵, le rôle des arbres dans la régulation des eaux¹²¹⁶. Il plaide pour la sauvegarde et

¹²⁰⁸ O. CHATTERJI, *La vallée de l'aluminium*, op. cit., p. 28-30.

¹²⁰⁹ A. DALMASSO, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », art. cit., p. 26.

¹²¹⁰ Philippe VEITL, « Entre étude scientifique et engagement social. L'Institut de géographie Alpine de Raoul Blanchard, laboratoire de la région économique alpine. », *Revue de Géographie Alpine*, 2001, 89-4, p. 121-133, p. 163.

¹²¹¹ Voir par exemple *Les Alpes illustrées*, 2 avril 1892, p. 152, « Les Sources du Cholet », H. FERRAND, *Le Vercors*, op. cit., p. 40.

¹²¹² É. MELLIER, *Le Vercors*, op. cit., p. 40.

¹²¹³ *Ibid.*

¹²¹⁴ Voir à ce sujet : P. VEITL, *L'invention d'une région*, op. cit.

¹²¹⁵ Alexandre SURREL, *Étude sur les torrents des Hautes-Alpes*, Paris, Dunod, 1870.

¹²¹⁶ É. MELLIER, *Le Vercors*, op. cit., p. 27-33.

la transmission des forêts, et parle à ce sujet d'une « *obligation sacrée d'intacte transmission à nos successeurs*¹²¹⁷. Il partage des préoccupations contemporaines de protection de la montagne stimulées par les associations touristiques considérant les paysages comme un patrimoine national¹²¹⁸. Pour lui, les routes sont un outil d'accès pour le tourisme et permettent d'enrayer les défrichements et les surpâturages qui menacent les forêts, dont elles participent *in fine* à la protection¹²¹⁹.

Les routes participent plus largement aux stratégies que mènent les instances touristiques en matière de préservation des paysages. Le Touring Club de France (TCF), qui a pour vocation de développer le tourisme en conservant tout ce qui constitue l'intérêt pittoresque des voyages, mobilise adroitement les potentialités des routes de montagne. Les routes de la Corniche de l'Esterel et des Pyrénées illustrent l'enjeu assigné à l'aménagement routier. Elles suivent des lignes de crêtes, sont ponctuées d'observatoires et de tables d'orientation propices aux regards panoramiques sur la nature¹²²⁰. Lors de leurs inaugurations en 1903 et 1911, elles sont intégrées aux argumentaires destinés à mobiliser l'opinion publique en faveur de la protection des sites dont elles sont un des éléments pittoresques, un moyen d'accès et une garantie de retombées économiques pour les habitants. Pour les promoteurs du tourisme et les personnalités soucieuses de préservation, l'aménagement routier de montagne relie l'intérêt général attaché à la conservation des paysages et l'intérêt des habitants pouvant tirer parti de la venue des touristes. Dans ces discours, les visiteurs ne constituent pas un facteur de dégradation¹²²¹.

Les acteurs de la préservation des paysages hiérarchisent le bien-fondé de la présence de tel ou tel aménagement. La route occupe une place à part dans ces arbitrages. Si elle est vue comme moderne et civilisatrice, elle n'est pas associée à l'industrialisation comme l'est le chemin de fer. Henri Ferrand se félicite par exemple que ce dernier épargne le Vercors tout comme l'industrie¹²²². Il reprend les valeurs esthétiques et patriotiques associées aux

¹²¹⁷ *Ibid.*, p. 76.

¹²¹⁸ P. BOURDEAU, *Une mémoire alpine dauphinoise*, *op. cit.*, p. 52 ; A. SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France », *art. cit.*, p. 47.

¹²¹⁹ P. VEITL, *L'invention d'une région*, *op. cit.* Ces démonstrations font écho aux préoccupations de l'Association centrale pour l'aménagement des montagnes créée en 1904 par Paul Descombes, polytechnicien directeur honoraire des manufactures de l'État. Cette association a une succursale en Dauphiné créée en 1906 : l'Association dauphinoise pour l'aménagement des montagnes. Elle œuvre pour la remise en état et la conservation du domaine forestier et pastoral dans les régions montagneuses du Dauphiné.

¹²²⁰ A. SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France », *art. cit.*, p. 46.

¹²²¹ *Ibid.*, p. 48.

¹²²² H. FERRAND, *Le Vercors*, *op. cit.*, p. 93.

sites pittoresques par les associations touristiques. Pour ces dernières, la protection et la valorisation des paysages sont un moyen de rassembler le corps social¹²²³. Si beaucoup fustigent la présence de voies ferrées ou d'installations hydroélectriques, les routes ne sont pas remises en question et sont au contraire un élément de cohésion de la société. Elles échappent aux résistances formulées à l'encontre du chemin de fer menaçant d'envahir la nature par le métal, la vapeur et la machine¹²²⁴.

Une remarque s'impose. Dès le XIX^e siècle, la protection de la nature préoccupe les gouvernements français successifs suite aux destructions de la période révolutionnaire¹²²⁵. Le cas du Vercors indique que dans les politiques mises en place à cet effet, les routes dissocient des éléments de la nature perçus comme devant être exploités (les parois rocheuses) et d'autres à protéger (les forêts)¹²²⁶. Dans les deux cas elles jouent un rôle central. La valeur pittoresque octroyée aux routes de montagne les intègre ainsi avec une place particulière aux initiatives d'exploitation et de protection de la nature¹²²⁷. Cette duplicité des fonctions de la route apparaît dès les premières années de leurs usages et, on le verra dans le chapitre suivant, constitue non sans conséquences une des caractéristiques structurelles des routes de montagne. Ces dernières, fortes de leur succès, participent dès leurs ouvertures à une nouvelle conception des déplacements touristiques.

1.2.2. Des circuits d'excursions qui façonnent le Vercors

La pratique du tourisme routier s'effectue selon différents itinéraires prédéterminés. Ces circuits d'excursions sont le plus souvent conçus par des instances touristiques basées en plaine. Ils parviennent toutefois à façonner les territoires d'un point de vue nominatif, pratique et économique. Premièrement, dans le cas du Vercors, les circuits d'excursion amènent à renommer les routes. Certains tronçons rencontrent un succès particulier du fait

¹²²³ A. SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France », art. cit., p. 48.

¹²²⁴ R. DELORT et F. WALTER, *Histoire de l'environnement européen, op. cit.*, p. 303.

¹²²⁵ A. SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France », art. cit., p. 43.

¹²²⁶ Sur les distinctions entre les fonctions et valeurs associées aux différents espaces dans le cadre des logiques de protection voir : Rémi LUGLIA, Rémi BEAU et Aline TREILLARD, « Les figures changeantes de la protection de la nature (XIX^e-XX^e siècles) », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2021, n°22, p. 55-61 ; Charles-François MATHIS et Jean-François MOUHOT (dir.), *Une protection de l'environnement à la française ? (XIX^e-XX^e siècles)*, Seyssel, Editions Champ Vallon, 2013 ; Charles-François MATHIS, « De Wordsworth au National Trust : la naissance d'une conception sentimentale de l'environnement », *Histoire, économie société*, 2009, n°28-4, p. 51-68.

¹²²⁷ Emma-Sophie MOURET, « Le strade per superare, visitare e proteggere le pareti rocciose Questioni ambientali dello sviluppo infrastrutturale nelle Alpi francesi (secoli XIX-XXI) », *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, L'ambiente della storia, [À paraître].

de leur caractère topographique. Ce sont principalement des sections vertigineuses surplombant des torrents qui, par extension, donnent leurs noms à l'ensemble de la route. Dans le cas du Chemin de Grande Communication n°10, il s'agit des Grands Goulets et du col du Rousset. Les gorges de la Bourne désignent le Chemin de Grande Communication n°2 et les gorges du Furon le Chemin de Grande Communication n°6. Ces routes sont mentionnées dans plus d'une cinquantaine de récits d'excursions publiés dans *Les Alpes illustrées* entre 1892 et 1900¹²²⁸. Dans cette revue, les gorges de la Bourne, les Grands Goulets, le col du Rousset et Combe Laval sont régulièrement présentés comme les plus belles excursions du Dauphiné¹²²⁹. Elles figurent systématiquement en tête des itinéraires proposés dans les réclames publiées dans la presse régionale par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). En ciblant des tronçons et en les amenant à la postérité, le tourisme façonne le réseau routier avec des nominations qui ne sont plus administratives. L'intérêt publicitaire est évident. Ces désignations imagées se retiennent facilement.

Deuxièmement, les circuits d'excursions organisent la manière de circuler dans le Vercors tout en matérialisant la nouvelle réalité spatiale à laquelle ce toponyme répond. L'exemple des services de voitures isérois est significatif. Dans les années 1880, ils proposent des excursions estivales partant à 6h30 de Grenoble, jusqu'à Villard-de-Lans, Pont-en-Royans puis Saint-Marcellin avant de revenir à Grenoble à 19h. Progressivement, les itinéraires s'étendent aux Barraques-en-Vercors et à Cognin¹²³⁰. Ils incorporent enfin la Chapelle-en-Vercors, le col du Rousset, Chamaloc et Die. Les circuits d'excursions s'effectuent ensuite en deux jours et tracent un périmètre à cheval sur les deux départements, similaire à celui du Vercors désigné par Étienne Mellier puis par Henri Ferrand. Les itinéraires du tourisme routier confèrent ainsi une visibilité et une cohérence pratique à cette réalité spatiale. En parallèle de l'expansion territoriale des circuits d'excursions, la définition du Vercors proposée par la documentation touristique s'élargit¹²³¹. Il n'y a pas de modification linéaire de ces conceptions, elles varient. Ce sont là des preuves de réflexions qui sont alors en cours. Ce basculement est intéressant, car comme évoqué dans le chapitre II, les projets de routes dans les années 1860 ne sont plus pensés selon une logique interdépartementale mais commerciale, afin de relier le haut et le

¹²²⁸ Cet intervalle représente la période chronologique couverte par la numérisation.

¹²²⁹ Voir par exemple : *Les Alpes illustrées*, 4 juin 1892.

¹²³⁰ *Les Alpes illustrées*, 30 juillet 1892.

¹²³¹ Voir les différents numéros des *Alpes illustrées* entre 1892 et 1900.

bas. Le tourisme routier est un secteur qui, de nouveau, nécessite de penser les circulations selon une logique interdépartementale.

Troisièmement, d'un point de vue économique les circuits d'excursions situent le Vercors dans un territoire touristique plus vaste, celui du tourisme routier régional. L'imprimé intitulé *Les Routes des Alpes du Dauphiné (Isère, Drôme, Hautes-Alpes). Itinéraires avec profils des pentes à l'usage des Cyclistes et Automobilistes*, à la réalisation duquel participe Henri Ferrand en 1899 est de nouveau pris comme exemple. Le Vercors est l'itinéraire n°2. Les onze autres itinéraires correspondent à la route du Lautaret, la route du col Bayard, du col d'Ornon, le Trièves, la route du col de la Croix Haute, le Diois, la vallée de la Durance, le Queyras et la vallée de l'Ubaye. Organisés ainsi, les différents itinéraires circonscrivent l'étendue du tourisme routier dauphinois. Les lieux d'implantation des compagnies d'autocaristes constituent des points d'ancrage. Les circuits d'excursions suggèrent ainsi plusieurs échelles territoriales : le massif du Vercors et le Vercors au sein du tourisme routier. Elles participent et renforcent la construction unifiée du Vercors. Comme il est précisé plus haut, en s'élargissant, les circuits d'excursions proposent des courses plus longues qui ne peuvent pas être réalisées en une journée. C'est une opportunité économique pour les habitants.

1.2.3. Le tourisme routier comme ressource

Des acteurs locaux perçoivent rapidement les retombées que peut avoir le tourisme routier. Ils tentent par conséquent d'intégrer ce système économique. Ces dynamiques se perçoivent à différentes échelles collectives et individuelles. Certaines communes et hameaux orientent leur fonctionnement socio-économique par et pour le tourisme routier. L'hébergement, la restauration, le transport, la réparation et l'entretien de véhicules stimulent de nombreuses initiatives individuelles. Parmi ces dernières, le rôle des femmes et personnes d'âge mûr apparaît déterminant.

1.2.3.1. Le développement de hameaux touristiques

Les communes et hameaux traversés par les routes carrossables deviennent, selon une proportion plus ou moins appuyée, des centres de villégiatures. Ces derniers figurent dans les brochures des syndicats d'initiatives, guides touristiques et récits d'excursions. Chaque commune et/ou hameau s'orne d'infrastructures d'hébergement et propose des services de voitures publiques et de courrier. Les routes transforment ainsi les morphologies des

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

villages traversés¹²³². Certaines communes ajoutent un suffixe exprimant directement un lien avec les routes qui les traversent, telles que Cognin qui devient Cognin-les-Gorges dans les années 1930¹²³³.

Illustration 24 – Le hameau touristique des Barraques-en-Vercors en 1909



Dans certains cas, le tourisme routier stimule la création de hameaux. L'exemple des Barraques-en-Vercors est intéressant. Ce hameau de la commune drômoise de Saint-Martin-en-Vercors se trouve en amont du tronçon des Grands Goulets ouvert en 1851 et très apprécié des touristes. C'est un incontournable des guides et récits d'excursions. Avant 1861, les Barraques ne figurent pas sur les recensements de population et les plans cadastraux. Il n'y a pas suffisamment d'habitants. Il s'agit d'un secteur situé à la limite de deux communes, sur lesquels sont logés les ouvriers lors de la construction de la route dès 1843¹²³⁴. La première mention du hameau apparaît dans le recensement de 1861, dix ans après l'ouverture de la route des Grands Goulets. Il est désigné en tant que « les Goulets »,

¹²³² P.-L. FILLET, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », art. cit., p. 86.

¹²³³ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit., p. 805. Selon l'auteur, le canton de Villard-de-Lans comprend en 1896 : 9 hôteliers. En 1911, ils sont 12 et en 1926, ils sont 21.

¹²³⁴ Cf. *Supra*. Chapitre IV, p.311-313.

huit habitants y sont répartis sur deux ménages dont les cheffes sont des femmes originaires du canton de la Chapelle-en-Vercors. Le premier ménage est tenu par Marie Berard, veuve Picard, qui déclare la profession d'aubergiste. Elle est cabaretière dès 1856 et s'occupe, lors de la construction de la route, d'une cantine destinée aux ouvriers¹²³⁵. Elle a deux fils dont l'un est cantonnier. Le deuxième ménage est celui d'Angélique Puissard, veuve Gonne, dont le fils est ouvrier mineur. Leur installation semble motivée par les retombées liées à l'hébergement des voyageurs ainsi qu'à l'entretien de la route.

Dès 1866, il y a quatre ménages au sein desquels sont répartis quinze habitants. En 1872, il est nommé hameau des Grands Goulets, ce qui en renforce l'attractivité. En 1876, le hameau abrite trente-quatre personnes réparties en six ménages. En parallèle, sept nouvelles constructions sont visibles sur le cadastre¹²³⁶. Les habitants exercent des activités socio-professionnelles variées avec une prédominance des activités liées au tourisme. Certains sont aubergistes, maîtres d'hôtels, voituriers, mineurs, cantonniers, pêcheurs, tisserands, cultivateurs. À partir des années 1880, le hameau s'appelle les Barraques¹²³⁷. Son existence et son développement sont intrinsèquement liés à l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°10. Il est créé par et pour la route, à l'initiative d'acteurs disposant de capitaux d'origines diverses qu'ils investissent principalement dans le secteur du tourisme routier.

Le hameau de la Balme constitue un autre exemple intéressant. Il s'agit d'un hameau peu peuplé de la commune iséroise de Rencurel¹²³⁸. Il est situé en fond de cluse, à deux kilomètres en contrebas de la commune, le long de la rivière Bourne. Le reste du village, situé en haut de la vallée, regarde par le pas de l'Échelle en direction de l'Isère. À partir de l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°2 en 1872, le hameau de la Balme concentre les activités socio-économiques liées au tourisme routier. En 1896, plus de vingt ans après l'ouverture du CGC 2, le recensement de Rencurel indique que la commune compte 670 habitants, dont 86 résident au hameau de la Balme¹²³⁹. Parmi les onze hameaux de la commune, c'est le plus peuplé. Il égale presque le village où résident 109 habitants¹²⁴⁰.

¹²³⁵ P.-L. FILLET, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », art. cit., p. 82.

¹²³⁶ *Ibid.*

¹²³⁷ ADD26, 6M448 : Saint-Martin-en-Vercors, 1836-1936.

¹²³⁸ P.-L. FILLET, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », art. cit., p. 84.

¹²³⁹ ADI38, 123M359 : Rencurel, 1896.

¹²⁴⁰ ADI38, 123M359 : Rencurel, 1896.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

La composition socio-professionnelle du hameau contraste avec le reste de la commune où les cultivateurs sont majoritaires¹²⁴¹. Sur l'ensemble de la commune, quinze individus déclarent être cafetiers. Dix de ces quinze cafetiers résident à la Balme, comme les six maîtres d'hôtels, les trois voituriers et les deux négociants que compte également la commune. Sont également présents des maréchaux-ferrants, des voituriers et ferblantiers. En 1906, le hameau est désormais la principale agglomération, le village passant de 109 à 67 habitants¹²⁴².

Tableau 1 – Population du hameau de la Balme et du village de Rencurel (1896 et 1906)

Année	Habitant de la Balme de Rencurel	Habitant du village de Rencurel
1896	86	109
1906	107	67

Cette tendance est liée au succès touristique du CGC 2. Le secteur commercial est également important, notamment pour le transit du bois. Indices de cette réorganisation, la Balme s'équipe d'un poids public, d'une école, d'une adduction d'eau potable, d'un égout et d'un bureau de poste. Le hameau se développe et sa structure socio-professionnelle se spécialise en fonction de la route et de ses usages¹²⁴³. Les initiatives des habitants sont déterminantes dans ces mécanismes.

1.2.3.2. Des initiatives individuelles variées

Les habitants prennent des initiatives diverses afin de profiter du tourisme routier. Les brochures des syndicats d'initiative et les guides touristiques permettent à certains de faire de la réclame. Des chalets hôtels, des refuges, des hôtels, des maisons ou appartements meublés ainsi que des pensions à domicile sont proposés. Les prestations et niveaux de confort sont variés. Des hôtels sont équipés de postes à essence, de chambres noires pour les photographes, de cabines téléphoniques et de terrains de tennis. Ces adaptations aux

¹²⁴¹ P.-L. FILLET, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », art. cit., p. 84.

¹²⁴² *Ibid.*

¹²⁴³ *Ibid.*

attentes des clients, ici en termes techniques, peuvent être interprétées comme des réponses nerveuses à la concurrence¹²⁴⁴.

Certains hôteliers cherchent la reconnaissance des guides afin de bénéficier d'une publicité ciblée. C'est le cas de l'hôtel de Raymond Serratrice qui est estampillé Touring Club de France et Automobile Club de France¹²⁴⁵. C'est un sésame qui annonce que l'établissement présente les normes de ces associations touristiques¹²⁴⁶. La famille de Raymond Serratrice arrive dans le canton de Villard-de-Lans à la fin des années 1880, à l'occasion de travaux sur le Chemin de Grande Communication n°2. Il s'agit d'un homonyme de la famille de Jean Serratrice évoquée dans le chapitre précédent. En 1889, dans les correspondances qu'il entretient avec le service vicinal, il se déclare entrepreneur et propriétaire à Villard-de-Lans¹²⁴⁷. En 1907, il réside à Choranche et est désormais entrepreneur et propriétaire de l'établissement thermal de Choranche-les-Bains affilié au groupe « Grand Hôtel Continental »¹²⁴⁸. Il utilise pour ses correspondances un papier à lettre faisant la publicité de son hôtel¹²⁴⁹.

¹²⁴⁴ M. GIGASE, C. HUMAIR et L. TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations*, op. cit., p. 14.

¹²⁴⁵ SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ *Le Dauphiné, centres de villégiatures, hôtels, pensions, restaurants, villas et logements à louer, renseignements généraux*, Grenoble, 1925, p. 115.

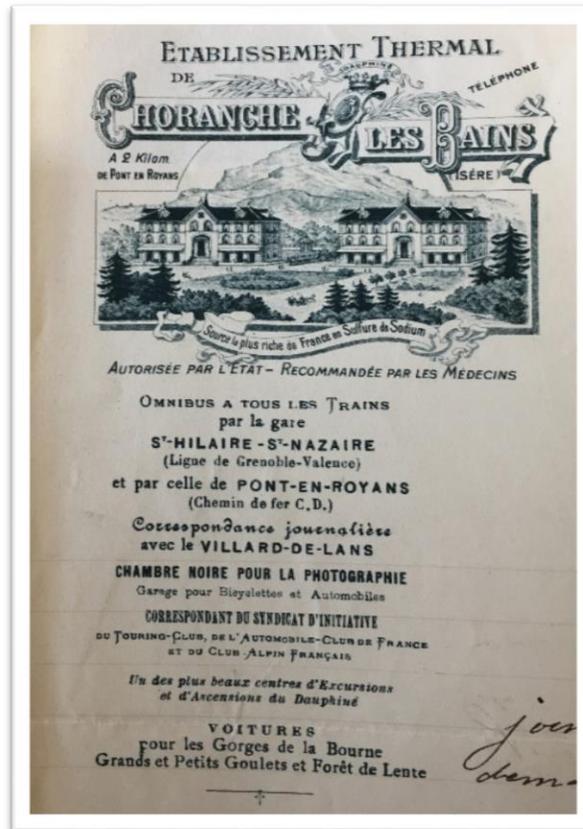
¹²⁴⁶ C. BERTHO-LAVENIR, « Grand tourisme automobile », art. cit.

¹²⁴⁷ ADI38, 11U470 : Serratrice et neveux, Fontaine, entreprise de travaux publics et particuliers, 1^{er} février 1922.

¹²⁴⁸ ADI38, 1406 : lettre du préfet de l'Isère adressée à l'agent voyer en chef, 11 juillet 1907 et arrêté concernant la soumission de Raymond Serratrice pour la reconstruction d'un mur de soutènement, 6 juillet 1907. Il se présente en tant qu'entrepreneur à Choranche, faisant élection de domicile à Pont-en-Royans.

¹²⁴⁹ ADI38, 1406 : lettre de l'entrepreneur Raymond Serratrice adressée au préfet de l'Isère, 12 juin 1907.

Illustration 25 – Papier à lettre de l'entrepreneur Raymond Serratrice



Le cartouche situé en haut à gauche indique qu'il s'agit d'un établissement thermal, justifiant le rajout du suffixe « les Bains » à Choranche. L'image reprend les codes iconographiques employés pour la publicité d'autres stations des Alpes. Des bâtiments à l'architecture moderne et jardins aménagés sont représentés avec des montagnes en arrière-plan. Le thermalisme qui est très présent dans les massifs voisins constitue alors un marché en vogue. Un bandeau annonce qu'il s'agit de la source la plus riche de France en Sulfure de Sodium, autorisée par l'État et les médecins. Raymond Serratrice exploite ainsi une ressource à l'aune des codes touristiques, commerciaux et modernes contemporains. L'autre moitié de la composition iconographique est une suite d'informations sur les réseaux d'omnibus et de gare qui desservent l'établissement et les excursions possibles¹²⁵⁰.

¹²⁵⁰ Les guides touristiques produits par les syndicats d'initiatives comportent des publicités pour cet établissement. Il s'agit d'une pension bourgeoise de 43 chambres de 6 à 8 fr. par jour avec un tennis et des jeux de boules.

L'emploi de ce papier à lettre permet à l'entrepreneur, adhérent au Syndicat d'initiative de Grenoble et donc familier du milieu et des codes du tourisme, d'attirer l'attention d'un client potentiel dans le contexte du développement du tourisme routier¹²⁵¹. En parallèle de son activité dans les travaux publics, il investit dans un établissement hôtelier¹²⁵².

Si d'autres initiatives apparaissent plus modestes, elles n'en sont pas moins déterminantes pour le développement du tourisme routier. Les propriétaires savent saisir les opportunités. Certains formulent des initiatives liées à l'apparition de l'automobile. En 1924, Camille Rivière, un propriétaire d'hôtel à Choranche, demande l'autorisation d'installer une borne distributrice d'essence reliée par une canalisation souterraine à un réservoir placé dans son établissement¹²⁵³. La borne se situe au bord de la route. Il s'engage pour cela à payer une redevance pour l'occupation du domaine public et à supporter les frais de tous les travaux suscités par cette installation.

Certains propriétaires créent des lignes de transports pour les voyageurs. Gilles Della-Vedova cite la société Moulin-Traffort, créée en 1874, deux ans après l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°2. Elle est aux mains de huit associés dont de riches propriétaires et des édiles locaux¹²⁵⁴. C'est un secteur autour duquel de nouvelles notabilités sont édifiées dans le canton du Villard-de-Lans¹²⁵⁵. Cela est possible car des capitaux économiques et techniques sont disponibles et sont articulés par une nébuleuse d'acteurs locaux et extérieurs au territoire¹²⁵⁶. Ces exemples sont à penser dans la continuité des constructions d'auberges et de refuges le long des sentiers muletiers¹²⁵⁷. La différence est que le phénomène prend des formes plus invasives et appuyées, conformément aux logiques marchandes et libérales du tourisme routier. Les habitants réajustent leurs offres en fonction de ces changements. Ces initiatives induisent de nouvelles collaborations entre

¹²⁵¹ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*, p. 766.

¹²⁵² Raymond Serratrice n'est pas le seul entrepreneur qui associe entrepreneuriat et tourisme dans une logique pluriactive.

¹²⁵³ ADI38, 1409.

¹²⁵⁴ Gilles DELLA-VEDOVA, « L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans (massif du Vercors) du milieu du XIXe au milieu du XXe siècle », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses 2014, p. 107-123.

¹²⁵⁵ *Ibid.*, p. 114.

¹²⁵⁶ *Ibid.*, p. 110.

¹²⁵⁷ P.-L. FILLET, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », art. cit., p. 86.

des acteurs locaux et touristiques¹²⁵⁸. Le rôle des femmes et personnes d'âge mûr doit être souligné.

1.2.3.3. Les pratiques pluriactives féminines et de personnes d'âge mûr

Lorsque l'on s'intéresse aux stratégies déployées par les acteurs locaux face au tourisme routier, une tendance forte apparaît : la réadaptation de la pluriactivité. En effet dans la quasi-totalité des cas étudiés entre les années 1880 et 1936, les individus qui s'emploient dans le secteur du tourisme routier le font dans le cadre de combinaisons pluriactives individuelles et surtout l'échelle du ménage. Cela confirme, pour la partie sud du Vercors, les remarques de Gilles Della-Vedova sur le canton du Villard-de-Lans où l'activité touristique s'inscrit dans le cadre de la pluriactivité familiale.

Un des exemples types de cette réadaptation concerne les femmes. Dans les lignes qui suivent, Étienne Mellier relate son arrivée à la Chapelle-en-Vercors lors d'une excursion en 1900 : « *Les personnes dont nous nous étions séparés au col du Rousset, venues à notre rencontre, nous ont fait le plus grand éloge et du bourg [de La Chapelle-en-Vercors] et de ses délicieux environs. Elles ont été littéralement choyées par cette hôtesse excellente, cuisinière experte, maîtresse en l'art des petits plats, qu'est Mme Ulysse Bellier, dont l'hôtel, en façade sur la grande place, domine un fort beau paysage, et, ce qui ne gâte rien possède de coquettes chambres, dont plusieurs toutes neuves*¹²⁵⁹ ». En 1928, Mme Ulysse Bellier, désormais veuve, est également citée dans la publicité faite pour son établissement « l'hôtel Bellier », estampillé TCF et ACF. Il est ouvert toute l'année et comprend 25 chambres et 35 lits¹²⁶⁰. La veuve Bellier s'appelle Éléonore Appaix. Elle est née à la Chapelle-en-Vercors en 1841 au sein d'une famille de propriétaires cultivateurs. En 1866, elle épouse Ulysse Bellier qui est maçon. Elle déclare alors la profession de modiste. Cette année-là le Chemin de Grande Communication n°10 est ouvert depuis plus de dix ans dans la partie des Goulets et le tunnel du col de Rousset est en train d'être percé. À la naissance de leur fils Paul en 1868, tous deux déclarent être limonadiers. En 1876, Ulysse Bellier est limonadier et le ménage a un domestique. En 1881, il se déclare maçon et Éléonore cafetière, ils ont deux ouvriers. En 1886, Ulysse est maître d'hôtel, Éléonore est ménagère

¹²⁵⁸ C. BERTHO-LAVENIR, « Développement des transports et transformations du tourisme », art. cit., p. 85.

¹²⁵⁹ É. MELLIER, *Le Vercors*, op. cit., p. 80.

¹²⁶⁰ SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Le Dauphiné centres de villégiatures, hôtels, Pensions et Restaurants : villas, logements et garages, renseignements généraux*, 1928, p.115.

et leur fils est menuisier¹²⁶¹. Ce rapide aperçu indique que le couple jongle jusqu'en 1911 entre métiers du bâtiment, du tourisme et du textile. Au cours des modulations des combinaisons pluriactives, Éléonore effectue régulièrement une activité liée au tourisme routier.

L'exemple de la famille Combet est également intéressant. Claude Louis Combet est entrepreneur de travaux publics et est originaire de Vizille (Isère). Il termine les travaux de construction du Chemin de Grande Communication n°10 et s'installe dans les années 1865 aux Barraques, après avoir épousé Appolonie Bellier, originaire de la Chapelle-en-Vercors¹²⁶². Ils fondent l'hôtel du Midi. L'établissement jouit d'une renommée solide. Claude Louis Combet se déclare d'abord aubergiste, puis maître d'hôtel, profession qu'il présente encore en 1901 alors qu'il est âgé de 80 ans. Après son décès, son épouse Appolonie se déclare maître d'hôtel et sa fille Willemine cuisinière, profession qu'elle exerce dès la fin des années 1880. Toutes deux se définissent comme « patronnes ». Les petits enfants se déclarent propriétaires exploitants ou cultivateurs. En 1926, Céline, une des petites filles de Claude Louis Combet, est cheffe de ménage et hôtelière, comme sa mère Willemine. Elles emploient deux domestiques cultivateurs venant de la Chapelle-en-Vercors et Saint-Julien-en-Vercors ainsi qu'un pensionnaire italien qui est ouvrier plâtrier. En 1931, le petit fils de Willemine, Paul Michel, est hôtelier et menuisier. Il vit avec son épouse Paulette et leur fils Gaston, une bonne de Saint-Martin-en-Vercors et un domestique italien. Après la Seconde Guerre mondiale, il rachète durant la reconstruction l'ensemble du hameau que reprend ensuite leur fils Gaston, jusqu'au milieu des années 2000. La famille Combet s'implante dans le secteur du tourisme jusqu'à employer d'autres habitants. Ce sont principalement les femmes de la famille qui entretiennent l'activité touristique au cours de cette longue trajectoire familiale.

Plusieurs éléments du parcours de la famille sont représentatifs de l'importance du rôle des femmes dans les combinaisons pluriactives comprenant le tourisme. Cette tendance est perceptible sur l'ensemble du Vercors¹²⁶³. En participant à l'activité touristique, les femmes

¹²⁶¹ ADD26, 6M627.

¹²⁶² Cette recherche n'a pas permis de déterminer les possibles liens de parenté entre Ulysse Bellier et Appolonie Bellier.

¹²⁶³ Dans le nord du Vercors, le rôle joué par les femmes dans le tourisme médical est également important. Voir : G. DELLA-VEDOVA, « L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans », art. cit., p. 120-121.

régulent les rapports du ménage avec l'extérieur et la circulation de capitaux. Le tourisme permet ainsi une forme d'émancipation.

Une autre tendance apparaît. Beaucoup de chefs de ménage pluriactifs sont âgés de plus de 45 ans. Sur le recensement de 1896 de la commune de Choranche, Hyppolite Odier, aubergiste, est marié à Clotilde Albert, épicière. Tous deux ont 67 ans. Emmanuel Rey est un aubergiste de 68 ans marié à Joséphine Serteau, également aubergiste, de 59 ans, leur fils Léon, 23 ans est cultivateur. À Rencurel en 1906, Césarine Ruel, 64 ans, est cheffe de ménage, hôtelière et vit avec un fils cultivateur et un autre qui est voiturier. Philomène Godard a 61 ans, elle est cafetière et vit seule. Dans la même commune, Antoine Belle est un hôtelier de 57 ans qui emploie deux bonnes et un domestique venant des communes de Presles et de Rencurel. Le tourisme routier est un secteur économique qui semble convenir aux femmes et à des personnes qui ne sont pas dans la première phase de leur vie professionnelle. Est-ce le besoin de capitaux initiaux ou au contraire la facilité d'accès à cette ressource économique ? Cette piste doit être approfondie par une recherche intégrant l'analyse sur le temps long des structures familiales ainsi que des patrimoines. Ces dynamiques participent au renouvellement des rapports entre le Vercors et le reste de la société.

1.3. Des relations renouvelées entre le Vercors et l'extérieur

Les voyageurs qui pratiquent le tourisme routier viennent des départements proches et limitrophes, et ils appartiennent à des classes sociales aisées. Ces membres de la bourgeoisie exercent des professions libérales, sont médecins, hauts fonctionnaires ou ingénieurs¹²⁶⁴. Ils décrivent les territoires traversés au moyen de récits d'excursions et de photographies. Ces documents témoignent d'une attention jusque-là inédite envers ces sociétés, au sujet desquelles ils diffusent des préjugés. Ces derniers sont propres à la catégorie sociale et urbaine des touristes et du lectorat visé¹²⁶⁵. L'examen de ce que les visiteurs voient et décrivent, ce qu'ils ont potentiellement vu et n'ont pas dit, et si possible, de ce qu'ils n'ont pas vu, permet de restituer la manière dont le tourisme routier et ses normes modifient les relations entre acteurs locaux et extérieurs au territoire. Premièrement, les visiteurs s'accordent sur le fait qu'avant l'ouverture des routes le Vercors

¹²⁶⁴ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*, p. 837.

¹²⁶⁵ A.-M. GRANET-ABISSET, « Retard et enfermement », art. cit., p. 4.

n'a ni histoire ni habitant. Certains visiteurs se prononcent ensuite sur la mise en tourisme des territoires. Cette opération engendre des formes d'encadrements.

1.3.1. L'accès au progrès de territoires sans habitants et sans Histoire

Les premiers touristes dépeignent le Vercors et les différents bassins de vie qui le composent comme des territoires récemment entrés dans le cours de l'histoire. C'est un motif très fréquent des récits d'excursion. Il est intéressant d'examiner comment il se construit dans le cas du Vercors.

Premièrement, l'absence d'habitants ordinaires dans la majorité des descriptions suggère que la vie quotidienne échappe aux regards des visiteurs. Cette absence est symptomatique d'un tourisme itinérant qui porte peu d'intérêt aux habitants¹²⁶⁶. Seuls les bergers sont quelquefois évoqués, les ouvriers qui construisent la route, les transporteurs de bois ou alors les propriétaires d'établissements touristiques, dès lors qu'il s'agit d'évaluer l'accueil¹²⁶⁷. Comme le montagnard dans d'autres parties des Alpes, il s'agit d'acteurs qui ont des fonctions paysagères et touristiques précises et qui ne sont pas considérés par les visiteurs en tant que membres d'une société. Il s'agit de stéréotypes qui confirment la connotation de retard des territoires traversés, tout en les mâtinant d'une pointe d'exotisme¹²⁶⁸. Ces représentations résultent d'un choix volontaire lié au style attendu des récits et de conceptions culturelles et idéologiques¹²⁶⁹.

Pourtant, il y a beaucoup d'indices de la présence des habitants à proximité des routes. Les maisons cantonnières, kiosques et petites auberges sont nombreux et ponctuent les abords de la chaussée¹²⁷⁰. Ces pratiques échappent aux visiteurs à qui ces absences permettent de construire l'histoire du territoire à partir de l'aménagement routier. Voici par

¹²⁶⁶ A. SGARD, « L'invention d'un territoire », art. cit., p. 42.

¹²⁶⁷ L. DREVET, *La Vallée de la Bourne*, op. cit. ; M. CARLE, *Sur les routes des Alpes en automobile*, op. cit.

¹²⁶⁸ A.-M. GRANET-ABISSET, « Retard et enfermement », art. cit., p. 16.

¹²⁶⁹ A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoires de papier glacé : quand les photographes regardent la montagne », art. cit. L'auteure note l'oubli des habitants dans les photographies prises par les excursionnistes. Elle évoque un intérêt sélectif auquel les remarques de cette section font écho. Anne-Marie GRANET-ABISSET, « L'historien et la photographie », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1995, 23-2, p. 19-36.

¹²⁷⁰ Les archives de voirie comportent de nombreuses mentions à ce sujet.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

exemple comment en 1913 le président de l'Automobile-club du Rhône, le Docteur Carle (1876-1937), évoque le canton drômois de la Chapelle-en-Vercors.

Aux pieds de ces montagnes, que les ours et les rochers défendirent si longtemps, sont venus expirer les guerres et les luttes des hommes. Pas le plus petit souvenir historique pas la moindre bataille ; [...] En somme, rien. Ce pays est heureux il n'a pas d'histoire¹²⁷¹.

Comme pour beaucoup d'auteurs de récits d'excursions, il considère que les territoires de montagne n'ont pas d'histoire avant l'ouverture des routes. Louise Drevet écrit les lignes suivantes en 1878, après un voyage en voiture hippomobile sur le Chemin de Grande Communication n°2 (route des gorges de la Bourne)¹²⁷². Ces lignes illustrent la manière dont les touristes perçoivent l'accès au progrès des territoires traversés.

La Balme, type gracieux du village alpin [...] ouvre ses portes au Progrès et apparaît tout à coup comme une oasis au sortir du désert, [...] séparée jusqu'à ces temps derniers du reste du monde, ne communiquant avec les pays circonvoisins que par des sentiers dangereux en été, impraticables en hiver !¹²⁷³

Louise Drevet reprend le discours dominant des élites urbaines dépeignant les sociétés de montagne comme archaïques et restées à l'écart de la modernisation des villes. Dans cette représentation, seule l'arrivée des routes carrossables fait accéder ces territoires au paradigme dominant de la modernité¹²⁷⁴. Dès lors, la présence ou non de la route hiérarchise les territoires dans l'accès à la modernité. Louise Drevet et le docteur Carle construisent ainsi leur regard selon une norme, pour ensuite décrire comment ceux qui n'y sont pas y viennent¹²⁷⁵. Ces propos sont articulés par la notion de développement, évoquée au début de la partie et dans laquelle les routes sont des moteurs.

Le chapitre I montre comment les agents voyers créent l'immobilisme des territoires afin de justifier l'existence de leur administration. Les auteurs des récits d'excursions reprennent ces descriptions. Ainsi, tous les récits consultés articulent plus ou moins explicitement des situations antérieures supposément archaïques avec des situations post

¹²⁷¹ M. CARLE, *Sur les routes des Alpes en automobile*, op. cit., p. 69.

¹²⁷² Il s'agit du Chemin de Grande Communication n°2 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans.

¹²⁷³ L. DREVET, *La Vallée de la Bourne*, op. cit., p. 31.

¹²⁷⁴ A.-M. GRANET-ABISSET, « Retard et enfermement », art. cit., p. 8-14.

¹²⁷⁵ Voir à ce sujet : A.-M. GRANET-ABISSET, « Retard et enfermement », art. cit. ; A.-M. GRANET-ABISSET, A. DALMASSO, Journée d'étude « communautés en marge de la mondialisation » organisée au Musée Dauphinois avec le concours du LARHRA dans le cadre de l'exposition Nunavik. En terre inuit le 17 novembre 2016.

aménagement routier, plus modernes. Les anciens chemins sont qualifiés de dangereux, faute de quoi, Étienne Mellier explique par exemple en 1896 que « *le Vercors a végété pendant des siècles*¹²⁷⁶ ». Pour le docteur Marius Carle, la route serait réclamée par des sociétés malheureuses et accordée par des édiles et une administration magnanimes¹²⁷⁷. Les auteurs de récits reprennent des motifs employés par les agents voyers, qu'ils fixent et diffusent ensuite en les intégrant à leurs descriptions des territoires pour un public extérieur. Dès lors, le Vercors incarne les réussites croisées de la modernisation du réseau routier et du régime forestier.

1.3.2. Regards sur la mise en tourisme des territoires

Les auteurs de récits d'excursions observent également la transformation des territoires par et pour le tourisme routier. Leurs descriptions illustrent les effets normatifs de cette activité et les changements de cette pratique durant la première moitié du XX^e siècle. Un des principaux éléments mis en relief par les récits d'excursions est la mutation de l'hébergement et des services proposés.

Voici comment en 1927, Albert Marchon (1897-1970) décrit les mutations de la commune de Villard-de-Lans : « *au Villard-de-Lans : Tea-Room, Ices. Une ruelle sent l'origan et le chypre ; le coiffeur ondule. L'hôtel a été promu « hostellerie ». On a verni, colorié, peinturluré l'hôtel de ville, jouet pour estivants. Le maire prend leçon d'anglais*¹²⁷⁸ ». À ce Villard-de-Lans moderne et cosmopolite destiné aux villégiateurs, cet intellectuel originaire des Hautes-Alpes oppose une autre partie de la commune caractérisée par ses « *bicoques anciennes bâties à la mode du Vercors*¹²⁷⁹ ». Il réalise des descriptions similaires au sujet des Barraques qui selon lui, passent de pauvres maisons de planches, à deux ou trois hôtels de luxe pour les touristes amenés par les autocars de Grenoble. Il mentionne également d'anciennes auberges qui leur servent d'annexe¹²⁸⁰. La plupart des récits d'excursions décrivent les mutations concernant l'hébergement selon une évolution linéaire, du féminin au masculin, de l'auberge chancelante à l'hôtel luxueux. Il est cependant plus opportun de penser que certains propriétaires développent de véritables hôtels quand d'autres maintiennent des hébergements modestes. La diversité de stratégies

¹²⁷⁶ *Les Alpes illustrées*, 23 août 1896, p. 179.

¹²⁷⁷ M. CARLE, *Sur les routes des Alpes en automobile*, op. cit.

¹²⁷⁸ Albert MARCHON, *Le Vercors*, Paris, Édition Émile Paul frères, 1927.

¹²⁷⁹ *Ibid.*, p. 8-11.

¹²⁸⁰ *Ibid.*, p. 28.

relatives aux capitaux dont disposent les propriétaires échappent aux voyageurs qui construisent des récits linéaires du développement touristique.

Un jeu complexe s'opère toutefois à propos du changement du niveau de l'hébergement induit par la mise en tourisme. Dans l'ensemble des récits d'excursion étudiés, les auteurs fustigent un hébergement qui n'est pas au niveau de leurs attentes, complimentent quand ça l'est, tout en redoutant de perdre une forme de simplicité. Henri Ferrand ne cesse de louer la modestie de certains refuges chichement installés, parfois avec condescendance, tout en vantant les établissements plus modernes¹²⁸¹. Est-ce un procédé visant à encourager la venue du lecteur ou l'indice de tâtonnements propres à la construction d'une appréciation ?

Les auteurs de récits se prononcent également sur les mutations urbanistiques des villages. Il est de nouveau possible d'évoquer les descriptions d'Henri Ferrand, cette fois-ci au sujet de l'alignement des maisons par rapport à la route. Il alterne entre la mention de maisons modernes bien alignées, c'est le cas de sa description de Saint-Martin-en-Vercors et l'évocation de groupements désordonnés. Il décrit ainsi Vassieux-en-Vercors comme un village où les maisons se groupent dans un ordre dispersé sans caractère¹²⁸². Il explique que *« on ne voit peut-être nulle part d'agglomération aussi rebelle aux conventions de l'alignement : pas de rues, mais des lacunes irrégulières permettent de circuler entre les maisons, même dans l'espèce de prolongement de la route qui dessert ce village, on ne trouverait pas deux façades aillant la même direction. Les constructions sont larges, robustes, mais terriblement rustiques. On sent à les voir que l'habitant de Vassieux, enrichi par le commerce des bestiaux, a conservé quelques atavismes de l'ancien isolement du Vercors¹²⁸³ »*. Henri Ferrand ne perçoit pas les logiques antérieures et relatives aux chemins. Ces descriptions qui restituent la fonction normative associée à la route et au tourisme routier s'inscrivent dans l'idéologie des actions « civilisatrices » que les associations touristiques entendent tenir sur le territoire. L'écho avec l'idéologie de certains pionniers, en ce qui concerne les « sauvages » des colonies, est manifeste¹²⁸⁴.

¹²⁸¹ H. FERRAND, *Le Vercors*, op. cit., p. 12, 49.

¹²⁸² *Ibid.*, p. 52.

¹²⁸³ *Ibid.*, p. 58.

¹²⁸⁴ A. SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France », art. cit., p. 48.

Les regards que les touristes portent sur les changements des territoires vont indéniablement avec les mutations de leur pratique. L'usage de la route devient alors un outil de différenciation entre les touristes. C'est ainsi qu'Étienne Mellier remarque au sujet des voyageurs venant visiter les Grands Goulets en 1896 que : « *ceux ayant fait les Goulets surtout au moyen de ces énormes Cars Alpins, un moment si vantés, si désirés par les villages de la route, aujourd'hui trop souvent peu garnis, n'ont pu qu'entrevoir à peine les nombreux sites divers, si admirables, au travers desquels, semblables à des météores, munis de billets circulaires, ils n'ont fait que passer, au galop des chevaux fouettés par un conducteur ignorant le pays, et seulement préoccupé de rattraper un léger retard*¹²⁸⁵ ». Étienne Mellier décrit une circulation irréfléchie et mécanique de touristes amassés. Ces derniers ne présentent aucune curiosité et réalisent des excursions par conformisme et non par esprit de découverte. Plus le tourisme se développe, plus les prix des excursions sont abordables. Face à la multiplication des visiteurs et à l'accélération des excursions due à la concurrence des entreprises de plus en plus nombreuses, une volonté de démarcation entre les touristes se fait jour.

Une mutation technique concernant l'usage des routes exacerbe ces dynamiques. À la fin du XIX^e siècle, aux véhicules hippomobiles individuels ou collectifs (trains de plaisirs et pataches)¹²⁸⁶, s'ajoutent des véhicules automobiles plus rapides qui modifient l'organisation des excursions. En 1913, le Docteur Carle note à propos du Vercors que : « *les autobus arrivent, défonçant les routes, déversant à flots les promeneurs du dimanche [...] En vérité je vous le dis profitez vite de cette période intermédiaire prélude de la grande invasion*¹²⁸⁷ ». L'auteur fait référence au Touring Club et ses adhérents qui réalisent les excursions en car automobile. Face à ces derniers, il revendique une identité liée à la pratique de l'automobile¹²⁸⁸.

Les membres des Automobile Club appartiennent à l'élite régionale. Catherine Bertho-Lavenir évoque un petit monde de l'automobile qui cherche à se démarquer du tourisme plus généralisé et moins élitiste, symbolisé par le Touring Club et ses excursions groupées¹²⁸⁹. Ce paradoxe d'une pratique touristique qui s'auto-morçèle en se développant

¹²⁸⁵ *Les Alpes illustrées*, 6 août 1896, p.179.

¹²⁸⁶ Voitures attelées pour le transport des voyageurs. Les trains de plaisirs sont ouverts afin d'apprécier le paysage.

¹²⁸⁷ M. CARLE, *Sur les routes des Alpes en automobile*, op. cit., p. 69-70.

¹²⁸⁸ *Ibid.*, p.89.

¹²⁸⁹ C. BERTHO-LAVENIR, « Grand tourisme automobile », art. cit.

et se diversifiant est récurrent, que ce soit pour le tourisme routier, le tourisme alpin ou encore celui de la région des lacs en Angleterre¹²⁹⁰. Dans le cas du Vercors, le rapport à la route, aux mutations de l'hébergement et aux modalités de la pratique touristique structure cette démarcation.

1.3.2.1. « Encore des auto-cars dans le ravin¹²⁹¹ »

Dans un contexte où l'offre d'excursions s'élargit, des accidents surviennent. Ces événements interrogent les élites contemporaines, d'autant plus que leur retentissement est souvent national. Des regards sont alors portés sur les routes de montagne et le tourisme routier. On peut prendre un exemple éloigné du Vercors. Au mois de juillet 1923, un autocar touristique transportant vingt-deux voyageurs hollandais traverse un parapet de la route de Garvanie à Luz-Saint-Sauveur (Hautes-Pyrénées). Il fait une chute de 70 mètres. Vingt-deux personnes décèdent. L'accident, qui fait la une des journaux, émeut l'opinion publique. Deux articles consacrés à ce sujet suggèrent certaines craintes liées à l'usage touristique des routes de montagne¹²⁹². Le premier est issu du *Journal de Paris*, quotidien célèbre qui est proche de la droite nationaliste. Il est signé Clément Vautel, un chroniqueur et romancier conservateur reconnu par la presse parisienne¹²⁹³. Le second provient du *Nouvelliste de Lyon*, un quotidien catholique conservateur.

Les deux articles replacent ces accidents dans le cadre plus large du développement du tourisme, des transports et des loisirs. Le premier article incrimine le comportement du chauffeur et de l'organisme touristique qui l'emploie. Il fustige « l'expérience » proposée par le transporteur, que caractérise ici l'effroi procuré par la vitesse¹²⁹⁴. Cette vitesse est aussi imputée à la concurrence des courses organisées. Chaque promoteur cherche un rendement optimal en proposant des courses rapides, comportant un maximum d'itinéraires et de tronçons célèbres¹²⁹⁵. Le second article est plus nuancé et est construit sur le point de

¹²⁹⁰ C.-F. MATHIS, « De Wordsworth au National Trust », art. cit., p. 55.

¹²⁹¹ ADD26, C4016/2d : *Journal de Paris*, 22 août 1923 et *Le nouvelliste de Lyon*, 27 août 1923. Les deux articles sont intégrés à un dossier concernant l'usage touristique de la route de Combe Laval.

¹²⁹² ADD26, C4016/2d : *Journal de Paris*, 22 août 1923 et *Le nouvelliste de Lyon*, 27 août 1923. Les deux articles sont intégrés à un dossier concernant l'usage touristique de la route de Combe Laval.

¹²⁹³ Laurent JOLY, « Le préjugé antisémite entre « bon sens » et humour gaulois Clément Vautel (1876-1954), chroniqueur et romancier populaire », *Archives Juives*, 2010, 43-1, p. 23-38.

¹²⁹⁴ L. TISSOT, « Développement des transports et tourisme : quelles relations », art. cit.

¹²⁹⁵ Il est possible de faire un parallèle avec la concurrence entre les guides de montagne au tournant du XIXe et du XXe siècle. Voir : Laurent TISSOT, « Plaignons-les, plaignons-nous, et marchons ! Le tourisme alpin

vue du Touring Club, auprès duquel l'auteur semble avoir recueilli des informations. Il évoque des mesures à mettre en place pour sécuriser les excursions. L'article suggère que les véhicules ne sont pas adaptés techniquement aux routes susceptibles d'être mauvaises, pentues, marquées par des successions de virages et des parapets qui n'ont pas la hauteur adéquate. Les autocars qui font des excursions en montagne ne peuvent être techniquement similaires à ceux de plaine, et les remarques convergent sur la nécessité d'un équipement spécialisé. Néanmoins, les entrepreneurs de transports ne disposent pas tous des moyens d'adapter leurs véhicules. À ce sujet, les mentions récurrentes sur certaines publicités des guides des syndicats d'initiatives révèlent que cette adaptation est un argument publicitaire. De nombreuses réclames d'autocaristes indiquent par exemple que les cars sont munis de « freins sur les roues avant »¹²⁹⁶.

Les deux articles associent ces accidents avec des comportements désinvoltes et inappropriés au regard d'une forme de « morale nationale »¹²⁹⁷. Sous couvert de dénoncer les dangers liés aux pratiques des autocaristes en montagne, leurs propos témoignent d'une réaction à la modernité comme agent de corruption des individus et à travers ceux-là, de l'ensemble du corps social¹²⁹⁸. Cette critique porte moins sur le système économique du tourisme routier en montagne que sur les comportements des individus présentés comme déviants. Ce type de réaction diffère sensiblement des mouvements observés en Suisse par exemple. Parallèlement au développement touristique de la Belle Époque, une nouvelle droite développe un discours alliant nationalisme, xénophobie et exaltation des montagnes¹²⁹⁹. Cette mouvance considère que le tourisme répond à un capitalisme effréné, estampillé des valeurs de la société bourgeoise libérale. Ces mouvements conservateurs condamnent la course au profit qui anime certains promoteurs touristiques. Ces critiques, fréquentes à l'échelle alpine au début du XX^e siècle, sont considérées comme des résistances face à la motorisation¹³⁰⁰. S'il est possible que des contestations soient étouffées, il semble

face à la peur de la montagne (1850-1914) », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 203-219.

¹²⁹⁶ SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Le Dauphiné centres de villégiatures, hôtels, Pensions et Restaurants : villas, logements et garages, renseignements généraux*, 1925, p.31.

¹²⁹⁷ L. JOLY, « Le préjugé antisémite entre « bon sens » et humour gaulois Clément Vautel (1876-1954), chroniqueur et romancier populaire », art. cit.

¹²⁹⁸ Arnaud BAUBÉROT, *Histoire du naturisme : le mythe du retour à la nature*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004.

¹²⁹⁹ M. GIGASE, C. HUMAIR et L. TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations*, op. cit., p. 34-35.

¹³⁰⁰ C. M. MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, op. cit., p. 16.

toutefois dans le cas du Vercors et plus largement des routes de montagne, que cela représente une manne économique dont les avantages priment sur la dénonciation des accidents.

1.3.3. Des formes d'encadrement

Le tourisme routier donne lieu à des formes d'encadrement qui peuvent être abordées selon deux perspectives. Le premier degré de cet encadrement s'opère par des acteurs locaux. Les exemples qui suivent illustrent différentes modalités par lesquelles des habitants du Vercors interviennent dans le déroulement de l'activité touristique.

D'abord, d'un point de vue pratique et logistique, certains acteurs font le relais entre les voyageurs et les habitants qui proposent des hébergements¹³⁰¹. Par exemple, en cas de manque de place, certains propriétaires d'hôtels organisent un système de redistribution des touristes chez des particuliers. C'est le cas de la famille Combet évoquée plus haut. Depuis l'Hôtel du Midi, les membres assurent la coordination entre les touristes et les habitants qui proposent des hébergements¹³⁰². Ensuite, des habitants font le relais avec les instances touristiques de plaines qui organisent les excursions et des voyageurs dans une logique publicitaire. En 1898, la veuve Bonnet fait construire un hôtel à Choranche à côté d'un établissement thermal inauguré un an plus tôt. Il n'est pas possible de déterminer comment et par quels leviers sociaux et économiques elle parvient à faire l'inauguration de l'établissement avec un degré de faste et d'apparat qui en font un événement mondain. L'inauguration réunit les membres de l'élite intellectuelle et culturelle dauphinoise. Elle est relatée par le directeur des *Alpes illustrées*, Marius Ravat¹³⁰³. Enfin, certains responsables politiques locaux jouent également un rôle important en termes de relations avec les instances touristiques et les voyageurs. Monsieur Jullien, maire de Saint-Martin-en-Vercors et conseiller général de la Drôme, célèbre le 11 août 1892 l'arrivée des voyageurs du Club alpin à qui il souhaite la bienvenue par des guirlandes et des

¹³⁰¹ Gille Della-Vedova identifie des mécanismes similaires en ce qui concerne le climatisme dans le canton de Villard-de-Lans. G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit.

¹³⁰² SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Le Dauphiné centres de villégiatures, hôtels, Pensions et Restaurants : villas, logements et garages, renseignements généraux*, 1925, p. 114.

¹³⁰³ *Les Alpes illustrées*, 16 juin 1898, p. 126.

mignardises¹³⁰⁴. Cet accueil illustre la volonté du maire d'entretenir des liens solides avec les représentants de cette activité qui draine des capitaux extérieurs.

Le deuxième niveau d'encadrement est opéré par des acteurs publics et privés extérieurs au territoire qui interviennent dans l'organisation du secteur touristique. Les opérations menées par le Syndicat d'initiative de Grenoble et la PLM illustrent ces mécanismes. En 1896, à la suite d'une assemblée générale, le Syndicat d'initiative de Grenoble vote une réforme de son service de voiture de Grenoble à Pont-en-Royans par les Goulets. En effet, l'organisation du service est jugée défectueuse. Des plaintes déplorent de trop nombreux changements de voitures à Villard-de-Lans, aux Barraques et à Pont-en-Royans. Le Syndicat d'initiative de Grenoble et la Compagnie PLM partagent ainsi 1 200 fr. de subventions pour la mise en place d'un car alpin qui fait un circuit sans transfert¹³⁰⁵.

Les interventions d'acteurs extérieurs correspondent souvent à des formes de régulation des initiatives locales. Ce phénomène est identifiable des années 1890 à 1936 sous diverses formes. Par exemple, dans les numéros des *Alpes illustrées* publiés dans les années 1890, les auteurs des articles expriment fréquemment le besoin que les établissements accueillant des touristes dans le Vercors fassent des progrès en termes d'accueil. Catherine Bertho-Lavenir explique que ce phénomène est fréquent entre instances touristiques et communes rurales. Il s'agit de rendre la destination plus attrayante d'un point de vue social et culturel¹³⁰⁶. La nécessité de se conformer à une norme et à des attentes qualitatives extérieures est explicite et semble s'accroître au fil des années. Par exemple, à l'issue de la Première Guerre mondiale, la chambre de commerce de Grenoble organise un cercle de conférences destiné à préparer l'économie post conflit¹³⁰⁷. Il est question de l'organisation des services automobiles touristiques. Le mode de locomotion le plus utilisé par les touristes alpins est le car automobile. Les conférenciers incitent à la fusion des compagnies de transports et à un meilleur entretien des routes¹³⁰⁸. Il est également rappelé que les établissements locaux doivent faire des efforts en termes de propreté et d'hygiène. L'encadrement des initiatives locales par des acteurs extérieurs concerne également la mise

¹³⁰⁴ *Les Alpes illustrées*, 10 décembre 1892, p. 384.

¹³⁰⁵ *Les Alpes illustrées*, 3 mars 1896.

¹³⁰⁶ C. BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*, op. cit., p. 217.

¹³⁰⁷ CHAMBRE DE COMMERCE DE GRENOBLE (dir.), *Le Dauphiné au travail*, Grenoble, Grands établissements de l'imprimerie générale, 1917.

¹³⁰⁸ *Ibid.*, p. 222-224.

à disposition de capitaux¹³⁰⁹. La sollicitation des communes par les syndicats d'initiative, à voter des subventions pour la mise en place de service de voiture rappelle les sacrifices demandés par l'administration vicinale aux communes lors de la construction des routes.

Le tourisme routier s'impose sur le territoire selon trois mécanismes distincts, qui sont reliés. C'est une activité économique qui participe à la création d'une territorialité spécifique. Elle fait donc partie du territoire, qu'elle met en valeur par ses récits et ses pratiques. Elle constitue également une ressource pour de nombreux acteurs. Elle participe aux stratégies socio-professionnelles variées entre des habitants et des acteurs extérieurs. Elle renouvelle ainsi les rapports entre le territoire et l'extérieur en fonction d'un ensemble de normes. Le tourisme routier crée un puissant système territorialisé. Le développement de cette activité amène à requalifier certaines pratiques.

2. Organiser les usages pour exclure et contrôler

Les historiens des mobilités interrogent les formes de discriminations associées aux déplacements¹³¹⁰. En parallèle, la capacité des routes à constituer un outil de contrôle est l'objet d'études internationales, qui plus est en ce qui concerne la colonisation. Jennifer Hart avec le cas du Ghana, indique comment la route est un vecteur de l'État colonial pour normaliser le territoire et contrôler les circulations d'hommes et de marchandises¹³¹¹. Pour le cadre alpin, à partir de l'exemple de la frontière franco-italienne du Briançonnais et de la gestion policière du passage des migrants, Sarah Bachellerie montre comment la route devient un outil de coercition spatiale et de contrôle de l'immigration¹³¹². C'est dans une perspective similaire que cette sous-partie vise à expliquer en quoi l'organisation des usages des routes donne lieu à des phénomènes d'exclusions et de contrôle social¹³¹³. Le tourisme routier domine rapidement les autres usages des routes et du territoire. Le développement de cette activité participe à la transformation de l'exploitation forestière et

¹³⁰⁹ *Les Alpes illustrées*, 30 juillet 1892, « chronique alpine », p. 355.

¹³¹⁰ M. FLONNEAU, L. LABORIE et A. PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie*, *op. cit.*

¹³¹¹ Jennifer HART, *Ghana on the Go : African Mobility in the Age of Motor Transportation*, Indiana University Press, 2016.

¹³¹² Sarah BACHELLERIE, « La traque policière des étrangers à la frontière franco-italienne (Hautes-Alpes) comme « maintien de l'ordre » social et racial », *Revue de géographie alpine*, [en ligne], 2020, 108-2, disponible sur <https://journals.openedition.org/rga/7208> [Page internet consultée le 13 janvier 2021].

¹³¹³ *Cf. Supra*. Introduction, p. 28.

au renouvellement des contrastes socio-économiques au sein de ce secteur d'activité. Ces mécanismes révèlent les contrastes du tourisme routier.

2.1. Domination du tourisme routier à partir des années 1910

Le tourisme devient l'usage majeur des routes du Vercors. Dès le début du XX^e siècle, les intérêts de cette activité priment et deviennent la norme, quels que soient leurs effets.

2.1.1. Des instances touristiques qui prennent en main la gestion des routes

Certains aspects de l'intervention des acteurs du tourisme sont bien connus des historiens. Les Automobile Club sont par exemple des groupes de pression qui imposent leurs idées dans le domaine de l'automobilisme¹³¹⁴. Les implications financières des sociétés touristiques pour l'entretien des routes amènent certains sociétaires à se sentir prioritaires par rapport à d'autres usagers¹³¹⁵. Le cas du Vercors illustre des formes appuyées d'interventions dans la gestion des routes¹³¹⁶. Ces ingérences engendrent des tensions et des passe-droits.

Pour la totalité des routes classées dans le réseau vicinal, le Touring club de France et les syndicats d'initiative participent aux financements de travaux d'entretien des routes¹³¹⁷. Il s'agit également d'opérations d'élargissement de la chaussée, de création d'aires de croisement, d'aménagement des virages et de goudronnage, et cela à partir de la fin du premier tiers du XIX^e siècle. Pour ce dernier aspect, la chambre syndicale de l'automobile ainsi que l'Automobile-Club dauphinois interviennent. Elles sont soucieuses d'offrir les meilleures conditions de circulation à leurs membres. Leurs subventions complètent les ressources mobilisées par les municipalités et les départements. C'est une aide précieuse sur laquelle compte le service vicinal¹³¹⁸.

¹³¹⁴ Étienne FAUGIER, « Le désir de mobilité et l'automobilisme. Pour une analyse systémique de la vitesse automobile dans l'espace rural : le cas du département du Rhône et de la région de Québec », *RTS - Recherche Transports Sécurité*, 2015, 01, p. 7-24.

¹³¹⁵ C. BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*, op. cit., p. 195.

¹³¹⁶ Elles complètent les formes d'encadrement évoquées dans la première partie du chapitre.

¹³¹⁷ ADI38, 1406 : lettre adressée au préfet, 27 janvier 1923.

¹³¹⁸ ADI38, 1407 : rapport de l'agent voyer cantonal, projet d'élargissement, 24 février 1931.

En contrepartie de leurs participations financières, les instances touristiques n'hésitent pas à s'impliquer dans la gestion des routes au-delà de ce qui relève de leurs compétences. Les liens précédemment évoqués entre les acteurs du tourisme et les agents en charge de la voirie renforcent ces phénomènes qui se manifestent d'abord par des mécanismes de pression au sujet de l'entretien. Les présidents des syndicats d'initiatives et du Touring club s'adressent régulièrement aux agents de l'administration vicinale afin de les enjoindre à veiller à l'entretien des routes pour garantir l'usage touristique. Les correspondances dans lesquelles les présidents de syndicats d'initiative prient fermement les agents voyers de veiller au bon état des routes sont fréquentes. Ces demandes relèvent plus de l'injonction que du conseil¹³¹⁹. Cet aspect apparaît par glissement dans les consignes internes entre agents du service vicinal. Un agent voyer en chef annonce ainsi à l'un de ses subalternes qu'il est « *inadmissible que l'on abandonne ainsi un chemin touristique et il y a là une négligence intolérable et contre laquelle vous devez réagir énergiquement*¹³²⁰ ». Ces termes forts et le ton sec expriment le poids de l'enjeu que représente l'usage touristique des routes.

Les instances touristiques donnent également leur avis sur des projets d'aménagement des routes. En 1913, les entrepreneurs de transport Bellet et Seigle projettent de créer un service d'excursion automobile en autocars sur la route des Écouges (Chemin de Grande Communication n°243)¹³²¹. Ils entreprennent une reconnaissance en cars. Ils adressent ensuite une lettre à l'agent voyer en chef de l'Isère, M. Wilhem, en lui expliquant que « *l'entrepreneur des travaux s'est probablement borné à faire étendre sur la route des pierres, et à les faire rouler très insuffisamment sans faire jeter sur ces pierres ni eau ni terre. Il en résulte que non seulement la route est déjà défoncée en certains endroits, que des ornières commencent à se dessiner, mais encore que les pierres étant à nu, elles sont facilement arrachées par les gros chargements et les pieds des chevaux et qu'il devient onéreux et dangereux pour les automobilistes d'y circuler. [...] Il suffirait à notre avis de faire jeter sur la terre pour recouvrir complètement ces pierres et faire rouler le tout par un simple rouleau à chevaux [...] avant d'entamer les démarches à faire pour le fonctionnement de notre service d'excursion qui va nous obliger à de gros frais de publicité nous aimerions connaître s'il vous est possible de parfaire dans le sens que nous indiquons le travail d'amélioration de cette route*¹³²² ». Le président du Syndicat d'initiative de

¹³¹⁹ ADI38, 13S4/172 : lettre du président du Syndicat d'initiative de Grenoble et du Dauphiné adressée à l'agent voyer d'arrondissement, 17 août 1897.

¹³²⁰ ADI38, 13S4/172 : lettre interne, 11 août 1927.

¹³²¹ Volume 2 : annexes, Carte 30, p. 69.

¹³²² ADI38, 13S4/172 : lettre de Bellet et Seigle adressée à l'agent voyer en chef de l'Isère, 9 juillet 1913.

Grenoble soutient énergiquement la demande des entrepreneurs auprès de l'agent voyer. Il rappelle l'intérêt touristique de ce parcours et formule des préconisations sur les techniques d'empierrement de la chaussée¹³²³.

Ces manœuvres sont possibles car elles bénéficient d'un contexte particulier. Au cours du premier tiers du XX^e siècle les services vicinaux fusionnent avec les Ponts et Chaussées, quand ils ne sont pas simplement supprimés. Cette évolution entérine le déclin de l'administration vicinale dans une phase où l'on ne s'intéresse qu'aux usages et à l'entretien des routes et non plus à leur construction. Les instances touristiques en profitent pour changer l'organisation de travaux afin qu'ils conviennent à leurs usages.

La puissance du tourisme routier et son importance dans le système économique local s'expriment également lorsque des acteurs locaux privilégient explicitement cette activité. Par une délibération en date du 18 juin 1910, le conseil municipal de la commune de Pont-en-Royans émet un avis défavorable pour la demande de construction d'un atelier de cordonnerie projetée par un artisan. L'édifice envisagé « *défigurerait un des aspects les plus pittoresques du bourg [...] cela nuirait à l'esthétique de ce point de vue qui attire à Pont-en-Royans de nombreux visiteurs*¹³²⁴ ». On saisit la priorité donnée au tourisme par les responsables politiques locaux.

2.1.1.1. Tensions et passe-droits

Cette ingérence va jusqu'à générer des tensions et des passe-droits. Ces mésententes sont d'autant plus complexes qu'elles sont relatives aux financements hybrides dont bénéficient certains chemins vicinaux, entre fonds publics et subventions privées. Toujours sur la route des Écouges, en 1923, le président du Touring Club de France demande à l'agent voyer en chef de l'Isère de réaliser des améliorations concernant l'entretien de la chaussée. Il argue qu'il s'agit d'une des routes les plus pittoresques du Dauphiné. L'agent voyer lui expose les difficultés liées à l'entretien de cette route, spécialement au regard des attentes du tourisme. Les complications sont d'ordre financier. En effet les communes intéressées refusent d'y participer prétextant que les détériorations ne sont pas de leur fait.

¹³²³ ADI38, 13S4/172 : lettre du Syndicat d'initiative de Grenoble et du Dauphiné adressée à Monsieur Wilhem ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, 10 juillet 1913.

¹³²⁴ ADI38, 14O6 : demande d'aliénation de terrain par Paul Ghirardi, rapport de l'agent voyer en chef, 24 octobre 1921.

La route sert également aux transports de bois de la forêt des Écouges et la société adjudicataire des coupes propose d'intensifier ses transports¹³²⁵. Ces derniers dégradent fortement la chaussée à cause du poids des chargements. Cette tension entre deux usages de la route se répercute sur les modalités de gestion, susceptibles de grever de nouveau les finances communales. Les résistances des conseils municipaux rappellent alors les tensions que crée le tourisme routier à une échelle beaucoup plus large. Par le cas du développement du tourisme automobile au Québec, Étienne Faugier explique que dans les années 1920, l'entretien des routes engendre des conflits entre des automobilistes, principalement urbains, dégradant un réseau routier payé par des populations rurales¹³²⁶.

Malgré ces écueils, les usages touristiques prennent le pas sur les autres pratiques. L'enchaînement de mesures concernant la route forestière de Combe Laval constitue un exemple éclatant. La route est ouverte en 1896 afin d'acheminer les bois de la forêt de Lente. Dès 1905, le président du Touring Club de France sollicite la collaboration du Conservateur des Eaux et Forêts de Valence pour établir un système de plaques de direction à chaque bifurcation de cette route forestière. Il s'inspire du système des forêts de Fontainebleau et de l'Esterel destiné aux excursionnistes. Cinquante-quatre plaques indicatrices sont installées et marquent ainsi une empreinte touristique sur la route forestière¹³²⁷.

Quelques années plus tard, le Syndicat d'initiative de Saint-Jean-en-Royans interpelle à plusieurs reprises l'administration des Eaux et Forêts sur les déconvenues que rencontrent les automobilistes lorsqu'ils croisent des chars transportant des bois. Ils sont contraints d'attendre et parfois de reculer. L'association demande explicitement que les adjudicataires des coupes ne dérangent pas la circulation. Le 27 avril 1925, le conservateur des Eaux et Forêts de Valence s'adresse à tous les négociants en bois concernés, en évoquant les sollicitations qu'il reçoit des syndicats d'initiatives de la région. Ces derniers se plaignent que la circulation touristique soit parfois entravée par des opérations de chargement des bois. Il mentionne le lundi de Pentecôte 1924, lorsqu'un autocar venant de Lyon est immobilisé pendant une heure et demie. Des accidents analogues ont lieu le 18 août, le 29 septembre et le 28 octobre de la même année. Il rappelle que les jours fériés de la période

¹³²⁵ ADI38, 13S4/172 : lettre de l'agent voyer en chef de l'Isère adressée au président du Touring club de France, 11 janvier 1923. Volume 2 : annexes, Carte 30, p. 69.

¹³²⁶ É. FAUGIER, « Le tourisme automobile comme mise en mouvement de la province de Québec (1905-1961) », art. cit., p. 318-319.

¹³²⁷ ADD26, 7M, 4010/4 : lettre du conservateur adressée à l'inspecteur des Eaux et Forêts de Valence, 1905.

estivale, ainsi que les dimanches sont des jours consacrés à la circulation touristique. Il les invite à veiller à ce que les routes soient dégagées ces jours-là. Il entend concilier les différents intérêts, invoque la bonne volonté des adjudicataires tout en menaçant de recourir à des mesures répressives. C'est le cas en 1931, lorsqu'un arrêté préfectoral réglemente la circulation sur les routes de la forêt de Lente pendant l'été. Du 1^{er} juillet au 30 septembre, les dimanches et jours fériés, il est interdit aux adjudicataires de descendre des camions chargés de bois. Les conducteurs devront également faciliter le passage des voitures de tourisme en se garant sur les emplacements aménagés à cet effet¹³²⁸. Cet ensemble de mesures privilégiant l'usage touristique à l'usage forestier est parachevé en 1935, lorsque la route de Combe Laval est classée dans le réseau vicinal au titre de voie ayant un intérêt touristique. Des routes construites pour l'exploitation forestière changent ainsi de statut¹³²⁹.

Ces attitudes vont même jusqu'à des passe-droits. Le 8 juin 1920, un certain M. Perrin, architecte à Grenoble, demande l'annulation d'un procès-verbal dressé contre lui. Il a circulé sur un tronçon à des horaires durant lesquels la circulation est interdite pour cause de travaux. Il se défend en expliquant avoir croisé une grande voiture traînée par trois chevaux et « bondée de voyageurs », ce qui justifie selon lui l'annulation de la verbalisation. L'administration vicinale rétorque qu'il s'agit du courrier de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans, compris dans la catégorie des véhicules autorisés à circuler¹³³⁰. Des passe-droits sont confirmés lorsque le service vicinal accepte de reporter l'application d'arrêtés préfectoraux réglementant la circulation à la suite des plaintes des syndicats d'initiatives¹³³¹. Ces demandes sont rarement honorées pour les autres usagers, qui désormais dérangent.

¹³²⁸ ADD26, 7M, C4016/2d : forêts domaniales de Lente et de Léoncel, classement de routes forestières dans la vicinalité publique.

¹³²⁹ ADD26, 7M, C4016/2d : correspondance entre l'ingénieur en chef du service vicinal du département de la Drôme et le conservateur des Eaux et Forêts de Valence, janvier 1935.

¹³³⁰ ADI38, 14O8 : infraction à l'arrêté préfectoral du 3 mai 1920, demande d'annulation du procès-verbal de contravention dressé le 8 juin 1920.

¹³³¹ ADI38, 7096W9 : demande des présidents des syndicats d'initiatives de Saint-Marcellin et de Pont-en-Royans tendant à reporter l'arrêté préfectoral de circulation entre les Jarrands et Goule Noire, 10 septembre 1928.

2.1.2. Bons et mauvais usages des routes

La catégorisation des usages et leur mise en concurrence impliquent une requalification de certains espaces. Elles opèrent ainsi de nouveaux partages du territoire¹³³². Des usages antérieurement existants sont décrits comme contraires aux nouvelles normes de circulation. Certains donnent lieu à des verbalisations. Ce sont des délits de petite voirie. Ces derniers impliquent une hiérarchisation des usages qui marque une nouvelle forme de domination. Les procès-verbaux indiquent que les délits de petite voirie concernent principalement des individus qui déposent ou traînent du bois sur la route¹³³³. Il leur est reproché d'encombrer la chaussée, de la déformer et de gêner la circulation des voyageurs et donc l'activité touristique. Le nombre important de procès-verbaux suppose que ces pratiques sont fréquentes. En 1879, sur le Chemin de Grande Communication n°2, ouvert depuis 7 ans, une commission cantonale de surveillance de la route signale qu' « *il est urgent que l'administration prenne des mesures énergiques pour empêcher les riverains de ce chemin de précipiter leur bois sur cette voie de communication qui est souvent encombrée et même interceptée, ce qui est un danger permanent pour les voyageurs*¹³³⁴ ». Les cantonniers sont invités à redoubler de vigilance. La commission identifie des récidivistes qui perpétuent ces pratiques malgré des avertissements et des contraventions répétées.

C'est le cas de Joseph Gauthier, un marchand de bois de la commune de Choranche. Verbalisé à plusieurs reprises par le cantonnier et le garde champêtre, il est emprisonné mais recommence. La commission précise que « *lorsqu'on lui observe qu'on va le verbaliser de nouveau, il répond : qu'on peut verbaliser mais que personne ne pourra l'empêcher d'exploiter ses bois. Contre ce mauvais vouloir, nous ne voyons qu'un remède, ou de le garder constamment en prison ou de l'obliger à vendre sa propriété*¹³³⁵ ». En pénalisant des riverains qui utilisent la route pour transporter du bois et en menaçant de les déposséder, ces mesures répressives remettent en cause la finalité des routes. Contrairement à ce qui est annoncé dans les projets de construction, les conditions d'usages pour les

¹³³² C. BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo, op. cit.* Dans le chapitre intitulé « combats pour la route », Catherine Bertho-Lavenir s'interroge sur l'accès aux usages de la route dans le contexte de développement du tourisme automobile.

¹³³³ ADI38,1407 : procès-verbal pour infraction, 25 mars 1921.

¹³³⁴ ADI38, 7096W4 : délibération de la commission cantonale de surveillance des chemins de Grande Communication et d'intérêt commun du canton de Pont-en-Royans, f.1., 12 août 1879.

¹³³⁵ ADI38, 7096W4 : délibération de la commission cantonale de surveillance des chemins de Grande Communication et d'intérêt commun du canton de Pont-en-Royans, f.2., 12 août 1879.

habitants sont restreintes¹³³⁶. En effet, les enjeux liés au tourisme écartent indirectement certains habitants.

L'aménagement routier a la capacité de construire et produire de l'illégalité en criminalisant ceux qui n'utilisent pas correctement la route. Dans sa thèse sur la route du Lautaret, Agnès Pipien explique qu'à l'occasion du passage de personnalités importantes, les autorités cherchent à éduquer les habitants. Il s'agit par exemple ne pas mettre du fumier sur la route ou de ne pas débroussailler. Elle parle à ce titre d'une longue et difficile adaptation par les habitants à des normes qui ne correspondent pas à la réalité de leur vie quotidienne. Cette difficulté se traduit par des dérobades et des inattentions qu'Agnès Pipien associe à des positionnements entre modernité et archaïsme¹³³⁷. Son interprétation historique épouse le modèle de développement où des sociétés en retard doivent s'aligner sur un modèle référent. Ces logiques sont effectivement celles qui guident les contemporains et qui font de l'aménagement routier un instrument normatif. En stigmatisant des usages vus comme défaillants, la route engendre une forme de contrôle social. Cependant, les dérobades qu'Agnès Pipien décrit comme des difficultés d'adaptation, peuvent au contraire être interprétées comme l'indice d'un renouvellement des pratiques des habitants. Ces derniers s'adaptent aux nouveaux modes de circulations, mais pas aux normes associées. Ce choix répond à des questions économiques et ne relève pas d'incapacités liées à de supposés atavismes montagnards, comme que le suggèrent des représentations instrumentalisant ces phénomènes à des fins idéologiques.

Par ailleurs, s'il est pensé comme une solution aux délits forestiers, l'aménagement routier devient le lieu où en sont constatées de nouvelles formes. En effet, un glissement s'opère par rapport à la notion de délit. Avant la construction de la route, elle est relative aux modalités d'exploitation de la ressource forestière, elle concerne ensuite les modes de transport du bois. En utilisant les routes sans pouvoir totalement respecter les normes associées à leur utilisation, ces usagers commettent des infractions qui renouvellent les inégalités engendrées par le régime forestier et prolongent les formes d'illégalités ciblées par ce dernier. Délinquance et exclusion sociale s'entrelacent. La gestion des usages au nom du tourisme routier constitue une forme de contrôle en excluant certains usages des routes au même titre que les marginaux et délinquants sont sortis de l'espace public. C'est

¹³³⁶ Sur les projets : Cf. *Supra*. Chapitre II.

¹³³⁷ A. PIPIEN, *Construire la modernité, op. cit.*, p. 299-303.

un des derniers maillons de dépossession de la ressource forestière. Le tourisme routier cristallise ainsi les tensions sous-jacentes relatives aux usages des routes et du territoire.

2.1.3. Un monopole des routes à l'origine des déboires des projets de tramways ?

Le tourisme routier concourt à une forme de monopole des routes par rapport aux autres modes de circulation. Pour cause, face à la rentabilité apparente de cette activité, les concessionnaires pour d'autres modes de transports, tels que le tramway, sont hésitants. Dans le cas du Vercors, il est difficile d'avoir des sources quantitatives sur les touristes, faute de registres tenus par des hôteliers ou de comptages systématiques entrepris par l'administration vicinale. Si l'importance du nombre de voyageurs et le succès du tourisme transparaissent dans les récits, peu d'éléments quantitatifs permettent de corroborer ce point¹³³⁸.

Quelques éléments issus des sources peuvent cependant être mobilisés. Un relevé de la comptabilité du service de voiture qui transporte les voyageurs sur le Chemin de Grande Communication n°6 de Grenoble à Villard-de-Lans, recense 15 000 voyageurs en 1891¹³³⁹. Les listes de voyageurs publiées dans *le Dauphiné* relèvent 5 500 noms de voyageurs parcourant le Chemin de Grande Communication n°2 entre 1888 et 1905¹³⁴⁰. En 1928, 21 000 personnes parcourent les Grands Goulets en autocar¹³⁴¹. Gilles Della-Vedova réalise un tableau du nombre approximatif de voyageurs sur les routes du Vercors au tournant du XIX^e et du XX^e siècle. En 1897, 1 801 voyageurs visitent le Vercors, ils sont 2 396 en 1898, 4 182 en 1901, 2 725 en 1903 et 2 632 en 1905. En 1902, 1 350 automobiles sont comptées, 2 400 en 1904 et 1 550 en 1905¹³⁴².

Comme précisé précédemment, les thuriféraires du Vercors font de l'absence d'autre mode de circulation un attribut. Henri Ferrand se réjouit à plusieurs reprises qu'il n'y ait pas de trains qui parcourent ces montagnes¹³⁴³. Les échecs successifs d'ouverture d'autres

¹³³⁸ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*, p. 236.

¹³³⁹ G. DELLA-VEDOVA, « L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans », art. cit., p. 111.

¹³⁴⁰ *Ibid.*, p. 112. Ces données sont sous-estimées dans la mesure où il ne s'agit pas des familles en entier et que les collections ne sont pas complètes.

¹³⁴¹ J. BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique, op. cit.*, p. 419.

¹³⁴² G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère, op. cit.*, p. 779.

¹³⁴³ H. FERRAND, *Le Vercors, op. cit.*, p. 93.

moyens de transport renforcent cette idée. En 1914, un projet de funiculaire au Moucherotte est abandonné¹³⁴⁴. En 1935, est créée la Société d'étude du téléphérique de Villard-de-Lans. Beaucoup de souscripteurs sont du canton et malgré le fait qu'ils représentent ce que Gilles Della-Vedova qualifie de « *fin tissage entre primo arrivants et vieilles familles solidement implantées qui fixent le cadre du développement touristique*¹³⁴⁵ », le projet n'aboutit pas.

L'examen attentif de plusieurs projets de tramway est un indicateur supplémentaire de ce monopole. En Vercors, les premières mentions de projet d'aménagement de tramway apparaissent dans les années 1890 lorsque le réseau routier est achevé. C'est le cas de celui entre Sainte-Eulalie et le Vercors en 1892. Il s'agit du prolongement d'une ligne reliant Chabeuil, ville située à l'est de Valence, à Sainte-Eulalie, dont la concession revient à la Compagnie des Chemins de Fer de la Drôme. Les conseils municipaux du canton de la Chapelle-en-Vercors s'entretiennent avec le concessionnaire qui s'engage à faire étudier ce projet¹³⁴⁶. L'étude conclut que les travaux sont trop coûteux au regard des bénéfices escomptés.

Le projet n'est plus évoqué jusqu'en 1899. À cette date, les travaux de construction du tramway de Chabeuil à Sainte-Eulalie rencontrent des difficultés dans la dernière section reliant Sainte-Eulalie et l'un de ses hameaux. Face à de multiples avaries, la Compagnie propose d'arrêter les travaux à Sainte-Eulalie. Afin de ne pas perdre les sommes engagées, le conseil général de la Drôme suggère d'effectuer le prolongement dans une autre direction, celle du Vercors¹³⁴⁷. La proposition est justifiée par la concurrence d'un projet de tramway électrique entre Grenoble et Villard-de-Lans. Le conseil général demande l'avis de la Compagnie des Chemins de Fer de la Drôme pour cette proposition. La compagnie met plusieurs mois à répondre et le directeur cherche à gagner du temps. Sans jamais nier l'utilité du projet, il explique que les dépenses de construction sont élevées. Il rajoute que les prévisions concernant le trafic sont incertaines. Il suggère d'envisager un autre mode de transport dont la réalisation est moins onéreuse. Il s'agit de voitures électriques à dynamos motrices, actionnées par un courant aérien au moyen d'un trolley automoteur. C'est le procédé Lombard-Gérin. Il rajoute que le courant électrique

¹³⁴⁴ G. DELLA-VEDOVA, « L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans », art. cit., p. 112-114.

¹³⁴⁵ *Ibid.*, p. 113.

¹³⁴⁶ ADD26, 118S1, dossier 4476, prolongement de la ligne de Chabeuil à Saint-Eulalie-en-Royans jusqu'à la Chapelle-en-Vercors : délibération du conseil municipal de la Chapelle-en-Vercors, le 25 juin 1893.

¹³⁴⁷ ADD26, 118S1 : délibération du conseil général de la Drôme, 13 avril 1899.

proviendrait de la Bourne, où une association d'industriels viennois projette d'utiliser les chutes du torrent pour une distribution d'énergie électrique. Il désire toutefois être certain du nombre potentiel de voyageurs. Pour cela, il faudrait que le canton de la Chapelle-en-Vercors soit considéré comme une station climatique. Il suggère alors de mener des études météorologiques durant quelques années. Cela laisserait le temps nécessaire à l'aménagement électrique de la Bourne et au système de traction par trolley de donner des premiers résultats¹³⁴⁸.

Face aux réserves de la Compagnie, le conseil général se tourne vers des acteurs publics en modifiant le projet. Il invite, en 1903, l'administration des Ponts et Chaussées en charge des trains régionaux et locaux à se prononcer sur ce projet. Selon l'administration, les résultats ne sont pas encourageants ; « *les intérêts et l'amortissement du capital de premier établissement s'élèveraient à 75 000 fr. environ, les frais annuels d'exploitation à 46 700 fr. et comme la recette totale serait seulement de 37 200 fr. le déficit serait de 84 500 fr. environ*¹³⁴⁹ ». Les communes concernées devront assurer les frais d'acquisition des terrains, l'administration forestière devrait également participer ainsi que la Compagnie des Chemins de Fer de la Drôme, car la nouvelle ligne augmentera sa fréquentation. C'est seulement avec tous ces concours que le montage est possible si, en parallèle, la déclivité de la ligne est réduite. Ces réticences ne découragent pas le conseil général qui émet plusieurs délibérations motivant ce projet jusqu'en 1910. Les études demandées et la recherche d'un concessionnaire n'aboutissent pas, malgré l'énergie déployée par certains notables¹³⁵⁰. Les réponses sont univoques, le coût de construction ne sera pas rentabilisé par la fréquentation. Malgré une volonté des élus de relier par voie ferrée le Vercors au réseau de tramway de plaine, le projet ne prend pas. Face à la lourdeur des investissements, l'inertie est trop importante et les routes sont privilégiées pour des questions de rentabilité.

2.1.3.1. Neutraliser la concurrence

Malgré tout, un projet aboutit dans la partie nord du Vercors. Ce tramway touristique de Grenoble à Villard-de-Lans est envisagé dans les années 1890¹³⁵¹. Le projet s'inscrit en

¹³⁴⁸ ADD26, 118S1 : lettre du président du conseil d'administration de la Compagnie des Chemins de fer de la Drôme adressée au préfet du département de la Drôme à Valence, 19 octobre 1900.

¹³⁴⁹ ADD26, 118S1 : rapport de l'ingénieur ordinaire, 25 juillet 1903.

¹³⁵⁰ ADD26, 118S1 : registre de délibération du conseil général, 24 septembre 1909.

¹³⁵¹ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit., p. 789.

imitation du premier tramway électrique entre Vevey et Montreux (Suisse), inauguré en 1888. Malgré l'enthousiasme des édiles, le projet échoue et en 1898 une nouvelle étude est lancée par un entrepreneur grenoblois, aidé d'investisseurs lyonnais dont les frères Lumière. Face à la longueur des démarches, les investisseurs se rétractent et le projet n'aboutit pas. Un nouvel avant-projet est proposé en 1906. Après quelques intrigues, les subventions sont versées et la Société grenobloise des tramways électriques (SGTE) en assure l'exploitation. Le tramway atteint Saint-Nizier en 1914. La section jusqu'à Villard-de-Lans étant retardée par la Première Guerre mondiale, l'inauguration a lieu le 1^{er} juillet 1920¹³⁵².

La rentabilité du tramway laisse rapidement à désirer. Bien qu'elle soit intégrée aux stratégies commerciales de certaines familles locales, la ligne souffre de difficultés d'exploitation et d'entretien. Hormis quelques bonnes années, le bilan est insuffisant et devient déficitaire à partir de 1931¹³⁵³. Le tramway pâtit également de la concurrence du réseau de transport par autocar dont les liaisons sont plus rapides et plus souples. De plus, le transport du bois est difficile et dangereux par tramway et la route est plus proche des lieux de chargement. Par ailleurs, il menace de restructurer les systèmes en place en introduisant une nouvelle technique de circulation sur le territoire¹³⁵⁴. Certaines familles puissantes et actrices dans le secteur du tourisme routier s'opposent ainsi au tramway, susceptible de concurrencer des routes qu'elles contrôlent. Elles illustrent la manière dont des acteurs locaux entravent le développement d'autres modes de transport dans le but de préserver le développement du tourisme routier. C'est le cas de Daniel Huillier, habitant de Villard-de-Lans, qui dès les années 1890 est au cœur d'un réseau d'intérêts liés à la route et à ses usages. Il développe une entreprise de transport dans les années 1920, exploite la ligne du Chemin de Grande Communication n° 2 et le Chemin de Grande Communication n°6 à partir de 1925. En plus de faire disparaître les entrepreneurs rivaux, il concurrence le tramway de Grenoble à Villard-de-Lans. Face à la pression, la section reliant Saint-Nizier à Villard-de-Lans ferme¹³⁵⁵.

¹³⁵² *Ibid.*

¹³⁵³ *Ibid.*, p. 789-793.

¹³⁵⁴ Cédric HUMAIR, Marc GIGASE, Julie LAPOINTE GUIGOZ et Stefano SULMONI (dir.), *Système touristique et culture technique dans l'arc lémanique. Analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses, 2014, p. 257.

¹³⁵⁵ G. DELLA-VEDOVA, « L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans », art. cit., p. 112-113.

Une concurrence entre rail et route pour l'exploitation touristique se profile face au succès du tourisme routier. En effet, une fois les routes ouvertes et l'attrait touristique révélé, des capitaux privés sont mobilisés pour mener à bien de nouveaux projets. Les difficultés rencontrées par les projets de tramways de la Chapelle-en-Vercors et de Villard-de-Lans indiquent toutefois que les bénéfices ne sont pas évidents à percevoir et ils s'achoppent aux intérêts liés aux routes. L'historien allemand, Bernd Kreuzer, rappelle que le système touristique repose sur différents types de mobilités de longue distance, locales et récréatives. La combinaison de ces dernières permet aux promoteurs de transports d'introduire des innovations plus facilement que dans des zones moins touristiques. C'est le cas pour les grandes routes des Alpes, telles que le Brenner, le Simplon et le Splügen¹³⁵⁶. Dans le cas du Vercors, les effets ne sont pas aussi flagrants. Si le développement du tourisme stimule les projets de modernisation des transports, le phénomène peine à prendre. Certes, dans un premier temps des modernisations techniques sont effectuées sur les routes, mais dans un deuxième temps, ces modernisations ne font guère plus que de stimuler des projets de création d'autres infrastructures.

2.2. Les transformations de l'exploitation forestière

L'exploitation forestière se transforme après l'ouverture des routes. Le tourisme routier n'est pas étranger à cette dynamique. Pour comprendre cela, il convient dans un premier temps de s'intéresser à la croissance de ce secteur. Elle n'est pas répartie de manière linéaire et uniforme. Ensuite, de nouvelles normes et taxes relatives à l'entretien des routes impactent le fonctionnement de l'exploitation forestière. Cela a pour conséquence de mettre en difficulté des exploitants modestes, quand d'autres acteurs tirent leur épingle du jeu.

2.2.1. Une croissance à relativiser

Durant le premier tiers du XX^e siècle de nombreux observateurs décrivent le développement vertueux de l'exploitation forestière à la suite de l'ouverture des routes¹³⁵⁷. Or, cette croissance doit être examinée plus précisément. Il est indéniable que la production

¹³⁵⁶ Bernd KREUZER, « Tourism as a factor of modernization : The Austrian Salzkammergut transport system during the second half of the 19th century », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2014, p. 163-179, p. 165.

¹³⁵⁷ Daniel MOURRAL, « Les forêts du canton du Villard-de-Lans (massif du Vercors) », *Revue de Géographie Alpine*, 1927, p. 133-143, p. 140-141.

PARTIE III. USAGES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1880-2020)

se développe¹³⁵⁸. Toutefois, cette croissance n'est pas uniforme ni linéaire. Pour expliquer cette dynamique, des données regroupées par l'administration forestière au sujet des coûts relatifs à l'exploitation de la forêt de Lente, avant et après l'ouverture de la route de Combe Laval, sont retranscrites dans les figures ci-dessous¹³⁵⁹.

Tableau 2 – Prix du mètre cube de futaie

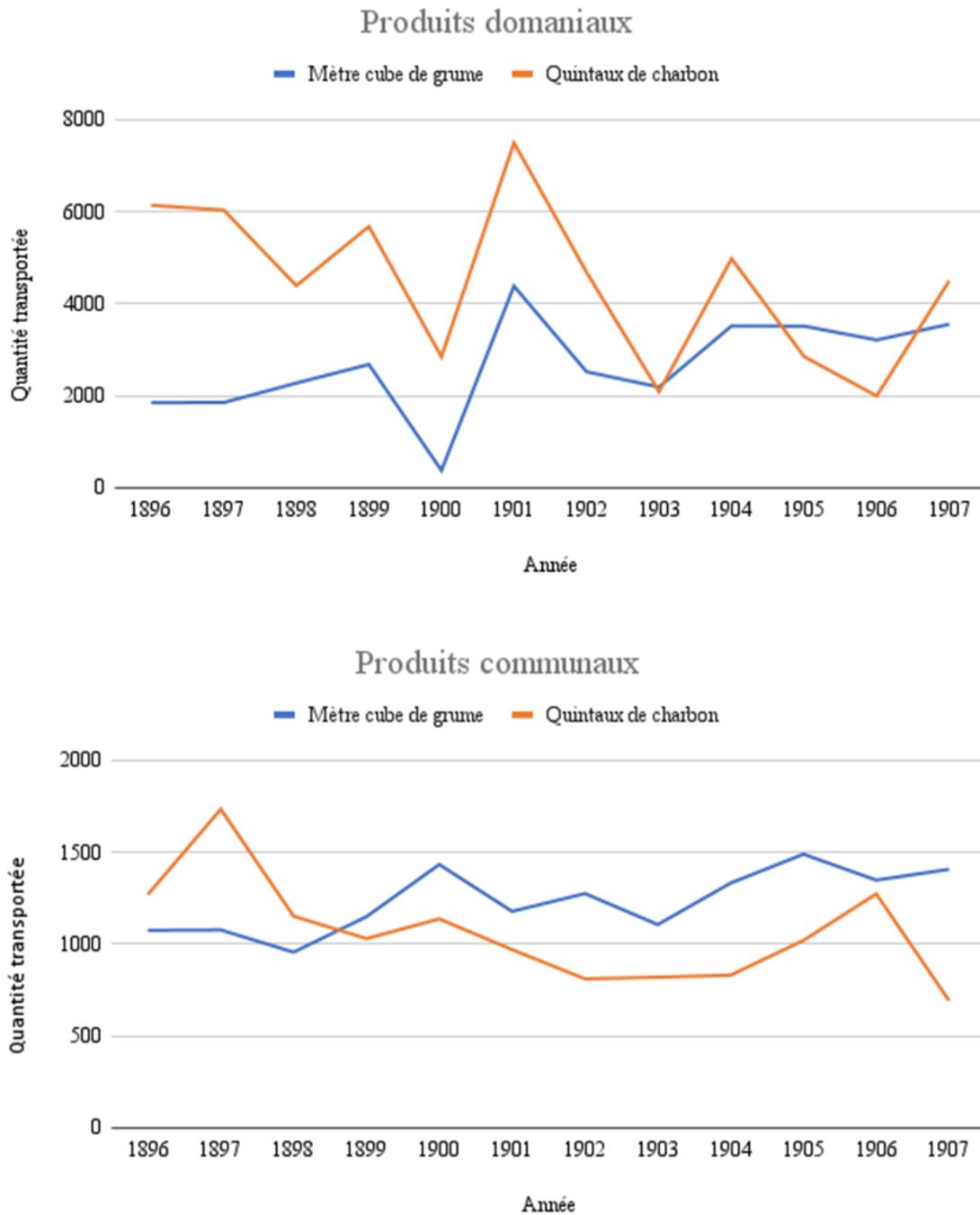
Nature des futaies	Prix du m ³ avant la construction de la route (fr.)	Prix du m ³ après la construction de la route (fr.)	Taux d'augmentation (%)
Domaniale	9,2	12	23,4
Communale	9,3	12,8	27,2

¹³⁵⁸ ADI38, 7096W6 : rapport de l'agent voyer en chef, 24 décembre 1896.

¹³⁵⁹ ADD26, 7M, 4010/4 : rapport de l'inspecteur Tessier sur la route de Combe Laval, 27 juin 1908.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

Graphique 12 – Volumes de bois domaniaux et communaux transportés (1896 et 1907)



Le tableau et les deux graphiques en courbe restituent, pour les forêts domaniales et communales, l'augmentation de la valeur des futaies et du volume transporté de produit ligneux par an. Le tableau indique que la valeur du mètre cube augmente significativement dès le début des travaux en 1893 et après l'ouverture de la route en 1896. L'augmentation

est avérée pour les forêts domaniales et communales où elle est plus appuyée. Dans les deux cas, les pourcentages d'augmentation des valeurs moyennes du mètre cube de futaies indiquent qu'une plus-value est effectuée. Leur vente en plaine est plus lucrative car le coût de transport est réduit, l'approvisionnement est plus régulier et les grumes sont plus longues et plus volumineuses. Les graphiques en courbe indiquent que le volume de grumes transporté double presque en 10 ans pour les forêts domaniales. Il passe ainsi de 1 853 m³ en 1896 (un an après l'ouverture de la route), à 3 554 m³ en 1907. L'augmentation est moins prononcée pour les forêts communales. Il passe de 1 075 m³ de grumes transportées à 1 407 m³.

Les graphiques indiquent toutefois que ces processus ne sont pas linéaires. Les fléchissements des courbes suggèrent des phases de ralentissement, de chute et de rebond de la croissance. Dans le cas de la production domaniale ces tendances sont nerveuses. Par ailleurs, les produits de l'exploitation forestière sont divers et tous ne font pas l'objet d'une plus-value. En parallèle de l'augmentation du volume de grumes transportées, les deux graphiques révèlent que la quantité de charbon diminue. Son transport est moins rentable par rapport à celui des grumes. De plus, il est concurrencé par d'autres énergies. Le développement de l'exploitation forestière est entendu en fonction d'indicateurs spécifiques, tels que l'accroissement des volumes transportés et l'augmentation des plus-values lors de la vente. Ces tendances générales cachent toutefois une restructuration socio-économique de ce secteur qui est inhérente à l'usage des routes carrossables.

2.2.2. Des taxes et de nouvelles normes

Le transport du bois use les routes. Les chargements, de plus en plus lourds et nombreux, endommagent les chaussées qui, dans les dernières décennies du XIX^e siècle, ne sont pas encore asphaltées. La multiplication des passages de véhicules aux gabarits différents déforme la route à plusieurs endroits et déstabilise les matériaux d'empierrement. Lorsque la chaussée est humide, les jantes trop fines creusent des ornières parfois profondes. Les chargements mal répartis pèsent sur les murs de soutènement. Ce phénomène est exacerbé lorsque les transports deviennent motorisés. Ils sont plus lourds et plus nombreux. En parallèle, il est précisé précédemment que ces dégradations dérangent l'usage touristique des routes. Dès lors, les chaussées doivent être régulièrement réparées. Ces détériorations engendrent donc des frais d'entretien conséquents.

Face à cette situation, l'administration vicinale établit une limitation du poids des chargements et un calibrage des jantes avec une largeur de 7 à 10 centimètres minimum,

À cela s'ajoutent les « subventions industrielles » prescrites par l'article 14 de la loi du 21 mai 1836¹³⁶¹. Lorsqu'un chemin vicinal est dégradé par des exploitations ou entreprises industrielles, privées ou publiques, les transports sont taxés proportionnellement à la dégradation. Ces taxes concernent en théorie tous les chemins vicinaux. Dans le cas du Vercors, le principe des subventions industrielles est appliqué régulièrement après la Première Guerre mondiale¹³⁶². La généralisation de ce système est suscitée par le mauvais état des routes, la faiblesse financière des communes au sortir de conflit et l'augmentation du poids des véhicules et donc des volumes transportés¹³⁶³. Le montant de la subvention est calculé de la manière suivante : la distance parcourue est multipliée par le poids transporté. Le résultat est un indice appelé tonnage kilométrique (Tk). La valeur du tonnage kilométrique est ensuite multipliée par le montant de la taxe, soit en moyenne 0,05 fr. par km. Le résultat correspond au montant de la subvention industrielle.

Tout au long de l'année, des trajets quotidiens sont effectués par plusieurs voituriers pour des entreprises différentes. La valeur des tonnages transportés est impressionnante. Dès lors, l'ampleur de l'usure des routes justifie le recours aux subventions industrielles. Par exemple, pour les transports qu'ils effectuent en 1922, Messieurs Henri Vinay (pères et fils), doivent une somme de 18 379,5 fr. Durant cette année-là, ces industriels établis à Saint-Nazaire-en-Royans empruntent quotidiennement quatre chemins vicinaux différents, pour lesquels leurs transports représentent des tonnages kilométriques de 12 884 Tk. (soit 6 442fr.), 15 789 Tk (soit 7 894,5 fr.), 5 498 Tk.(soit 2 749 fr.) et 2 588 Tk. (soit 1 294 fr.)¹³⁶⁴. Pour établir ces calculs, les agents voyers réalisent des tableaux précisant par exploitant les routes empruntées, les tonnages et la provenance des bois. Ils restituent l'ampleur de l'activité forestière. Cette dernière est aux mains d'exploitants situés principalement dans les plaines iséroise et drômoise et qui empruntent ces routes quotidiennement afin de s'approvisionner dans les forêts du Vercors. Sur ces registres figurent à leurs côtés des exploitants locaux de moindre mesure, tels que Gabriel Serratrice,

¹³⁶¹ Article 14 de la Loi Thiers Montalivet du 21 mai 1836.

¹³⁶² ADI38, 1407 : subventions industrielles pour l'année 1922, réclamations présentées par M. Fromant Paul industriel à Auberives-en-Royans, rapport de l'agent voyer, 10 juillet 1923.

¹³⁶³ Les transports en cars touristiques ne sont pas concernés.

¹³⁶⁴ ADI38, 1407 : subventions industrielles pour la réparation des dégradations occasionnées par les transports de bois effectués durant l'année 1922, rapport de l'agent voyer, 14 mai 1923.

marchand de bois à Rencurel¹³⁶⁵, et des industriels plus importants et éloignés, à l'instar de Monsieur Biclet, administrateur des papeteries Bergès à Lancey.

Face à ces taxes, certains exploitants forestiers protestent vivement et demandent des exonérations. Ils requièrent des expertises par des agents voyers et des géomètres, afin d'établir l'origine de la dégradation de la chaussée. Ces derniers tentent de prouver que l'usure est due aux coups de freins de véhicules plus rapides et à leur changement de vitesse, à l'instar des véhicules de tourisme¹³⁶⁶. Les barrières de dégel suscitent également des plaintes. En 1911, trente-trois voituriers réalisent une pétition visant à faire modifier un arrêté préfectoral établissant des barrières de dégel. En parallèle, les instances touristiques participent au débat et elles invitent l'administration vicinale à réglementer les transports de bois. On est face ici aussi à l'un des premiers conflits d'usage liés à l'aménagement routier en montagne.

Le coût d'entretien des routes induit par les transports ligneux inquiète également l'administration forestière et donc l'État. Pour les routes forestières du Vercors, cette administration destine 5% du prix des adjudications à l'entretien des routes. Dans les années 1930 cela représente une somme annuelle de 54 365 fr. soit environ 20% de son budget. Néanmoins, la diminution progressive des crédits accordés par l'administration et la baisse des prix des ventes de bois réduisent le budget d'entretien à 40 000 fr. Il s'agit du principal argument motivant le classement des routes forestières de Lente dans le réseau vicinal. En effet, l'administration forestière peut entretenir ses routes pour les besoins de l'exploitation des bois mais pas pour ceux de la circulation touristique, qui requiert la création d'élargissements et des garages¹³⁶⁷. Le classement s'appuie sur une convention qui stipule que l'administration vicinale ne pourra pas taxer les transporteurs de bois adjudicataires des forêts domaniales. L'administration des Eaux et Forêts continue de prélever sur le prix des coupes, les sommes nécessaires à l'entretien et s'acquitte avec les communes concernées, d'une contribution annuelle d'entretien de 500 fr. par km¹³⁶⁸. L'administration des Eaux et Forêts cherche ainsi à préserver ses adjudicataires des taxes

¹³⁶⁵ Il est le fils de Jean Serratrice l'entrepreneur dont il est question dans le chapitre IV. Il conjugue l'exploitation forestière et l'entrepreneuriat.

¹³⁶⁶ ADI38, 1407 : expertise pour déterminer si M. Henry Vinay et fils et M. Fromant ont occasionnés des dégradations sur les CGC 2, 58, 61 et 71.

¹³⁶⁷ ADD26, 7M, C4016/2d : rapport de M. André inspecteur des Eaux et Forêts, classement des routes forestières dans la vicinalité publique, 17 novembre 1934.

¹³⁶⁸ Cela représente environ 23 000 fr. pour les 46 km de routes utilisées par l'administration forestière et 3 115 fr. pour les 6,3 km de route utiles au mandement de Saint-Nazaire.

vicinales. Si elles sont appliquées, les subventions industrielles déprécieraient la valeur des adjudications des bois domaniaux. Ces mécanismes se retrouvent sur d'autres routes forestières classées en Ardèche ou dans le Gard. Cette problématique se pose également dans les cadres urbains¹³⁶⁹.

2.2.2.1. Quand les taxations participent aux jeux de la concurrence

Dans le cas du Vercors, ces normes et ces taxes ont des conséquences lourdes pour des acteurs qui participent de manière modeste au secteur de l'exploitation forestière. La mise en conformité par rapport à ces normes et taxes induit des investissements importants, qui ne sont pas systématiquement anticipés par les voituriers. À la fin du mois de février 1910, l'administration vicinale fait établir des barrières de dégel sur toute la partie de gorges du Chemin de Grande Communication n°2. Elles prescrivent une largeur de jantes spécifique et un nombre minimum d'essieux. Ces réserves sont applicables dès le 1^{er} mars. L'exécution rapide de cet arrêté surprend les voituriers peu aisés qui n'ont pas assez de temps pour réunir les fonds nécessaires à la transformation de leur matériel¹³⁷⁰.

Ces normes et taxes contrarient également les opérations de communes possédant des coupes de bois et pour lesquelles les adjudications permettent des revenus supplémentaires. Ainsi, plusieurs communes de piémont, à proximité des Écouges, déplorent ne plus trouver d'acquéreurs pour leurs coupes en raison de la lourdeur des subventions industrielles. Les normes et les taxes ne sont pas proportionnelles aux capacités et moyens des usagers. Ferdinand Borel, l'un d'entre eux, s'adresse à ce sujet aux membres du conseil de préfecture de l'Isère en 1925 :

Je ne suis pas marchand de bois en gros, depuis vingt ans ma patente porte invariablement : marchand de bois à brûler au petit détail. D'ailleurs, je ne suis pas outillé pour effectuer de lourds transports mon occupation principale est de cultiver mes terres. Je ne dispose donc que de véhicules couramment utilisés par les cultivateurs [...] antérieurement à l'exploitation de la forêt des Écouges les transports normaux qui s'effectuent sur le chemin n°243 ne dégradèrent la route que d'une façon insignifiante, n'exigeant que des réparations d'entretien minimales. Or mes transports

¹³⁶⁹ André GUILLERME, « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Anne-Françoise GARÇON (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, p. 115-134.

¹³⁷⁰ ADI38, 1406 : établissement de barrières de dégel entre les Jarrands et Pont-en-Royans, rapport de l'agent Voyer, 26 février 1910.

peuvent être assimilés à ceux qui s'effectuaient avant le transport des sapins des Écouges par la société des Papeteries de France¹³⁷¹.

Ces quelques lignes, visant à exonérer leur auteur des subventions industrielles, révèlent comment l'ouverture des routes carrossables permet l'exploitation des forêts par des grands industriels, tels que les Papeteries de France, c'est-à-dire la société Bergès. Il s'agit de transports dont l'activité d'un point de vue quantitatif et qualitatif dépasse de loin celle des exploitants pluriactifs qui exploitent jusqu'alors les coupes. Les normes d'équipement et le système des taxations industrielles créent des inégalités en étant appliqués de manière uniforme à l'ensemble des exploitants. Les plus modestes d'entre eux ne peuvent pas suivre et se retrouvent à payer pour des dégradations principalement commises par d'autres exploitants plus fortunés. Sont ainsi pénalisés des acteurs de la société locale, qui prennent part aux secteurs économiques stimulés par l'ouverture des routes. La concurrence est rude et les systèmes de taxation en font ressortir les effets.

En parallèle de l'éviction des exploitants aux faibles rendements contraints de mettre un terme à leur activité, les moyens et gros exploitants se maintiennent. Ils constituent un groupe au sein duquel de nouvelles dynamiques apparaissent. L'étude des délits de petites voiries indique que des changements s'opèrent à partir des années 1920. Les procès-verbaux ne concernent plus des particuliers qui traînent ou entreposent du bois sur les routes. La majeure partie des verbalisés sont désormais des industriels ou les voituriers qu'ils emploient. Les entrepreneurs de transports et marchands de bois, et leurs voituriers, sont les nouveaux « délinquants ». Ils reçoivent régulièrement des contraventions dont ils maîtrisent les procédés de contestations et les demandes de délais de paiement. Certains sont verbalisés à plusieurs reprises. C'est le cas de Monsieur Fromant, industriel en bois et scieries à Auberives-en-Royans. Ses voituriers circulent quand ils n'ont pas le droit. Parfois leurs pièces de bois ne sont pas reliées et leurs chargements dépassent le poids réglementaire autorisé¹³⁷². Ils sont connus des brigades de gendarmerie et sont au fait des arrêtés préfectoraux. Il ne s'agit plus d'une criminalité à l'encontre des biens publics mais qui se joue dans l'arène d'un marché capitaliste. C'est un indice de la restructuration de l'exploitation forestière qui s'avère extrêmement concurrentielle.

¹³⁷¹ ADI38, 13S3/169 : lettre de Ferdinand Borel adressée aux membres du conseil de préfecture de l'Isère, 4 septembre 1925.

¹³⁷² ADI38, 14O7 : procès-verbal pour infraction, 25 mars 1921.

Cela atteste du succès de l'exclusion de ceux pour qui le transport du bois constitue une activité d'appoint et qui n'ont pas les moyens de s'équiper conformément aux nouvelles normes régissant le transport sur les routes. Ce phénomène s'inscrit directement dans les mécanismes décrits par Luigi Lorenzetti sur les effets contrastés des politiques de modernisation des territoires alpins¹³⁷³. Des écarts économiques, sociaux et spatiaux sont renouvelés par l'ouverture des routes et la gestion de leurs usages.

2.3. Les effets contrastés du tourisme routier

On est amené à relativiser certains aspects du tourisme comme modèle de développement. Il renouvelle en effet des écarts économiques, sociaux et spatiaux.

2.3.1. Un maintien nécessaire de la pluriactivité

Les flux touristiques ne sont pas réguliers et homogènes sur l'ensemble du territoire. L'existence de contrastes économiques entre le Nord et le Sud est suggérée dans certains récits de voyage dès la fin du XIX^e siècle et est décrite par les géographes du premier tiers du XX^e siècle¹³⁷⁴. Villard-de-Lans est proche de Grenoble, ville qui veut être un centre de tourisme alpin¹³⁷⁵. Cette localité de montagnarde bénéficie donc, en termes de publicité et d'influence, de la proximité de l'agglomération grenobloise. S'ajoute la réputation sanitaire du canton de Villard-de-Lans, qui est classé station climatique en 1930¹³⁷⁶. Les tuberculeux en sont exclus dès les années 1920 et le canton se spécialise dans l'accueil des enfants fragiles et délicats. L'orientation donnée au tourisme exprime une démarcation socio-économique nette avec le reste du Vercors. Ainsi, des tropismes préexistants se renforcent et tendent à concentrer les richesses là où passent la route et le tourisme routier. La croissance économique de certaines communes grâce au tourisme en amène d'autres à demander la modification des contingents pour l'entretien des routes¹³⁷⁷.

¹³⁷³ L. LORENZETTI, « Modernité, transformations économiques et territoire dans le monde alpin (XVIII^e-XX^e siècles), des perceptions changeantes », art. cit., p. 168.

¹³⁷⁴ J. BLACHE, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique*, op. cit., p. 419.

¹³⁷⁵ A.-M. GRANET-ABISSET, « 1925 : Grenoble, capitale d'une industrie touristique ? », art. cit.

¹³⁷⁶ G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, op. cit., p. 682.

¹³⁷⁷ ADI38, 7096W3 : demande de réduction de contingents, rapport de l'agent voyer d'arrondissement de Saint-Marcellin, 11 mai 1886.

En parallèle du tourisme routier, l'inclusion de certaines activités professionnelles dans les logiques pluriactives s'opère de manière discrète et surtout, dans la continuité de pratiques anciennes. Il s'agit de rythmes qui ne sont pas linéaires, ni totalement dépendants de l'aménagement routier moderne. C'est le cas pour l'activité textile. Si les gantières, repasseuses, tailleuses, couturières sont plus nombreuses dans des communes où une route vient d'ouvrir, certaines sont là avant et sont le plus souvent intégrées à des logiques proto-industrielles dans le cadre du *domestic system*¹³⁷⁸. Ce dernier se renforce avec l'ouverture des routes, puisqu'il devient plus facile et rapide d'apporter la matière première aux couturières et de récupérer ensuite leur travail. Ces combinaisons concernent les ménages de personnes originaires de la commune, qui inscrivent ainsi les opportunités permises par l'ouverture des routes, en continuité de secteurs anciens sur ce territoire. Le bois, la ganterie et les transports font partie des secteurs économiques autour desquels se structurent déjà au XVIII^e siècle les échanges avec la plaine¹³⁷⁹.

Ces dynamiques pluriactives sont très présentes après l'ouverture des routes pour ensuite diminuer. Elles s'inscrivent ainsi dans des stratégies individuelles et familiales établies sur des temporalités complexes¹³⁸⁰. Ce qui peut être pris comme un essoufflement constitue une des étapes d'un processus de réajustement qui s'opère par des successions de petites restructurations. Ces logiques peuvent toutefois aboutir à des spécialisations et cela ne concerne pas uniquement le secteur du tourisme. D'un point de vue agricole, l'élevage bovin se spécialise et les prairies naturelles dominent la culture des céréales, qui diminue¹³⁸¹. Dans la continuité des travaux de constructions, les opérations d'entretiens et de réparations des routes constituent un secteur important *a priori* moins dispendieux et dangereux que les travaux d'ouverture. Ils donnent lieu à des adjudications qui attirent les entrepreneurs. Certains s'occupent de la réparation ponctuelle de murs de soutènement, d'autres du rechargement des pierres de la chaussée¹³⁸².

¹³⁷⁸ Voir par exemple les recensements de la commune de Saint-Agnan-en-Vercors, ADD26, 6M429 : 1836, 1841, 1846, 1851.

¹³⁷⁹ ADI38, 123M156 : Corrençon-en-Vercors. En 1896, plus d'une dizaine de ménages sont pluriactifs. Les professions de « gantière » ou de « couturière » sont déclarées pour l'épouse et de « bûcheron » ou « voiturier » pour le chef de ménage. Des secteurs professionnels anciens sont ainsi combinés aux activités développées par l'ouverture des routes.

¹³⁸⁰ P. JUDET, *Une histoire sociale de l'industrie en France. Du choléra à la grande crise (années 1830-années 1930)*, *op. cit.*

¹³⁸¹ La thèse de Gilles Della-Vedova a pour objet la spécialisation agricole dans le nord du Vercors. G. DELLA-VEDOVA, *Les acteurs du développement rural en Isère*, *op. cit.*

¹³⁸² ADI38, 1409. Les rechargements d'empierrements donnent lieu à des contrats annuels.

Ces dynamiques indiquent que le tourisme routier n'est pas suffisamment solide pour être l'unique secteur économique du territoire. Le maintien de formes variées de pluriactivités évoqué précédemment indique que l'ouverture des routes ne modifie pas en profondeur les fonctionnements socio-économiques locaux. Il est plus juste de parler d'un renouvellement de logiques pluriactives sur des durées limitées avec, par exemple, les chantiers et le tourisme. L'alternance et/ou la superposition de pratiques ponctuelles et récurrentes s'effectue en fonction des fluctuations et des perspectives engendrées par l'économie nationale, régionale et locale. Les cycles changent, les combinaisons aussi mais le système de fond perdure car il fonctionne. Ces dynamiques révèlent que des marges demeurent et que les écarts économiques ne disparaissent pas. Cela nuance une des principales ambitions de l'aménagement routier qui est de modifier les économies montagnardes.

2.3.2. Des formes d'isolements et de replis sur soi

Si l'ouverture des routes et le développement du tourisme routier créent de nouvelles proximités, ils isolent également. Ils donnent parfois une réalité à un enclavement qui est initialement une construction¹³⁸³. Ce phénomène de distorsion de l'espace géographique est relatif au degré d'accessibilité au réseau, au succès d'itinéraires en particulier et donc à la polarisation de certains flux et places¹³⁸⁴. Les formes d'isolement sont alors diverses et variées. Elles se manifestent au travers de l'organisation de l'habitat. La population agglomérée se développe considérablement au détriment de la population éparse¹³⁸⁵. C'est un phénomène qui concerne l'ensemble des campagnes françaises mais que l'ouverture de routes carrossables en montagne exacerbe. Comme précisé précédemment, des hameaux se développent considérablement parce qu'ils sont traversés par la route et profitent du tourisme routier. Certains demandent à être dissociés de la commune à laquelle ils sont rattachés, supposant que leurs intérêts économiques sont désormais trop différents¹³⁸⁶. Cela peut être entendu comme une forme de repli sur soi, motivée par des raisons économiques.

¹³⁸³ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 119.

¹³⁸⁴ Pour une analyse de ces phénomènes voir : Anne BRETAGNOLLE et Marie-Claire ROBIC, « Révolutions des technologies de communication et représentations du monde », *L'Information Géographique*, 2005, vol.69, n°2, p. 150-167.

¹³⁸⁵ Ce phénomène s'observe également au travers des recensements qui restituent la diminution appuyée de la population éparse.

¹³⁸⁶ ADI38, 121M17 : demande d'annexion de la section de Vézor à la commune de Choranche, pétition des habitants de Vézor, 5 novembre 1896.

À l'inverse, d'autres rencontrent des difficultés. Les raccordements aux grands axes se trouvent le plus souvent au centre des villages ou dans les principaux hameaux. Les municipalités disposent de peu de moyens à accorder à l'entretien des axes secondaires reliant les autres sections de la commune. De plus, ces chemins ruraux n'appartiennent pas à la voirie vicinale. Un phénomène parallèle est celui de la réorganisation des foires. Certaines sont créées dans des endroits jusqu'alors inédits et d'autres disparaissent car elles sont désormais excentrées¹³⁸⁷. La route carrossable redéfinit l'espace en le concentrant et en créant des mises à l'écart. Par ces phénomènes, les transports peuvent effacer des territoires¹³⁸⁸.

Certaines formes d'isolements sont relatives aux écarts et décalages entre différentes communes par rapport aux tournées de distribution du courrier, à l'intégration dans des circuits touristiques ou aux horaires des services de transports. Ces différences sont justifiées par la proximité avec la route principale. En ce qui concerne le courrier, la levée ou la redistribution dans une commune éloignée se fait sur une plage horaire moins étendue ou par l'intermédiaire d'un lieu relais. Il y a donc des décalages. Si ces nuances peuvent apparaître infimes, elles ont des conséquences sur le quotidien des habitants et d'une commune. Après l'ouverture du Chemin de Grande Communication n°10, la municipalité de Saint-Julien-en-Vercors remet en cause l'organisation des courriers à plusieurs reprises. C'est un thème récurrent dans ses registres de délibérations¹³⁸⁹.

Certains tronçons sont physiquement isolés. Les routes, en traversant des gorges et des lieux inhabités, sont parfois éloignées des habitations. Ces configurations sont propices aux crimes et aux larcins. Les sources évoquent des pratiques de vols et de brigandages¹³⁹⁰. Certains maires redoutent les attaques de voyageurs, notamment la nuit dans les sections isolées, où les tunnels se succèdent. C'est d'ailleurs un des principaux arguments pour en demander l'électrification afin de garantir leur éclairage¹³⁹¹. Des commissionnaires se font

¹³⁸⁷ ADI38, 141M18 : foires, création d'une nouvelle foire à Lans le 15 juillet, 18 février 1869, et Foires et Marchés, Malleval, suppression de la foire qui se tient le 9 juillet, délibération du conseil municipal de Malleval, 12 février 1888.

¹³⁸⁸ B. KREUZER, « Tourism as a factor of modernization : The Austrian Salzkammergut transport system during the second half of the 19th century », art. cit., p. 164.

¹³⁸⁹ Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1876-1899 : n°1532, 17 septembre 1893. Cette problématique est récurrente dans ce registre et le précédent de 1858 à 1876.

¹³⁹⁰ ADD26, 872WP9 : lettre de l'agent voyer cantonal adressée à l'agent voyer en chef, 19 juillet 1863, et 872WP10 : rapport sur la lettre présentée le 30 janvier 1877 par le maire d'Échevis, accompagnée d'une pétition demandant qu'un cantonnier soit placé à la sortie des Petits Goulets, 20 janvier 1880.

¹³⁹¹ ADD26, 872WP9 et 872WP10.

par exemple prendre en embuscade dans les parties de gorges, loin des habitations et au-dessus desquelles se trouvent des sentiers détournés¹³⁹². Ces phénomènes déjà présents sur les anciens itinéraires portent de nouveaux enjeux du fait de la présence des touristes. Ils suscitent des craintes et attestent également de la continuité de l'usage des anciens chemins muletiers jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, malgré l'ouverture des routes carrossables¹³⁹³. Par extension, ces craintes peuvent aboutir à un autre niveau d'interrogation. Il s'agit de prêter attention aux réactions et conséquences face à la venue massive de visiteurs sur le territoire. Ces derniers viennent temporairement selon des logiques qui diffèrent de la vie quotidienne. Cet usage nouveau et parfois brutal des routes et du territoire, interroge sur ce qui est véritablement redouté par certains habitants.

Les mécanismes d'isolement qui viennent d'être décrits ne sont pas sans lien avec des situations antérieures à l'ouverture de la route. Bien souvent, les territoires qui profitent le plus de l'aménagement routier sont ceux dont les intérêts jouent préalablement dans l'orientation des tracés, voire dans les projets. Cela fait écho aux réflexions de Jean-Marc Offner au sujet des effets structurants des infrastructures de transport et plus largement aux débats qui animent la géographie et l'aménagement du territoire au milieu des années 1990¹³⁹⁴. Les infrastructures permettent d'amplifier des tendances préexistantes et l'amélioration de l'accessibilité renforce les concurrences et contrastes territoriaux. Dans le cas du Vercors, l'aménagement routier est structurant dans le sens où il engage et crée des territorialités. Il n'est pas déterminant pour autant. L'ouverture d'une route est une mutation inscrite dans la continuité de systèmes antérieurs. De plus ces phénomènes n'agissent pas de manière binaire. Les territoires les plus excentrés et les acteurs ne disposant d'aucun capital à investir dans une activité liée à l'aménagement routier, autre que leur force de travail, ne sont pas ceux qui perdent le plus. Spatialement, les raccordements justifiés lors de marginalisation franche plutôt que face à un éloignement minime, peuvent changer l'équilibrage des forces territoriales. Concernant les logiques socio-économiques, l'aménagement routier procure aux plus modestes des possibilités de multiplier et superposer les activités. Cette flexibilité n'est pas permise lorsque des

¹³⁹² *Le courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, 8 mai 1868, p. 2.

¹³⁹³ Plusieurs mentions de l'usage des anciens chemins en parallèle des routes carrossables sont faites dans les registres des délibérations du conseil municipal de Saint-Julien-en-Vercors. Mairie de Saint-Julien-en-Vercors, registre des délibérations du conseil municipal 1858-1876, 1876-1899 et de 1899 à 1921.

¹³⁹⁴ J.-M. OFFNER, F. BEAUCIRE, M. DELAPLACE, A. FRÉMONT, O. NINOT, A. BRETAGNOLLE et D. PUMAIN, « Les effets structurants des infrastructures de transport », art. cit. ; J.-M. OFFNER, « Les « effets structurants » du transport », art. cit.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

investissements, même minimes, sont entrepris. Ils s'inscrivent en effet directement dans des logiques concurrentielles. La restructuration de l'exploitation forestière évoquée précédemment en est un exemple édifiant.

La construction territoriale unifiée du Vercors n'est pas homogène. Si les routes sont utilisées par le tourisme routier comme des outils de développement, le déploiement de cette activité atomise des systèmes pour en reconstruire d'autres comportant des écarts socio-économiques analogues. En dominant et en structurant les usages des routes, le développement du tourisme crée ainsi des mécanismes d'exclusion, justifie des formes de contrôle social et laisse entrevoir certaines limites économiques et sociales de l'aménagement routier. La principale d'entre elles relève du domaine technique.

3. La route : un objet technique entre mauvais état et risques (1880-1940)

Les usagers des routes du Vercors sont régulièrement confrontés au mauvais état de la route et aux risques. L'aménagement routier est ici considéré à la croisée des risques naturels et techniques. Les premiers sont liés à l'environnement dans lequel les routes sont construites, tels que les mouvements de terrains, les inondations et les avalanches. Jusqu'alors les voyageurs les évitent en empruntant des itinéraires éloignés des gorges. Les seconds sont consécutifs à l'aménagement de la route en tant que nouveau lieu de circulation, tels que les écroulements d'encorbellements, les affaissements de chaussée et les effondrements de murs de soutènement. La réalisation des ouvrages d'art est donc permise par des avancées techniques également génératrices de risques. Ils apparaissent lors des chantiers et se généralisent une fois les routes ouvertes. Des travaux d'historiens de l'environnement et des techniques permettent d'éclairer ces réflexions¹³⁹⁵. Il apparaît alors possible d'explorer un aspect encore peu renseigné concernant les risques relatifs aux infrastructures routières¹³⁹⁶. Cette démarche relève également de l'histoire des risques¹³⁹⁷.

¹³⁹⁵ C. BONNEUIL, C. PESSIS et S. TOPÇU (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses », modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, op. cit. ; J.-B. FRESSOZ, *L'apocalypse joyeuse : Une histoire du risque technologique*, op. cit.

¹³⁹⁶ M. GIGASE, C. HUMAIR et L. TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations*, op. cit. ; C. HUMAIR et U. JOST (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et sociétés helvétiques à la Belle Époque*, op. cit.

¹³⁹⁷ A.-M. GRANET-ABISSET, « La connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », art. cit., p. 40.

À la fin des années 1990 à Grenoble, des historiens du Laboratoire de Recherche Historique Rhône-Alpes (LARHRA), entreprennent un chantier d'histoire sociale des risques naturels¹³⁹⁸. Leurs recherches envisagent les risques dans leurs dimensions matérielles, symboliques, sociales et politiques¹³⁹⁹. Complétés par des études transalpines, ces travaux interrogent la perception du risque et déconstruisent des paradigmes, tels que la supposée fatalité des sociétés anciennes¹⁴⁰⁰.

Cette partie examine les risques présents sur les infrastructures routières en montagne et les procédés par lesquels ils sont banalisés et intégrés aux usages des routes. Il convient d'abord de s'intéresser aux causes et conséquences du mauvais état de ces voies de circulation. Les manifestations de certains risques et les réactions qu'ils suscitent sont ensuite interrogées. Enfin, l'étude d'une catastrophe survenue sur les routes du Vercors en 1936 permet de mesurer les répercussions de ces risques sur le statut de l'aménagement routier.

3.1. Des routes difficiles

L'état des routes carrossables du Vercors laisse à désirer. Les sources étudiées pointent de manière récurrente les difficultés de circulation, ce que corroborent les récits des excursionnistes. Plusieurs raisons expliquent cette situation, qui interroge également la rentabilité de l'aménagement routier. Les cantonniers sont alors spécifiquement désignés pour intervenir quotidiennement face aux embarras et dangers présents sur les routes.

3.1.1. Les origines du mauvais état de la chaussée et des risques menaçant la circulation

Les voyageurs, les habitants et les instances touristiques se plaignent à l'administration vicinale du mauvais état des routes. La romancière Louise Drevet suggère cela en 1878

¹³⁹⁸ René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 11.

¹³⁹⁹ S. GAL et A.-M. GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, *op. cit.*, p. 10.

¹⁴⁰⁰ S. GAL et A.-M. GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, *op. cit.* ; René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, p. 14 ; François WALTER, Bernardino FANTINI et Pascal DELVAUX (dir.), *Les cultures du risque (XVIe-XXIe siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006 ; François WALTER, *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVIe-XXIe siècle*, Villeneuve-D'Ascq, Éditions du Seuil, 2008.

dans une description du Chemin de Grande Communication n°2, alors ouvert depuis six ans : « *sur bien des points, et pas des moins périlleux, les parapets n'existent pas, les gares d'évitement ne sont pas taillées; sa largeur effective [...] n'a presque nulle part la largeur voulue; de gros quartiers de roche séparés par la mine encombrant l'étroite voie cependant tel qu'il est ce chemin [...] est journellement parcouru par des touristes de tous pays; journellement aussi des voitures s'y engagent transportant des voyageurs*¹⁴⁰¹ ». Ces lignes décrivent une route non achevée, médiocre et où des ouvrages font défaut, tels que les parapets. Le développement de la circulation aggrave cette situation et certaines routes sont parfois impraticables en automobile.

Trois éléments permettent d'expliquer le mauvais état des routes et les dangers associés. Premièrement, le climat de montagne. Les pluies, la neige, le gel, le dégel et les écarts de température déforment et endommagent la chaussée qui est gorgée d'eau ou au contraire qui sèche ou gèle. Le deuxième facteur concerne les usages des routes auxquels la chaussée n'est pas adaptée. Les véhicules utilisés pour le tourisme routier nécessitent des agrandissements et des gares d'évitement, car leurs dimensions excèdent celles envisagées lors de la construction des routes. Ce phénomène s'accroît après la Première Guerre mondiale lorsque l'emploi de camions est généralisé pour l'exploitation forestière¹⁴⁰². Les murs de soutènement ne sont pas construits pour supporter leurs poids. Cela peut engendrer des accidents. Par exemple, le 6 avril 1920, sur le Chemin de Grande Communication n°2, un mur de soutènement s'écroule sous le poids d'un camion automobile de la marque Berliet¹⁴⁰³. Le camion qui pèse six tonnes à vide appartient à Monsieur Gresset, un industriel de Chambéry. Il transporte 220 chevrons pesant 1 500 kg. Lorsque le chauffeur manœuvre au cours d'un croisement avec un autre camion lourdement chargé, la chaussée se dérobe. Le camion fait une chute de 100 mètres dans le torrent. Le chauffeur est indemne, s'en sortant de justesse. L'industriel se retourne contre le département qui, à la suite d'une expertise, doit 30 000 fr. d'indemnité à Monsieur Gresset. Pour sa défense, le département insiste sur le fait que les routes ne sont pas prévues pour supporter un poids aussi important¹⁴⁰⁴. La reconstruction des murs de soutènement devient fréquente face à

¹⁴⁰¹ L. DREVET, *La Vallée de la Bourne*, op. cit., p. 7.

¹⁴⁰² À l'échelle nationale, le trafic routier de marchandises par camion passe entre 1913 et 1938 de 0,4 à 13 milliard de tK par an. Voir : Aldo HAESLER, « Denis Glasson, Les Cantonniers des routes. Une histoire d'émancipation », *Lectures*, 2014, p. 129.

¹⁴⁰³ ADI38, 14O7 : contentieux administratifs n°4635, affaire Maurice Gresset.

¹⁴⁰⁴ ADI38, 14O7 : arrêté du conseil de préfecture de l'Isère, 10 juin 1921.

l'augmentation du chargement des véhicules¹⁴⁰⁵. Ces travaux sur la chaussée, alors qu'elle est utilisée, lui confèrent un aspect inachevé et contrarient la circulation. Les passagers des autocars doivent à certains endroits descendre du véhicule et continuer à pied. Les dépassements sont interdits et la circulation est réglementée selon des horaires précis¹⁴⁰⁶. À cela s'ajoute le défaut d'entretien propre à l'ensemble des routes de province durant la Première Guerre mondiale¹⁴⁰⁷.

Le troisième élément qui permet d'expliquer le mauvais état des routes est la récurrence des éboulements. Il mâtine les effets des deux premiers facteurs. Comme indiqué dans le chapitre IV, les éboulements dans les gorges sont antérieurs à l'aménagement routier¹⁴⁰⁸. Ce sont des phénomènes naturels fréquents dans les reliefs calcaires. Les sociétés de montagne, conscientes de ces risques, y circulent ponctuellement et ne résident pas dans ces lieux. Face à cet aléa, les modifications des parois rocheuses et des terrains pour l'aménagement de la route, ainsi que la circulation de nombreux visiteurs créent une nouvelle vulnérabilité.

Dans les sources consultées, les éboulements sont qualifiés d'avaries. Ces phénomènes sont présents avec plus ou moins d'intensité selon les routes. Pour certaines d'entre elles, il est possible d'identifier des sections où les éboulements sont particulièrement intenses et ont tendance à se produire de manière spatialisée. On pense au passage du Riou Blanc pour la route de Combe Laval ou les gorges d'Arbois sur le CGC 2. La carte n°17 du volume annexes permet de repérer plus précisément au sein de ce tronçon des segments où les éboulements sont particulièrement fréquents¹⁴⁰⁹. Sur ce secteur, au début de l'année 1889, deux gros éboulements distants d'une centaine de mètres surviennent à quelques jours d'intervalle¹⁴¹⁰. Plus largement, entre 1881 et 1893, en douze ans, le CGC 2 est le théâtre

¹⁴⁰⁵ ADI38, 1408 : projet d'élargissement, 22 avril 1924.

¹⁴⁰⁶ ADI38, 1407 : réglementation de la circulation des voitures entre les Jarrands et Goule Noire, arrêté préfectoral, 4 juillet 1924.

¹⁴⁰⁷ Georges CHARPENAY, « Des voies et des moyens de transports en Dauphiné avant et après la guerre », in CHAMBRE DE COMMERCE DE GRENOBLE (dir.), *Le Dauphiné au travail*, Grenoble, Grands établissements de l'imprimerie générale, 1917, p. 189-212.

¹⁴⁰⁸ Cf. *Supra*, Chapitre IV, p. 321.

¹⁴⁰⁹ Volume 2 : annexes, carte 17, p. 54.

¹⁴¹⁰ ADI38,1405 : rapport de l'agent voyer en chef du département de l'Isère, 6 février 1889.

de vingt-trois éboulements nécessitant des travaux de déblaiement et la fermeture répétée de la route¹⁴¹¹. Cette moyenne de deux éboulements par an n'est pas négligeable.

Le cas du Chemin de Moyenne Communication 35, qui devient le Chemin de Grande Communication 43, est également révélateur. En novembre 1896, cette route longue de dix-huit kilomètres est endommagée sur plus de dix kilomètres par plusieurs éboulements à la suite d'intempéries¹⁴¹². Un premier éboulement coupe la route au niveau du Pas de l'Échelle. Vingt-cinq mètres d'encorbellement tombent et emportent le chemin construit sur un rocher en surplomb. Il ne reste de la chaussée qu'un espace de 50 à 80 centimètres au-dessus d'un à-pic de 150 mètres. Un deuxième éboulement endommage la section au niveau de la fontaine Cadet et un troisième à proximité du pont sur la Drevenne. Un glissement de terrain au Freyssinet emporte également la chaussée. À cela s'ajoutent de plus petits éboulements et ravinements. La route ouverte depuis moins de dix ans est complètement ravagée par ces phénomènes. Déjà, en 1891, elle est fortement endommagée par une avarie et l'impact sur la circulation est considérable. Les éboulements représentent un coût financier non négligeable¹⁴¹³. Les agents voyers, de concert avec les entrepreneurs, mettent en place des systèmes visant à réduire les effets de ces phénomènes. Des buses d'évacuation des eaux et des matériaux charriés sont par exemple installées sous les ouvrages ou à proximité. Les murs de soutènement sont renforcés et des barbacanes sont ajoutées. Entre 1910 et 1940, de nombreux devis sont réalisés pour la construction d'ouvrages destinés à assurer l'écoulement des eaux¹⁴¹⁴. Il s'agit ici de limiter les effets des mouvements de terrains en agissant sur les phénomènes de ruissellements.

En parallèle, les mentions d'avaries à répétition amènent à interroger les relevés et observations météorologiques pour la dernière décennie du XIX^e siècle dans les départements de la Drôme et de l'Isère. À l'échelle des Alpes, il s'agit d'une période où les crues sont fréquentes et virulentes¹⁴¹⁵. Toutefois, bien qu'il s'agisse d'une période particulièrement pluvieuse, c'est la contingence technique des routes de montagne qui est la principale cause de leur mauvais état et des risques auxquels sont soumis les usagers. En

¹⁴¹¹ ADI, 1404 et 1405. À noter que l'administration vicinale emploie ce terme lorsque le déblaiement d'un cantonnier ne suffit pas à rétablir la circulation. L'occurrence de ces phénomènes n'est donc pas restituée dans son entièreté.

¹⁴¹² ADI38, 7096W131 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement, 23 novembre 1896.

¹⁴¹³ ADI38, 7096W131.

¹⁴¹⁴ ADI38, 7096W131.

¹⁴¹⁵ F. WALTER, *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVIe-XXIe siècle*, op. cit., p. 154.

effet, ces phénomènes concernent en majorité des sections en encorbellement et des murs de soutènement. Dans ce cas, les améliorations techniques ne réduisent pas les dégâts. Au contraire, elles rendent plus complexe l'entretien des routes de montagne.

3.1.2. Un investissement rentable ?

Ces phénomènes interrogent la rentabilité et la pertinence des aménagements routiers. La route de Combe Laval, qui est une des routes les plus concernées par les éboulements, est un exemple intéressant. Dès son ouverture en 1896, l'état et la solidité de la route interrogent l'administration forestière. Le maire de Saint-Jean-en-Royans se satisfait ainsi de l'ajournement de l'inauguration de la route¹⁴¹⁶. Il redoute en effet un éboulement en présence des édiles sur le passage du Riou Blanc. Il s'agit d'un talweg sur lequel les éboulements sont fréquents et détruisent les premiers ouvrages réalisés lors des travaux de construction. Selon les ingénieurs de l'administration forestière, la route est construite sur des terrains instables. Elle a besoin de temps pour prendre son assiette et exige dans cette phase un entretien particulier. De plus, ils expliquent que les adjudicataires qui empruntent la route l'usent anormalement. Pour cause, durant les années de construction et d'ouverture, ils ont volontairement retardé leur vidange (coupe et descente des bois) afin de bénéficier de la réduction du coût des transports une fois la route ouverte¹⁴¹⁷. Les transports sont donc anormalement lourds et nombreux dès les premières semaines d'ouverture de la route. Cette circulation amplifiée dégrade rapidement la chaussée. Dès lors, l'inspecteur des Eaux et Forêts de Valence se renseigne sur les désordres qui touchent les maçonneries et les pannes métalliques. Il cherche à en mesurer les conséquences sur la solidité de la route¹⁴¹⁸.

L'administration forestière réalise quelques années plus tard un tableau des sommes dépensées chaque année pour les travaux d'entretien de la route depuis 1901. Les données sont comparées à celles de l'ancienne route de l'Écharasson, que la route de Combe Laval a pour vocation de remplacer¹⁴¹⁹. Elles sont retranscrites dans le graphique en courbe qui suit.

¹⁴¹⁶ ADD26, 7M, C624 : lettre du maire de Saint-Jean-en-Royans adressée au conservateur des forêts, 10 septembre 1897.

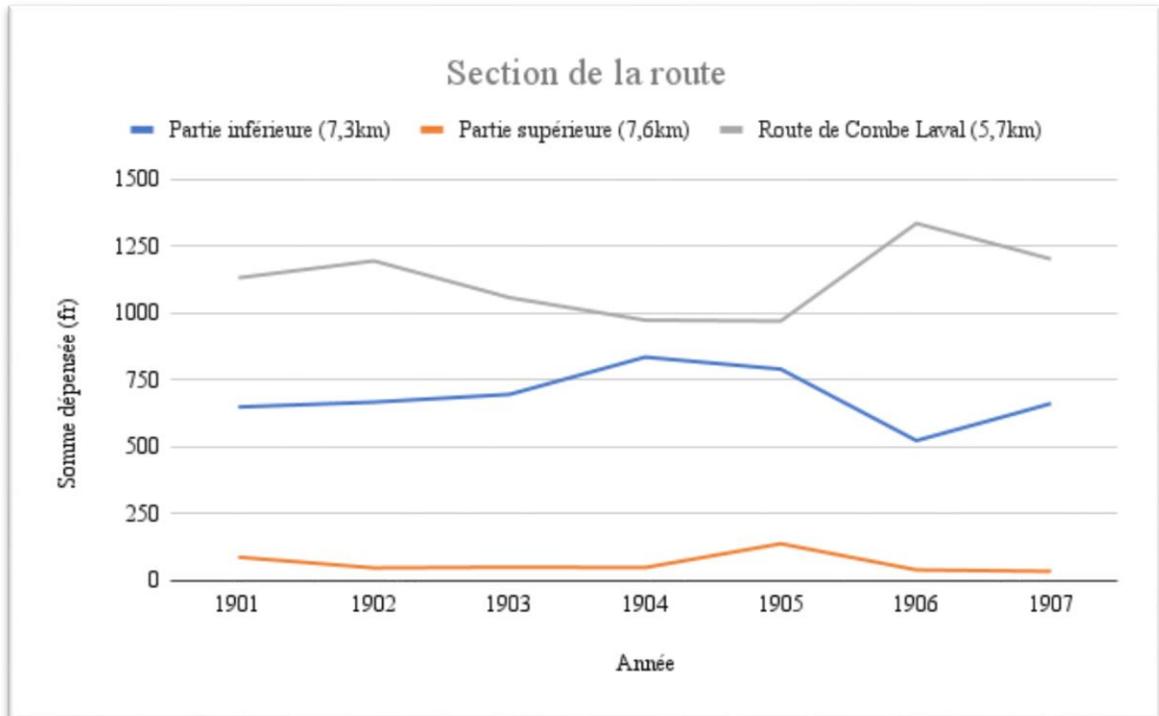
¹⁴¹⁷ ADI26, 7M, 4010/4 : rapport de l'inspecteur André, 29 juin 1908.

¹⁴¹⁸ ADD26, 7M, C624 : note de l'inspecteur des Eaux et Forêts, 28 décembre 1898.

¹⁴¹⁹ ADI26, 7M, 4010/4 : rapport de l'inspecteur André, 29 juin 1908. Volume 2 : annexes, carte 14, p. 41.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

Graphique 13 – Dépenses annuelles pour l'entretien des routes forestières de l'Écharasson et de Combe Laval entre 1901 et 1907



La courbe bleue correspond à la partie inférieure de l'axe, commune aux deux routes. La route de Combe Laval, courbe grise, représente un coût d'entretien nettement plus élevé que la route de l'Écharasson (en orange), pourtant plus longue. S'il semble diminuer dans les années 1904, une inflexion brutale succède à l'éboulement de 1905. Dans l'intervalle entre la fermeture de la route à cause de l'éboulement et l'augmentation des frais pour les réparations, elle entraîne, par répercussion, une légère augmentation de l'entretien de la route de l'Écharasson. Elle est alors utilisée comme itinéraire de substitution. Faute de données suffisantes, il n'est pas possible d'établir une analyse pour les années qui suivent. Toutefois, le développement du tourisme sur cet axe et les besoins associés induisent des dépenses d'entretien de plus en plus conséquentes. Ces dernières se superposent aux dégradations causées par les transports de bois et les éboulements. Dans son rapport, l'auteur du tableau n'évoque pas l'augmentation globale des frais de la route de Combe Laval ou bien l'augmentation par rapport aux anciennes routes. Il s'attarde sur les effets de l'éboulement de 1905, coûtant 5 518,94 fr. Il prend soin de justifier l'existence de la route en expliquant que « l'émotion qui s'est emparée du commerce local lorsque à la suite des éboulements de 1905 la circulation a été interdite pendant quelques mois, émotion dont l'écho est d'ailleurs parvenu à l'Administration est la meilleure démonstration de son

*utilité*¹⁴²⁰». Ses silences et ses précisions sur l'utilité de la route suggèrent qu'il a conscience de l'inertie économique que représente cet aménagement routier.

D'autres exemples illustrent comment les routes du Vercors ne correspondent pas totalement aux attentes formulées lors des projets. Le tunnel du col du Rousset ne protège pas en cas d'enneigement. L'accès nord est régulièrement obstrué par la neige faute d'être situé à une altitude suffisamment inférieure au col¹⁴²¹. Ces déconvenues concernent également d'autres routes de montagne construites au XIX^e siècle. Agnès Pipien explique, au sujet de la route de l'Oisans, que le tunnel de Ardoisières proche de la commune de la Grave, ferme cinq ans après son ouverture. Il est en effet construit dans des portions de montagne friables¹⁴²². Dans un tout autre registre, ici l'aménagement d'un canal dans le port de Nantes, Geneviève Massard-Guilbaud explique que l'ouverture du canal de la Martinière en 1892 s'avère être un échec soldant une construction difficile. Le canal est sous-dimensionné. Il fonctionne onze ans avant d'être fermé¹⁴²³. L'historienne révèle également comment les aménagements du fleuve exacerbent des phénomènes d'érosion et d'effondrement des berges¹⁴²⁴. Mis en perspective, ces exemples indiquent qu'en termes d'aménagement il y a tout autant d'échecs que de réussites et que des aménagements présentés comme accomplis dissimulent de nombreux revers¹⁴²⁵. Les ambitions de développement qui les accompagnent sont de fait nuancées et déconstruites¹⁴²⁶.

2.1.3. Les cantonniers, des acteurs quotidiennement confrontés aux risques

Les cantonniers sont particulièrement exposés aux risques évoqués précédemment. Or, si les sources consultées évoquent parfois les dangers susceptibles de menacer les voyageurs, rien n'est dit à leur sujet. Les cantonniers sont des acteurs centraux des routes françaises à partir de la fin du XVIII^e siècle¹⁴²⁷. Leur présence s'intensifie parallèlement à la modernisation du réseau routier national et vicinal et ils sont environ 100 000 au début du

¹⁴²⁰ ADD26, 7M, 4010/4 : rapport de l'inspecteur André, 29 juin 1908.

¹⁴²¹ É. MELLIER, *Le Vercors*, *op. cit.*, p. 48.

¹⁴²² A. PIPIEN, *Construire la modernité*, *op. cit.*, p. 298.

¹⁴²³ G. MASSARD-GUILBAUD, « Du risque « naturel » comme outil de légitimation de l'aménagement territorial. Les comblements de Nantes (1850-1950) », *art. cit.*, p. 72.

¹⁴²⁴ *Ibid.*

¹⁴²⁵ P. FOURNIER et G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement*, *op. cit.*

¹⁴²⁶ Voir à ce sujet : Anne DALMASSO, « Barrages et développement dans les Alpes françaises de l'entre-deux-guerres », *Revue de Géographie Alpine*, 2008, 96-1, p. 45-54.

¹⁴²⁷ D. GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, *op. cit.*, p. 42-44.

CHAPITRE V. USAGES ET LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EN MONTAGNE (1880-1940)

XX^e siècle¹⁴²⁸. En Vercors, l'ouverture et l'entretien des routes nécessitent la présence de plusieurs cantonniers par axe, notamment lorsqu'il s'agit de veiller au bon déroulement de la circulation touristique.

La fonction de cantonnier sur des routes de montagne comprend quelques particularités. Les cantonniers assurent l'entretien d'un ou plusieurs tronçons¹⁴²⁹. Ils veillent quotidiennement au bon état de la route qui doit être praticable et sans danger¹⁴³⁰. Comme pour les routes de plaine, le cassage de pierres pour recharger les chaussées macadamisées est une de leurs tâches quotidiennes¹⁴³¹. Ils s'occupent de l'écoulement des eaux, de l'entretien des fossés, ils enlèvent la boue, les pierres, les branches et la neige de la route¹⁴³². Ils aident les voyageurs, notamment lors d'intempéries. En montagne, cette précision fait sens. C'est par temps de pluie, de neige, de vent et de basses températures qu'ils doivent être dehors sur la route afin d'intervenir rapidement en cas de problème¹⁴³³. Dans le Vercors, on a vu que certains tronçons sont sujets aux éboulements et aux avalanches. En étant présents lors des intempéries, en dégagant les pierres qui tombent sur les routes, en enlevant les congères, en décrochant les « glaçons » (stalactites qui se forment sous les voûtes des encoffrements) et en cherchant à protéger la chaussée des inondations et crues torrentielles, les cantonniers sont particulièrement exposés et les accidents ne sont pas rares¹⁴³⁴. Les volontaires sont peu nombreux et les démissions sont fréquentes¹⁴³⁵. En parallèle, leurs conditions de vie sont parfois médiocres. Ils doivent résider sur place et ils se trouvent donc à proximité de la route et de ses dangers auxquels ils sont constamment exposés. Cela peut avoir des conséquences tragiques, comme l'illustre tristement l'exemple du cantonnier Féréol. Ce cantonnier en chef s'occupe d'un tronçon du Chemin de Grande Communication n°10 situé au col du Rousset. Au cours des années 1880, il formule plusieurs demandes d'aides auprès de l'administration vicinale de la Drôme. Il demande

¹⁴²⁸ Denis Glasson rappelle qu'ils sont également présents le long des chemins de halage et des voies ferrées.

¹⁴²⁹ La longueur dépend de la difficulté du tronçon.

¹⁴³⁰ Leurs tâches sont définies dans l'ouvrage de Denis Glasson. D. GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, op. cit.

¹⁴³¹ A. HAESLER, « Denis Glasson, Les Cantonniers des routes. Une histoire d'émancipation », art. cit.

¹⁴³² SERVICE VICINAL DE LA DRÔME, *Règlement pour le service des cantonniers des chemins vicinaux du département de la Drôme*, Valence, Imprimerie de Chenevier et Chavet, 1857, p. 22.

¹⁴³³ ADI38,13025 : dossier Joseph-Emile Million. Il est indiqué que la partie du CGC 2 entre Villard-de-Lans et le « tunnel du grand couloir » est l'une des plus difficiles à cause de « l'âpreté des lieux ». Il est indispensable de « choisir un sujet robuste, courageux et acclimaté ».

¹⁴³⁴ Par exemple : ADI38,1405 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de l'Isère, 6 février 1889. Un cantonnier est blessé par un éboulement alors qu'il enlevait la boue sur la chaussée. Les événements de ce type sont fréquents dans le corpus étudié.

¹⁴³⁵ ADI38, 1302 et 13018 : démission du cantonnier Jarrand Sylvain à Choranche, 27 juillet 1920.

des subventions afin de consolider sa maison. Il réside avec sa famille dans une cabane en planches située au niveau du col et qu'il décrit comme étant exposée aux fuites, au vent et au froid. Pendant plusieurs années ses demandes restent vaines. Ses démarches s'achèvent tragiquement le 16 février 1888, lorsqu'une avalanche emporte sa maison et le tue avec sa famille et cinq autres personnes¹⁴³⁶.

Le salaire des cantonniers du Vercors varie entre 50 et 71 fr. par jour selon la classe et l'ancienneté¹⁴³⁷. Il est inférieur aux moyennes nationales, elles-mêmes modestes¹⁴³⁸. Une part non négligeable des cantonniers est pluriactive¹⁴³⁹. Pour cause, il suffit d'avoir moins de 40 ans, d'être apte au travail manuel et de savoir lire et écrire. Il n'est pas rare que les cantonniers pluriactifs arrêtent leur fonction pour s'occuper de leurs exploitations. Le service vicinal de la Drôme leur donne alors volontairement des postes éloignés de leurs terres afin de limiter l'absentéisme¹⁴⁴⁰. Certains quittent leur poste pour se consacrer à des activités plus rémunératrices et moins difficiles. C'est le cas dans les années 1920, lorsque les scieries du canton de Villard-de-Lans promettent des salaires plus attractifs que ceux perçus par les cantonniers. L'administration vicinale doit alors faire face à plusieurs démissions¹⁴⁴¹. L'administration a conscience qu'il ne s'agit pas pour les prétendants d'une profession pratiquée dans la durée. En tant qu'employés de l'administration, les cantonniers sont soumis à la hiérarchie vicinale. Ils sont sous les ordres des agents voyers et sous la surveillance du préfet qui les nomme et les révoque, suite aux propositions de l'agent voyer en chef¹⁴⁴². Ils sont considérés comme des ouvriers non qualifiés et interchangeable¹⁴⁴³. Ils ne disposent que de leur force de travail.

Denis Glasson explique que les cantonniers tentent de former des syndicats professionnels au nom de la loi du 21 mars 1884. Le ministère de la Justice désapprouve en prétextant que cette loi est destinée aux employés de l'industrie, de l'agriculture et du commerce¹⁴⁴⁴. À Grenoble et à Vienne, les premières années du XX^e siècle sont marquées

¹⁴³⁶ ADD26, 872WP9: secours annuels accordés à Mlle Féréol, 11 avril 1898.

¹⁴³⁷ ADI38, 1301, service vicinaux, dossier 1855.

¹⁴³⁸ D. GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, op. cit., p. 81. Il propose une moyenne entre 60 et 63 francs.

¹⁴³⁹ ADI38, 1309 : correspondance générale, secours, renseignements divers, 1935-1937.

¹⁴⁴⁰ ADI326, 1202 : règlement pour le service des cantonniers employés à l'entretien des chemins vicinaux, p.11-12.

¹⁴⁴¹ ADI38,13033 : démission du cantonnier Jean Ravix, rapport de l'agent voyer cantonal, 29 mars 1920.

¹⁴⁴² D. GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, op. cit., p. 69-71.

¹⁴⁴³ A. HAESLER, « Denis Glasson, Les Cantonniers des routes. Une histoire d'émancipation », art. cit.

¹⁴⁴⁴ ADI38, 1302 : lettre du ministre des Travaux Publics adressée au préfet, 31 janvier 1903.

par une effervescence parmi ces travailleurs subalternes de la voirie départementale. Dans l'élan de la création d'une « chambre syndicale des cantonniers » de Paris en 1891, les syndicats sont actifs et disposent du soutien du journal socialiste isérois *Le droit du peuple*¹⁴⁴⁵. Au début de l'année 1904, une correspondance entre un commissaire de police et le préfet de l'Isère explique que 65 cantonniers du département se sont réunis secrètement afin de renouveler le bureau de leur syndicat.

Des cantonniers travaillant sur les routes du Vercors figurent parmi eux¹⁴⁴⁶. Ils sont surveillés par la préfecture de l'Isère qui les soupçonne d'adhérer à des idées socialistes¹⁴⁴⁷. Un nom revient souvent, celui de Léon Eugène Cornand (1876-1929). Ce militant socialiste connu des services de police est secrétaire de rédaction du journal *Le droit du peuple*. Il est né à Veynes dans les Hautes-Alpes, où il tient un café dans lequel se retrouvent les employés du chemin de fer de Grenoble à Veynes. Parmi ses fréquentations figurent certains cantonniers syndiqués travaillant sur les routes du Vercors¹⁴⁴⁸. La position des cantonniers à la toute fin de la hiérarchie vicinale, l'organisation de leur travail entre difficultés et situations avilissantes rappellent la prolétarisation que génère les politiques libérales¹⁴⁴⁹. On peut émettre l'hypothèse que les conditions de travail particulièrement difficiles et l'exposition aux risques des cantonniers des routes de montagne encouragent leur adhésion aux idées socialistes. Les risques présents sur ces routes font ainsi ressortir des formes de subordinations sociales et d'effacements.

3.2. Des risques acceptés

Qu'en est-il de l'attitude des administrations au sujet de ces risques ? Face à cette réalité, les circulations ne cessent pas, au contraire. Les routes sont de plus en plus prisées. Dès lors, certains risques relatifs aux routes de montagne deviennent l'objet d'apprentissages, d'autres sont implicitement tolérés voire banalisés et enfin, certains sont même instrumentalisés.

¹⁴⁴⁵ ADI38, 1302 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de l'Isère, 2 février 1901.

¹⁴⁴⁶ ADI38, 1302 : lettre du commissaire central de police adressée au préfet de l'Isère, 8 février 1904.

¹⁴⁴⁷ ADI38, 1302 : lettre de l'agent voyer en chef adressée au préfet de l'Isère, 2 février 1901

¹⁴⁴⁸ ADI38, 1302 : lettre de renseignement adressée au préfet, 24 mars 1901.

¹⁴⁴⁹ André Guillerme établit également un lien avec l'histoire industrielle dans la préface de l'ouvrage de Denis Glasson. D. GLASSON, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, op. cit.

3.2.1. Des formes d'apprentissages

Certains risques donnent lieu à des formes d'apprentissages. La circulation n'est pas aisée en montagne, les faux pas ont parfois des conséquences fatales à cause de la hauteur et de l'étroitesse des routes. En effet, sur certains tronçons, le vide est omniprésent et les croisements sont difficiles. Les véhicules hippomobiles et automobiles doivent avoir une technicité appropriée aux pentes et aux virages. Il en va de même pour la conduite, qui requiert une plus grande attention qu'en plaine. Dans le cas de véhicules hippomobiles ou automobiles ouverts, un virage pris trop rapidement peut précipiter les passagers dans le vide¹⁴⁵⁰. Ces phénomènes sont progressivement connus et donnent lieu à des formes d'apprentissage de la circulation. Dès lors, les dangers relatifs à l'aménagement en tant qu'objet technique sont effacés par la responsabilité implicite de l'utilisateur, qui est censé les connaître et savoir les éviter.

Il est également surprenant de constater qu'à l'inverse, lors d'accidents, l'administration vicinale mobilise les particularités des routes de montagne. Elle affirme qu'il s'agit de route sur lesquelles il n'est pas possible de garantir une sécurité complète. En effet, à plusieurs reprises sur les routes du Vercors, des victimes d'accident accusent l'administration vicinale de ne pas assurer correctement l'entretien de la route. L'administration vicinale tente dans un premier temps de prouver que l'usager est à l'origine de l'accident. Au besoin, elle se dédouane sur l'entrepreneur responsable de la construction. Enfin, elle rétorque systématiquement que les accidents sont dus à la nature de la route que les usagers se doivent de connaître¹⁴⁵¹. L'idée d'apprentissage est sous-jacente et est relative à la difficulté intrinsèque aux routes de montagne. L'administration est ainsi dispensée de toute responsabilité.

3.2.2. Connaissances des dangers et choix motivés

Lorsqu'un éboulement survient et qu'il endommage, voire détruit la route, c'est le prompt rétablissement de la circulation qui prime. Même dans une situation où la menace semble forte, la circulation est maintenue. Voici par exemple ce que rapporte l'agent voyer

¹⁴⁵⁰ ADD26 : 3095.

¹⁴⁵¹ ADI38, 7096W131 : affaire Maurice Radicini, tribunal administratif de Grenoble, 18 février 1959. Le cas de Maurice Gresset évoqué dans la section précédente fait figure d'exception.

en chef au préfet de l'Isère au lendemain d'un éboulement important survenu durant l'hiver 1889 sur le Chemin de Grande Communication n°2:

Les piétons seuls peuvent franchir ce passage encore y a-t-il danger à y passer au moment du dégel, par suite de la chute constante des fragments de rocher. Il est possible de rétablir provisoirement la circulation au moyen d'une passerelle en charpente, ce qui doit être fait dès aujourd'hui, quant au rétablissement du mur de soutènement et du parapet, il convient d'attendre quelques temps encore pour savoir si la masse de rochers qui reste suspendue au-dessus de l'éboulement est solide ou bien s'il faut prévoir de nouvelles chutes de blocs¹⁴⁵².

Les risques sont connus et, dans une certaine mesure, ils sont anticipés par l'agent voyer. Les précautions par rapport à d'éventuelles rechutes sont formulées afin d'éviter des destructions supplémentaires onéreuses. Elles ne semblent pas être destinées en priorité à garantir la sécurité de la circulation. Des fermetures plus longues après des éboulements et des travaux de fonds auraient pu permettre une sécurisation plus complète. Or, le choix de privilégier un rapide rétablissement de la circulation, indique que la priorité est donnée par l'administration vicinale à la rentabilité immédiate de l'aménagement. Les photographies du volume annexes montrent des entreprises de travaux publics en train de débiter des éboulements sur la route des gorges de la Bourne¹⁴⁵³. Les conséquences de ces phénomènes représentent de potentiels marchés pour les entrepreneurs.

Lorsque le service vicinal décide de rouvrir une route sur laquelle un éboulement vient de se produire, c'est souvent parce que cette administration est encouragée à le faire par des acteurs intéressés, dont les instances touristiques. En 1924, suite à un éboulement, un arrêté préfectoral régleme la circulation des voitures sur une portion de CGC 2. Il est annulé après une demande des présidents des syndicats d'initiative de Saint-Marcellin et de Pont-en-Royans. Ils justifient leur requête en arguant que l'arrêté est plus souvent enfreint que respecté et qu'aucun accident grave ne s'est produit. Les syndicats d'initiative de Grenoble et de Villard-de-Lans entreprennent une démarche analogue. Un agent voyer résume la situation en expliquant qu'« *au point de vue touristique ce chemin qui est construit à travers les escarpements des pittoresques gorges de la Bourne, reçoit chaque année un nombre de visiteurs de plus en plus grand aussi, les mesures de sécurité prises par l'administration, par une réglementation très sévère de la circulation, ont-elles ému les grandes associations touristiques qui ont exposé leurs doléances à Monsieur le*

¹⁴⁵² ADI38,1405 : rapport de l'agent voyer en chef du département de l'Isère, 6 février 1889.

¹⁴⁵³ Volume 2 : annexes, photographies 7,8,9 et 10, p. 56.

*Directeur de l'office national du tourisme, et ce dernier a signalé à Monsieur le Ministre cette voie de communication présentant pour le tourisme le plus grand intérêt*¹⁴⁵⁴». Dans ces lignes, les mécanismes de pression sont manifestes et recourent à des instances hiérarchiques hautement placées. Ces procédés conduisent les agents voyers à outrepasser certains risques et à rétablir la circulation. Ces décisions interrogent d'autant plus que, comme le rappelle Cédric Humair avec le cas du système socio-technique du tourisme alpin, la contradiction entre les coûts nécessaires à assurer la sécurité des installations techniques et la rentabilité immédiate des entreprises concernées est à l'origine d'accidents¹⁴⁵⁵.

Les choix de l'administration vicinale et forestière sont soutenus par des discours lénifiants de la part des auteurs des récits d'excursions. Ils ne manquent pas de rappeler que ces routes sont sûres. Louise Drevet décrit une route « *se suspendant au moyen d'aqueducs, se garantissant contre les chutes d'eau ou de pierres au moyen d'encorbellements, planant comme un sentier de chamois au-dessus des abîmes, et toujours belle et sans danger* »¹⁴⁵⁶. Les thuriféraires du tourisme routier prennent soin de rassurer sur les dangers qu'il est possible de rencontrer sur les routes. L'enjeu est de taille. En effet, durant le premier tiers du XX^e siècle, les routes de gorges sont des espaces nouveaux recherchés par les automobilistes¹⁴⁵⁷. Les routes du Vercors sont susceptibles d'être en concurrence avec celles du Tarn ou du Verdon. Dans ce cas, comme à l'échelle des Alpes, la compétition entre les routes carrossables se joue sur la vitesse mais également sur la sécurité¹⁴⁵⁸.

La notion de risques acceptables et acceptés développée par Anne-Marie Granet-Abisset est utile à cette réflexion. Les sociétés font leurs choix en fonction de la fréquence des dangers, de leur connaissance et de leurs enjeux économiques. L'acceptation des risques est le résultat d'une équation pensée selon des stratégies précises¹⁴⁵⁹. Dans le cas des routes

¹⁴⁵⁴ ADI38, 1408 : réglementation de la circulation des véhicules entre les Jarrands et Goule Noire, télégramme de la préfecture de l'Isère 22 février 1924.

¹⁴⁵⁵ C. HUMAIR, M. GIGASE, J. LAPOINTE GUIGOZ et S. SULMONI (dir.), *Système touristique et culture technique*, op. cit., p. 241-243.

¹⁴⁵⁶ L. DREVET, *La Vallée de la Bourne*, op. cit., p. 30.

¹⁴⁵⁷ C. BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*, op. cit., p. 208.

¹⁴⁵⁸ Luigi LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIV^e-XIX^e siècles », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 237-253, p. 241-242.

¹⁴⁵⁹ Anne-Marie GRANET-ABISSET, « L'historien, les risques et l'environnement : un regard sur la nature et les hommes », *23^{èmes} Journées scientifiques de l'environnement*, [en ligne], 2012, disponible sur <https://core.ac.uk/reader/52312760> [Page internet consultée le 13 mars 2021].

du Vercors les administrations agissent au prisme d'une balance coût, rendement immédiat et attrait touristique. Ces choix les amènent à accepter les risques.

3.2.3. Instrumentaliser les dangers

Les administrations gestionnaires des routes mobilisent parfois les risques à dessein. Le cas de la route de Combe Laval peut de nouveau être mobilisé. En 1907, l'inspecteur adjoint des Eaux et Forêts de Valence réalise un rapport au sujet d'acquisitions de terrains nécessitées par l'entretien de cette route. Il explique qu'elle traverse des bois soumis au régime forestier et des bois particuliers. Ces derniers sont situés en aval de la route, sur une pente très rapide et accidentée. Sur ces terrains abrupts les éboulements sont continus.

Presque sur toute la traversée du flanc de Combe Laval, en dehors des parties en encorbellement et en tunnel au nord, cette route est assise, en allant du nord au midi, d'abord sur des marnes barrémiennes avec intercalation de bancs calcaires du même étage, extrêmement friables et ensuite à partir du Riou Blanc sur un immense éboulis chaotique de roche urgonienne résultant de l'effondrement susmentionné. L'ouverture de la route, faite quelquefois avec une section qui atteint dix mètres de hauteur, ayant dérangé l'assiette des blocs avoisinants et de la rocaille, il s'en suit que pendant les périodes de gel et de dégel, et même de fortes pluies, des tas de matériaux glissent et s'amoncellent sur la chaussée, l'emportant souvent, et cette situation est encore aggravée par ce fait que les propriétaires des différentes parcelles traversées font continuellement des coupes de bois ou de buis dans ces pentes augmentant ainsi les causes des éboulements et des glissements en même temps que la gravité des dégâts¹⁴⁶⁰.

L'administration forestière admet le rôle de la construction de la route dans l'accroissement des phénomènes d'éboulement. Néanmoins, elle insiste sur l'aggravation produite par les pratiques des propriétaires riverains. Il est important de préciser que les parcelles concernées ne sont pas de bonne qualité du fait du terrain difficile dans lequel elles se trouvent. L'ouverture de la route permet à leurs propriétaires d'en tirer un meilleur parti. Ces derniers demandent des indemnités à l'administration forestière lorsque les travaux qu'elle réalise sur la route détériorent leurs bois. L'administration forestière éprouve alors des difficultés à prévenir ou à réparer les effets des éboulements et des glissements de terrain largement encouragés par la circulation et les travaux réalisés sur la route.

¹⁴⁶⁰ ADD26, 7M, C621 : rapport de M. André, inspecteur adjoint des Eaux et Forêts, 24 janvier 1907.

Face à cette situation qui s'annonce compliquée, l'administration forestière tente de retourner le problème en mobilisant la question des risques. Elle explique que ces dépenses supplémentaires entravent la réalisation des travaux visant justement à prévenir les éboulements qui menacent la circulation. Dans l'analyse de la situation proposée par l'administration forestière, une acquisition des terrains sur lesquels portent les indemnités allégerait les dépenses et permettrait de regazonner et reboiser les talus qui bordent la route. L'objectif d'éloigner les propriétaires est clairement annoncé, de même que l'implantation d'une forêt de feuillus et la conservation d'un site qui fait l'admiration des touristes¹⁴⁶¹. L'administration forestière mobilise la question des risques afin de justifier la dépossession des propriétaires riverains sous couvert d'une meilleure gestion et d'une prévention des éboulements. La continuité des problématiques soulevées par cet exemple est frappante. Devant ces phénomènes géophysiques pour lesquels les effets de la construction de la route sont explicites, les riverains sont de nouveau incriminés pour l'exploitation qu'ils font de leurs bois.

Ces mécanismes sont avérés dans la gestion d'autres routes et aménagements de circulation en montagne¹⁴⁶². Luigi Lorenzetti explique que, dans les Alpes suisses à la fin du XIX^e siècle, la protection des chemins de fer implique des mesures de reboisement ou de construction d'ouvrages de protection donnant lieu à des expropriations¹⁴⁶³. Les risques deviennent, pour les représentants de l'État, un outil de justification de dépossession. Selon François Walter, il s'agit d'un discours savant qui opère une forme de contrôle social tout en promettant de lutter contre l'érosion imputée à la déforestation. C'est un modèle de gestion du territoire à dessein idéologique¹⁴⁶⁴. Les besoins des usages touristiques croisés à la conception technicienne des administrations en charge des routes, caractérisent ces raisonnements dans le cas du Vercors¹⁴⁶⁵.

¹⁴⁶¹ ADD26,7M, C621 : rapport de M. André, inspecteur adjoint des Eaux et Forêts, 24 janvier 1907.

¹⁴⁶² A. PIPIEN, *Construire la modernité*, *op. cit.*, p. 195.

¹⁴⁶³ L. LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIVe-XIXe siècles », *art. cit.*, p. 243.

¹⁴⁶⁴ R. DELORT et F. WALTER, *Histoire de l'environnement européen*, *op. cit.*, p. 271.

¹⁴⁶⁵ A.-M. GRANET-ABISSET, « La connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », *art. cit.*, p. 117-136.

3.3. La double catastrophe des Grands Goulets



Illustration 27 – Extrait du *Petit Dauphinois*, mardi 15 décembre 1936

Le lundi 14 décembre 1936, six personnes trouvent la mort sur les Grands Goulets. Le lendemain, cet événement tragique qui se déroule sur l'une des plus célèbres routes du Vercors fait la une du quotidien régional *Le Petit Dauphinois*¹⁴⁶⁶.

Au matin du lundi 14 décembre, lors de sa ronde, le cantonnier découvre au fond de la gorge de la Vernaison les cadavres d'un couple de touristes hollandais, Mme Declerfayt et M. Zeylmans van Emmichoven. Un chantier d'élargissement de la route est interrompu durant la matinée afin que les ouvriers aident à rapatrier les corps des deux touristes, avant de reprendre le travail en début d'après-midi. L'équipe, composée de cinq ouvriers, s'apprête à quitter le chantier en fin de journée lorsque quatre d'entre eux sont mortellement ensevelis par un éboulement de plus de 1 000 mètres cubes de rochers. Trois victimes viennent de la commune voisine de Châtelus. Il s'agit de Louis et André Place, deux frères âgés de 35 et 26 ans, et Évariste Million, 28 ans. Ils travaillent ponctuellement sur les chantiers, parallèlement à leur activité agricole. La quatrième victime est un contremaître

¹⁴⁶⁶ *Le Petit Dauphinois*, mardi 15 décembre 1936, p.1.

appelé Destro. Il est originaire d'une commune située à une quinzaine de kilomètres. Louis Arribert est l'unique rescapé. C'est un habitant de la Chapelle-en-Vercors. Cet événement est une catastrophe dans la mesure où il s'agit d'un désastre qui touche tout un système social et qui se distingue des avaries par sa violence, sa brutalité et son aspect exceptionnel¹⁴⁶⁷. Son retentissement médiatique régional est non négligeable dans une période où les touristes sont nombreux à fréquenter ces routes. Par sa matérialité et l'usage qui en est fait, cette catastrophe est un bon exemple pour analyser les rapports des sociétés face aux risques liés aux routes, et plus largement leurs répercussions sur la manière dont est perçu l'aménagement routier. Il s'agit de se demander si ce drame ébranle sa connotation liée à la maîtrise technique de la nature. Premièrement, la presse réussit à allier récits scabreux et propos rassurants concernant les routes. Ensuite, l'origine locale des victimes renforce le récit de l'aménagement routier moderne. C'est finalement la culture du risque des habitants du Vercors que cette catastrophe permet d'interroger.

3.3.1. La presse régionale entre facture scabreuse et propos rassurants

Le récit d'une catastrophe ne vise pas simplement à restituer les faits. Il peut constituer un réel outil d'instrumentalisation politique¹⁴⁶⁸. Selon l'obédience du journal, le pouvoir public en place peut être critiqué ou justifié¹⁴⁶⁹. Dans l'exemple étudié, la presse régionale parvient à allier un récit scabreux à des propos rassurants en ce qui concerne la sûreté de l'aménagement routier.

L'ensemble des articles consultés accorde une importance non négligeable aux détails scabreux concernant les victimes. Les éboulements sont en effet des sujets forts, au même titre que les grands incendies, les inondations, les naufrages et les accidents ferroviaires¹⁴⁷⁰. Ces phénomènes nourrissent une forme de fascination. *La Croix drômoise*, dans son édition

¹⁴⁶⁷ Selon la définition de Jacques BERLIOZ et Grégory QUENET, « Les catastrophes : définitions, documentations », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, p. 19-39.

¹⁴⁶⁸ F. WALTER, *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVIe-XXIe siècle*, op. cit., p. 150-153.

¹⁴⁶⁹ Emmanuel MARTINAIS, « La catastrophe comme construction du champ médiatique. L'éboulement de Fourvière (1930) à travers la presse écrite », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 93-115, p. 95.

¹⁴⁷⁰ Frédéric CAILLE, « Les héros du devoir. Presse populaire et traitement médiatique des catastrophes au XIXe siècle », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 307-327, p. 314.

du mardi 15 décembre, titre « une journée tragique aux Grands Goulets » et porte une attention particulière à l'état supposé des dépouilles des ouvriers « morts au champ d'honneur du travail¹⁴⁷¹ ». *Le Petit Dauphinois* consacre à cet événement des articles quotidiens pendant près d'une semaine. Chacun des articles est systématiquement structuré en deux temps. Une partie concerne les circonstances des décès des deux touristes hollandais sur un ton mêlant romantisme et enquête judiciaire. La deuxième partie évoque l'accident du chantier et les recherches des dépouilles des victimes. De nombreux détails sont donnés au sujet de l'état des corps découverts. Des photos explicitement légendées ponctuent les articles, telles que « l'amorce de l'éboulis sous lequel gisent les corps¹⁴⁷² ». Les expressions « affreusement mutilée », « formidable éboulement » et « tragique accident » sont récurrentes. Elles confèrent à cet événement un ton sensationnel, conforme aux procédés rédactionnels de l'époque.

En parallèle, la hardiesse des ouvriers mobilisés pour chercher les dépouilles dans des conditions reconnues comme dangereuses est soulignée¹⁴⁷³. Ils sont présentés comme de nouveaux héros prolongeant la liturgie discursive de la construction des routes¹⁴⁷⁴. Les journaux tiennent le lecteur en haleine par la menace qui pèse sur les secours exposés à un potentiel nouvel éboulement¹⁴⁷⁵.

Ces articles mettent en parallèle les derniers jours du couple d'Hollandais adultère, entre hauts lieux du tourisme routier dauphinois et hôtels grenoblois, avec l'accident du chantier. Le registre fataliste domine. Ils occultent ainsi la question de fond des risques. La montagne est présentée comme meurtrière, sournoise et comme un décor dont la puissance dépasse la simplicité du territoire et de ses habitants. Chaque article reprend et adapte les codes de la présentation pittoresque des Grands Goulets. La grandeur et la monumentalité de ce tronçon sont systématiquement rappelées. Ces caractéristiques sont mises en résonance avec la description de la mort des ouvriers. Le procédé, en croisant les différents registres, invite

¹⁴⁷¹ *La Croix drômoise*, 15 décembre, p.1 et 2.

¹⁴⁷² *Le Petit dauphinois*, 16 décembre 1936, p.3

¹⁴⁷³ *Le Salut Public*, 16 décembre 1936, p.3.

¹⁴⁷⁴ Julia MONTREDON, « Des journaux contre une « catastrophe ». La crue du Guil, juin 1957, dans le Queyras », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 115-127. L'auteure met en évidence des mécanismes analogues concernant les réactions des montagnards face à la crue du Guil de 1957.

¹⁴⁷⁵ E. MARTINAIS, « La catastrophe comme construction du champ médiatique. L'éboulement de Fourvière (1930) à travers la presse écrite », art. cit., p. 96.

in fine à la fascination pour les lieux et donc pour la route¹⁴⁷⁶. Ces descriptions priment sur l'accident et les réflexions sur la dangerosité de l'usage quotidien des routes. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Drôme, interrogé au sujet de cet événement, explique que :

Il y a route et route. Il y en a qui nouent paisiblement l'idylle de leur blanc ruban de pastourelle. D'autres qui donnent aux tragédies, qui ne peuvent manquer de se dérouler sur leur parcours les proportions barbares, inhumaines. Ainsi est la route des Grands Goulets. Elle se déroule dans un décor qu'avant la catastrophe nous jugions pittoresque et grandiose. [...] Ce paysage est accablant. Tout est disproportionné, menaçant, construit à une échelle qui n'est pas la nôtre. C'est un chef d'œuvre assurément, mais un chef d'œuvre de hardiesse [...] Les roches qui portent la route ou la dominant ne sont pas homogènes. Certes nous savons bien que dans leurs ensemble ces falaises seraient capables de porter le vaste monde et que c'est sous la hantise des catastrophes que nous découvrons la muraille dangereusement compartimentée par un lacet de failles et de fentes¹⁴⁷⁷.

Les mécanismes géologiques sont connus et compris tout comme les dangers inhérents, toutefois, cette reconnaissance est partielle et temporaire. Il est précisé quelques lignes plus loin que « *dès que les beaux jours arrivent tout se tasse et la route s'ouvre pour les touristes, toute grande, toute belle, toute sûre*¹⁴⁷⁸ ». De nouveau, le maintien de la circulation l'emporte sur son interruption qui représente un risque socio-économique à part entière. Le discours sur une nature dominée est modifié ici afin d'expliquer qu'en dehors du temps des loisirs, des événements dépassent parfois toute action et prévision. Selon François Walter, cela permet de restaurer l'ordre et d'entraver le moins possible les équilibres économiques. Ainsi, les risques n'alimentent pas un discours angoissant dans une période où le tourisme routier est une ressource importante, compte tenu également du fait que des touristes circulent sur ces routes la veille, le jour et le lendemain du drame.

La naturalisation et l'exceptionnalité de la catastrophe sont des constructions qui conservent le récit positiviste sur la technique. D'un point de vue socio-culturel, cette idéologie ne permet pas de penser la route autrement que dans les codes de la modernité, alors que les risques renvoient à l'archaïsme et aux anciennes communications. Dans cette configuration, reconnaître publiquement les risques reviendrait à confirmer la défaite des routes en tant que dispositifs techniques conçus pour s'émanciper de ces mêmes risques¹⁴⁷⁹.

¹⁴⁷⁶ *Le Petit Dauphinois*, mardi 15 décembre 1936, p. 3.

¹⁴⁷⁷ *Le Petit Dauphinois*, samedi 19 décembre 1936, p. 3.

¹⁴⁷⁸ *Le Petit Dauphinois*, samedi 19 décembre 1936, p. 3.

¹⁴⁷⁹ J. BERLIOZ et G. QUENET, « Les catastrophes : définitions, documentations », art. cit. Les auteurs utilisent la notion de « défaite du dispositif technologique ».

Dans cette logique, certains risques sont indicibles ou suscitent des formes d'acceptations. En mettant en avant les causes naturelles, voire le chaos de la nature, la rationalisation des choix est maintenue et les autorités sont déresponsabilisées¹⁴⁸⁰. De plus, l'accident survient alors que l'administration vicinale vient de fusionner avec les Ponts et Chaussées. Il est important pour les ingénieurs de montrer qu'ils maîtrisent la situation. La presse régionale le leur permet.

3.3.2. Des victimes originaires du pays

En évoquant les victimes originaires du Vercors, la presse régionale met en contraste la route moderne avec la puissance destructrice de la Nature et avec les sociétés locales décrites comme fragiles face à ces phénomènes. Trois des quatre victimes sont originaires de Châtelus, une commune iséroise voisine. Leur mort affecte le territoire d'une manière plus forte que lors d'accidents d'ouvriers étrangers. Par ailleurs, les victimes sont employées à des travaux d'élargissement et non d'ouverture. Les pertes humaines sont moins admissibles puisqu'elles ne participent pas à l'entreprise prométhéenne. Une chapelle ardente est mise en place aux Barraques pour les dépouilles des trois victimes originaires de Châtelus. Un cortège accompagne ensuite le transfert des corps jusqu'à cette commune par un ancien chemin muletier, le pas de Mezillier¹⁴⁸¹. Le choix de cet itinéraire suggère une différenciation entre une culture locale des mobilités sur ce territoire et la route carrossable, outil moderne et cause du drame. La presse reprend et étaye cette trame dans sa description des funérailles. Une dualité est établie entre les victimes, enfants du pays et la route, venant de l'extérieur et incarnant la modernité. Elle est présentée comme un aménagement suffisamment solide pour être confronté à la puissance de la Nature.

Quels sont les effets de cet événement sur le temps long ? En 2020 des traces physiques en sont encore visibles, à l'instar de l'épitaphe de la tombe des frères Place dans le cimetière de Châtelus. Le choix d'inscrire les circonstances de l'accident sur la pierre tombale témoigne d'une volonté de mémoire, qui contraste avec le silence qui entoure ce drame par la suite¹⁴⁸². Cet événement n'est pas mentionné dans les imprimés et travaux des

¹⁴⁸⁰ F. WALTER, *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVIe-XXIe siècle, op. cit.*, p. 154-158.

¹⁴⁸¹ *Le petit dauphinois*, dimanche 20 décembre 1936, p.3.

¹⁴⁸² L'état des recherches ne permet pas de préciser la suite donnée à cet événement.

géographes. Parmi les habitants du Vercors rencontrés au cours de la thèse, seul un habitant portant un intérêt envers l'histoire locale évoque cet événement.

Le petit fils de Louis Arribert, l'ouvrier rescapé, a accepté de se prêter à la réalisation d'un entretien oral. Son père a 15 ans lorsque l'accident a eu lieu et que son grand-père en est rescapé. Ce dernier explique que son grand-père est alors agriculteur. Il travaille sur ce chantier de manière ponctuelle afin d'avoir un complément de revenus. Monsieur Arribert rappelle à plusieurs reprises la participation de son grand-père à la Première Guerre mondiale. Pour lui comme pour d'autres voisins, la vie après la mobilisation annonçait la fin des horreurs. La mise en miroir entre les traumatismes de la guerre ressentis par Louis Arribert, ses proches et conscrits, et l'accident des Grands Goulets est récurrente. Elle illustre la difficulté d'accepter qu'une telle horreur soit possible sur le territoire et soit liée à la route perçue comme civilisatrice, et non à un conflit national et éloigné. Cet aspect de la mémoire locale est d'autant plus complexe à saisir que s'y superposent la Seconde Guerre mondiale et la Résistance. Sur ce point, mémoire individuelle, familiale et collective s'enchevêtrent¹⁴⁸³.

Le traitement médiatique de l'événement et l'aura attachée à l'aménagement routier imprègnent le témoignage de Monsieur Arribert¹⁴⁸⁴. Il explique que les deux frères laissent, à leur mort, une mère veuve avec un troisième fils handicapé. Elle serait morte de chagrin. Il n'est pas possible de confronter ces informations avec d'autres sources. L'ampleur de la violence à la fois physique et morale provoquée par cet incident est révélée par la reprise de ces récits tragiques par la mémoire familiale. Cette intensité contraste à une échelle plus large avec le silence des sources concernant les réactions des administrations et pouvoirs publics à ce sujet¹⁴⁸⁵. L'épithète et le récit des descendants sont des formes de mémoires sur le temps long. Elles résistent à un oubli qui, dans le quotidien, est nécessaire à la continuité de la vie avec ces risques. En effet, d'autres omissions apparentes d'accidents

¹⁴⁸³ C'est un phénomène fréquent. Voir à ce sujet les travaux d'Anne-Marie Granet-Abisset dont : Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Une enquête exemplaire : la viabilité alpine dans le département des Hautes-Alpes », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2009, n°7, p. 8-12.

¹⁴⁸⁴ Entretien avec le témoin n°13, 2 octobre 2019 à Saint-Agnan-en-Vercors (Drôme). Volume 2 : annexes, enquête orale 10, p. 88.

¹⁴⁸⁵ Les recherches sont restées vaines à ce sujet.

concernant des aménagements alors vus comme modernes sont observées dans les Alpes à cette période¹⁴⁸⁶.

3.3.3. Quelles cultures du risque ?

Comment les habitants se positionnent-ils par rapport aux dangers des routes de montagne ? Il s'agit d'un questionnement difficile puisque peu de sources restituent la manière dont les populations se représentent les dangers¹⁴⁸⁷. La notion de culture du risque procure des pistes de réflexions¹⁴⁸⁸. Anne-Marie Granet-Abisset rappelle que cette expression comprend les savoirs vernaculaires. Ils concernent des transmissions d'expériences et de connaissances d'un danger et de ses manifestations. Cette culture du risque s'apparente ainsi à la diffusion orale de connaissances empiriques basées sur l'observation et la mise en place de repères. Cela peut être la reconnaissance de circonstances associées à un paramètre physique, tel que l'atmosphère ou les conditions météorologiques. Des comportements précis sont adoptés en fonction de ces paramètres. Dans le cas des avalanches, le choix de l'emplacement d'une maison résulte ainsi d'un comportement avisé¹⁴⁸⁹. Des archives écrites indiquent comment les sociétés se soucient des aléas naturels. Par exemple, des baux révèlent le soin porté à l'entretien des ruisseaux pour éviter les ravinements. La toponymie est également un repère. En Vercors, dans la combe d'Échevis, « le ravin du Chiez » désigne explicitement la continuité des éboulements¹⁴⁹⁰. Ces éléments permettent aux sociétés de montagne de vivre dans des territoires touchés par des risques. Leur maîtrise des dangers détone alors de l'idée de fragilité qui leur est associée¹⁴⁹¹.

Les manières de circuler sont une des expressions de la culture du risque des sociétés montagnardes. Les avalanches, les éboulements, le froid et le brouillard sont des aléas

¹⁴⁸⁶ C. HUMAIR, M. GIGASE, J. LAPOINTE GUIGOZ et S. SULMONI (dir.), *Système touristique et culture technique, op. cit.*, p. 240. L'auteur fait référence à la catastrophe de Sonzier.

¹⁴⁸⁷ Jusqu'ici, ce sont principalement les réactions des instances touristiques et de gestion de la voirie qui sont analysées.

¹⁴⁸⁸ Le rapport des usagers quotidiens aux risques sur ces routes mériterait d'être l'objet d'un travail sur le temps long.

¹⁴⁸⁹ Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIXe-XXe siècle) », in François WALTER, Bernardino FANTINI et Pascal DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 117-138, p. 119.

¹⁴⁹⁰ ADD26, 3092 : pétition du maire, son conseil municipal et les notables de la commune d'Échevis, des habitants d'Échevis, 1^{er} mai 1843.

¹⁴⁹¹ A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIXe-XXe siècle) », art. cit., p. 119.

auxquels les voyageurs sont confrontés et face auxquels ils mettent en place des mesures pour faciliter leurs déplacements¹⁴⁹². Sur des passages réputés dangereux, des repères sont installés, tels que des oratoires. Ils sont là pour avertir et susciter vigilance et rapidité. La manière de circuler est adaptée en fonction des saisons, de la météo et de la charge transportée. Si le danger est trop fort, le déplacement est reporté¹⁴⁹³. À la fin du XIX^e siècle, les cultures du risque telles qu'elles viennent d'être décrites sont confrontées aux connaissances des ingénieurs¹⁴⁹⁴. Dans certains cas, elles sont qualifiées comme étant archaïques et fondées sur la fatalité. La prééminence des savoirs scientifiques donne aux habitants la sensation que leur parole ne peut pas être prise en compte¹⁴⁹⁵.

Compte tenu de ce qui vient d'être expliqué, il est intéressant de questionner la manière dont ces connaissances se structurent dans le cas de routes ouvertes dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Certains des savoirs utiles à la circulation sur les chemins muletiers, le sont également sur les routes carrossables, tels que les effets du gel et du dégel sur la chaussée ou les parades pour éviter la formation de congères. Toutefois, la circulation sur les routes carrossables comporte des dangers inédits liés à l'aménagement en tant que tel et à la circulation. Comme précisé précédemment, l'aménagement routier s'accompagne de nouveaux risques techniques. De plus, la mutation globale des mobilités marquée par la vitesse et la régularité est incompatible avec les comportements adoptés pour faire face aux dangers. Une culture du risque hybride entre anciennes mobilités pédestres et routes carrossables est-elle adoptée ? Il s'agit d'aménagements dont la construction requiert la présence constante d'acteurs extérieurs relevant du groupe des ingénieurs. Dès lors, les places respectives des savoirs empiriques basés sur l'expérience et ceux basés sur les sciences et techniques peuvent être questionnées. Dans le cas précis des routes du Vercors, des éléments interpellent. Pourquoi, contrairement à d'autres routes ouvertes à la même période telles que les gorges du Guil, les oratoires et les rappels visuels sont absents des routes du massif ? Ces repères sont-ils enlevés par l'administration vicinale dans une politique de contrôle de la chaussée et de ses abords ? Le peu d'éléments trouvés à ce sujet

¹⁴⁹² L. LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIV^e-XIX^e siècles », art. cit.

¹⁴⁹³ A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIX^e-XX^e siècle) », art. cit., p. 119-121.

¹⁴⁹⁴ A.-M. GRANET-ABISSET, « L'historien, les risques et l'environnement », art. cit.

¹⁴⁹⁵ A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIX^e-XX^e siècle) », art. cit., p. 130-131.

contraste avec la récurrence et le poids financier des éboulements. Est-ce une forme d'accommodement ?

Des risques récurrents sont pourtant là. Ils invitent à repenser la valeur de modernité que les contemporains associent aux routes carrossables. Les chutes d'encorbellement, les affaissements de murs de soutènement et les écroulements de chaussée sont en effet des manifestations des limites techniques de l'aménagement routier. Elles construisent une vulnérabilité qui est exacerbée par les usages sociaux, tels que l'accroissement de la circulation et l'augmentation du poids des transports. Pourtant, lorsque des catastrophes surviennent, l'aménagement routier et ses limites ne sont pas remis en cause. Au contraire, ce dernier est présenté comme étant tout aussi solide que la Nature est puissante. Dans cette configuration, seules les sociétés sont désignées comme étant fragiles ou perpétuant des pratiques défailtantes. Les enjeux liés à la route et au tourisme routier accordent les discours et participent à l'effacement de certains aspects des risques et des catastrophes.

Conclusion

Dès leurs mises en service, les routes du Vercors sont l'objet d'un usage qui devient rapidement dominant : le tourisme routier. Ce secteur constitue un système socio-technique faisant intervenir de nombreux acteurs. Tourisme et route sont à l'origine d'une conception unifiée et organisée du massif du Vercors. Le développement de ce secteur induit de dominer les autres usages. Sa puissance et ses enjeux permettent aux instances touristiques d'intervenir dans la gestion des routes, générant ainsi des formes d'exclusions et de contrôle social. En permettant au tourisme routier de requalifier des espaces et des pratiques, les routes échappent à certaines de leurs promesses en termes de développement territorial. Une fois ouvertes, elles profitent souvent à des conceptions différentes de celles des projets. En plus de faire de la route de montagne un produit touristique, le tourisme routier opère une pression sur cette dernière en tant qu'objet technique. Dès lors, des risques expriment les limites de l'aménagement routier de montagne et sa propension à créer de nouvelles formes de vulnérabilités. Ce canevas de limites économiques, sociales et techniques tient et est admis au moyen de normes organisant les usages des routes. C'est cette fonction normative de l'aménagement routier qui permet d'en justifier les écarts par rapport aux attentes initiales.

Pour beaucoup de contemporains, le tourisme routier constitue un modèle de développement. Pour se déployer de manière optimale, ce secteur a besoin d'une territorialité. Cette dernière consiste en un territoire unifié et parcouru par des routes caractéristiques. Le massif du Vercors est ainsi construit par les aspirations régionalistes d'une élite intellectuelle interagissant avec les agents en charge de la voirie. Il est validé par le sceau de la géographie alpine en tant que territoire du tourisme routier. Les circuits d'excursions définissent ce dernier et l'inscrivent dans des configurations touristiques élargies. Le tourisme routier constitue une ressource pour des acteurs locaux et d'horizons plus éloignés. Il renouvelle les liens entre ce territoire, les habitants et l'extérieur. Des attentes en termes d'accueil sont formulées par des visiteurs, voyageurs et touristes qui observent un territoire qui se développe par et pour les routes. Ces derniers participent à la création et à la diffusion de représentations sur le Vercors et son histoire.

L'unification du Vercors à l'aune du tourisme routier induit des phénomènes d'exclusions et de contrôle social. Les ambitions socio-économiques de l'aménagement routier de montagne en sont fortement nuancées. Dès leur ouverture, les routes ne répondent pas à l'ensemble des besoins du tourisme routier et de l'exploitation forestière. De plus, leur entretien coûte cher. Les acteurs du tourisme routier prennent alors en main les affaires

relatives à la voirie et le tourisme domine les autres usages et modes de transports. Cela induit une catégorisation des usages des routes et certains sont criminalisés. Tous les individus et toutes les pratiques ne sont pas admis de manière égale. Cela permet également à l'administration de faire des routes un espace prolongeant le contrôle de l'accès à la ressource forestière. Des normes et des taxes relatives à l'entretien de la route restructurent le secteur de l'exploitation forestière. Les plus modestes ne parviennent pas à se maintenir et ceux qui tirent leur épingle du jeu épousent des logiques concurrentielles. Les routes, au travers de l'usage dominant du tourisme routier, réactualisent des contrastes territoriaux et renouvellent des écarts socio-économiques. Elles profitent diversement aux territoires et aux individus et perpétuent des pratiques qu'elles annonçaient modifier. Le maintien de la pluriactivité en est un indice. Des formes plurielles d'isolement révèlent également que ces activités peuvent engendrer des dynamiques de replis.

Pour des raisons naturelles et physiques, les routes de montagne sont difficiles à entretenir et cela contrarie régulièrement leur utilisation. De plus, les usages qui en sont faits participent à une vulnérabilité qui résulte des limites techniques de l'aménagement et des éboulements rocheux. Ce constat s'impose rapidement, parfois de manière coûteuse et au prix de la vie d'individus. La capacité des routes carrossables à sécuriser les circulations est ainsi nuancée. Néanmoins, des choix économiques et politiques indiquent que les administrations acceptent ces dangers. Différents mécanismes discursifs transforment progressivement ces risques en un fait admis, voire une caractéristique propre à l'usage des routes de montagne. En parallèle, le regard des populations sur ces phénomènes est difficile à saisir. Les routes de montagnes construites au XIX^e siècle sont une configuration nouvelle émanant d'opérations et d'acteurs se réclamant des domaines de la science et de la technique. La place pour les savoirs profanes est d'emblée restreinte. Ainsi, les enjeux liés au tourisme routier et l'idéologie positiviste qui accompagne l'aménagement du territoire, apparaissent puissants et l'acceptation prime. Les mémoires et traces discrètes que laissent les catastrophes suggèrent toutefois les tensions que ces aménagements introduisent dans les relations entre les sociétés et leur environnement.

En guise d'ouverture, cette question bénéficierait grandement d'un regard interdisciplinaire et d'une démarche incorporant plus spécifiquement des données d'histoire technique. Les usages de l'aménagement routier en révèlent les limites. Le rôle et l'aura modernisatrice de ce dernier sont toutefois maintenus par un ensemble de normes. Il est intéressant de confronter ces dynamiques normatives à des contextes différents, dans lesquels certaines sensibilités environnementales sont renouvelées. C'est ce que propose le sixième et dernier chapitre de la thèse.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

Introduction

En 1993, la revue *Combat nature* intitule la première page de son numéro estival « *Ces routes et autoroutes qui violent nos sites et paysages*¹⁴⁹⁶ ». Le trimestriel écologiste militant blâme les aménagements routiers. Ces derniers suscitent fréquemment des controverses depuis les années 1970. Ces défiances sont symptomatiques d'un contexte au cours duquel les sociétés industrialisées remettent de plus en plus en cause le modèle du progrès¹⁴⁹⁷. Le sixième chapitre interroge la gestion des routes de montagne face à ce nouveau paradigme environnemental¹⁴⁹⁸.

À partir des années 1960, les rapports entre les sociétés et leurs aménagements sont marqués par une sensibilité sociétale accrue envers la protection de l'environnement¹⁴⁹⁹. Ce dernier devient un objet social objectivé et bientôt institutionnalisé¹⁵⁰⁰. Les dénonciations des impacts délétères des industries occidentales sur l'environnement se multiplient, notamment depuis les États-Unis. Cette période marquée par la guerre du Vietnam et les événements de mai 1968 participe ainsi à la construction de l'écologie politique et militante. La Conférence des Nations Unies pour l'Environnement, qui se tient à Stockholm en 1972, illustre l'entrée de l'enjeu écologique sur la scène politique internationale. En France, la création en 1971 du ministère de la Protection de la Nature et

¹⁴⁹⁶ *Combat nature : revue des associations écologiques et de défense de l'environnement*, août 1993, n°102. Alexis VRIGNON, Pierre ATHANAZE, Brice LALONDE et Jean-Pierre RAFFIN, « Table ronde : Se rebeller pour protéger la nature et l'environnement ? », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série, *Rebelles et Environnement*, 2015, p. 49-70, p. 54.

¹⁴⁹⁷ C. BONNEUIL, C. PESSIS et S. TOPÇU (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses », modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, *op. cit.*

¹⁴⁹⁸ Cette expression renvoie à un modèle de pensée dominant en ce qui concerne les interactions entre société et environnement.

¹⁴⁹⁹ A.-C. AMBROISE-RENDU, S. HAGIMONT, C.-F. MATHIS et A. VRIGNON, *Une histoire des luttes pour l'environnement*, *op. cit.*, p. 149-151.

¹⁵⁰⁰ Guillaume BLANC, « L'histoire environnementale : nouveaux problèmes, nouveaux objets et nouvelle histoire », in Élise DEMEULENAERE et Wolf FEUERHAHN (dir.), *Humanités environnementales : Enquêtes et contre-enquêtes*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2022, p. 75-96.

de l'Environnement est symptomatique de ce contexte. Dans les années 1990, des accidents industriels et technologiques stimulent des réflexions sur des alternatives « durables¹⁵⁰¹ ». À partir des années 2000, le changement climatique renforce les critiques des modèles productivistes et les projets d'aménagements associés¹⁵⁰².

L'automobile occupe une place cardinale au sein de la critique formulée par les penseurs de l'écologie politique¹⁵⁰³. En effet, face à la multiplication des circulations commerciales et humaines, les dénonciations envers le système automobile se multiplient. La congestion urbaine, l'artificialisation des sols et l'augmentation du bruit sont considérées comme des nuisances propres aux aménagements de circulation, de fait remis en cause. S'ajoutent les dénonciations liées à la pollution et aux émissions de CO₂. Indice de l'enracinement de ces tendances : en 2011, le schéma national des infrastructures de transports s'intéresse en priorité aux modes non routiers¹⁵⁰⁴. Ce phénomène suscite une riche bibliographie internationale¹⁵⁰⁵. Il est admis que la défiance envers l'automobile est ancienne, que ces expressions les plus manifestes sont urbaines et que son étude doit être étayée d'analyses menées à partir d'espaces en périphérie des villes¹⁵⁰⁶. Comme le rappelle Christoph Maria Merki, les échelons régionaux et locaux sont pertinents pour comprendre les renversements

¹⁵⁰¹ A.-C. AMBROISE-RENDU, S. HAGIMONT, C.-F. MATHIS et A. VRIGNON, *Une histoire des luttes pour l'environnement*, op. cit.

¹⁵⁰² Il est possible d'évoquer le développement dans les années 2010 d'un front européen de lutte contre les « grands projets inutiles et imposés » (GP2I). Les aménagements routiers figurent parmi les projets dénoncés. À ce sujet voir : DES PLUMES DANS LE GOUDRON, *Résister aux grands projets inutiles et imposés : de Notre-Dame-des-Landes à Bure*, Paris, Textuel, 2018 ; Léa SÉBASTIEN, « Les grands projets inutiles et imposés, nouveaux champs de l'action politique », *The Conversation*, [en ligne], 21 mai 2018, disponible sur <https://theconversation.com/les-grands-projets-inutiles-et-imposes-nouveaux-champs-de-laction-politique-96142> [Page internet consultée le 26 avril 2021].

¹⁵⁰³ Yves CROZET, « Économie de la vitesse : Ivan Illich revisité », *L'Économie politique*, 2017, n°76, p. 24-37, p. 29. Voir également : Frédéric HÉRAN, « Automobile versus bicyclette. Illich et la vitesse généralisée », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 177-191.

¹⁵⁰⁴ X. DESJARDINS, *L'aménagement du territoire*, op. cit., p. 58.

¹⁵⁰⁵ Ben BRADLEY, Jay YOUNG et Colin COATES, *Moving Natures : Mobility and the Environment in Canadian History*, Alberta, University of Calgary Press, 2016 ; Paul S. SUTTER, *Driven Wild : How the Fight Against Automobiles launched the modern Wilderness Movement*, University of Washington Press, 2002 ; Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile : Les cartes du désamour - Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie, 2009 ; Voir également les travaux réalisés par les membres de l'Association Passé, Présent Mobilité (P2M).

¹⁵⁰⁶ Mathieu FLONNEAU, « L'automobilisme contre la société ? Tout contre ! », in Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile, les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2009, p. 23-37 ; Mathieu FLONNEAU et Jean-Pierre ORFEUIL, *Vive l'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route*, Paris, Fondation pour l'innovation politique, 2015.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

associés au système automobile¹⁵⁰⁷. Depuis les années 2010, des chercheurs interrogent les enjeux engendrés par l'automobile face à la notion de transition écologique et au développement de la fiscalité environnementale. Cela pose la question plus générale du passage de l'automobile et ici de l'aménagement routier, d'un contexte où ils incarnent la modernité à une conjoncture où ils suscitent de nombreuses critiques¹⁵⁰⁸. Face à ces formes de désenchantements, l'image des routes de montagne interroge tout particulièrement¹⁵⁰⁹.

Le Vercors est particulièrement intéressant pour étudier cette question. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, c'est un territoire en reconstruction, fortement marqué par les combats de la Résistance. Ces événements suscitent le développement d'une forme nouvelle de tourisme mémoriel. Dans les décennies qui suivent, le succès des sports de montagne encourage la création de stations de ski. Les Jeux Olympiques d'hiver de 1968 diffusent la renommée du massif, sur lequel est créé en 1970 le Parc naturel régional du Vercors (PNRV). Ces événements attirent de nouveaux habitants et provoquent une diversification des usages des routes. Comme pour d'autres territoires de montagne, les routes du Vercors doivent garantir un accès quotidien rapide pour les activités des stations de ski, ainsi que pour de nouveaux habitants souhaitant un niveau de viabilité similaire à celui des plaines¹⁵¹⁰. Les enjeux relatifs à leur gestion en sont renouvelés. Leur valeur patrimoniale est mise en avant, de même que l'intérêt écologique des milieux dans lesquels elles sont construites.

En parallèle, la sécurisation de ces axes face aux mouvements de terrains devient un enjeu crucial pour une société de plus en plus attentive aux risques¹⁵¹¹. Les routes du Vercors sont aussi concernées par les problématiques que rencontre la gestion de la voirie

¹⁵⁰⁷ C. M. MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, op. cit., p. 19.

¹⁵⁰⁸ C'est un des thèmes d'un colloque qui se tiendra à Cerisy du 8 au 14 septembre 2023 sous la direction de Mathieu Flonneau et de Frédéric Monlouis-Félicité. Cet événement s'intitule « Comprendre la route : entre imaginaires, sens et innovations ». La place et les renouvellements de la route à l'heure de la décarbonation et face aux baisses des investissements collectifs seront interrogés.

¹⁵⁰⁹ Les questionnements de ce chapitre font écho aux réflexions d'Antoine Picon sur le renouvellement du contrat social entre les sociétés et la route. A. PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », art. cit.

¹⁵¹⁰ A.-M. GRANET-ABISSET, « Une enquête exemplaire : la viabilité alpine dans le département des Hautes-Alpes », art. cit., p. 9.

¹⁵¹¹ Dominique BOURG, Pierre-Benoît JOLY et Alain KAUFMANN, *Du risque à la menace : penser la catastrophe*, Paris, Presses universitaires de France, 2013 ; Arlette BOUZON, « Ulrich Beck, La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité, trad. de l'allemand par L. Bernardi », *Questions de communication*, 2002, n° 2.

française et de ses ouvrages d'art et de protection. Suite aux décentralisations successives dès les années 1980, la voirie pâtit des contrastes entre les collectivités gestionnaires. Protection de l'environnement, sécurisation des routes et développement local représentent une équation conflictuelle. De récents travaux en histoire environnementale soulignent le rôle de certains dispositifs de démocratie participative dans l'acceptation de projets d'infrastructures. Ils mettent en lumière des résistances qui ne s'alignent pas avec une contestation globale du modèle de la croissance¹⁵¹². Ces réflexions sont utiles à ce chapitre qui s'intéresse à des conflits environnementaux liés aux routes de montagne. Contrairement à ce à quoi l'on pourrait s'attendre, ces derniers n'émergent pas systématiquement en opposition à l'ouverture d'une route. Il s'agit parfois de protester contre sa fermeture.

Ce chapitre s'appuie sur une enquête orale menée entre 2016 et 2021 et croisée avec des archives administratives et la presse locale. Ces sources permettent d'interroger l'ensemble des normes qui encadrent les usages de la route à l'aune des dispositifs de protection de l'environnement et des impératifs sécuritaires. L'aménagement routier en montagne ne semble pas totalement ébranlé par cette conjecture, au contraire. La première partie vise à expliquer comment les routes de montagne répondent simultanément à différentes logiques de préservation et de protection des sites et de la nature. La deuxième vise à retracer comment leur sécurisation devient un puissant enjeu territorial. Les routes de montagne sont ainsi au cœur de conflits environnementaux originaux que la troisième partie propose d'étudier.

1. Des routes à la croisée de différents dispositifs de préservation et de protection des sites, de la nature et du patrimoine (1940-2020)

On a vu dans le chapitre V que des voyageurs considèrent que les routes carrossables permettent la protection de certaines composantes de la nature, telles que les forêts. Durant la première moitié du XX^e siècle, le lien entre aménagement routier et préservation des paysages est reconfiguré par les différentes politiques de classement des sites. Ces logiques de protection et de conservation des paysages et de la nature donnent lieu à des controverses. Les travaux de Charles-François Mathis apportent un éclairage au sujet des tensions entre les *préservationnistes* postulant pour une protection poussée des espaces

¹⁵¹² A. TRESPEUCH-BERTHELOT, A. VRIGNON et A.-C. AMBROISE-RENDU (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux*, op. cit., p. 9,253-256.

naturels et les *conversationnistes*, qui conçoivent la protection en exploitant la nature sans l'abîmer¹⁵¹³. Cette section montre que dès les années 1940, les routes de montagne font cohabiter et parfois répondent à ces deux conceptions, pourtant contradictoires. Elles sont présentes dans les paysages classés comme des patrimoines à valoriser ou parfois à cacher. Au tournant des années 1980, les parois rocheuses suscitent une attention inédite en termes de protection de la faune et de la flore. Ces dernières sont désormais des milieux à protéger. Ce nouveau regard a des conséquences sur la gestion des routes présentes dans des sites classés.

1.1. La proximité entre aménagements routiers et sites classés

Le 21 avril 1906, la Loi Beauquier organise la protection des sites et monuments naturels de caractère artistique¹⁵¹⁴. Elle fait suite aux initiatives de différentes associations touristiques ainsi qu'à des oppositions contre des aménagements hydroélectriques¹⁵¹⁵. Elle impose la création de commissions départementales des sites et monuments naturels chargées d'établir la liste des sites concernés, d'obtenir l'accord des propriétaires et d'en proposer le classement au ministère de l'Instruction et des Beaux-arts¹⁵¹⁶. Une fois classés, les sites sont considérés comme un patrimoine national et le propriétaire ne peut plus les modifier¹⁵¹⁷. Cette loi est complétée par celle du 2 mai 1930 « *ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque* »¹⁵¹⁸. En étant subjectif, le caractère pittoresque justifie le classement de nombreux sites¹⁵¹⁹. Toutefois, la loi de 1906 opère

¹⁵¹³ C.-F. MATHIS et J.-F. MOUHOT (dir.), *Une protection de l'environnement à la française ?*, op. cit., p. 11.

¹⁵¹⁴ « Éditorial », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 4-5, p. 5 ; Christophe GAUCHON, « Les sites naturels classés entre 1906 et 1930 dans les Alpes du Nord : entre tourisme et protection, bilan et actualité », *Revue de Géographie Alpine*, 2002, n°90-2, p. 15-31, p. 15.

¹⁵¹⁵ Steve HAGIMONT, « Valorisation hydroélectrique ou préservation du capital touristique ? Un dilemme économique local », in *Une histoire des conflits environnementaux, luttes locales, enjeu global (XIXe-XXIe siècles)*, Limoges, PULIM, 2018, p. 129-145, p. 131 ; A. SELMI, « L'émergence de l'idée de parc national en France », art. cit., p. 48.

¹⁵¹⁶ A.-C. AMBROISE-RENDU, S. HAGIMONT, C.-F. MATHIS et A. VRIGNON, *Une histoire des luttes pour l'environnement*, op. cit., p. 110.

¹⁵¹⁷ C. GAUCHON, « Les sites naturels classés entre 1906 et 1930 dans les Alpes du Nord », art. cit., p. 15.

¹⁵¹⁸ Pour plus d'informations sur cette législation : Anne FORTIER-KRIEGER, « Un outil privilégié de la protection des paysages », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 20-22.

¹⁵¹⁹ Yves JÉGOUZO, « Une loi intemporelle », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série, *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 13-20, p. 17.

principalement le classement de curiosités naturelles, telles que des rochers, des cascades et des grottes – mais pas des parois rocheuses de gorges. La loi de 1930 élargit les classements aux sites « culturels » en intégrant des ensembles bâtis, des places, des ponts et des châteaux¹⁵²⁰. Elle institue une nouvelle forme de commission départementale des sites, des perspectives et des paysages. Cette commission est composée du préfet, de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, de l'agent voyer en chef du service vicinal, du chef du service des Eaux et Forêts, de l'architecte départemental des monuments historiques, de deux conseillers généraux et de délégués des associations de tourisme et des syndicats d'initiatives. La composition des commissions indique qu'aménagement routier du territoire, érudition et tourisme s'articulent à l'échelle départementale pour organiser la protection des paysages. La présence des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des agents voyers du service vicinal suggère que les commissions sont prédisposées à avoir une sensibilité aux aménagements routiers. Ils sont alors susceptibles d'être intégrés au sein des sites à classer.

Un décentrage géographique permet d'examiner concrètement cette question. Plusieurs aménagements routiers de montagne situés en France métropolitaine sont abordés dans ce chapitre. Les régions concernées sont les suivantes : Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté et Grand-Est¹⁵²¹. On remarque qu'à cette échelle beaucoup de sites classés et inscrits comprennent des routes de montagne. La plupart d'entre elles sont classées dans les années 1940¹⁵²². Elles sont le plus souvent construites par le service vicinal au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle en tant que Chemin de Grande Communication. Le plus souvent, des nominations topographiques et touristiques sont choisies pour nommer ces sites, à l'instar des nombreuses « gorges de » correspondant à des routes construites à flanc de parois rocheuses et des célèbres « cols ».

¹⁵²⁰ Monique TURLIN, « Annexe 1. L'évolution de la politique des sites : du monument naturel au paysage », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 88-92, p. 90.

¹⁵²¹ Le rôle des aménagements routiers de montagne dans ces classements est examiné grâce à une analyse de la place des routes dans les sites classés et inscrits par les DREAL des cinq régions montagneuses de France métropolitaine : Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté et Grand-Est. Leurs bases de données recensent les sites classés depuis le début du XX^e siècle pour chaque département. Bien que l'organisation des bases de données diffère selon les régions, il est parfois possible d'accéder aux arrêtés de classement et aux fiches descriptives des sites.

¹⁵²² L'inscription sous-entend une surveillance particulière, mais pas de réglementation prescriptive.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

La place attribuée aux routes dans la composition du paysage classé n'est pas explicite. Les routes permettent-elles simplement l'accès au site ou participent-elles à sa teneur paysagère ? Le cas échéant, ce n'est pas systématiquement formulé hormis la présence du terme pittoresque qui on l'a vu, renvoie à l'aménagement routier en tant qu'ensemble route/parois¹⁵²³. Certains sites sont explicitement remarquables du fait de la présence de la route dans le paysage, à l'instar du défilé de Pierre-Lys et gorges Saint-Martin (Aude). Le site est classé en 1946. C'est un défilé rocheux au cœur duquel coule l'Aude. La rivière est longée par la Route Départementale 117, construite au cours du XIX^e siècle. Lors du classement, la route participe à la découverte du paysage dont elle est un des éléments forts¹⁵²⁴. Pour d'autres sites, la place accordée à la route est plus discrète. C'est le cas des gorges de Nouailles (Doubs). Leur fiche descriptive ne mentionne qu'une seule fois la route qui les traverse. L'allusion est vague et a pour rôle d'évoquer le reste du site¹⁵²⁵.

En Vercors, dans le cas des Grands Goulets classés en 1939, il s'agit d'empêcher la construction d'une usine hydro-électrique dans la Vernaison. De même dans les gorges de Pierre-Lys¹⁵²⁶. Cet argument est classique puisqu'en théorie le classement doit préserver un site. À l'inverse, certaines gorges où se trouvent des routes, telles que les gorges de la Bourne, du Guiers Mort (Chartreuse, Isère) et du Val de Fier (Chambotte, Haute-Savoie), ne sont pas classées. Elles sont inscrites et cela n'empêche pas la construction d'aménagements hydroélectriques¹⁵²⁷. L'arrêté de classement de la route de Chateaudouble (Var), précise que cela ne doit pas entraver la construction d'ouvrages d'intérêt public comme un chemin de fer¹⁵²⁸.

¹⁵²³ Cf. *Supra*, chapitre V, p. 366-369.

¹⁵²⁴ *Sites classés, présentation du défilé de Pierre Lys et Gorges Saint-Martin* [en ligne] sur le site *PictOccitanie, Portail interministériel cartographique*, disponible sur la page internet : https://www.picto-occitanie.fr/DOC/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/SITE/FICHE/F_AC2-130006091-00940-1.pdf .[Page internet consultée le 15 mai 2022], pdf 4p.

¹⁵²⁵ *Site classé des Gorges de la Nouailles et sources de la Loue, fiche de présentation* [en ligne], sur le site *Portail internet DREAL Bourgogne-Franche-Comté*, disponible sur : http://www.donnees.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/infos_geo/fiches_cartes/sites/sites_fiches/Fiche_SC0140.pdf .[Page internet consultée le 15 mai 2022] pdf 5p.

¹⁵²⁶ *Sites classés, présentation du défilé de Pierre Lys et Gorges Saint-Martin* [en ligne] sur le site *PictOccitanie, Portail interministériel cartographique*, disponible sur la page internet : https://www.picto-occitanie.fr/DOC/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/SITE/FICHE/F_AC2-130006091-00940-1.pdf .[Page internet consultée le 15 mai 2022], pdf 4p.

¹⁵²⁷ C. GAUCHON, « Les sites naturels classés entre 1906 et 1930 dans les Alpes du Nord », art. cit., p. 16.

¹⁵²⁸ DIREN PACA, *Catalogue départemental des sites classés, Var. Les Gorges de Chateaudouble*, 2008.

Des absences interrogent. Il est étonnant que les gorges de Galamus ne soient ni inscrites, ni classées. La route éponyme est ouverte en 1892. Elle relie l'Aude et les Pyrénées-Orientales et bénéficie d'une solide aura touristique. Il en va de même pour les gorges de Saint-Georges, se trouvant pourtant dans le périmètre proche des gorges classées de Rébenty (Aude). Dans le cas des gorges de Saint-Georges, leur absence du groupe des sites classés peut être imputée à l'importance d'une usine hydroélectrique mise en service en 1900. Elle est considérée durant la première moitié du XX^e siècle comme la pierre angulaire du développement local¹⁵²⁹. En Vercors, les gorges des Écouges ne sont ni inscrites, ni classées, bien qu'elles soient présentes dans les guides touristiques. Dans ce cas, l'exploitation forestière au compte des papeteries de Lancey, constituant un des principaux usages de la route des Écouges, rappelle que les classements se font également en fonction des intérêts économiques et industriels en jeu. Christophe Gauchon explique à ce titre que les premiers classements de site ne répondent pas à un souci de protection *stricto sensu* mais à une volonté de développement¹⁵³⁰. Dans la continuité des démarches de Steve Hagimont, il serait intéressant d'étudier où et comment se situent de possibles mécanismes de pression intervenant dans les décisions relatives aux classements. Ils aboutissent à des formes d'appropriations de l'espace qui révèlent une géopolitique de l'aménagement¹⁵³¹.

Le flou qui entoure les raisons de la présence des routes dans ces classements est révélateur. Il est difficile de se passer d'une route tout en tentant de garantir des échanges alignés aux normes globales en termes de circulation. De plus, d'un point de vue technique, c'est une infrastructure qui apparaît comme étant moins moderne et industrielle que d'autres, à l'instar du chemin de fer. La limite est en effet fine entre la revendication de la modernité des routes au moment de leur construction et les silences sur cet aspect lorsqu'il est question de préservation des paysages. Dans ce dernier cas, c'est le mode de transport toléré. Elles sont à la charnière de deux conceptions antagonistes de la nature : l'une protégeant la valeur esthétique et naturelle des paysages et l'autre œuvrant à l'exploitation

¹⁵²⁹ *Usine hydroélectrique de Saint Georges* [en ligne] sur le site Saint Martin Lys, mise à jour le 1^{er} mars 2023, disponible sur <https://teuliere.github.io/st-georges/usine-st-georges.html> [Page internet consultée le 29 mai 2022].

¹⁵³⁰ C. GAUCHON, « Les sites naturels classés entre 1906 et 1930 dans les Alpes du Nord », art. cit., p. 6.

¹⁵³¹ S. HAGIMONT, « Valorisation hydroélectrique ou préservation du capital touristique ? Un dilemme économique local », art. cit.

des ressources. L'ambivalence est donc un accommodement entre ces différents aspects que seule la route peut tenir et que les classements figent.

1.2. Un renouvellement d'intérêt envers les parois rocheuses depuis les années 1980

Jusqu'alors ignorées ou perçues comme des terrains difficiles à modifier, les parois rocheuses de moyenne montagne sont considérées à partir des années 1980 comme un milieu doté d'une riche biodiversité à protéger. Les relations entre l'aménagement routier et ces dernières sont réajustées. Ce basculement a des effets sur l'entretien et la gestion des routes qu'il convient d'interroger.

1.2.1. Des biodiversités à protéger

On vient de voir qu'il est difficile de caractériser la place des routes dans les compositions paysagères des sites. En revanche, il apparaît clairement qu'au moment des classements, les parois rocheuses en tant que telles ne sont pas considérées comme remarquables. Sans aménagements qui en permettent l'accès où les rendent visibles, elles n'apparaissent pas ou peu dans les classements consécutifs aux lois de 1906 et de 1930, à l'inverse des rochers monolithes, des cascades, des grottes ou des pics de haute montagne. À la même période, différents congrès internationaux au sujet de la protection de la nature ont lieu à Paris, dont un se tient au Muséum national d'histoire naturelle en 1923. Parmi les organisateurs figurent la Société d'acclimatation et la Ligue pour la protection des oiseaux. Ils proposent de réfléchir à la protection de la faune et de la flore ainsi que des sites et des monuments naturels. Leurs réflexions sont marquées par une dimension scientifique, liée au développement de la science écologique et à une volonté de mieux comprendre les interactions biologiques et environnementales¹⁵³². Cela illustre un changement dans les rapports entre l'homme et la nature qui s'annoncent moins anthropocentrés¹⁵³³. Toutefois, les parois rocheuses semblent peu concernées par ces réflexions.

¹⁵³² A.-C. AMBROISE-RENDU, S. HAGIMONT, C.-F. MATHIS et A. VRIGNON, *Une histoire des luttes pour l'environnement*, op. cit., p. 106.

¹⁵³³ *Ibid.*, p. 115.

Il faut attendre la fin du XX^e siècle pour que les parois rocheuses de moyenne montagne attirent l'attention. Ces dernières sont progressivement considérées au travers de leur esthétique paysagère, de la diffusion des pratiques d'escalade et depuis les années 1970, d'un renouvellement d'intérêt envers la protection des oiseaux¹⁵³⁴. C'est surtout à partir des années 1990 que les parois rocheuses sont perçues comme des milieux abritant une biodiversité riche et à protéger¹⁵³⁵. Une importance croissante est donnée à l'approche écologique de la composition des milieux naturels, de leurs fonctionnements et de leurs interactions¹⁵³⁶. Cela va de pair avec la valorisation des sites dits géomorphologiques, dont le relief est considéré comme porteur d'une valeur patrimoniale indispensable à la compréhension des environnements concernées¹⁵³⁷.

À cette période, les outils de protection des patrimoines naturels se multiplient. Ils tentent de veiller au maintien des écosystèmes en mesurant les éventuels dysfonctionnements des biodiversités et leurs causes¹⁵³⁸. La création de réserves naturelles et de parcs naturels régionaux illustrent ces initiatives¹⁵³⁹. S'ajoutent des dispositifs précis, tels que le réseau européen de zones Natura 2000 appliqué en France dès 1995. Il concerne des sites sur lesquels se trouvent des habitats naturels et des espèces animales et végétales devant être conservés¹⁵⁴⁰. La trame verte et bleue et noire (TVBN) veille à garantir les continuités écologiques face à l'aménagement du territoire. Il s'agit de maintenir les circulations et les réseaux de faunes et de flores afin de lutter contre la fragmentation des milieux naturels¹⁵⁴¹. Les classements se diversifient, changent d'échelle et comprennent des sites naturels beaucoup plus vastes, tels que des vallons, les lacs et les massifs forestiers.

¹⁵³⁴ Valérie CHANSIGNAUD, « L'origine de la protection des oiseaux en France », in Charles-François MATHIS et Jean-François MOUHOT (dir.), *Une protection de l'environnement à la française ? (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Champ Vallon, 2013, p. 210-223.

¹⁵³⁵ L'usage de cette notion se développe dans les années 1990. Elle remplace celle de nature. Voir à ce sujet : R. LUGLIA, R. BEAU et A. TREILLARD, « Les figures changeantes de la protection de la nature (XIXe-XXe siècles) », art. cit.

¹⁵³⁶ À ce sujet : se reporter aux travaux du botaniste Cédric Dentant (Laboratoire PACTE) sur la faune et la flore d'altitude et plus largement les écosystèmes des parois rocheuses.

¹⁵³⁷ Jo BUSSARD et Emmanuel REYNARD, « Les sites géomorphologiques, une base pour le géotourisme dans les parcs naturels régionaux », *Dynamiques environnementales. Journal international de géosciences et de l'environnement*, 2015, n°35, p. 170-185.

¹⁵³⁸ Christian-Noël QUEFFÉLEC, « Les sites inspirés », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 48-53, p. 52.

¹⁵³⁹ Y. JÉGOUZO, « Une loi intemporelle », art. cit., p. 18.

¹⁵⁴⁰ A. FORTIER-KRIEGEL, « Un outil privilégié de la protection des paysages », art. cit., p. 59.

¹⁵⁴¹ Pour des informations complémentaires voir : R. LUGLIA, R. BEAU et A. TREILLARD, « Les figures changeantes de la protection de la nature (XIXe-XXe siècles) », art. cit.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

Les parois rocheuses sont désormais plus nombreuses à être classées et à bénéficier de ces dispositifs. Les gorges du Verdon, du Tarn et de la Jonte, de l'Hérault et du Gardon, sont classées parmi les Grands Sites de France¹⁵⁴². Certaines sont également classées dans le réseau Natura 2000 en raison des reptiles et des espèces ornithologiques qu'elles abritent. En Vercors, c'est le cas de Combe Laval et de la gorge de la Vernaison.

La présence d'aménagements routiers dans des sites naturels bénéficiant d'un dispositif de protection peut alors apparaître problématique. De nouveau, un décentrage géographique procure des perspectives intéressantes. Les gorges de la Vésubie et du Var (Alpes-Maritimes) sont classées depuis 2015 dans le réseau Natura 2000. Des indications sont fournies au sujet de ce classement sur la page internet de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN). La rubrique « vulnérabilité » attire l'attention. Il est précisé qu'« *il existe une vulnérabilité potentielle liée à des aménagements routiers et carrières dans un contexte géomorphologique très accidenté (gorges)*¹⁵⁴³ ». Dans ce cas, la vulnérabilité est liée aux impacts de la route sur les phénomènes d'érosion. Il est intéressant de noter qu'ici la route est explicitement associée à une dynamique dépréciative. On peut reprendre le cas du défilé de Pierre Lys et les Gorges de Saint-Martin (Aude). Comme précisé, le site est classé en 1946. En 2007, sa notice de présentation est mise à jour par la Direction Régionale de l'Environnement (DRE) du Languedoc-Roussillon. Une rubrique intitulée « État des lieux et enjeux » précise que le paysage subit une dégradation importante « *par les aménagements routiers en béton peu respectueux du site : murs de soutènement, parapets, tunnels, élargissements de la route à plusieurs époques*¹⁵⁴⁴ ». Ici l'aménagement routier est considéré comme une atteinte au paysage naturel. De plus, ce site appartient à un périmètre plus large d'une zone Natura 2000. Les documents du dossier d'entrée dans ce réseau indiquent que les travaux menés sur ces routes peuvent déranger

¹⁵⁴² M. TURLIN, « Annexe 1. L'évolution de la politique des sites : du monument naturel au paysage », art. cit., p. 92-94.

¹⁵⁴³ FR9301564, Gorges de la Vésubie et du Var, Mont Vial, Mont Férier [en ligne] sur le site INPN Accueil, disponible sur : <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR9301564> [Page internet consultée le 29 mai 2022].

¹⁵⁴⁴ Sites classés, présentation du défilé de Pierre Lys et Gorges Saint-Martin [en ligne] sur le site PictOccitanie, Portail interministériel cartographique, disponible sur la page internet : https://www.picto-occitanie.fr/DOC/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/SITE/FICHE/F_AC2-130006091-00940-1.pdf [Page internet consultée le 15 mai 2022], pdf 4p.

les oiseaux lors des périodes de nidification¹⁵⁴⁵. Ces exemples restituent les impacts paysagers et écologiques pouvant être associés à la présence d'un aménagement routier¹⁵⁴⁶.

1.2.2. Des voies d'accès entre patrimoine naturel et paysage culturel

Toutefois, contrairement à ce que l'on pourrait s'imaginer, les dispositifs de protection des parois rocheuses en tant que milieu n'engendrent pas de dissociations radicales entre l'aménagement routier et les parois qui l'abritent. En effet, la route est progressivement considérée comme un patrimoine culturel.

En parallèle du développement des dispositifs de protection de la nature, l'État renforce un arsenal administratif et juridique destiné à la préservation des sites dans la continuité des lois de 1906 et 1930. Des délégations régionales comprenant une administration spécialisée et des équipes d'inspecteurs des sites sont créées en 1971. En 1978, la Direction de l'Urbanisme et des Paysages (DUP) voit le jour et est relayée à l'échelle locale par la Délégation Régionale de l'Environnement (DRE), puis la Délégation Régionale à l'Architecture et à l'Environnement (DRAE) et ensuite la direction Régionale de l'Environnement (DIREN)¹⁵⁴⁷. Elles sont remplacées entre 2009 et 2011 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)¹⁵⁴⁸. Elles sont sous l'autorité des préfets de région et constituent des acteurs incontournables pour tout projet d'aménagement de sites comportant des intérêts paysagers. Les inspecteurs des sites réalisent des évaluations environnementales et des études diagnostiques au sujet des propositions fournies par les bureaux d'études mandatés par les maîtres d'ouvrages¹⁵⁴⁹. Ces

¹⁵⁴⁵ Document d'objectifs du site NATURA 2000 ZPS FR 9112009 – Pays de Sault [en ligne] sur le site DREAL Occitanie, disponible sur : https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DOCOB_PaysdeSault_Tome_I_Valid_12012012_cle029ccc.pdf [Page internet consultée le 30 mai 2022], pdf 72p, p.41.

¹⁵⁴⁶ Des flottements demeurent. Les gorges de Daluis (Alpes-Maritimes), sont depuis 2012 classées en tant que Réserve naturelle régionale des Gorges de Daluis. La documentation officielle associée est silencieuse au sujet la RD 2202 qui traverse la réserve. *Gorges de Daluis* [en ligne] sur le site *Reserves naturelles de France*, disponible sur: <https://www.reserves-naturelles.org/gorges-de-daluis>. [Page internet consultée le 29 mai 2022].

¹⁵⁴⁷ Anne FORTIER-KRIEGEL, « Connaître le paysage et en reconnaître la valeur », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2012, n°10, p. 46-74, p. 47. Voir l'article de l'auteur.

¹⁵⁴⁸ Décret n° 2009-235 du 27 février 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement.

¹⁵⁴⁹ Depuis 1976, des études d'impacts sont nécessaires à tout projet susceptible d'impacter l'environnement et les paysages.

évaluations étayent les enquêtes publiques¹⁵⁵⁰. Des protocoles différents sont enclenchés en fonction des sites et de leur classement. Les DREAL sont ainsi amenées à collaborer avec des instances en charge d'œuvrer à la protection de la nature. Par exemple, pour les sites classés Natura 2000, elles instruisent avec la DDT (Direction Départementale des Territoires) des autorisations de travaux sur la base d'un dossier d'incidence sur la faune et la flore.

Les DREAL identifient certaines routes de montagne construites au XIX^e siècle comme des réalisations humaines prestigieuses, entendues comme un patrimoine et un paysage culturel devant être préservé et valorisé¹⁵⁵¹. Cela induit de concilier la protection des parois rocheuses, les prescriptions liées au(x) classement(s) des sites, la valorisation du patrimoine culturel et les enjeux liés à la desserte locale. Ces interactions entre gestion des sites et gestion des territoires ont des conséquences. Dans le cas du Vercors et plus largement des routes de montagne, il est possible de distinguer deux types de répercussions.

Premièrement, la présence de plus en plus importante des DREAL et des avis des inspecteurs des sites dans les sources administratives consultées, indiquent que ces instances constituent un échelon décisionnel supplémentaire. Il s'ajoute aux procédures nécessaires aux travaux. Pour n'importe quel type de projet territorial, les classements d'un site doivent être pris en compte par les élus. Ces études d'impacts deviennent centrales dans différents domaines d'aménagement, notamment en ce qui concerne les infrastructures de circulation.

Deuxièmement, des conséquences d'ordre matériel sont perceptibles. Lorsqu'une route de montagne se situe dans un site classé, toute intervention humaine doit être soumise au dispositif réglementaire en place. L'organisation des travaux routiers est touchée par la combinaison des protocoles associés aux différentes catégories de classements. La route de Combe Laval (Drôme) est un exemple intéressant¹⁵⁵². Le classement des 1 017 hectares du cirque rocheux de Combe Laval en tant que « Site classé patrimoine national » est réalisé

¹⁵⁵⁰ A. FORTIER-KRIEDEL, « Connaître le paysage et en reconnaître la valeur », art. cit.

¹⁵⁵¹ Entretien avec le témoin n°25, 21 janvier 2021 à Saoû (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 18, p. 101-102. Entretien avec le témoin n°1, 22 janvier 2018 à Saint-Martin-d'Hères (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 1, p. 73-74.

¹⁵⁵² *Combe Laval* [en ligne] mise à jour le 22 décembre 2022, sur le site *DREAL Auvergne-Rhône-Alpes*, disponible sur : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/combe-laval-a10148.html> [Page consultée le 29 mai 2022].

en 1991. Il est réitéré en 2010, compte tenu que les parois rocheuses de Combe Laval abritent des écosystèmes fragiles devant être protégés. La gestion de la route éponyme est complexe. D'abord, les travaux doivent être réalisés selon un calendrier particulier, établi de sorte à ne pas déranger la faune et la flore présentes dans les rochers (oiseaux, chauves-souris et reptiles). Aucun programme de travaux ne peut être prévu sur la route de Combe Laval au printemps et au début de l'été, périodes correspondant aux phases de reproduction puis de nidification des rapaces qui s'installent dans les rochers.

Ensuite, les procédés employés durant les travaux nécessitent également une série de préconisations spécifiques. Les employés et les chefs d'équipe ont pour consigne de ne pas arracher ou mettre de la poussière sur certaines espèces de fleurs comme l'androsace. Dans certains cas, il leur est demandé de déplacer les plans et de créer des couloirs d'évitement permettant le passage des animaux. De plus, pour être conformes au patrimoine architectural des routes, les travaux doivent respecter des éléments architecturaux et esthétiques précis, qu'il leur est désormais impossible de contourner. Les murets doivent être réalisés selon un type particulier de profil et de matériaux et les maçonneries ne doivent pas détonner avec « l'esprit » de la route¹⁵⁵³.

Enfin, les travaux ne peuvent pas commencer au milieu de l'été ni au mois de septembre car, à cette période, la fréquentation touristique est forte. Le manque à gagner pour les acteurs du tourisme serait trop conséquent. Leurs intérêts participent également à la définition du calendrier des travaux qui doivent donc être réalisés à l'automne, avant les premières neiges. La fenêtre est courte et est soumise aux contingences météorologiques propres à cette saison et ses impondérables, tels que les éboulements successifs aux pluies¹⁵⁵⁴. Par ailleurs, les travaux et fermetures d'autres routes soumises à ces mêmes impératifs doivent également être pris en compte. Cela implique une logistique fine et

¹⁵⁵³ *Décision n°2018-ARA-KKP-1703, Autorité environnementale, préfet de la Région, décision de l'autorité environnementale après l'examen au cas par cas sur le projet dénommé « abaissement d'une route » sur les commune de St Eulalie en Royans et Échevis, 24 janvier 2019* [en ligne] sur le site DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, *Les décisions au cas par cas*, disponible sur : https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_motivee_du_24_janvier_2019.pdf [Page internet consultée le 22 mai 2022].

¹⁵⁵⁴ C'est le cas durant l'automne 2018, lorsqu'un éboulement contrarie le programme de travaux annuels.

précise. Par répercussion, les usagers quotidiens doivent anticiper chaque trajet en fonction de ces paramètres¹⁵⁵⁵.

Des entretiens oraux réalisés avec des personnels de voirie attestent de la prévalence des enjeux écologiques et patrimoniaux lors de la réalisation de travaux sur les routes. Dans les années 2020, beaucoup de témoins font allusion à une perte de flexibilité depuis une dizaine d'années¹⁵⁵⁶. Cela fait écho à une loi d'engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, permettant d'utiliser la législation sur les sites pour opérer une police de gestion, notamment à l'occasion de projets d'aménagement¹⁵⁵⁷. En parallèle, ces nouvelles attentes feraient monter les prix des devis. Elles génèrent également la production et la maîtrise de nouveaux savoir-faire et connaissances puisque les bureaux d'études font des préconisations que les gestionnaires de voiries et les ouvriers doivent appliquer. Certains témoins parlent d'une évolution de leur métier, croisée à une expérience de terrain qui change et se renouvelle. Certains expliquent qu'ils arrivent désormais à anticiper ce qu'il faut mettre en place.

Les « régimes d'historicités » de la route suscitent de nombreuses problématiques ressenties à l'échelle nationale et locale¹⁵⁵⁸. Le cas du Vercors restitue les spécificités de ces questionnements en montagne. L'image et la légitimité de l'aménagement routier ne souffrent que de manière relative de l'institutionnalisation de la protection des parois rocheuses. Ses caractéristiques techniques et architecturales et les besoins auxquels il répond l'intègrent de manière flexible et équivoque aux politiques de protection de la nature et de préservation de sites. Dès leur origine, les justifications de la présence des routes dans ces classements semblent modulables. Cela permet d'en maintenir la légitimité et d'en justifier la préservation. En effet, perçues comme un patrimoine architectural intégré à des paysages à conserver et à des espaces naturels à protéger, les routes qui sont également des voies de circulation, sont au cœur d'un enchevêtrement de dispositifs. Ces classements

¹⁵⁵⁵ Entretien avec le témoin n°9, 27 juillet 2018 à Saint-Vallier (Drôme). Volume 2 : annexes, enquête orale 3, p. 77.

¹⁵⁵⁶ Entretien avec le témoin n°32, 15 juillet 2021 à Valence (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 23, p. 110-111. Entretien avec le témoin n°10, 17 septembre 2019 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 9, p. 86-87. Entretien avec le témoin n°11, 29 octobre 2019 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 8, p. 84-85. Entretien avec le témoin n°9, 27 juillet 2018 à Saint-Vallier (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 3, p. 77. Les témoins occupent tous une fonction en lien avec la gestion de la voirie dans le département de la Drôme.

¹⁵⁵⁷ Y. JÉGOUZO, « Une loi intemporelle », art. cit., p. 17.

¹⁵⁵⁸ V. GUIGUENO, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », art. cit., p. 194.

imposent de nouvelles contraintes en termes de gestion de voirie mais ils permettent également d'inscrire l'aménagement routier dans de nouvelles normes globales. Il en va de même pour la problématique des risques.

2. La sécurisation des routes de montagne : un enjeu territorial puissant (1960-2020)

On a vu dans les chapitres précédents que les éboulements sont des phénomènes que les sociétés connaissent. Dans le cas des routes de montagne construites au XIX^e siècle, des choix sont faits face à ces risques qui, conjointement à la réalisation d'aménagements destinés à en limiter les effets, sont acceptés et intégrés aux usages¹⁵⁵⁹. À partir des années 1960, ils sont appréhendés différemment. La sécurisation devient une nouvelle norme dans la gestion des routes du Vercors. De nombreux travaux sont entrepris à cet effet dans les années 1960-1970 tels que la construction de *pare-éboulis* ou de *pare-avalanche*¹⁵⁶⁰. La sécurisation est un terme fréquemment utilisé dans les sources dès le milieu du XX^e siècle¹⁵⁶¹. Il désigne l'ensemble des travaux et ouvrages visant à protéger les routes et les usagers des mouvements de terrains et des crues torrentielles. Ils diffèrent des opérations d'entretien ordinaire de par leur ampleur et leur coût. On note également l'apparition d'un champ lexical nouveau et spécialisé. C'est un indice de ce changement de regard et de la construction de connaissances spécifiques à leur sujet.

La sécurisation des routes de montagne au dernier tiers du XIX^e siècle est peu étudiée, bien que cette question se trouve à la croisée de plusieurs champs de recherches. Elle est principalement abordée par des historiens des Alpes au prisme du déneigement et de la protection contre les avalanches¹⁵⁶². La thèse n'aborde pas la question du déneigement et se concentre sur les risques liés aux phénomènes de mouvements de terrains. Certains historiens des Alpes associent cette question à l'histoire des risques. Luigi Lorenzetti met ainsi en lumière les dynamiques socio-économiques et les territorialités spécifiques que les opérations de sécurisation engendrent, de même que le patrimoine matériel qu'elles

¹⁵⁵⁹ Cf. *Supra*. Chapitre V, p. 430-435.

¹⁵⁶⁰ ADI38, 8127W23 : R.N. n°518 : construction d'un pare-éboulis, correspondances (1971-1975).

¹⁵⁶¹ Le terme de protection est généralement utilisé pour désigner les mesures de réduction de l'aléa et de ces effets. Les sources consultées évoquent plus souvent la sécurisation. L'action de sécuriser des voies de circulation est antérieure au XX^e siècle. Aménager et sécuriser participent à la culture des déplacements en montagne. La problématique des dangers des routes est à replacer dans la continuité des discours aménagistes.

¹⁵⁶² A. PIPIEN, *Construire la modernité, op. cit.*

gènèrent¹⁵⁶³. La thèse s'appuie sur sa démarche tout en intégrant la sécurisation à l'histoire des mobilités. La sécurisation des routes de montagne s'inscrit ainsi plus largement dans un élan d'accroissement de la sécurité des mobilités que Mathieu Flonneau situe à partir de la seconde moitié du XX^e siècle. Il est possible de la considérer comme un domaine spécifique des équipements routiers. Elle participe à ce titre à la « culture matérielle viaire et routière » en montagne et engendre tout un système socio-économique. Il y a un réel intérêt à questionner la sécurisation dans cette perspective, dans la mesure où les équipements qui entourent et protègent les routes sont indissociables de l'histoire de ces dernières¹⁵⁶⁴.

L'étude de la sécurisation doit également prendre en considération l'histoire des administrations qui gèrent la voirie. Les politiques de décentralisation ont en effet une influence décisive sur la gestion des routes. Cet aspect est abordé au prisme de la viabilité hivernale et des acteurs de sa gestion dans les Hautes-Alpes par Anne-Marie Granet-Abisset¹⁵⁶⁵. Bien qu'elles concernent un contexte et un type d'aléa différent, les réflexions de Luzius Thomi et d'Emmanuel Reynard au sujet de la gouvernance des risques hydrologiques pour la ville de Berne sont utiles. En effet, les deux géographes couplent les questions d'aménagement du territoire et de protection contre les risques qui sont souvent abordées de manière parallèle. Ils mettent en lumière les aspects conflictuels des mesures de protection et les enjeux socio-politiques de la sécurisation¹⁵⁶⁶.

Cette section vise ainsi à montrer que la sécurisation des routes de montagne constitue un puissant enjeu territorial. Elle répond d'abord à des mutations sociétales globales et à l'accentuation de certains risques. Ensuite, elle s'articule aux politiques de décentralisation et constitue un outil stratégique des politiques départementales. À la fois critiquée et au

¹⁵⁶³ L. LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIVe-XIXe siècles », art. cit. Cette sous-partie prolonge et approfondit des pistes soulevées dans cet article.

¹⁵⁶⁴ Ce constat est l'objet d'un récent ouvrage de Mathieu Flonneau : M. FLONNEAU, *En tous sens, op. cit.*

¹⁵⁶⁵ Anne-Marie Granet-Abisset souligne le lien entre cette question et la gestion de la viabilité hivernale dans les Hautes-Alpes. A.-M. GRANET-ABISSET, « Une enquête exemplaire : la viabilité alpine dans le département des Hautes-Alpes », art. cit. ; Agnès PIPIEN et Stéphanie ROUANET, « Campagne de recueil de témoignages oraux : la viabilité hivernale dans les Hautes-Alpes », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2009, n°7, p. 13-19. Les auteures indiquent que ces problématiques ressortent lors des entretiens oraux qu'elles réalisent avec des agents de voirie.

¹⁵⁶⁶ L. THOMI et E. REYNARD, « Gouvernance des risques hydrologiques dans un contexte urbain – le cas de la ville de Berne (Suisse) », art. cit.

cœur de différents marchés, elle a également des répercussions sociales et identitaires. Enfin, elle participe au renouvellement des tensions liées à l'usage des routes.

2.1. Une réponse des sociétés du risque

Depuis les années 1990, la sécurisation des routes de montagne s'impose dans un contexte où les risques sont de plus en plus perçus par l'ensemble de la société. En effet, considérés sur le temps long, les comportements des sociétés occidentales industrialisées face aux risques naturels changent¹⁵⁶⁷.

Dans les années 1960, elles pensent pouvoir mettre au point des solutions techniques pour contrôler les phénomènes en cause, voire atteindre un risque zéro. Progressivement, ce modèle est repensé et les contingences que comportent certaines solutions techniques sont de plus en plus reconnues¹⁵⁶⁸. Il s'agit désormais de trouver des solutions afin de limiter les dangers. En parallèle, l'augmentation de la population et l'étalement de l'urbanisation sont susceptibles d'augmenter des vulnérabilités. Face à ce constat, à l'occurrence et à la forte médiatisation d'événements catastrophiques d'ampleur exceptionnelle, des politiques communes de prévention sont mises en place par l'Union européenne. Les États membres cherchent ainsi à s'accorder en matière de sécurité civile. En France, les autorités publiques se mobilisent et les lois sur les risques initiées par le ministère de l'Environnement et de l'Écologie témoignent du plus grand intérêt porté à ces questions¹⁵⁶⁹. Un régime d'indemnisation des catastrophes naturelles est institué en juillet 1982. Les systèmes d'assurances se généralisent afin de réduire une partie des vulnérabilités. Ils œuvrent à la réparation financière des dommages et ils induisent la recherche systématique de responsables. Les collectivités maîtresses d'ouvrages sont de plus en plus directement incriminées et la sécurisation des infrastructures de circulation devient alors un enjeu tout autant qu'un paramètre des parures pénales.

¹⁵⁶⁷ L'attention envers les risques dits naturels n'est pas propre aux sociétés occidentales et contemporaines. Ces dernières sont attentives aux risques depuis des siècles.

¹⁵⁶⁸ A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIXe-XXe siècle) », art. cit., p. 136.

¹⁵⁶⁹ René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2002, p. 9-10.

2.1.1. Développement de la recherche sur la sécurisation des voies de circulation en montagne (années 2000)

Ces contextes stimulent la recherche sur les risques naturels afin d'améliorer leur prévention¹⁵⁷⁰. Des programmes d'études sont mis en place par les pouvoirs publics et étayent les recherches menées par les universités¹⁵⁷¹. L'objectif est de réduire les conséquences des catastrophes naturelles¹⁵⁷². En France, plusieurs départements sont concernés, tels que l'Isère, la Drôme, la Savoie, le Doubs, le Jura, les Pyrénées, les Hautes-Alpes, les Alpes-Maritimes ou la Haute-Corse¹⁵⁷³. Du fait du caractère montagnard de leur territoire, ces collectivités engagent des dépenses annuelles importantes destinées à financer des recherches et des travaux de protection contre les risques naturels¹⁵⁷⁴. Les mouvements de terrains susceptibles de menacer les routes de montagne en tant qu'infrastructures publiques deviennent alors des objets d'études techniques et théoriques.

Lorsqu'ils menacent des infrastructures de circulations, ces risques sont identifiés et donnent lieu à un ensemble de dispositifs de protection. Certains relèvent de principes anciens, tels que les couloirs de déviation ou le boisement. À cela s'ajoutent des méthodes structurelles qui sont des mesures destinées à contrôler l'aléa grâce à des ouvrages de génie civil. Ces mesures sont réparties en parades passives et parades actives et sont fréquentes depuis le milieu des années 1970¹⁵⁷⁵. Elles sont majoritaires en France, en Italie et en Suisse

¹⁵⁷⁰ Roland NUSSBAUM, « Articuler assurance et solidarité dans le financement de la réparation des dommages causés par les catastrophes naturelles : un objectif pour l'Union européenne du 21e siècle ? », in René FAVIER et Christian PFISTER (dir.), *Solidarité et assurance. Les sociétés européennes face aux catastrophes (17e-21e siècle)*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2007, p. 309-345, p. 310.

¹⁵⁷¹ Pour plus d'informations voir : R. FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, op. cit.

¹⁵⁷² Frédéric LEONE, François RICHEMOND, Freddy VINET et Nancy MESCH, *Aléas naturels et gestion des risques*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010, p. 230.

¹⁵⁷³ François GILLET, « Les pouvoirs publics et la recherche sur les risques naturels », in René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2002, p. 347-363, p. 360-361. On peut prendre pour exemple l'expérience de recherche entre des ingénieurs du Cemagref (Unit ETNA, Grenoble) et des historiens de l'Université Pierre Mendès France de Grenoble (équipe HESOP-CHRIPA). Cette démarche visait à améliorer la connaissance sur les risques avalanches.

¹⁵⁷⁴ *Ibid.*

¹⁵⁷⁵ CENTRE D'ÉTUDE TECHNIQUE DE L'ÉQUIPEMENT DE LYON, *Vulnérabilité des réseaux d'infrastructures face aux risques naturels*, 2013 [en ligne], sur le site *Vie publique. Au cœur du débat public*, disponible sur : https://medias.vie-publique.fr/data_storage_s3/rapport/pdf/144000235.pdf [Page internet consultée le 11 juillet 2022], INTERREG III A- Projet n°179, RiskYdrogé, « risques hydrogéologiques en montagne : parades et surveillance » activité 5. Systèmes de parades. Parade 3 – Écrans de filets [en ligne] sur le site *Le PARN*, disponible sur : http://www.risknat.org/projets/riskydrogeo/docs/guide_pratique/Activite5_Parades/A5-3-Filets.pdf [Page internet consultée le 30 mai 2022], pdf 20p.

où elles constituent le décor familier des routes de montagne¹⁵⁷⁶. On parle alors d'ouvrage de protection des risques naturels (OPRN).

Les parades passives sont destinées à limiter les conséquences d'un éboulement lorsqu'il se produit, sans en empêcher le départ. Elles comprennent par exemple des grillages ou des filets pendus presque perpendiculairement à la paroi qui, grâce à leur écran déformable, absorbent l'énergie cinétique et guident les chutes de pierres. Depuis 1996, une norme française répartit les écrans selon neuf classes basées sur l'articulation de leurs dimensions géométriques et leurs caractéristiques énergétiques. Leur capacité d'arrêt est quantifiée en énergie kilojoules [kJ]. La formule utilisée est la suivante : $E_c = 1/2mv^2$ [kg m/s]. Les dimensions et capacités de l'écran et du filet sont définies en fonction de la masse M du matériau, sa masse volumique et sa vitesse de déplacement en mètre par seconde. La classe 1 correspond à une capacité de 12,5 kJ et la neuvième classe de 5 000 kJ. 5000 kJ correspondent à l'énergie cinétique d'un bloc de 13 tonnes se déplaçant à 28m/s, soit environ 100 km/h. Le coût au mètre-linéaire d'un écran est calculé en fonction de sa classe énergie. En 2005, un mètre d'écran d'une capacité de 1 500 kJ (classe 6) varie entre 600 et 700 euros, et entre 1 000 et 16 000 euros pour un écran d'une capacité de 5 000 kJ (classe 9)¹⁵⁷⁷. Plusieurs milliers de mètres d'écrans pare-blocs sont posés en France en 2013 au-dessus des routes et voies ferrées.

Les parades actives sont destinées à éviter le phénomènes en supprimant les masses rocheuses. Les purges et reprofilages éliminent les matériaux instables. Elles doivent être périodiquement renouvelées et elles nécessitent l'emploi de marteaux perforateurs, d'écarteurs hydrauliques et de minages. S'ajoutent les soutènements qui sont des structures massives. Ils maintiennent en place une masse de roche. Le béton projeté protège ainsi la surface d'une paroi rocheuse. Les filets ou les grillages plaqués contre le rocher servent à éviter les départs de blocs ou de pierres mais ne protègent pas contre les masses d'éboulements. Le choix des parades est déterminé par le terrain, le type de mouvement

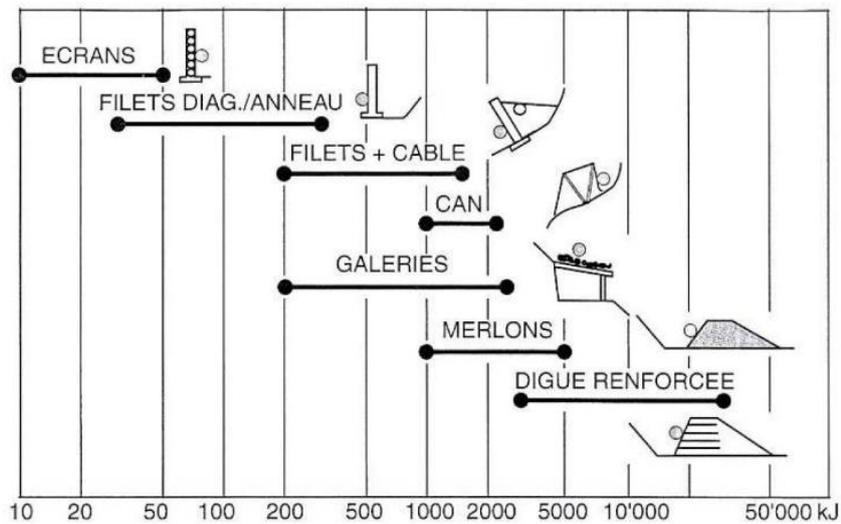
¹⁵⁷⁶ F. LEONE, F. RICHEMOND, F. VINET et N. MESCH, *Aléas naturels et gestion des risques*, op. cit., p. 246.

¹⁵⁷⁷ CENTRE D'ÉTUDE TECHNIQUE DE L'ÉQUIPEMENT DE LYON, *Vulnérabilité des réseaux d'infrastructures face aux risques naturels*, 2013 [en ligne], sur le site *Vie publique. Au cœur du débat public*, disponible sur : https://medias.vie-publique.fr/data_storage_s3/rapport/pdf/144000235.pdf [Page internet consultée le 11 juillet 2022], INTERREG III A- Projet n°179, RiskYdrogé, « risques hydrogéologiques en montagne : parades et surveillance » activité 5. Systèmes de parades. Parade 3 – Écrans de filets [en ligne] sur le site *Le PARN*, disponible sur : http://www.risknat.org/projets/riskydrogeo/docs/guide_pratique/Activite5_Parades/A5-3-Filets.pdf [Page internet consultée le 30 mai 2022], pdf 20p, p. 12-16.

rocheux et surtout les performances recherchées en termes de capacité d'absorption d'énergie¹⁵⁷⁸. Dans tous les cas, les ouvrages composés de matériaux ferreux doivent faire l'objet de visites périodiques et d'inspections détaillées pour en surveiller le vieillissement et l'usure. L'environnement à proximité fait également l'objet de surveillances. Ces ouvrages réceptionnent les matériaux qui tombent quotidiennement des parois. Pour que leur fonctionnement soit optimal, ils doivent être purgés et entretenus. Si ce n'est pas fait, en cas de surcharge, une rupture enclencherait un éboulement artificiel. Aux filets pare-blocs s'ajoutent des casquettes ou galeries qui protègent les routes des chutes de blocs. Elles sont souvent recouvertes de couches amortissantes en remblais. Lorsqu'il y a suffisamment de place, il est possible de creuser des merlons. L'usage, le choix et l'entretien des parades sont des problématiques qui occupent de plus en plus de place dans les débats des collectivités territoriales, qui mobilisent tout un référentiel de politiques menées à cet effet avec des « cas d'écoles », comme les sécurisations des gorges de Galamus dans l'Aude (RD10), des gorges d'Arly en Savoie (RD 1212) et surtout les gorges de la Bourne en Isère (RD 531)¹⁵⁷⁹.

¹⁵⁷⁸ Jean Louis DURVILLE, Pierre GUILLEMIN, Philippe BERTHET RAMBAUD et Didier SUBRIN, *État de l'art sur le dimensionnement des dispositifs de protection contre les chutes de blocs*, Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC), 2010, p. 12.

¹⁵⁷⁹ Sécurisation contre les chutes de blocs de la RD 921 dans les Gorges de Luz, réunion publique du 22 mars 2017, Forum de Luz [en ligne] sur le site Les services de l'État des Hautes-Pyrénées, disponible sur : https://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/IMG/pdf/reunion_publicue_20170322_luz.pdf [Page internet consultée le 30 mai 2022], pdf 55p.

Illustration 28 – Les différents dispositifs de parades et leurs capacités d'absorption¹⁵⁸⁰

Durant les années 2000, les protocoles d'installation et de gestion de ces dispositifs sont encore à définir. À cet effet, un rapport de recherche présentant un état de l'art relatif à la conception et au dimensionnement des dispositifs de protection contre les chutes de pierres et de blocs est réalisé en 2010. Il s'agit d'une synthèse des savoir-faire dans le domaine de la conception d'ouvrage de protection qui est publiée de concert entre la Direction Générale de la Prévention des Risques du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire¹⁵⁸¹. En parallèle, le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC) édite un guide technique de maintenance des ouvrages de protection contre les instabilités rocheuses¹⁵⁸². Il est alors entendu que les risques menaçant les usagers des infrastructures routières sont au cœur des préoccupations des responsables de voiries et qu'il est nécessaire d'en rationaliser la maintenance, voire d'établir un référentiel technique commun. Ces problématiques sont d'autant plus complexes qu'il s'agit d'ouvrages le plus souvent situés dans des sites difficiles d'accès. Lors de leur domanialité et donc leur

¹⁵⁸⁰ J. L. DURVILLE, P. GUILLEMIN, P. BERTHET RAMBAUD et D. SUBRIN, *État de l'art sur le dimensionnement des dispositifs de protection contre les chutes de blocs*, op. cit.

¹⁵⁸¹ *Ibid.*, p. 7.

¹⁵⁸² LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, « Maintenance des ouvrages de protection contre les instabilités rocheuses, pathologies et gestion des ouvrages, guide technique », (2009), sur le site IFSTTAR.FR, disponible sur : https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/lcpc/GuideTechnique/GuideTechnique-LCPC-PROTINSTAB.pdf [Page internet consultée le 12 avril 2022], fichier pdf, 67p.

gestion ne sont pas clairement définies, ces ouvrages manquent d'entretien et sont parfois oubliés.

Par ailleurs, des recherches s'avèrent nécessaires, notamment en ce qui concerne les méthodes de dimensionnement, de réglementation et de référencement des parades¹⁵⁸³. Outre la sécurisation, le phénomène en tant que tel nécessite des recherches en géophysique. La mise en place à la fin des années 2010 du projet national C2ROP (Chute de Blocs, Risques Rocheux, Ouvrage de Protection) restitue les enjeux de ces questions. L'objectif du projet est de rassembler des acteurs du domaine des risques rocheux afin de proposer un cadre de recherche collaborative et une plateforme de ressources opérationnelles intégrées. La sécurisation des risques rocheux constitue un objet de recherches qui suscite un intérêt croissant. Pour cause : les phénomènes de mouvements de terrains semblent se multiplier.

2.1.2. Des phénomènes de plus en plus visibles et des risques accrus

Il semblerait qu'à l'échelle des territoires de montagne, les phénomènes de mouvements rocheux se multiplient depuis la fin des années 1980. Bien que cette recherche ne dispose pas de données statistiques précises, différents éléments corroborent cette hypothèse.

Il s'agit premièrement d'une question de visibilité. Ces phénomènes, lorsqu'ils menacent et/ou touchent des infrastructures de circulation, attirent l'attention. Ils relèvent du « spectaculaire » lié à la puissance destructrice de la nature. Par exemple, au lendemain d'intempéries, les routes et voies ferrées emportées ou obstruées par des éboulements et des coulées de boues composent une part importante du visuel médiatique lié à ces événements. Leurs conséquences humaines sont souvent dramatiques et leur coût financier grève les budgets des collectivités. Le dossier du jour du quotidien régional *Le Dauphiné libéré* du vendredi 29 novembre 2019 est parlant¹⁵⁸⁴. Intitulé « Ces routes qui nous coûtent une fortune », il passe en revue les routes de montagne de la région Auvergne-Rhône-Alpes et les « investissements colossaux » déployés pour leur sécurisation. Les gorges de l'Arly (RD 1212) reliant Savoie et Haute-Savoie, sont présentées comme la route la plus

¹⁵⁸³ Frédéric Rocher LACOSTE, Laurent DUBOIS et Marion BOST, « Station d'essais de chutes de blocs : projet et réalisation », 2010.

¹⁵⁸⁴ *Le Dauphiné libéré*, Grenoble et Sud-Isère, vendredi 29 novembre 2019.

chère de France. La route est alors en travaux depuis 15 ans et nécessite un investissement de 50 millions d'euros. Elles sont suivies des gorges de la Bourne (RD 531) sur lesquelles le département isérois investit 20 millions d'euros de travaux de sécurisation entre 2007 et 2016. La route du col du Lautaret reliant Grenoble à Briançon (RD 1091) où l'effondrement du tunnel du Chambon nécessite 30 millions d'euros de travaux depuis 2015, nécessiterait plus du double pour être totalement sécurisée. Dans la Drôme, des travaux de 3,5 millions d'euros sont prévus pour mettre au gabarit les tunnels des Petits Goulets. Ils s'ajoutent aux 500 000 euros dépensés annuellement par le département drômois pour assurer la protection des routes du Vercors. Si les montants annoncés doivent être croisés avec des sources officielles, la présence de cette question en une d'un quotidien régional illustre l'audience qu'elle suscite.

D'un point de vue physique, les phénomènes de mouvements de terrains impactant les infrastructures de voirie semblent s'accroître. Aux actions anthropiques évoquées dans le chapitre précédent, telles que la circulation accrue de véhicules de plus en plus lourds et les travaux d'élargissement, s'ajoutent les effets du changement climatique. Ils induisent des épisodes pluvieux et orageux plus intenses, des amplitudes thermiques plus marquées et l'accélération des cycles de gélifraction. Ces phénomènes fragilisent la roche. Ils modifient les mécanismes d'infiltration et de solidification des eaux, ce qui impacte la nature des couches de sédimentation qui assurent la cohérence et donc la solidité des blocs rocheux. Ils génèrent des inquiétudes symptomatiques d'un contexte sensible aux effets du changement climatique¹⁵⁸⁵.

En Vercors, les archives des services de voirie départementaux octroient en effet une place plus grande à ces phénomènes depuis la fin des années 1980. De plus, selon plusieurs acteurs du secteur de la voirie, les éboulements augmentent depuis les années 2000. Les

¹⁵⁸⁵ Benjamin EINHORN, Nicolas ECKERT, Christophe CHAIX, Ludovic RAVANEL, Philip DELINE, Marie GARDENT, Vincent BOUDIERES, Didier RICHARD, J-M VENGEON, Gérald GIRAUD et Philippe SCHOENEICH, « Changements climatiques et risques naturels dans les Alpes », *Revue de géographie alpine*, 2015, n°103. Félix PHILIPPE, Delphine PIAZZA-MOREL, Marie-Pierre ARLOT, *Impacts du changement climatique et adaptation en territoire de montagne*, Rapport final du projet AdaMont, Irstea, CNRS, Météo France, PNR du Vercors, 2018, 160 p. En 2022, le rapport d'information sur le tourisme de montagne et les enjeux du changement climatique annonce que « le réchauffement climatique impacte aussi les infrastructures et les activités humaines. Les routes de montagne font l'objet d'éboulements fréquents ». Voir aussi : CEREMA, Actes du séminaire international d'experts « adaptation de la gestion des risques naturels face au changement climatique », 26 janvier 2011, Domancy, Haute-Savoie.

sources administratives corroborent ces remarques¹⁵⁸⁶. La route de Combe Laval (RD 76 Drôme) est un bel exemple. Différentes études géotechniques menées depuis la fin des années 1970 indiquent que cette route est un ouvrage technique qui comprend des fragilités structurelles. Elle est en effet construite dans un secteur rocheux soumis à différentes instabilités¹⁵⁸⁷. Elle traverse un talus rocheux avec des surplombs. Elle se trouve à l'aval de falaises verticales découpées en chandelles par des discontinuités tectoniques comportant des fractures¹⁵⁸⁸. De plus, la route traverse perpendiculairement un thalweg qui constitue un écoulement actif. Elle côtoie sur toute sa longueur des zones qualifiées de dangereuses, à court et à long terme, d'un point de vue géologique. Elles sont en effet soumises aux effets de phénomènes météorologiques ponctuels et à des phénomènes d'érosions sur des temporalités plus longues¹⁵⁸⁹. Aux instabilités structurelles s'ajoutent depuis une vingtaine d'années des précipitations de plus en plus violentes qui exacerbent les phénomènes gravitaires¹⁵⁹⁰. Ces situations renforcent la nécessité d'intervention des pouvoirs publics.

2.2. Les impacts de la décentralisation sur la sécurisation des routes de montagne

Depuis les années 1980, les politiques de décentralisation successives provoquent une diminution des compétences départementales au profit des régions¹⁵⁹¹. Les départements conservent toutefois la voirie. Ce secteur devient alors un enjeu déterminant de l'affirmation de leurs qualifications dans un contexte où leur suppression est envisagée. En relevant du domaine de la gestion de la voirie, la sécurisation des routes de montagne

¹⁵⁸⁶ Archives privées 1 : lettre de la direction du service technique départemental de la Drôme adressée au préfet, 31 mars 2004. L'auteur évoque les travaux de protection contre les éboulements sur la RD 76 et la RD 518. Il introduit ces propos en expliquant que « depuis plusieurs années, les éboulements rocheux sur les routes du Vercors sont de plus en plus nombreux ».

¹⁵⁸⁷ Archives privées 1 : société d'Études Techniques et d'Environnement : RD 76, Route de Combe Laval, expertise de l'éboulement au P.R.19., intervention du 23 juin 2010.

¹⁵⁸⁸ Archives privées 1 : société d'Études Techniques et d'Environnement, BD/2004/C027, RD.76, expertise de l'éboulement du 31 janvier 2004, le 4 février 2004.

¹⁵⁸⁹ Archives privées 1 : direction du service technique départemental de la Drôme, RD76, éboulement du Riou Blanc, étude géotechnique préliminaire, n°76.73, 30 septembre 1976.

¹⁵⁹⁰ Archives privées 1 : société d'Études Techniques et d'Environnement : RD 76, Route de Combe Laval, expertise de l'éboulement au P.R.19, intervention du 23 juin 2010.

¹⁵⁹¹ Xavier DESJARDINS, « Mobilité, démocratie et échelles de l'action publique locale », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 83-97, p. 83.

permet aux départements de montrer les moyens techniques, financiers et humains qu'ils sont capables de mobiliser. En Vercors, la gestion décentralisée du réseau routier interdépartemental intensifie les contrastes départementaux en termes de maîtrise d'ouvrage et rejoue ainsi des rivalités anciennes¹⁵⁹².

2.2.1. L'intensification des contrastes départementaux

En 2004, les compétences liées aux transports départementaux sont transférées de l'État aux départements. Jusqu'alors, les subdivisions des directions départementales de l'équipement (DDE) dépendantes de l'État (qui exerce une tutelle départementalisée *via* le ministère de l'Équipement), sont structurées de manière centralisée par une base commune adaptée aux territoires. La décentralisation induit leur réorganisation à l'échelle des départements où elles sont gérées par les conseils départementaux. Ces derniers décident de l'organisation de leurs services de voirie¹⁵⁹³. Certains gardent des systèmes proches de celui qu'employait l'État et d'autres changent totalement et choisissent par exemple de déconcentrer leurs services. De plus, la décentralisation redéfinit la désignation des responsabilités en cas d'accident. Jusqu'alors, la Direction Départementale de l'Équipement, (DDE), en tant que service d'État, dispose d'une forme juridique qui la protège. Une fois les routes passées sous la gouvernance des départements, ce sont désormais les directeurs des routes qui sont individuellement responsables devant la justice pénale. Cet élément est indispensable à la compréhension des enjeux politiques sous-jacents aux logiques de sécurisation.

Répartie sur deux départements, la gestion du réseau routier du Vercors est impactée par la décentralisation. Jusqu'en 2004, le réseau est géré de concert par les Directions Départementales de l'Équipement de la Drôme (DDE 26) et de l'Isère (DDE 38). Suite à leur transfert au niveau des conseils départementaux, chaque département choisit son fonctionnement. Les enquêtes orales indiquent que la décentralisation rend davantage visible une différence de moyens économiques entre la Drôme et l'Isère. Cette dernière est

¹⁵⁹² La décentralisation est un sujet qui revient systématiquement lorsque la sécurisation des routes du Vercors est abordée au cours des entretiens oraux.

¹⁵⁹³ Journal officiel de la République française. LOI n°92-1244 du 2 décembre 1992 relative à la mise à la disposition des départements des services déconcentrés du ministère de l'Équipement et à la prise en charge des dépenses de ces services. Décret n°2006-1342 du 6 novembre 2006 relatif au transfert aux collectivités territoriales des services ou parties de services déconcentrés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer pour l'exercice des compétences en matière de routes nationales transférées.

duement ressentie par certains personnels de voirie¹⁵⁹⁴. Beaucoup déplorent une perte de culture commune et de fluidité opérationnelle¹⁵⁹⁵. Par ailleurs, les départements se concertent peu durant les premières années successives à la décentralisation. La mauvaise synchronisation de leurs calendriers de travaux routiers respectifs indique qu'ils n'accordent pas leurs fonctionnements dans une logique de réseau transdépartemental. Si les coopérations sont plus nombreuses depuis les années 2010¹⁵⁹⁶, les procédures de déviation par le département voisin et de diffusion de l'information auprès des collectivités locales ne sont pas systématiquement fluides¹⁵⁹⁷. C'est un facteur d'inertie, d'autant plus si l'on considère que la coopération entre collectivités locales d'échelons égaux est déterminante dans l'organisation de l'action publique en termes de mobilité¹⁵⁹⁸.

Il ne s'agit pas d'une dynamique propre au Vercors et spécifiquement liée à la sécurisation des risques d'éboulements¹⁵⁹⁹. Avec l'exemple des routes d'accès aux stations de ski de Tignes (Savoie), Vincent Boudières explique que la complexité de la gestion du risque d'avalanche résulte elle aussi, en partie, du transfert des compétences liées à la voirie. À l'inverse de la gestion des chutes de blocs qui s'opère unilatéralement à l'échelle départementale, les décisions et les mises en œuvre techniques de fermeture des routes ou de déclenchement d'avalanches préventives, dépendent d'un chevauchement de compétences et de responsabilités entre les départements, les mairies, le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM), les services des pistes et les services de voirie.

¹⁵⁹⁴ Entretien avec le témoin n°10, 17 septembre 2019 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 9, p. 86-87. Entretien avec le témoin n°11, 29 octobre 2019 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 8, p. 84-85. Entretien avec le témoin n°9, 27 juillet 2018 à Saint-Vallier (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 3, p. 77.

¹⁵⁹⁵ La manière dont les effets de la décentralisation affectent les agents du département nécessiterait un développement à part entière. Voir à ce sujet : A.-M. GRANET-ABISSET, « Une enquête exemplaire : la viabilité alpine dans le département des Hautes-Alpes », art. cit., p. 10 ; A. PIPIEN et S. ROUANET, « Campagne de recueil de témoignages oraux : la viabilité hivernale dans les Hautes-Alpes », art. cit.

¹⁵⁹⁶ À cette période, le département de l'Isère a besoin d'une déviation durant les travaux de sécurisation de la RD 531. Ils nécessitent en effet de fermer régulièrement la route entre 2008 et 2016.

¹⁵⁹⁷ Par exemple : le 17 juin 2022 la RD518 est fermée pour des travaux. Une déviation est mise en place par la RD221) qui appartient au réseau routier drômois. Sur cet axe, le département de la Drôme a prévu au même moment de refaire l'enrobé de la chaussée. Ce problème de concertation complique fortement la circulation.

¹⁵⁹⁸ X. DESJARDINS, « Mobilité, démocratie et échelles de l'action publique locale », art. cit., p. 93-94.

¹⁵⁹⁹ A.-M. GRANET-ABISSET, « Une enquête exemplaire : la viabilité alpine dans le département des Hautes-Alpes », art. cit.

L'achoppement est d'ordre vertical et engendre des situations complexes, sources de vulnérabilité¹⁶⁰⁰.

2.2.2. Un espace où se prolongent d'anciennes rivalités

Après la décentralisation, l'Isère choisit de déconcentrer les missions du département au sein des territoires dans lesquels sont mises en place des « directions territoriales » au sein de « maisons du département ». C'est là qu'est gérée la voirie par des équipes dédiées qui s'occupent des routes selon une catégorisation induisant plusieurs degrés de surveillance¹⁶⁰¹. Les routes de montagne représentent une part importante de la voirie départementale iséroise. Plus de 1 000 kilomètres de routes sur environ 5 000 kilomètres au total se trouvent à plus de 800 mètres d'altitude¹⁶⁰². Le département de l'Isère tente d'être compétitif dans ce secteur.

La sécurisation de la Route Départementale 531 (route des gorges de la Bourne et ancien CGC 2) est révélatrice de la politique adoptée par l'Isère pour l'ensemble de ses routes de montagne. Ouverte en 1872, cette route est le seul axe de desserte directe entre le canton de Villard-de-Lans et la vallée du Rhône. Elle figure parmi les axes majeurs du schéma directeur des routes de l'Isère pour l'importance de son trafic pendulaire. S'ajoute sa fonction de desserte de chef-lieu de canton et d'importants sites touristiques, tels que les grottes de Choranche. Elle est aussi le support d'activités de loisirs et elle permet l'accès, en hiver, à quatre stations de ski dont Villard-de-Lans¹⁶⁰³. C'est spécialement cet enjeu qui motive dès les années 1960 des projets d'élargissements de la route. Dès lors, les éboulements sont des impondérables dont les conséquences sont de moins en moins acceptables pour le territoire notamment dans la perspective du développement du secteur des sports d'hivers¹⁶⁰⁴. Ce dernier nécessite en effet un accès fiable, régulier et rapide. En

¹⁶⁰⁰ Vincent BOUDIÈRES, Emmanuelle MARCELPOIL et Didier RICHARD, « Comment gérer le risque d'avalanches sur les routes des stations de montagne ? Essai d'analyse », *Sciences Eaux & Territoires*, 2010, n°2-2, p. 58-65.

¹⁶⁰¹ Il s'agit d'une équipe d'ingénieurs et de techniciens spécialisées dédiée à la surveillance de la route.

¹⁶⁰² Ces données sont régulièrement rappelées par le département de l'Isère. Voir par exemple : DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, *Le Département lance son plan de viabilité hivernale*, [en ligne] sur le site *Isère.fr*, mise à jour le 1^{er} décembre 2022, disponible sur : <https://www.isere.fr/actualites/le-departement-lance-son-plan-de-viabilite-hivernale> [Page internet consultée le 23 mars 2023].

¹⁶⁰³ Archives privées 2 : conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014.

¹⁶⁰⁴ ADI38, 8172W22 : lettre de l'ingénieur d'arrondissement adressée au ministre des Travaux Publics et des Transports, 7 janvier 1965.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

moyenne, au milieu des années 2000, 2 500 véhicules circulent par jour sur la RD 531 et des pointes à 500 véhicules par heure sont observées le week-end¹⁶⁰⁵. Cet axe bénéficie d'un niveau de service important afin de garantir une circulation fluide. Depuis son ouverture, la route est sujette aux chutes de pierres. Quatre-vingt éboulements sont recensés entre 2007 et 2014. En 2004 et 2007, ces phénomènes ont causé deux accidents mortels qui suscitent une jurisprudence¹⁶⁰⁶.

Pour être protégé pénalement, le Département doit montrer que tous les moyens nécessaires sont mobilisés pour sécuriser les routes. À la suite de ces accidents, il restructure également l'organe de décision relatif à la voirie. Toute signature se fait désormais au nom de l'exécutif : l'entité « conseil départemental ». Le directeur des routes est donc déchargé pénalement¹⁶⁰⁷. Le conseil départemental de l'Isère met également en place au sein de la direction des mobilités un service risque dédié à la surveillance des routes de montagne. Ce service compte des géologues, des ingénieurs et des techniciens qui travaillent en partenariat avec Météo France et qui supervisent les travaux de sécurisation. Sur le terrain, des procédures de contrôle sont mises au point à l'aide de capteurs et d'instruments de surveillance, tels que des inclinomètres et des suivis topographiques donnant l'alerte en temps réel. Des seuils sont déterminés. Des procédures de fermetures sont déclenchées en cas de risques trop élevés. À cela s'ajoute la diffusion d'informations en direct *via* une liste de diffusion rattachée au Poste de Contrôle Itinéraire, actif 24h/24h et 7j/7j.

Le département de l'Isère lance également en 2008 un programme de travaux de sécurisation de l'axe sur quinze ans, évalués à vingt millions d'euros¹⁶⁰⁸. Ils s'effectuent au rythme de deux sessions annuelles de chantier, au printemps et à l'automne. Il s'agit de sécuriser les vingt-deux kilomètres de route *via* des parades actives et passives. L'objectif est de garder la route ouverte en démontrant que tous les moyens sont mis en œuvre par le

¹⁶⁰⁵ Archives privées 2 : extrait des décisions de la commission permanente du conseil général de l'Isère, séance du 30 novembre 2007, dossier n°2007 C11 F 4c81. Il figure en catégorie R1 de la carte de hiérarchisation des routes de l'Isère.

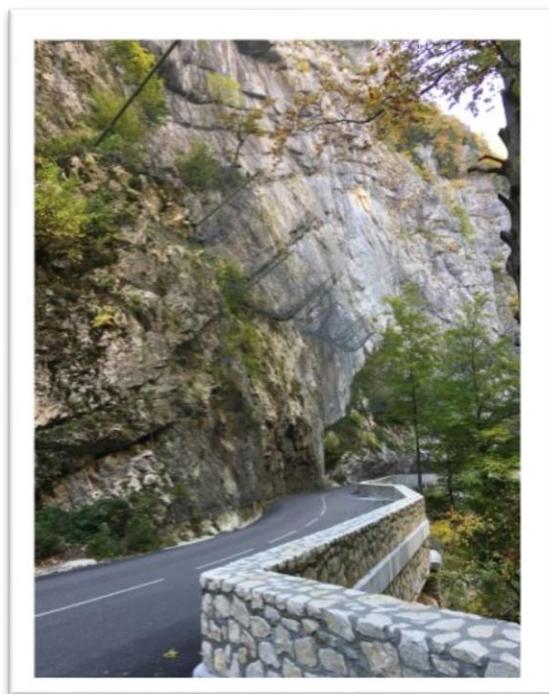
¹⁶⁰⁶ Archives privées 2 : conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014.

¹⁶⁰⁷ Archives privées 2 : conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014. Des précisions sont apportées par les témoins n°23 et 24. Entretien avec les témoins 23 et 24, 4 novembre 2019 à Auberives-en-Royans (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 13 et 14, p.92-94.

¹⁶⁰⁸ Archives privées 2 : conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014.

département pour sécuriser l'axe. Considérant que le risque zéro ne peut exister et qu'une protection maximale de l'itinéraire serait trop onéreuse, le département cherche à maintenir un niveau de sécurisation homogène sur l'ensemble de l'axe. Pour cela plusieurs études sont réalisées afin d'évaluer les niveaux de risques des différents tronçons allant de faible à moyen, puis élevé et très élevé. Ensuite, les dispositifs sont concentrés sur les sections de risques très élevés afin d'avoir une protection uniforme sur l'ensemble de la route¹⁶⁰⁹. Cette politique d'intervention est fondée sur le constat statistique d'un niveau de risque inférieur pour un corps en mouvement¹⁶¹⁰.

Illustration 29 – La RD 531 et ses dispositifs de sécurisation



¹⁶⁰⁹ CEREMA, *adaptation de la gestion des risques naturels face au changement climatique*, Actes du séminaire international d'experts, 26 janvier 2011, Domancy, Haute-Savoie et Archives privées 2 : conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014.

¹⁶¹⁰ Archives privées 2 : conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014. Entretien avec les témoins n°23 et 24, 4 novembre 2019 à Auberives-en-Royans, volume 2 : annexes, enquête orale 14, p.94. Entretien avec le témoin n°6, 28 mai 2018 à Villard-de-Lans, volume 2 : annexes, enquête orale 12, p.90. Voir également : CEREMA, *adaptation de la gestion des risques naturels face au changement climatique* Actes du séminaire international d'experts, 26 janvier 2011, Domancy, Haute-Savoie.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

La politique employée par le département de l'Isère lui permet de montrer ses compétences en gestion des risques¹⁶¹¹. Bernard Perazio, le vice-président en charge des mobilités et de la construction publique de l'Isère, insiste sur cet aspect dans la presse locale. Selon lui, ce modèle constitue une réponse solide en termes de gestion des risques et qui de surcroît, génère des emplois. Ces chantiers sont présentés comme des investissements et ils constituent des vitrines d'ingénierie¹⁶¹². Les presses locales et régionales viennent en support. *Le Dauphiné Libéré* et *France Bleu Isère* consacrent plusieurs articles et unes annuelles à la sécurisation des routes de montagne du Vercors, de la Chartreuse et de l'Oisans. C'est l'occasion pour le Département de présenter sa politique de la « route intelligente ». Elle justifie les travaux de sécurisation et les fermetures préventives dans un contexte d'accélération des phénomènes causant les éboulements. Le Département tente également de faire des travaux de sécurisation des espaces d'innovations¹⁶¹³. La sécurisation lui permet de rivaliser avec la Savoie et les Hautes-Alpes également compétitives dans ce domaine et de se démarquer de son voisin drômois qui adopte une politique différente.

Contrairement à l'Isère, le département de la Drôme ne fait pas de la sécurisation des routes de montagne un fer de lance de sa politique en termes de travaux publics et d'aménagement du territoire. Dans ce département, les routes de montagne concernent une fraction réduite de la voirie départementale. La mise en place de moyens spécifiques apparaît moins justifiée que pour l'Isère. Par exemple, jusqu'en 2018, le service route du département de la Drôme n'a pas de poste de contrôle permettant la diffusion d'informations en direct. Il communique jusqu'alors les informations aux offices de tourisme qui les diffusent¹⁶¹⁴. Le département de la Drôme déploie une politique de

¹⁶¹¹ L'Isère n'est pas le seul département à mobiliser des moyens importants pour la sécurisation de ses routes de montagne. C'est également le cas de l'Aude avec les gorges de Galamus (RD10), des Hautes-Pyrénées avec les gorges de Luz (RD 921) ou encore de la Savoie avec les gorges d'Arly (RD 1212).

¹⁶¹² DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, *Lettre des routes du Vercors*, avril-mai-juin 2018 [en ligne], sur le site *Isère, Le Département*, disponible sur : https://www.isere.fr/sites/default/files/lettre-vercors_2018_printemps-bd.pdf [Page internet consultée le 23 juin 2022].

¹⁶¹³ La fermeture pour réaliser des travaux de sécurisation, permet dans le cas de la route des Écouges, d'équiper de dispositifs d'éclairage le tunnel existant. Des caméras thermiques seront installées. Elles sont capables de sélectionner l'intensité lumineuse diffusée selon les usagers (véhicule ou cycliste). Le département de l'Isère parle à ce sujet d'une solution permettant d'optimiser la consommation énergétique et de garantir la sécurité des cyclistes. DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, *RD35 Route des Écouges : les travaux de sécurisation se poursuivent à l'automne* [en ligne] sur le site *Isère.fr*, mise à jour le 16 septembre 2022, disponible sur : <https://www.isere.fr/actualites/rd35-route-des-ecouges-les-travaux-de-securisation-se-poursuivent-lautomme> [Page internet consultée le 18 octobre 2022].

¹⁶¹⁴ En 2022, des panneaux info routes sont installés dans chaque commune du Vercors drômois.

sécurisation différente de son voisin. On a vu qu'à la fin des années 2000, face à la nécessité de sécurisation de la RD 518 (ancien CGC 10, route des Grands Goulets), le département de la Drôme opte pour la réalisation d'un tunnel afin de supprimer les risques. Les fonds déployés et la modernité de l'ouvrage sont mis en avant. Il s'agit d'un tunnel long de 1,7 kilomètres, large de 7 mètres et haut de 4,30 mètres. Le coût annoncé est de cinquante millions d'euros, financés par le département, dont 6,5 millions sont subventionnés par l'Union européenne (fonds FEDER)¹⁶¹⁵. L'ouvrage est réalisé par l'entreprise Bouygues Travaux Publics et est présenté comme le plus gros chantier mené sur une route départementale en France. Véritable vitrine de l'entreprise précitée, les difficultés géologiques et les enjeux techniques et humains des opérations sont mis en avant. Les travaux bénéficient de procédés d'excavation et de coffrage innovants¹⁶¹⁶. Le tunnel est présenté par le département comme un choix raisonnable et apte à garantir au mieux la sécurité publique¹⁶¹⁷. Il insiste sur les dangers de l'ancienne route ainsi que sur le caractère imprévisible des éboulements. Le tunnel est justifié comme un moyen de suppression des risques¹⁶¹⁸.

Chaque direction des routes et conseil départemental présente sa politique comme la plus performante tout en étant attentif aux stratégies mobilisées par le département voisin¹⁶¹⁹. Cela prolonge des rivalités à l'œuvre dès la construction des routes¹⁶²⁰. Si le département de l'Isère occupe une place avantageuse par rapport à celui de la Drôme, les politiques de sécurisation des deux départements sont l'objet de critiques.

¹⁶¹⁵ CONSEIL GÉNÉRAL DE LA DRÔME, *communiqué de Presse, Inauguration des Grands Goulets, 28 juin 2008* [en ligne] sur le site *Planète TP Tunnels*, disponible sur : https://www.planete-tp.com/IMG/pdf/grands-goulets_080628_cle6bd2a8.pdf [Page internet consultée le 25 mai 2022] pdf 10p.

¹⁶¹⁶ KABBAJ RACHID, « Le tunnel des Grands Goulets sur la RD518 », *TRAVAUX. La revue technique des entreprises de Travaux Publics*, n°847, Décembre 2007 [en ligne], disponible sur https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/847_travaux_souterrains.pdf [consulté le 3 mai 2022]

¹⁶¹⁷ CONSEIL GÉNÉRAL DE LA DRÔME, *communiqué de Presse, Inauguration des Grands Goulets, 28 juin 2008* [en ligne] sur le site *Planète TP Tunnels*, disponible sur : https://www.planete-tp.com/IMG/pdf/grands-goulets_080628_cle6bd2a8.pdf [Page internet consultée le 25 mai 2022] pdf 10p.

¹⁶¹⁸ Ces tensions sont abordées sous l'angle des conflits environnementaux liés aux routes fermées dans la troisième partie du chapitre.

¹⁶¹⁹ Entretien avec les témoins n°23 et 24, 4 novembre 2019 à Auberives-en-Royans, volume 2 : annexes, enquête orale 14, p.94. Entretien avec le témoin n°6, 28 mai 2018 à Villard-de-Lans, volume 2 : annexes, enquête orale 12, p.90. Entretien avec le témoin n°10, 17 septembre 2019 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 9, p. 86-87. Entretien avec le témoin n°7, le 13 juillet 2018 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 11, p.90-91.

¹⁶²⁰ Cf. *Supra*, Chapitre I et Chapitre II.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

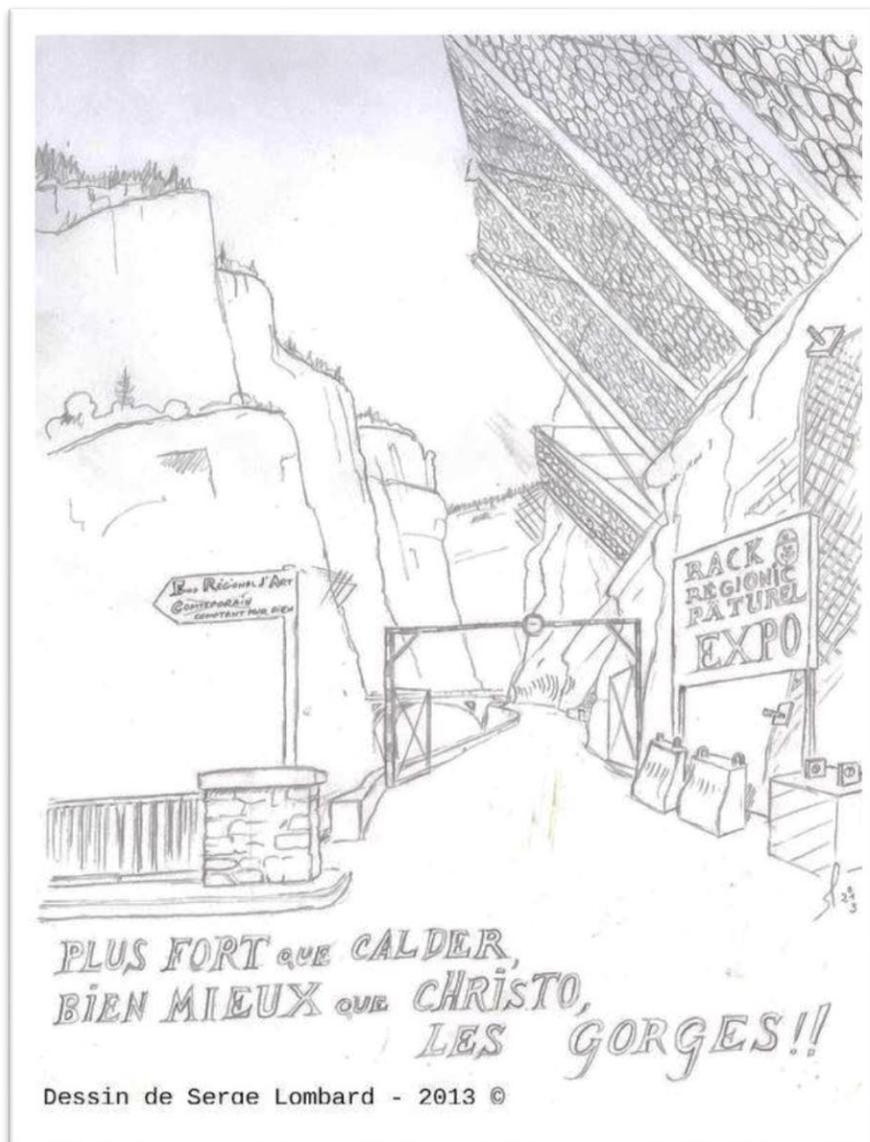
Illustration 30 – Entrées amont et aval du tunnel des Grands Goulets et la route fermée



2.3. Critiques et marchés de la sécurisation

La sécurisation des routes de montagne stimule des marchés économiques tout en suscitant des critiques de la part des habitants.

Illustration 31 – Dessin humoristique des gorges de la Bourne



Ce dessin humoristique est réalisé en 2013 par Serge Lombard, un habitant du canton de Villard-de-Lans. Il est diffusé sur un média public local en ligne intitulé *Initiatives*

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

*Vercors*¹⁶²¹. L'artiste est témoin des travaux de sécurisation de la route des gorges de la Bourne. La diffusion dans un média local indique une volonté de participation à un débat politique. Le dessin représente la route équipée de filets pare-blocs et de grillages plaqués destinés à la protéger des chutes de pierres. Une inscription indique : « Plus fort que Calder, bien mieux que Christo les gorges ! ». La référence au Land Art associe les parades à des œuvres d'art. À l'entrée des gorges est représenté un portail ouvert. Ce dernier est fermé durant les travaux. Sur le dessin, il symbolise un guichet d'entrée d'exposition. Le dessin représente les gorges sécurisées comme étant parées d'œuvres artificielles – en référence aux ouvrages d'art –, telles des galeries d'art contemporain. L'auteur sous-entend qu'elles permettent l'observation d'œuvres tout autant inutiles qu'onéreuses.

Ce dessin restitue les deux principaux champs de critiques à l'encontre de la sécurisation des routes de montagne : leur coût et leurs impacts environnementaux. Le montant des travaux de sécurisation et de l'ensemble des marchés corollaires est sous-entendu par ce qui s'apparente à une contrepèterie réalisée par l'auteur du dessin. Parc naturel régional du Vercors devient « Rack Régional Paturel EXPO ». En effet, la mise en place de parades de sécurisation est onéreuse. Les habitants contribuables dénoncent parfois l'ensemble des marchés liés aux études préliminaires, à l'installation et à la maintenance des parades de sécurisation¹⁶²². Certains témoins interrogés évoquent une économie de la sécurité qui s'autonourrit et serait construite sur des logiques marchandes¹⁶²³. Pour cause, le secteur économique de la sécurisation des routes de montagne se développe depuis les années 1990. En 2020, son dynamisme est avéré et il articule une chaîne d'acteurs. D'abord, les maîtres d'ouvrages (départements et collectivités) s'adressent à des bureaux d'études. Ces derniers sont de plus en plus nombreux à se spécialiser dans les systèmes de protection face aux risques hydrogéologiques. On peut citer les groupes Ginger, Agoa, Sedoa ou encore Géolithe. Ensuite, la réalisation des travaux est confiée à des entreprises spécialisées telles que le Groupe CAN ou l'entreprise grenobloise Hydrokarst. Ce secteur s'accompagne de la mise au point de certifications de qualifications professionnelles pour les cordistes. Un

¹⁶²¹ INITIATIVES VERCORS, [humour] *Les travaux des gorges de la Bourne méritent bien un dessin...* [en ligne] sur le site *Initiative Vercors*, mise à jour le 17 juin 2013, disponible sur : <https://initiatives-vercors.fr/humour-Les-travaux-des-gorges-de> [Page internet consultée le 7 juin 2020].

¹⁶²² Dès le XIXe siècle, les travaux de protection constituent une manne pour les économies locales. Cet aspect favoriserait l'adhésion des communautés locales aux dispositifs de protection. Voir ; L. LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIVe-XIXe siècles », art. cit., p. 250.

¹⁶²³ Entretien avec le témoin n°22, 16 mars 2019 à Pont-en-Royans (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 6, p.81-82.

des premiers centres de formation au métier de cordiste de France se trouve à Villard-de-Lans¹⁶²⁴.

Les sociétés CAN et Hydrokarst réalisent les travaux sur l'ensemble du réseau routier du Vercors. Elles fonctionnent avec des entreprises locales de travaux publics spécialisées dans les travaux de montagne, comme Eiffage Royans travaux. Cette entreprise qui est devenue une filiale du groupe Eiffage, est fondée par la famille Perazio au début du XX^e siècle¹⁶²⁵. Les divers documents d'archives indiquent que depuis le début du XX^e siècle, la famille Perazio participe au déblaiement d'éboulement, à la reconstruction des ouvrages détériorés et aux aménagements préalables ou auxiliaires aux dispositifs de sécurisations¹⁶²⁶. Les soupçons de conflits d'intérêt sont fréquents envers un personnage comme Bernard Perazio. Il est à la fois élu local et départemental en lien avec la voirie, membre d'une importante famille locale associée au secteur du BTP et directeur de l'entreprise jusque dans les années 2000. Le cas de la famille Perazio pourrait être analysé avec la notion de « cumul des capitaux », développée en sociologie. Les membres de cette famille disposent en effet d'un capital économique, culturel (savoir-faire et réputation) et social (réseau et fonctions politiques) qui leur permet d'intervenir et de se positionner dans le secteur de la sécurisation des routes. On ne peut que noter la prise en main politique, administrative et technique des acteurs locaux quant aux potentialités économiques de la sécurisation.

Le dessin suggère également des critiques concernant les impacts paysagers et environnementaux des sécurisations des routes de montagne¹⁶²⁷. L'impression d'invasion des dispositifs de parades dans les gorges exprime les nuisances induites par les travaux, telles que les vibrations, les bruits, les poussières et les passages d'engins de chantiers. Les filets pare-blocs sont des dispositifs artificiels qui, en plus de détonner avec le paysage naturel des gorges, entravent les déplacements d'animaux. Les purges détruisent, font tomber de la poussière sur des plantes protégées et peuvent modifier le régime hydraulique

¹⁶²⁴ Il s'agit de la société « Atoutcorde ».

¹⁶²⁵ Cf. *Supra*. Chapitre IV, p. 302-305.

¹⁶²⁶ ADI38, 14O7-11, 8172W22 : RD 531, éboulement, rapport de l'ingénieur d'arrondissement, 4 janvier 1965, 8172W23 : RD 531 construction de paravalanche, 8127W42 : RN531 : devis pour des travaux de drainage, 30 juin 1985 et documents d'archives privées de la famille Perazio, devis et correspondances.

¹⁶²⁷ En ce qui concerne les tunnels, leur réalisation représente des volumes d'extraction de matériaux conséquents. Le tunnel des Grands Goulets nécessite l'extraction de 180 000m³ de matériaux.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

des sources¹⁶²⁸. S'ajoute l'aggravation potentielle des risques. En purgeant et en fixant des piquets dans la roche, les travaux déstabilisent cette dernière. Il n'est pas rare que cela provoque des éboulements qui prolongent la durée des travaux de sécurisation et en augmentent le coût¹⁶²⁹. Le vieillissement parfois rapide de ces dispositifs est également dénoncé. Les OPRN (ouvrages de protection des risques naturels) sont sensibles aux phénomènes d'usures et de corrosion. Dans le cas spécifique du tunnel des Grands Goulets, le vieillissement *a priori* prématuré de l'ouvrage et sa sensibilité à l'humidité interrogent certains habitants et techniciens de voirie¹⁶³⁰.

Une défiance envers le Parc naturel régional du Vercors est repérable dans le dessin. L'artificialisation et le non-sens écologique et paysager de la sécurisation remettent en cause l'action du Parc. Sur le panneau de gauche, le qualificatif contemporain, rayé et remplacé par « comptant pour rien », renvoie à l'inaction supposée de l'institution envers des potentielles prises d'intérêts. Cela contraste avec ses missions de protection du patrimoine et de développement durable du territoire. Le PNRV rencontre par ailleurs des difficultés à mener des actions concernant les routes. C'est un sujet sensible sur lequel il ne s'impose pas face à d'autres groupes d'acteurs politiques, professionnels et/ou issus de grandes familles localement puissantes et ne partageant pas les mêmes visions de développement territorial. Ces achoppements sont présents à l'intérieur du Parc où techniciens, élus et agents s'opposent à ce sujet¹⁶³¹. À plusieurs reprises depuis les années 1990, les opposants aux projets d'aménagements routiers dénoncent le non-respect de la charte du Parc et l'inaction de ce dernier face à des projets d'aménagement. En miroir, certains élus soulignent parfois la timidité du PNRV à prendre parti pour un projet entendu comme utile au développement du territoire¹⁶³². Si, en théorie, les parcs disposent d'un avis consultatif, celui du Vercors semble être évincé depuis les années 1990 et/ou se met

¹⁶²⁸ Un témoin prétend que sa source s'est presque tarie après la construction du tunnel des Goulets. D'autres témoins évoquent également ces phénomènes : entretien avec les témoins n°27 et 28, 9 novembre 2019, volume 2 : annexes, enquête orale 15, p.95-96.

¹⁶²⁹ Ce cas de figure est fréquent lors des travaux de sécurisation en Vercors, de même que sur d'autres routes. Voir par exemple : *Sécurisation contre les chutes de blocs de la RD 921 dans les Gorges de Luz, réunion publique du 22 mars 2017, Forum de Luz* [en ligne] sur le site *Les services de l'État des Hautes-Pyrénées*, disponible sur : https://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/IMG/pdf/reunion_publicque_20170322_luz.pdf [Page internet consultée le 30 mai 2022], pdf 55p, p.25.

¹⁶³⁰ Entretien avec le témoin n°7, le 13 juillet 2018 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 11, p.90-91.

¹⁶³¹ Cette interprétation est permise par plusieurs entretiens réalisés avec des acteurs au sein de, ou en lien avec le PNRV.

¹⁶³² *Le Dauphiné Libéré*, Drôme et Ardèche, 25 février 2003.

volontairement en retrait lors de débats d'aménagement¹⁶³³. La sécurisation agit ainsi comme un puissant révélateur de dynamiques territoriales¹⁶³⁴.

2.4. Un affect spécifique suscité par les routes, les risques et leur sécurisation

En résultant de politique publique et en modifiant les rapports entre les sociétés et leurs environnements, la sécurisation a également des impacts sur la vie des habitants et leurs rapports au territoire. Cette section s'intéresse ainsi à la construction sociale de la sécurisation¹⁶³⁵. Les témoignages recueillis sur le terrain et au cours de l'enquête orale apportent à cet effet un éclairage sur un des grands vides de la thèse : les ressentis personnels et sensibles des habitants par rapport aux routes. Ils sont ici approchés sous l'angle de leurs perceptions de la sécurisation et des risques d'éboulements rocheux.

Quelques précautions s'imposent. Demander aux habitants et usagers des routes comment ils conçoivent le risque n'est pas chose aisée. Il est également difficile de répondre à ces questions. Face aux propos des témoins à ce sujet, il faut garder à l'esprit que le rapport au risque est complexe, d'autant plus quand ce dernier se manifeste sur des trajets quotidiens parfois répétés plusieurs fois dans une journée. Ces éléments sont alors susceptibles de questionner le mode de vie des témoins. Ces questions convoquent également le sentiment de peur. Tout ce qui a trait à la peur suscite souvent des mécanismes de défenses physiques et/ou discursifs qu'il convient d'avoir à l'esprit pour véritablement entendre les propos formulés et ne pas les déformer¹⁶³⁶. La peur peut également être du côté de l'enquêteur, ce qui peut donc biaiser son analyse des réponses.

¹⁶³³ Archives privées 1 : lettre du président du PNRV adressée au président du conseil général de la Drôme, 4 octobre 1990. L'auteur de la lettre rappelle qu'à plusieurs reprises des projets d'aménagement obtiennent des autorisations administratives sans que le Parc soit consulté sur les études d'impact.

¹⁶³⁴ Il serait intéressant de croiser cette remarque avec une analyse de la composition des membres et élus du Parc depuis sa création.

¹⁶³⁵ Les questionnements de Luigi Lorenzetti concernant les effets des mesures de protection du tracé ferroviaire du Saint-Gothard sur les rapports qu'entretiennent les sociétés locales avec les dangers naturels, sont pris comme références. L. LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIVe-XIXe siècles », art. cit.

¹⁶³⁶ Philippe JOUTARD, *Histoire et mémoires, conflits et alliances*, Paris, La Découverte, 2015, p. 125-166 ; Anne-Marie GRANET-ABISSET, « Revisiter une collecte : de la source à l'archive orale », *imageson.hypotheses*, 2010. Billet consultable sur la page internet suivante : <https://imageson.hypotheses.org/1170> [Page internet consultée le 10 mars 2023].

De plus, l'enquête orale menée auprès d'habitants du Vercors dès 2016, commence dans un climat tendu en ce qui concerne la voirie. Différents facteurs expliquent cette situation. L'enquête débute moins de dix ans après deux accidents mortels causés sur la RD 231 (Isère) à la suite d'éboulements rocheux en 2004 et 2007. La portée médiatique de ces événements est forte, d'autant plus que des enfants figurent parmi les victimes. S'ajoutent les tensions liées aux fermetures répétées et parfois définitives de routes pour des raisons de sécurité. Ces éléments sont mâtinés par la baisse des transports et des services publics rendant plus sensible la question des mobilités. Enfin, le transfert des compétences de voirie de l'État aux départements, déstabilise des modes de fonctionnements comme précédemment expliqué. Cette situation marque le territoire et ses habitants et prend nécessairement plusieurs années avant de pouvoir être l'objet de discussions. Au début de l'enquête, ces éléments sont très peu abordés par les témoins. Les silences et évitements sont fréquents. Au tournant des années 2019/2020, ces sujets sont abordés de manière plus apaisée. Le temps commence à passer, l'enquête et sa démarche sont connues sur le territoire et divers projets de valorisation des routes réactualisent ces questions.

Si l'enquête orale bénéficie de ce changement, un travail mené dans quelques années sur une temporalité plus longue serait beaucoup plus concluant. Ainsi, l'analyse qui suit ne prétend pas être représentative de l'ensemble des habitants du Vercors. Ce territoire comporte beaucoup d'individualités et de collectivités différentes. Elles multiplient les exigences des habitants dans un contexte lui-même changeant en ce qui concerne les fonctions des routes et des territoires. Il convient donc de parler de pistes de réflexion. Seul l'affectif particulier généré par les routes et tout ce qui a trait à ce sujet peut être affirmé.

2.4.1. Sécurisation ou pédagogie ?

Les témoins interrogés considèrent que les éboulements sont des risques inhérents à la vie en montagne. Ils évoquent des pratiques spécifiques à mettre en place et des réflexes à avoir. Circuler sans interruption dans les gorges, ne pas s'arrêter ni reculer lorsque des pierres tombent, rouler au plus proche de la paroi rocheuse en hiver, éviter certaines sections lors de fortes pluies ou aux heures de dégels ou encore, attendre quelques instants après le passage d'un chamois au cas où ce dernier ferait rouler des pierres. Les mêmes témoins évoquent des contraintes intrinsèques aux circulations sur les routes de montagne. Ce ne sont pas des routes sur lesquelles on circule comme en plaine, les virages sont aigus, les routes sont étroites et les multiples usages forcent à des arrêts fréquents. Ces contraintes induisent une part d'imprévu et nécessitent de l'adaptation de la part des usagers. Ces

éléments illustrent l'existence de formes de cultures du risque et des circulations en montagne¹⁶³⁷.

Pour autant, parmi les témoins interrogés beaucoup approuvent les politiques de sécurisation, voire en sont demandeurs. Certains habitants qui, dans le cadre de leur activité professionnelle, sont amenés à effectuer des trajets quotidiennement sur ces routes, perçoivent la sécurisation comme un moyen de diminuer les fermetures à la suite d'éboulements et donc les détours.

Les enquêtes révèlent également une part d'incompréhension et de critique citoyenne face aux politiques de sécurisation et de gestion des risques. Selon certains témoignages, la sécurisation des routes efface la culture du risque et des circulations en montagne. Des témoins notent plus précisément un changement de rapports aux risques des gestionnaires de voirie dans les années 1990. Selon eux, les risques et la sécurisation deviennent alors une préoccupation centrale¹⁶³⁸.

Ces derniers considèrent que la sécurisation n'est pas une solution et que les éboulements auront toujours lieu. Ils expliquent que d'autres stratégies devraient être adoptées. Les équipes départementales devraient avoir une gestion fine et adaptative, modulable rapidement au coup à coup selon les tronçons, situations climatiques et géologiques. Il faudrait passer d'une logique de responsabilité et d'irréprochabilité incarnée par la sécurisation, à une logique et une pédagogie réactive et adaptée aux situations. Il s'agirait d'accepter l'imprévisibilité des risques et donc la part de contingence des circulations en montagne, plutôt que de chercher à les réduire. Des termes reviennent fréquemment ; « choix », « éducation », « connaissances », « savoirs » et « comportements ». Parmi les témoins qui tiennent ces discours, beaucoup pensent qu'il faudrait responsabiliser davantage les usagers. Cela induit de renforcer la prévention sur les risques, plutôt que de faire la publicité de la sécurisation. Selon ces points de vue – que certains des employés des services de voiries interrogés partagent –, la sécurisation aurait des effets délétères. Elle éloignerait les usagers de la conscience des risques et irait à l'encontre de la nécessité d'adaptation. Elle causerait l'oubli des connaissances nécessaires aux circulations en montagne, faute d'une confiance en « la sécurité » au détriment de

¹⁶³⁷ Ces éléments complètent et prolongent les interrogations du chapitre V.

¹⁶³⁸ A. PIPIEN et S. ROUANET, « Campagne de recueil de témoignages oraux : la viabilité hivernale dans les Hautes-Alpes », art. cit., p. 15. Les auteurs observent une dynamique similaire.

réflexes essentiels. Pour beaucoup de témoins, l'acceptation et la bonne gestion des risques passent ainsi par la connaissance de ces derniers par les usagers, en tant que risques propres aux circulations en montagne. La question est alors de savoir qui dispose de ces connaissances et qui ne les a pas. L'altérité s'impose dans l'articulation de ces propos.

2.4.2. Un curseur d'appartenance au territoire

Dans certains témoignages, ce n'est pas la sécurisation en tant que telle qui est remise en cause, mais plutôt les comportements d'usagers face à ce qui apparaît comme l'expression de nouvelles normes en termes de sécurité et de judiciarisation des accidents. Dès lors, le rapport à la sécurisation est pensé en tant que curseur identitaire. De par les besoins auxquels elle répond et ses vocations, la sécurisation est intégrée dans des discours au sujet du territoire et de ses différents habitants.

Dans la plupart des témoignages, les besoins de sécurisation émanent le plus souvent d'autrui. Beaucoup de témoins disent en effet ne pas penser aux risques d'éboulements sur les routes et donc ne pas avoir peur. Néanmoins, la peur est présente dans la majorité des discours. C'est plus souvent quelqu'un que le témoin connaît qui a peur, ou des groupes d'individus. Dans les témoignages, cet autre qui a peur et qui de par ce fait a besoin de la sécurisation de la route, est souvent un « nouvel arrivant » ou quelqu'un qui ne réside pas sur le territoire. Ces derniers n'ont pas de connaissance des circulations en montagne et désireraient une circulation fluide, rapide et sécurisée. Leurs attentes sont présentées comme étant en décalage avec les réalités de l'équipement des routes¹⁶³⁹. Pourtant, parmi les témoins interrogés se sentant plus en sécurité depuis que les routes sont sécurisées, certains sont issus de familles présentes en Vercors depuis plusieurs générations. D'autres expliquent encore que les nouveaux arrivants sont contre la sécurisation et le développement économique par les routes. Ils seraient en effet à la recherche d'un territoire sanctuarisé. Un recoupage entre la nature et le contenu de ces propos et l'ancienneté sur le territoire des témoins qui les formulent, révèle qu'il s'agit tout autant de personnes issues de familles présentes sur le territoire depuis plusieurs générations que de personnes arrivées à la fin des années 1980, 1990 et 2000.

¹⁶³⁹ Les références à ce type d'attentes sont récurrentes dans les témoignages oraux. Elles sont observables sur le terrain et dans les archives. Elles sont en résonance avec un phénomène plus large de multiplication des pratiques sportives et des logiques résidentielles sur ce territoire.

Le fait que le rapport à la sécurisation soit repris par des témoins aux profils variés indique l'efficacité de ce sujet pour désigner l'appartenance au territoire. De fait, cette dernière ne se joue plus uniquement à partir de l'ancienneté. Le rapport à la sécurisation est ainsi intégré dans les schèmes identitaires et dans les rapports eux/nous, intérieur/extérieur¹⁶⁴⁰. La nature des rapports à la sécurisation est interprétée ici comme un indice du degré d'intériorisation d'une culture des circulations en montagne, synonyme d'adéquation avec le territoire. Quelques témoins situent ce curseur sur un référentiel générationnel. À savoir, des témoins âgés de plus de 65 ans annoncent accepter les risques à la différence de leurs enfants et petits-enfants¹⁶⁴¹. Pour d'autre encore, l'acceptation des risques s'intègre à une critique plus large de la société capitaliste et est réutilisée dans des discours de décroissance. Dans cette perspective, si le risque zéro n'existe pas, adapter ses déplacements et son mode de vie à son environnement est la meilleure solution. Cela nécessite d'abandonner toute logique de développement capitaliste.

Selon Anne-Marie Granet-Abisset, les décalages entre les niveaux de savoirs des différents habitants sur les risques en montagne sont exacerbés par l'arrivée de nouveaux habitants originaires de plaines dans les années 1970¹⁶⁴². Ces transformations du mode de vie vont de pair avec les transformations des économies. Dans ces logiques, les routes doivent rester ouvertes qu'importe les risques. Comme d'autres territoires de montagne, le Vercors voit apparaître des critères de gestion différents des modes opératoires préexistants. La sécurisation est la principale d'entre elles. Toutefois, l'intégration de la sécurisation par les habitants permet d'aborder ces questions autrement que par le prisme d'une injonction extérieure au territoire qui s'achopperait systématiquement aux pratiques et aux connaissances locales¹⁶⁴³. La sécurisation s'immisce dans les référentiels sociaux et culturels des habitants. Elle apparaît transversale dans les différentes strates de rapports au territoire. L'association entre rapports à la sécurisation et légitimité des attentes et modes

¹⁶⁴⁰ Philippe HANUS et Anne SGARD, « Prendre la route. Expériences de la mobilité en Vercors », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 122-130, p. 128.

¹⁶⁴¹ Entretien avec le témoin n°22, 16 mars 2019 à Pont-en-Royans (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 6, p.81-82. Une enquête orale réalisée avec un plus grand nombre de témoins âgés de moins de 40 ans permettrait d'approfondir cet aspect.

¹⁶⁴² A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIXe-XXe siècle) », art. cit.

¹⁶⁴³ Les conclusions proposées par Luigi Zanzi illustrent ce champ d'interprétation. Luigi ZANZI, « Les États alpins et extra-alpins face aux risques de catastrophe naturelle dans les Alpes », in René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2006, p. 311-337.

de vie est reprise et adaptée par les personnes interrogées en fonction de leurs expériences. Elle se territorialise jusqu'à constituer un puissant marqueur identitaire.

2.4.3. Renouveau des tensions relatives aux usages des routes

En France, les routes historiques, des savoir-faire ou à thèmes sont nombreuses et suscitent un intérêt patrimonial solide et ancien¹⁶⁴⁴. La Route Nationale 7, reliant Paris à Menton, est au cœur d'un dispositif patrimonial basé sur son histoire et notamment les épisodes des départs en vacances au XX^e siècle¹⁶⁴⁵. Plus largement, certains pays investissent dans des programmes de valorisation de leurs routes sur plusieurs décennies. La Norvège met ainsi en valeur ses « 18 Scenic Routes » avec différents aménagements. Les routes de montagne n'échappent pas à cet engouement, au contraire. Depuis les années 2000, elles constituent un patrimoine de plus en plus recherché et un objet touristique que différents acteurs se disputent¹⁶⁴⁶. La sécurisation participe à ce renouvellement des tensions liées aux usages des routes de montagne.

Dans le cas du Vercors, les initiatives de mises en valeur touristiques doivent être réinscrites dans une temporalité plus longue qui est celle du tourisme routier. Ce secteur est marqué par différentes phases relatives à des modes de mobilités. On a vu que le tourisme routier hippomobile et automobile connaît un réel succès du dernier tiers du XIX^e siècle à la Seconde Guerre mondiale¹⁶⁴⁷. Il se restructure à partir des années 1950 et s'articule au tourisme mémoriel lié à la Résistance. Cette tendance s'amenuise dans les années 1990, en parallèle du développement du tourisme lié aux sports de montagne et notamment aux sports d'hiver. Une nouvelle phase du tourisme routier se développe ensuite en différentes filières. L'usage motocycliste est l'une d'elles. Des conducteurs de motos de toute l'Europe viennent sur les routes du Vercors. La pratique du terrain est explicite en la matière. Par une journée ensoleillée les « deux-roues » sont nombreux. Les motocyclistes représentent

¹⁶⁴⁴ Jean-Christophe GAY et Véronique MONDOU, *Tourisme & transport, deux siècles d'interactions*, Le Mesnil-sur-l'Estrée, Bréal, 2017.

¹⁶⁴⁵ Voir à ce sujet la récente thèse de Pierre-Louis Ballot. Pierre-Louis BALLOT, « Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national : analyse appliquée à la route nationale 7 », Thèse de doctorat en Géographie, sous la direction de M-C. Fourny, Université Grenoble Alpes, 2020.

¹⁶⁴⁶ À ce sujet se reporter à : Emma-Sophie MOURET, « Un réseau routier sous tension. Enjeux et conflictualités de la gestion des routes de montagne. L'exemple du Vercors (1970–2020) », *Histoire des Alpes - Histoire des Alpes - Storia delle Alpi*, 2022, n°27, p. 243-263.

¹⁶⁴⁷ Cf. *Supra*. Chapitre V.

une clientèle importante pour les restaurateurs. Dans certaines communes telles que la Balme-de-Rencurel ou Saint-Jean-en-Royans, des panonceaux avec les inscriptions « motards bien venus » sont significatifs. À l'inverse, beaucoup d'habitants se plaignent des bruits et de la vitesse de certains d'entre eux. Le vrombissement des motos, dans la traversée des villages ou sur des tronçons de gorges où la résonance est exacerbée, est ressenti comme une nuisance. Le Parc mène à ce titre une politique de prévention contre le bruit sur les routes. À l'entrée de plusieurs communes des panneaux invitent précisément les conducteurs de motos à ralentir.

En parallèle, le développement des mobilités douces pour des activités récréatives puis pour des déplacements quotidiens rencontre du succès¹⁶⁴⁸. L'attrait des amateurs du « vélocipède » puis des cyclistes pour ces routes est ancien. Dès la fin du XIX^e siècle, plusieurs associations telles que le Véloce-Club de Valence, le Vélo-Club romain ou encore le Cyclophile romain-péageois organisent des courses sur les routes du Vercors. Cette pratique du vélo se développe fortement après la Seconde Guerre mondiale. Entre 1950 et 2020 le Tour de France traverse 18 fois le Vercors¹⁶⁴⁹. À partir des années 2000, le cyclisme côtoie également de nouveaux usages tels que les skis roues. Les initiatives visant à réserver temporairement une route pour un mode doux se multiplient à l'instar de l'opération « cols réservés » menée par le conseil départemental de la Drôme¹⁶⁵⁰. Elles sont peu compatibles avec la circulation d'usagers quotidiens, les motocyclistes évoqués précédemment et la sécurisation des routes.

Le projet « Sublimes Routes du Vercors » est particulièrement intéressant à ce sujet. En 2019 cette initiative est officiellement présentée comme une politique publique de valorisation touristique et patrimoniale des routes¹⁶⁵¹. L'objectif est de trouver un nouveau

¹⁶⁴⁸ Les tensions entre usagers motorisés et non-motorisés ne sont pas développées ici, bien qu'il s'agisse d'une problématique symptomatique des routes de montagnes.

¹⁶⁴⁹ Isabelle BOULLAY, « Des routes et des sports », in Benoît CHARENTON et Chrystele BURGARD (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 98-102, p. 98-99.

¹⁶⁵⁰ On pense par exemple à l'opération « cols réservés 2022 » mise en place par le département de la Drôme. À cet effet, plusieurs cols sont fermés à la circulation motorisée et sont réservés aux cyclistes. DÉPARTEMENT DE LA DRÔME, *opération cols réservés 2022* [en ligne] Sur le site *La Drôme. Le site web du département*, Disponible sur : <https://www.ladrome.fr/actualites/operation-cols-reserves-2022/> [Page internet consultée le 15 mai 2022].

¹⁶⁵¹ Claire GAUTHIER, « Les sublimes routes du Vercors. La stratégie d'ensemble, un récit à raconter », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 130-134, p. 130-131. Voir aussi : AGENCE FOLLÉA GAUTHIER, *Étude de valorisation des sublimes routes du Vercors*, Tome 2 : plan programme, août 2019 [en ligne] sur le site FAUP

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

moteur économique pour le territoire face au changement climatique. Le devenir des stations de ski de moyenne montagne inquiète en effet certains élus. Les diminutions de périodes d'enneigement sont avérées en Vercors depuis les années 2000. L'objectif est donc de réduire la dépendance au tourisme de neige en diversifiant les activités rentables sur les quatre saisons et si possible, à partir d'un patrimoine existant. Les routes constituent alors une réponse pouvant bénéficier à l'ensemble de l'économie locale. Lors de sa conception, la stratégie d'ensemble du projet « Sublimes Routes du Vercors » est tournée vers le secteur du « slow tourisme ». Il comprend des formes d'itinérances et de mobilités non motorisées¹⁶⁵². Le bureau d'étude sélectionné pour le projet (l'agence Folléa-Gauthier) prévoit la réalisation sur certaines routes d'aménagements destinés à l'observation paysagère dans des environnements en hauteur¹⁶⁵³. La création de dix-sept belvédères est ainsi envisagée. Les matériaux utilisés pour ces constructions sont censés réduire les bruits. L'objectif est de créer une expérience sensible destinée à « l'appréciation du vide¹⁶⁵⁴ ». Dans ce projet, les routes sont utilisées à des fins touristiques inédites qui sont parfois en décalage avec des usages quotidiens.

La stratégie globale du projet vise un tourisme centré sur le bien-être et le respect de l'environnement. Cela sous-entend d'aménager les routes et de faire venir le public en véhicule non motorisé afin de déambuler sur les cols et les routes de gorges, notamment celles en encorbellement ou à flanc de parois rocheuses. Les élus drômois sont enthousiastes. À l'inverse, l'Isère cherche à gagner du temps et prend des distances avec le projet¹⁶⁵⁵. Pour cause, ce département est gestionnaire de la majorité des routes en encorbellement encore ouvertes en 2018. La politique de sécurisation de son réseau routier est diamétralement incompatible avec ce que propose le projet. L'itinérance et les mobilités douces sur des itinéraires sujets aux chutes de blocs posent problème au regard d'une politique pour laquelle le risque moyen sur les routes est défini en fonction d'un véhicule en mouvement et non d'un piéton. L'équipe iséroise chargée des routes l'exprime

Vercors disponible sur : <https://faupvercors.fr/routes-sublimes/> [Page internet consultée le 17 novembre 2022], pdf 223p.

¹⁶⁵² Claire GAUTHIER, « Les sublimes routes du Vercors ». art. cit., p. 131.

¹⁶⁵³ AGENCE FOLLÉA GAUTHIER, *Étude de valorisation des sublimes routes du Vercors*, Tome 2 : plan programme, août 2019 [en ligne] sur le site FAUP Vercors disponible sur : <https://faupvercors.fr/routes-sublimes/> [Page internet consultée le 17 novembre 2022], pdf 223p.

¹⁶⁵⁴ AGENCE FOLLÉA GAUTHIER, *Étude de valorisation des sublimes routes du Vercors*, Tome 2 : plan programme, août 2019 [en ligne] sur le site FAUP Vercors disponible sur : <https://faupvercors.fr/routes-sublimes/> [Page internet consultée le 17 novembre 2022], pdf 223p.

¹⁶⁵⁵ Cette affirmation est permise par l'observation de plusieurs COTECH et COPIL entre 2018 et 2019.

clairement lors des comités techniques et des comités de pilotage (COTECH et COPIL). L'avancement du projet souffre de cette incompatibilité induite par les modalités de sécurisation des routes.

La sécurisation des routes de montagne devient une nécessité au cours du dernier tiers du XX^e siècle. Outil politique stratégique, nouvel espace de rivalités départementales, manne économique et construit social, la sécurisation des routes de montagne renouvelle le système socio-technique de l'aménagement routier dans un contexte où de nouveaux projets de construction de route sont de moins en moins envisageables.

3. Les fermetures de routes au cœur de conflits environnementaux originaux (1960-2020)

La notion de conflit environnemental renvoie ici à l'opposition d'une partie de la société envers une décision d'aménagement. Cette conflictualité s'exprime selon différents types de rapports au pouvoir, tels que la contestation d'une disposition, la résistance visant à freiner la mesure que la force veut imposer, et la négociation qui se substitue au rapport de force¹⁶⁵⁶. Leur analyse historique se réfère à la sociologie qui considère le conflit comme un élément régulateur des sociétés. Elle s'appuie également sur la géographie et les sciences politiques qui approchent les conflits comme une catégorie d'analyse des confrontations d'usages des ressources et du territoire¹⁶⁵⁷. L'histoire sociale et culturelle s'intéresse depuis la fin des années 2000 au conflit sous le prisme de l'environnement, notamment pour des problématiques liées aux activités industrielles¹⁶⁵⁸.

Lorsque l'aménagement routier est questionné au regard des conflits environnementaux, les controverses successives à l'ouverture de route s'imposent depuis les années 1960. Pourtant, en montagne, les fermetures de routes sont tout aussi conflictuelles. La faible visibilité de ces conflits contraste avec la lourdeur des conséquences logistiques, économiques et sociales de la fermeture¹⁶⁵⁹. En Vercors, deux conflits environnementaux

¹⁶⁵⁶ A. TRESPEUCH-BERTHELOT, A. VRIGNON et A.-C. AMBROISE-RENDU (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux*, op. cit., p. 7.

¹⁶⁵⁷ Les termes de crises, de controverses et de conflits sont utilisés ici sans distinction.

¹⁶⁵⁸ T. LE ROUX et M. LETTÉ (dir.), *Débordement industriels*, op. cit., p. 16-17.

¹⁶⁵⁹ L. LORENZETTI, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIVe-XIXe siècles », art. cit., p. 239. Les fermetures de routes sont souvent perçues par les chercheurs

relatifs aux fermetures entre le dernier tiers du XIX^e siècle et les premières années du XXI^e siècle, indiquent que la fermeture d'une route de montagne peut être considérée comme une forme de nuisance, donnant lieu à des conflits environnementaux originaux. Pour comprendre cela, la première section rappelle en quoi la voirie constitue un champ de bataille environnemental. La perception de la fermeture d'une route en tant que nuisance et les conséquences corollaires sont ensuite questionnées. Les fermetures définitives de routes et les délaissés de voirie permettent enfin d'aborder les ruines de l'aménagement routier. Ces dernières mettent en lumière les choix et impensés des politiques d'aménagement, les enjeux relatifs à leur gestion et la puissance des mémoires associées.

3.1. La route des Grands Goulets ou la voirie comme champ de bataille environnemental

Dans la Drôme, le cas de la RD 518 (route des Grands Goulets et ancien Chemin de Grande Communication n°10) révèle que la voirie est un extraordinaire champ de bataille environnemental. Ouverte en 1851, la route est au cœur d'un conflit marquant pour le Vercors. Il est lié à la construction d'un tunnel parallèle à la route et destiné à fluidifier le trafic dans un contexte de multiplication des fermetures successives aux éboulements. Les clivages qu'il suscite structurent la vie politique régionale pendant plusieurs décennies. Cette controverse comprend de nombreuses ramifications. Elle s'exprime selon différentes formes au cours du temps.

3.1.1. Percer le tunnel des Grands Goulets afin d'éviter les fermetures

Sur la Route Départementale 518, la section des Grands Goulets correspond à un tronçon de route aérien construit à flanc de falaise. Le percement d'un tunnel routier traversant la roche que la route longe est un projet ancien. Il peut être appréhendé selon trois principales phases. Dès 1858, l'écroulement de la voûte d'un encorbellement motive les maires des communes situées à proximité à demander la construction d'un tunnel à l'administration vicinale¹⁶⁶⁰. Cela leur permet de se protéger des éboulements et de limiter les fermetures

comme des indices de la fragilité des territoires exposés aux risques naturels et à l'isolement. Sans être niée, cette fragilité n'est pas au cœur de la présente analyse.

¹⁶⁶⁰ Cf. *Supra*. Chapitre IV, p. 325-326.

de routes¹⁶⁶¹. Ces demandes sont sans suite. De la fin des années 1960 jusqu'aux années 1990, le projet est de nouveau évoqué. Des élus du canton de la Chapelle-en-Vercors considèrent que l'ouverture du tunnel permettrait de dynamiser l'économie locale. La partie sud du massif est alors économiquement plus fragile que la partie nord située en Isère. En effet, la tenue des Jeux Olympiques d'hiver de 1968 profite davantage aux communes iséroises du Vercors. Les épreuves attirent des visiteurs et suscitent la réalisation des aménagements et la mise en place des services nécessaires à leur accueil. De plus, la partie sud du Vercors souffre des premiers signes d'affaiblissement du tourisme mémoriel et routier. Un tunnel aux Grands Goulets permettrait ainsi de fluidifier le trafic à destination des stations et activités de montagne du Vercors drômois. Le projet est sans suite.

La troisième phase du projet intervient des années 1990 à la fin des années 2000. Dans ce contexte, la sécurité des usagers devient un argument crucial face à l'augmentation des circulations quotidiennes. Cette tendance est causée par l'arrivée de nouveaux habitants et le développement des activités de montagne. Au même moment, une augmentation de la fréquence et du volume des éboulements est constatée. Ces phénomènes détériorent la route et des périodes de fermetures sont nécessaires afin d'effectuer des réparations. Dans un contexte sociétal dans lequel le principe de précaution devient une norme, la sécurité des usagers est un impératif qui motive la construction du tunnel. Ce dernier permet également d'enrayer les désagréments occasionnés par les fermetures de la route suite aux éboulements. Les services de voiries, les collectivités et les élus favorables au percement du tunnel communiquent alors autour du nombre de jours de fermeture. Ils indiquent par exemple qu'en 1999, 96 jours de fermeture auraient pénalisé 1 500 à 2 000 usagers quotidiens¹⁶⁶². Selon eux, les fermetures pour réparations et sécurisations influeraient sur la fréquentation touristique et impacteraient toute l'économie locale. Ces discours tentent de montrer que les fermetures de la route sont incompatibles avec le développement économique. Dans ces lectures, le tunnel est une solution qui soulage le département des conséquences et incertitudes liées aux fermetures de route. Il garantit également une plus grande fluidité du trafic¹⁶⁶³. Les partisans du projet parlent à ce titre de désenclavement.

¹⁶⁶¹ ADD26, 872WP2 : rapport de l'agent voyer d'arrondissement, 11 décembre 1858.

¹⁶⁶² *Le magazine du conseil général de la Drôme*, n°37, mai/juin 2000 et *Le Dauphiné Libéré*, 7 mai 1996.

¹⁶⁶³ Entretien avec le témoin n°34, 24 juillet 2021 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 22, p.108-109. Entretien avec le témoin n°30, 21 juin 2021 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 20, p.105-106. Témoin n°13, 2 octobre 2019 à Saint-Agnan-en-Vercors (Drôme),

Le tunnel est présenté par ses promoteurs comme l'unique alternative. En effet, les encorbellements sont difficilement agrandissables et creuser plus profondément dans la roche induirait des risques de ruptures de surplomb. Le projet manque de peu d'être validé par le conseil général de la Drôme en 1996. L'élan ne s'essouffle pas et est repris à l'aube des années 2000 par des élus majoritairement de droite : Jean Mouton, alors président du conseil général de la Drôme (membre de l'UDF, puis de l'UMP), Jacques Clot, maire de Saint-Agnan-en-Vercors et conseiller général du canton de La Chapelle-en-Vercors (UMP), Hervé Mariton, maire de Crest (UDF, puis UMP) et Danièle Pic, conseillère générale de Saint-Jean-en-Royans (PS). Un certain nombre d'habitants du plateau de la Chapelle-en-Vercors sont favorables au projet. Il s'agit d'hôteliers, de commerçants et d'agriculteurs, qui perçoivent l'avantage de se faire livrer plus facilement des produits et des machines grâce au tunnel. En effet, la route étant étroite, ils doivent jusqu'alors faire un détour par la route voisine de l'Arp pour les transports d'animaux, de fourrages ou de bois qui sont trop volumineux¹⁶⁶⁴. Le transit de chargements plus lourds et la réduction des périodes de fermetures sont entendus comme des conditions nécessaires au développement économique. Ils sont présentés comme un droit. Les professionnels qui souffrent de la baisse du tourisme mémoriel et routier revendiquent ce dernier face aux opposants au projet¹⁶⁶⁵.

3.1.2. Une arène politique et socio-économique régionale

Des opposants critiquent le projet. L'opposition est constituée en première ligne par le Collectif pour la Sauvegarde du Patrimoine Royans Vercors (CSPRV). À sa création en 1998, le collectif regroupe soixante-dix membres. Il s'agit d'acteurs socio-économiques, d'élus et de citoyens de plusieurs communes sans revendication écologique. Ils s'opposent aux travaux d'aménagement réalisés selon eux sans prise en compte du patrimoine paysager et technique. Ils sont rejoints par la Fédération des Amis et Usagers du Parc (FAUP). Créée en 1971, elle entend défendre un usage intelligent du massif du Vercors grâce à une veille citoyenne et militante. Devenue fédération, elle collabore avec le Parc de 1971 à 1985 avant de ralentir ses activités jusqu'à la fin des années 1990. Elle est ravivée par les débats liés aux aménagements routiers du Vercors. Des membres de la Fédération Rhône Alpes de

volume 2 : annexes, enquête orale 10, p.88. Entretien avec le témoin n°10, 17 septembre 2019 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 9, p.86-86.

¹⁶⁶⁴ Volume 2 : annexes, carte 14, p. 41 et carte 33, p. 71.

¹⁶⁶⁵ *Le Dauphiné Libéré*, 24 août 1998 et 10 janvier 1999.

Protection de la Nature (FRAPNA) et des militants écologistes (les Verts Drôme) apportent également leur soutien aux opposants¹⁶⁶⁶.

En parallèle d'une opposition politique entre « droite » et « gauche », les opposants au tunnel dénoncent les impacts du projet, ses modalités de mise en œuvre arbitraires et son manque de pertinence. Premièrement, tous soulignent les effets délétères des travaux de construction du tunnel sur la faune, la flore et leur impact sur le régime des éboulements rocheux. Ils insistent sur les particularités et les fragilités de ce site. À plusieurs reprises, ils mentionnent les différents classements auxquels est soumis ce secteur : classement par la loi de 1930, réseau Natura 2000, Espace naturel sensible (ENS) et Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Il s'agit d'un programme d'inventaire de zones désignées comme riches en termes de faune et de flore. Il est destiné à être pris en compte avant tout projet d'aménagement du territoire. Il est mis en œuvre à l'échelle régionale par la DREAL. Ces arguments prolongent les protestations émises dès 1998 par le CSPRV envers des aménagements en béton qui détonnent avec le paysage des gorges et bouleversent les écosystèmes présents¹⁶⁶⁷.

Les membres de la FAUP insistent sur d'hypothétiques conflits d'intérêts liés au projet de tunnel¹⁶⁶⁸. Les Verts Drôme les rejoignent sur ce point et demandent un moratoire sur tous les travaux dans le Vercors, y compris de sécurisation. Selon eux, un débat public permettrait de nuancer l'emprise des entreprises en travaux publics. Ce point les amène à dénoncer le manque de prise de position du Parc naturel régional du Vercors au sujet de l'aménagement de voies de circulation. Ils considèrent que la nouvelle Charte signée en 1998 est ambiguë à ce sujet. Elle autoriserait la réalisation d'aménagements incompatibles avec la protection de zones sensibles. Ils soupçonnent que la réalisation de la Charte soit mise en œuvre par un bureau dominé par des personnalités liées au monde du BTP et des équipementiers¹⁶⁶⁹. Les aménagements et la bétonisation des abords des routes en serait

¹⁶⁶⁶ *Le Dauphiné Libéré*, 24 août 1998 et 10 janvier 1999, entretien avec le témoin n°22, 16 mars 2019 à Pont-en-Royans (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 6, p.81-82.

¹⁶⁶⁷ Selon certains membres du CSPRV, l'installation de murets en béton – et non en pierres – au bord de la RD518, est contraire aux dispositions l'article 29 de la Charte du Parc précisant que « *les protections routières seront réalisées en pierres jointes ou en bois suivant le type de paysage* ».

¹⁶⁶⁸ Certains s'opposent déjà, quelques années auparavant, au Rallye Automobile Monte-Carlo.

¹⁶⁶⁹ Des entrepreneurs en travaux publics, également élus locaux, sont effectivement présents au bureau du PNRV à cette période.

une preuve¹⁶⁷⁰. Les opposants évoquent également la démesure financière du projet. Pour eux, le tourisme routier étant un secteur devenu mineur, cela ne permettrait le développement que de quelques sites à court terme et de manière incertaine. Le tunnel ne résoudrait donc pas les problèmes économiques rencontrés. Beaucoup pensent également que le tunnel serait disproportionné par rapport aux capacités des infrastructures d'accueil existantes. Les opposants au projet de tunnel remettent en cause le fonctionnement général du territoire en dénonçant les rapports de forces et les jeux d'intérêts qui, selon eux, l'innervent.

Ces confrontations se manifestent avec une extrême violence. Aux manifestations pacifiques organisées par les opposants et les partisans du projet, s'ajoute une succession d'incidents entre la fin des années 1990 et le milieu des années 2000. Des prises à partie, des intimidations, des inscriptions sauvages ciblées et des agressions physiques ont lieu¹⁶⁷¹. Ce conflit témoigne de l'articulation aux débats sur l'aménagement routier, de différentes strates de mutations sociétales. La route est, à ce moment-là, le support d'un mal être général lié à une baisse des services publics impliquant la réduction des lignes de bus ainsi que la concentration spatiale des services. À l'échelle locale, le tourisme mémoriel et d'autocariste s'amenuise. Cette tendance participe à un sentiment de difficultés socio-économiques. En parallèle, le secteur des sports de plein air et d'activités de nature se développe et est souvent associé à de nouveaux arrivants. Ces derniers proposeraient plus spécialement des activités de spéléologie, d'escalade et de canyoning. Ce changement oppose des acteurs touristiques et économiques venant d'horizons différents et aux choix et modes de vie souvent opposés. Les concurrences entre ces derniers se jouent au prisme de ce qui est attendu des aménagements routiers et du choix des aspirations à exaucer pour le territoire. Ces phénomènes sont exacerbés par le contraste économique grandissant avec le département voisin que la gestion du réseau routier interdépartemental fait ressortir. Cela est d'autant plus violent que les choix en termes d'aménagements sont des décisions parfois longues à prendre. Pour certains acteurs, ces mises en œuvre relèvent pourtant de l'urgence.

¹⁶⁷⁰ Archives privées 1: lettre du CDPV et de la FAUP au ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire (Dominique Voynet), 27 novembre 1998.

¹⁶⁷¹ Anne-Marie Isler-Béguin, alors candidate des Verts aux européennes, est invitée à la Chapelle-en-Vercors par les militants écologistes drômois pour débattre sur l'utilisation des fonds européens pour l'élargissement des routes et des tunnels. À son arrivée le 3 mars, elle est violemment prise à partie par des partisans du projet de tunnel. Archives privées 1: *Le Dauphiné Libéré Drôme Ardèche*, le 4 mars 1999.

3.1.2.1. Le passage en force du projet sur fond d'urgence et de récits binaires

L'urgence et la binarité des débats permettent la validation du projet. En 2003, plusieurs éboulements se succèdent et un, d'environ 7 000 m³, se produit quelques minutes après le passage d'un bus scolaire. Les partisans du projet mobilisent les craintes suscitées par cet événement. Ils évoquent le caractère urgent de la sécurisation de la route, qu'ils conjuguent avec les nécessités de développement. Face à ces arguments, la majorité du conseil général, le ministère de l'Environnement et le Parc naturel régional du Vercors valident le projet.

L'urgence induit une mise en action rapide qui se répercute sur la réalisation de l'enquête publique. Sa forme et son contenu cristallisent plusieurs griefs¹⁶⁷². L'enquête se déroule du 16 février au 19 mars 2004. Elle commence tout juste deux semaines après un éboulement mortel qui fait deux victimes, dont un adolescent, dans les gorges de la Bourne, le 29 janvier 2004. Il est fort probable que les émotions provoquées par cet accident affectent l'enquête. Il est surprenant de constater que seules trois communes sont concernées par cette opération : Échevis, la Chapelle-en-Vercors et Saint-Martin-en-Vercors. C'est peu au regard du périmètre d'intérêts et d'enjeux couverts par cette route. À titre de comparaison, dans les années 1840, les enquêtes réalisées pour la construction du Chemin de Grande Communication n° 10 (en 2004 RD 518) concernent au minimum huit municipalités¹⁶⁷³. Ce choix interroge, de même que l'absence du département de l'Isère. L'enquête publique doit être menée à bien rapidement pour des impératifs d'urgence sécuritaire. Il s'agit également de répondre aux délais des financements européens, pièces maîtresses du montage financier du projet¹⁶⁷⁴.

En ce qui concerne son contenu, le rapport d'enquête indique que la commission est difficile à constituer. Les conclusions de certains commissaires enquêteurs évoquent des approximations dans les démonstrations concernant le développement du territoire. Certains expliquent qu'il ne faut pas attendre du tunnel un impact décisif. Par ailleurs, des points demeurent obscurs, tels que la gestion des 180 000 m³ de gravats résultant du

¹⁶⁷² Archives privées 1: rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004.

¹⁶⁷³ ADD26, 3092, enquêtes, 1843. Cf. *Supra*. Chapitre III.

¹⁶⁷⁴ Archives privées 1: *L'impartial*, 27 février 2003, p.2.

creusement du tunnel. La réalisation d'une étude géologique complète fait défaut, de même qu'une étude des impacts sur l'écoulement des eaux. Rien n'est dit sur le fait que les routes du Vercors sont beaucoup moins larges que la chaussée du tunnel. Ce dernier supportera le passage de poids lourds dont le tonnage et le gabarit sont trop élevés pour les autres ouvrages d'art présents sur l'itinéraire. Aucun programme de mise en adéquation n'est envisagé¹⁶⁷⁵. Le traitement des résultats de l'enquête interroge également. Les observations sont classées en deux grandes catégories d'auteurs : ceux habitant sur le plateau (Saint-Martin-en-Vercors, la Chapelle-en-Vercors et Saint-Agnan) et ceux n'habitant pas dans ces communes, considérés comme moins impliqués¹⁶⁷⁶. Rien est dit sur le cas des habitants des communes d'Échevis, de Pont-en-Royans ou de Saint-Julien-en-Vercors. Le contenu de l'enquête comporte ainsi un double biais de spatialisation et d'analyse des données.

La restitution binaire du conflit par la presse régionale joue en faveur de la réalisation du tunnel. Dès le milieu des années 1990, à chaque éboulement, la presse rappelle que le pire est évité. Elle fait également témoigner des usagers exaspérés. Ces procédés cherchant à émouvoir l'opinion publique sont destinés à favoriser la réalisation du projet. Ils constituent un lointain écho des discours misérabilistes du XIX^e siècle sur l'enclavement des territoires¹⁶⁷⁷. Le tunnel est présenté comme une solution moderne et toute opposition est associée à des formes d'archaïsme¹⁶⁷⁸. Les craintes des usagers et l'association entre urgence sécuritaire et désenclavement sont présentées comme des questions de vie ou de mort du territoire¹⁶⁷⁹. Les habitants, les professionnels du tourisme et les commerçants sont considérés comme des victimes mises en danger par les défenseurs de l'environnement qui les priveraient d'un possible développement¹⁶⁸⁰. Une tribune réduite est accordée aux

¹⁶⁷⁵ Archives privées 1: rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004, p.13-14.

¹⁶⁷⁶ Archives privées 1: rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004, p. 16.

¹⁶⁷⁷ É. CROZE, *D'une route à l'autre*, op. cit.

¹⁶⁷⁸ Ce procédé est bien connu des aménageurs. Cf. *Supra*. Chapitre I et Chapitre II.

¹⁶⁷⁹ Archives privées 1: *Drôme Info Hebdo – peuple libre*, 7 mars 2003 : *L'impartial*, 1 mai 2003, *Dauphiné libéré*, Drôme Ardèche, 18 octobre 2003.

¹⁶⁸⁰ Archives privées 1: *Dauphiné Libéré*, Drôme Ardèche, 22 février 2003 et *Dauphiné Libéré*, Drome Ardèche, 25 février 2003

propos d'élus locaux ne remettant pas frontalement en cause le projet mais questionnant le devenir du service public, sa localisation et la sécurité routière¹⁶⁸¹.

L'enjeu de la représentation du conflit local à destination du public dépasse la seule question de l'aménagement routier. Ce récit a des conséquences sociétales longues, à commencer par l'amalgame entre opposants au tunnel, écologistes et nouveaux arrivants. En se faisant porte-parole des conseillers généraux porteurs du projet et en évoquant une majorité d'habitants favorables au creusement du tunnel, la presse marginalise les opposants par rapport au reste du territoire. Il en ressort un cliché qui voudrait que les habitants de longue date soient favorables au tunnel, à l'inverse des néo-ruraux. Par cette approximation, la presse régionale retranscrit un changement sociologique au prisme des positionnements par rapport au tunnel. Ainsi, elle façonne et exacerbe un antagonisme sociologique latent. Après quatre années de travaux initiés en 2004, l'ouverture du tunnel reconfigure le conflit en provoquant la fermeture de l'ancienne route.

3.1.3. La fermeture de l'ancienne route au cœur d'une controverse filée

Le 28 juin 2008, le tunnel des Grands Goulets est inauguré. Cet aménagement est présenté par le département comme une nouvelle voie fédératrice pour le développement économique du Vercors¹⁶⁸². Les débats suscités par sa réalisation ne sont plus mentionnés¹⁶⁸³. Une des premières conséquences de l'ouverture du tunnel est la fermeture de l'ancienne route des Grands Goulets. Cette décision fait basculer le conflit dans une nouvelle phase.

Contrairement aux annonces formulées lors de l'enquête publique et dans la presse, l'ancienne route n'est pas rouverte et l'accès est interdit¹⁶⁸⁴. Cette dernière devait en effet

¹⁶⁸¹ Archives privées 1: *Dauphiné Libéré*, Drôme Ardèche, 25 février 2003.

¹⁶⁸² CONSEIL GÉNÉRAL DE LA DRÔME, *la lettre du Tunnel, avril 2007, route des Grands Goulets* [en ligne] sur le site *Planète TP Tunnels*, disponible sur : https://www.planete-tp.com/IMG/pdf/lettre_tunnel_03_cle15edb9.pdf [Page internet consultée le 25 mai 2022].

¹⁶⁸³ Conseil général de la Drôme, Direction de la Communication et Direction des Routes, communiqué de presse inauguration du tunnel des Grands Goulets, 28 juin 2008.

¹⁶⁸⁴ Archives privées 1: rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004.

restée ouverte pour les piétons et les voitures dans le sens de la montée et être fermée uniquement durant les périodes de gel et de dégel¹⁶⁸⁵. Le département justifie cette décision en s'appuyant sur un rapport d'inspection du bureau d'étude SETE (Société d'étude technique et d'Environnement). L'état de la falaise surplombant l'ancienne route s'est détérioré depuis la visite préalable au percement du tunnel. Lors du creusement, un éboulement blesse deux employés situés au niveau de la sortie aval de l'ouvrage¹⁶⁸⁶. S'agissant d'un secteur préalablement sécurisé, cet événement met en lumière la nécessité de sécuriser entièrement l'ancienne route. Cette opération s'avère trop onéreuse. La mise en place d'un système de surveillance et d'alerte par des capteurs vibro-acoustiques afin de prévenir des chutes de blocs, représenterait en effet une dépense supplémentaire d'environ un million d'euros. De plus, le maintien de l'ouverture de l'ancienne route constitue une brèche au sein de la parure pénale du département de la Drôme en cas d'accident. Pour être couvert, le département doit prouver qu'il a mis tout en œuvre pour garantir la sécurité des usagers. Cela induit que l'axe utilisé constitue la seule alternative de circulation possible. Ce n'est pas le cas si l'ancienne route reste ouverte. Si un accident survient sur cette dernière, le coût de l'ouverture du tunnel serait injustifié. De plus, au département de la Drôme, c'est le directeur des mobilités qui est responsable en cas d'accident. Aucun édile n'est prêt à engager sa responsabilité personnelle. Enfin, l'ancienne route est l'issue de secours du nouveau tunnel. En principe, le public ne doit pas avoir accès à des voies de secours pour des raisons de sécurité. La fermeture au public de l'ancienne route permet par ailleurs une gestion fluide de la maintenance du tunnel¹⁶⁸⁷.

Cette décision est annoncée quelques mois avant l'inauguration. Elle provoque la stupéfaction des habitants. Leur confiance envers la collectivité départementale est ébranlée. L'enquête orale est parlante. La majorité des témoins interrogés à ce sujet évoquent une mauvaise manœuvre politique. C'est d'ailleurs le thème qui nécessite le plus de demandes d'interruption d'enregistrement. En 2016, moins de dix ans après l'ouverture

¹⁶⁸⁵ Archives privées 1: rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004, p.11.

¹⁶⁸⁶ Archives privées 1: *Le Dauphiné libéré*, Drôme, Ardèche, 22 février 2008. Archives privées 1 : société d'Études Techniques et d'Environnement : expertise géotechnique de l'éboulement au P.R. 10 +800, tête aval du tunnel des Grands Goulets, 24 août 2007.

¹⁶⁸⁷ Entretien avec le témoin n°7, le 13 juillet 2018 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 11, p.90-91.

du tunnel, les témoins rencontrés dans le cadre de l'enquête orale ne souhaitent pas évoquer cet événement, de même que la véhémence du conflit associé est minimisée. La volonté de passer à autre chose est claire. De plus, la fermeture de l'ancienne route a des conséquences socio-économiques lourdes. Les établissements hôteliers situés en amont et en aval du tunnel sont partiellement ouverts ou en vente. La diminution de la fréquentation touristique suscitée par l'ancienne route est manifeste¹⁶⁸⁸. Parmi les personnes favorables au tunnel, beaucoup confirment que la circulation y est plus confortable que sur l'ancienne route. Tous déplorent en revanche sa fermeture. Cette problématique territoriale ressurgit à chaque élection.

L'objet du conflit du tunnel des Grands Goulets passe ainsi de l'ouverture du tunnel motivée par les risques de fermetures de la route, à la fermeture de l'ancienne route. La controverse évolue de manière filée et passe d'une phase de vives oppositions à des ressentiments moins saillants, mais tout aussi profonds. À l'ouverture du tunnel sont opposées des questions environnementales et de développement territorial. La fermeture de l'ancienne route amène à dénoncer une frilosité politique et une stratification administrative et juridique inadaptée. La voirie est plus que jamais le champ de bataille environnemental d'un territoire en changement.

3.2. Les travaux des Petits Goulets à l'origine d'une chaîne de renversements

Les Petits Goulets est un tronçon de la RD 518 (Drôme). Il est situé à quelques kilomètres en aval du tunnel des Grands Goulets qui vient d'être évoqué. Il est composé de cinq petits tunnels ouverts dans les années 1860. En 2019, le département de la Drôme projette de réaliser leur mise au gabarit. Ces tunnels ne sont accessibles qu'aux véhicules de moins de 3,50 mètres de hauteur. Le projet consiste à abaisser la chaussée de 40 centimètres afin de permettre aux véhicules mesurant jusqu'à 3,90 mètres de circuler¹⁶⁸⁹. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité du creusement du tunnel des Grands Goulets. Les 4,30 mètres de hauteur de ce tunnel nécessitent en effet l'ajustement des autres

¹⁶⁸⁸ Emma-Sophie MOURET, « Quand les routes fermées de montagne racontent les territoires. L'exemple du Vercors : entre invisibilités, réappropriations et mises en valeur (XIXe -XXIe siècles) », *Journal of Alpine Research / Revue de géographie alpine*, 2019, n°107-1.

¹⁶⁸⁹ HENRI LAGASSE, *El condor*, *Petit journal illustré gratuit du Royans Vercors* [en ligne] disponible sur : <http://www.el-condor.org/> [Page internet consultée le 20 octobre 2022].

ouvrages d'art de la route dans un souci de cohérence logistique et de conformité aux normes européennes¹⁶⁹⁰. Le coût annoncé par le département en 2019 est de 3,4 millions d'euros¹⁶⁹¹. La sécurisation préalable du site nécessite deux semaines de fermeture totale de la route et sept semaines de fermetures partielles. Ensuite, les travaux de mise au gabarit induisent une fermeture totale chaque automne durant près de trois mois, de 2020 à 2022. Ce projet de travaux engendre un conflit étudié de l'été 2019 à l'automne 2021.

La controverse des Petits Goulets met en lumière une chaîne de renversements. Premièrement, la fermeture d'une route apparaît comme le résultat de processus décisionnels défailants et suscite une remise en cause de la collectivité départementale. Deuxièmement, la route en l'état peut être perçue comme un outil de préservation de l'environnement, au moyen d'une régulation des flux d'accès au Vercors. La critique du modèle de développement formulée par les opposants aux travaux, suggère alors l'existence d'un anti-automobilisme spécifique. Enfin, le rôle de certains dispositifs de protection environnementale est nuancé.

3.2.1. Des choix politiques contestés

Lors des fermetures de routes dues aux travaux, les cinquante-six habitants de la commune d'Échevis doivent emprunter une déviation pour se rendre dans le Royans. Située entre le tunnel des Grands Goulets et les tunnels des Petits Goulets, cette commune est à moins de dix kilomètres et à un quart d'heure de voiture des communes de piémonts où se trouvent les principaux lieux de travail, services, commerces et écoles. Des exploitants agricoles y ont une partie de leurs terres et de leur cheptel. Lors des fermetures, les habitants doivent prendre une déviation qui remonte sur le plateau du Vercors, pour redescendre par la vallée voisine. Comme l'indique la carte n°18 du volume annexes, ce détour est très long. Il représente plus de 75 kilomètres aller-retour¹⁶⁹².

¹⁶⁹⁰ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimale applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

¹⁶⁹¹ *Ibid.*, *Le Dauphiné Libéré*, 29 novembre 2019, p. 3. Des avis de marchés publics indiquent qu'au début de l'été 2021, les différents marchés (études, travaux de protections et de mise au gabarit) atteignent 2 569 208 euros. DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE, *BOAMP.fr*, *Bulletin officiel des annonces des marchés publics* [en ligne], disponible sur : <https://www.boamp.fr/pages/entreprise-accueil>. [Page internet consultée le 10 mai 2022].

¹⁶⁹² Volume 2 : annexes, carte 18, p. 57.

Face à ce qui est perçu comme une injustice logistique, des habitants d'Échevis créent en juillet 2019 un collectif citoyen apolitique appelé « Collectif citoyen des Petits Goulets ». Ils réalisent une pétition à l'encontre du projet, créent une page Facebook, un site internet, organisent des actions de communication et apposent des banderoles à l'entrée des tunnels¹⁶⁹³. Ils obtiennent également la réalisation d'un hors-série d'un bulletin de presse locale¹⁶⁹⁴. Les membres du Collectif qui représentent alors plus de la moitié des habitants d'Échevis ont des profils socio-professionnels variés. Ce groupe réunit des chasseurs, des agriculteurs, des professionnels du tourisme, des fonctionnaires, des travailleurs sociaux, des personnes originaires du Vercors depuis plusieurs générations et des néo-ruraux. Dans ce cas, ce sont avant tout les effets logistiques du projet qui cristallisent les mécontentements d'habitants d'une même commune, soumis aux mêmes désagréments. Le collectif a quelques soutiens auprès des communes limitrophes de plateau ou de plaine. Il entend opérer des actions légales, bien qu'à plusieurs reprises, la presse locale s'interroge sur la potentielle mise en place d'une ZAD¹⁶⁹⁵.

Le Collectif proteste en premier lieu contre la gêne générée par la fermeture de la route. La déviation est longue et représente un aller-retour de deux heures contre une vingtaine de minutes. Elle induit le passage d'un col où le brouillard est fréquent, de même que le verglas et où il n'y a pas de couverture réseau. Le Collectif décrit les conséquences pénibles et dangereuses de ce détour et il insiste sur le coût et l'usure des véhicules. Il évoque les effets délétères pour les personnes âgées ou dépendantes d'un accès aux soins à domicile, les complications pour les enfants devant aller à l'école et la fatigue des allers-retours pour toutes les personnes travaillant dans le Royans. Durant les travaux, le service postal

¹⁶⁹³ COLLECTIF CITOYEN DES PETITS GOULETS, *SOS Petits Goulets*, [en ligne] sur le réseau social *Facebook*, mise à jour le 7 septembre 2022 disponible sur : <https://www.facebook.com/collectifcitoyendespetitsgoulets> [Page internet consultée le 19 août 2021]. Les publications des photos et des coupures de presses des différentes actions sont encore visualisables le 5 mars 2023, date de la dernière consultation. Concernant la pétition : COLLECTIF CITOYEN DES PETITS GOULETS, *Non à ce projet de travaux dans les Petits Goulets*, [en ligne] sur la plateforme *Change.org*, mise à jour le 20 août 2021 disponible sur : <https://www.change.org/p/non-a-ce-projet-de-travaux-dans-les-petits-goulets> [Page internet consultée le 11 août 2021].

¹⁶⁹⁴ HENRI LAGASSE, *El condor, Petit journal illustré gratuit du Royans Vercors* [en ligne] disponible sur : <http://www.el-condor.org/> [Page internet consultée le 20 octobre 2022].

¹⁶⁹⁵ Zone à Défendre. La proximité de Roybon et les connivences de certains membres fait planer des soupçons que les représentants du Collectif essaient d'estomper. Cette situation suscite l'intérêt de la presse régionale. Pour autant, elle ne restitue pas le conflit de manière manichéenne.

quotidien n'est pas assuré et les habitants accèdent à leur courrier deux fois par semaine à la mairie. La fermeture impacte également les relations sociales et familiales¹⁶⁹⁶.

De plus, la déviation est susceptible d'être fermée. C'est le cas en novembre 2019, lorsque des chutes de neige endommagent le système électrique du tunnel des Grands Goulets¹⁶⁹⁷. La panne implique l'interdiction de la circulation dans le tunnel. Les fermetures des deux routes en amont et en aval d'Échevis immobilisent les habitants de cette commune, bloqués entre les tunnels des Grands et des Petits Goulets. Les membres du collectif déplorent une forme d'enfermement. Bien que temporaire, cette situation a de lourds impacts et constitue une nuisance. On est frappé par la manière dont les effets croisés de la verticalité, de la dépendance à un unique mode de transport et du manque d'alternatives redistribuent les effets de proximité.

D'autres exemples indiquent que dans des situations analogues de fermeture de route, lorsque le détour est trop long voire impossible, des solutions sont mises en place. C'est le cas de la route de secours construite par le département de l'Isère lors des travaux du tunnel du Chambon. À la suite d'un glissement de terrain survenu en 2015, la fermeture de la route départementale 1091 entre Grenoble et Briançon est nécessaire jusqu'en 2017 pour réaliser des travaux. En 2018, dans le Queyras (Hautes-Alpes), l'aménagement d'une piste forestière en route provisoire entre Aiguilles et Abriès-Ristolas, suite au glissement de terrain du pas de l'Ours sur la route départementale 947, permet le maintien de la circulation dans la vallée du Haut-Guil. Plus proche, dans la partie nord du massif du Vercors, lors des travaux de sécurisation des gorges du Furon en 2017, l'utilisation de voies forestières permet aux usagers d'éviter un long détour. Les politiques adoptées diffèrent selon les territoires concernés, les enjeux des circulations et la longueur du contournement. C'est une question de choix politiques au sujet desquels la communication fait parfois défaut.

¹⁶⁹⁶ Ces différents éléments sont développés dans la pétition. COLLECTIF CITOYEN DES PETITS GOULETS, *Non à ce projet de travaux dans les Petits Goulets*, [en ligne] sur la plateforme *Change.org*, mise à jour le 20 août 2021 disponible sur : <https://www.change.org/p/non-a-ce-projet-de-travaux-dans-les-petits-goulets> [Page internet consultée le 11 août 2021].

¹⁶⁹⁷ PRÉFECTURE DE LA DRÔME, *Communiqué de presse, épisode neigeux des 14 et 15 novembre, situation au 19 novembre 12h. 19 novembre 2019* [en ligne] sur le site *Site IDE de la Drôme*. Disponible sur : https://www.drome.gouv.fr/IMG/pdf/cp_-_episode_neigeux_-_situation_le_19_novembre_a_12h00.pdf . [Page internet consultée le 5 mai 2022].

3.2.1.1. Opacités du projet et remises en cause de la structure départementale

Le « registre de contestation » initialement lié aux inconvénients logistiques de la déviation s'accompagne d'une dénonciation des défaillances accompagnant le processus décisionnel¹⁶⁹⁸. Prévenus quelques semaines avant le début des travaux par l'intermédiaire du maire d'Échevis durant l'été 2019, les membres du collectif estiment être mis devant le fait accompli. Ils dénoncent plusieurs niveaux d'opacité. Premièrement, ils relèvent un manque d'information de la part du département et donc de concertation entre les différents échelons du territoire. Certains maires de communes appartenant à la même communauté de commune qu'Échevis ignorent l'existence du projet quelques semaines avant le début des travaux¹⁶⁹⁹. Aucune enquête publique n'est réalisée. Pour cause, ces travaux sont considérés comme la continuité de l'aménagement du tunnel des Grands Goulets. Il s'agirait, selon les membres du Collectif, d'un procédé visant à éviter les actions à l'encontre du projet. Face aux premières protestations, le département met en place une étude de mobilité également très critiquée. En effet, elle est en ligne, ce qui pose des problèmes pour des habitants âgés peu accoutumés aux outils numériques. Les membres du collectif interprètent cela comme une forme de précipitation pour trouver des solutions peu de temps avant le début des travaux, sans véritable objectif de concertation¹⁷⁰⁰. L'exclusion des habitants des processus décisionnels est une constante des conflits environnementaux. Elle engendre la revendication d'une forme de « démocratie environnementale¹⁷⁰¹ ».

Les membres du Collectif créent une commission d'information à destination des habitants d'Échevis et des communes des environs, au sujet des décisions concernant la RD 518. C'est dans le cadre de cette commission que de nouvelles alternatives de déviations

¹⁶⁹⁸ La notion de registre de contestation est empruntée à Michel Letté. Voir : Michel LETTÉ, « Conflit environnemental et identité territoriale », in Anne-Claude AMBROISE-RENDU, Anna TRESPEUCH-BERTHELOT et Alexis VRIGNON (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux : luttes locales, enjeu global (XIXe-XXIe siècles)*, Limoges, PULIM, 2018, p. 73-87.

¹⁶⁹⁹ Entretien avec le témoin n°21, 3 février 2020 à Sainte-Eulalie-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 17, p. 99-100. Entretien avec les témoins n°27 et 28, 9 novembre 2019 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 15, p.95-96. Entretien avec le témoin n°29, le 21 juin 2021 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 21, p.107. Un entretien réalisé en 2022 avec un élu du canton de la Chapelle-en-Vercors procure la même information.

¹⁷⁰⁰ Entretien avec les témoins n°27 et 28, 9 novembre 2019 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 15, p.95-96 ; HENRI LAGASSE, *El condor, Petit journal illustré gratuit du Royans Vercors* [en ligne] disponible sur : <http://www.el-condor.org/> [Page internet consultée le 20 octobre 2022].

¹⁷⁰¹ M. LETTÉ, « Conflit environnemental et identité territoriale », art. cit., p. 73-74.

sont envisagées avant d'être discutées avec les élus et les techniciens du département. Ces échanges horizontaux ne rencontrent pas systématiquement l'hostilité des échelons supérieurs. Transparence et communication entre les différentes échelles administratives s'avèrent ainsi fondamentales. D'autant plus que les entretiens oraux, la pratique du terrain, les réseaux sociaux et les archives de services de voirie sont unanimes concernant la vitesse avec laquelle les informations au sujet des routes sont transmises entre les habitants. Face à cette réactivité, tout défaut de communication apparaît flagrant. C'est d'autant plus saillant que le département voisin de l'Isère déploie tout un arsenal communicationnel lorsqu'il entreprend des travaux nécessitant la fermeture des routes, tel que la diffusion d'un bulletin d'information semestriel.

Comme c'est le cas pour beaucoup de controverses, les opposants tentent de s'emparer des éléments techniques du projet. Ils constituent ainsi une somme de savoirs nécessaires à leurs argumentaires. Ils mettent à jour des inerties en ce qui concerne la gestion de la voirie. D'abord, la mise au gabarit des tunnels permettra le passage de véhicules de 3,90 mètres. Toutefois, les 4,30 mètres prescrits par les normes européennes ne seront pas atteints, car un tel abaissement fragiliserait trop les tunnels. De plus, l'agrandissement des tunnels permettra la circulation de plus gros véhicules. Pour autant, ces derniers ne pourront circuler sur la route située entre les deux tunnels. Celle-ci comporte des ouvrages d'art soumis à un arrêté départemental limitant la circulation des véhicules de plus de 19 tonnes¹⁷⁰². Les membres du collectif soulignent ainsi les faibles résultats des travaux par rapport aux moyens mobilisés. Certains membres soupçonnent l'intervention de stratégies politiques dépassant la question de l'aménagement et du développement du territoire. Ils dénoncent les intérêts liés aux transporteurs de bois. En effet, ils circuleraient sur cette route avec des chargements excédents 19 tonnes. S'il semble étouffé au début du conflit, ce point devient ensuite un argument des porteurs du projet afin de justifier de futurs travaux d'agrandissement sur l'ensemble de l'itinéraire et de ses ouvrages d'art.

Le conflit intervient dans un contexte où les routes occupent une place particulière en Vercors. D'une part c'est une période de préparation de la nouvelle Charte du Parc naturel régional du Vercors et d'autre part, le département de la Drôme développe à ce moment son projet de valorisation touristique des « Sublimes Routes du Vercors ». En parallèle, le conseil général de la Drôme pilote avec les Archives départementales une exposition dédiée

¹⁷⁰² Aucun contrôle n'est effectué, bien que l'existence de cet arrêté soit confirmée. Entretien avec le témoin n°32, 15 juillet 2021 à Valence (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 23, p.110-111.

aux routes. Dans cette superposition de projets d'aménagement, de développement et de médiation culturelle liés aux routes du Vercors, la controverse des Petits Goulets ne suscite pas l'attention des pouvoirs publics et n'est pas articulée avec les initiatives précitées. Rien n'est dit sur les enjeux et les controverses suscitées par les politiques de gestion de la voirie. La proximité des élections municipales de 2020 et départementales de 2021 explique également l'attitude distante des autorités départementales durant les premières semaines de l'opposition. Les membres du Collectif interprètent cela comme un non-sens et un manque de considération. Les modes de gouvernance territoriale et la justesse de certaines collectivités, comme les départements, sont directement interrogés par ces protestations. Figures de grands employeurs et aménageurs, les départements apparaissent alors comme des structures vieillissantes et aux procédés décisionnels défailants.

3.2.2. La route ouverte comme moyen de préserver l'environnement

Les argumentations des opposants au projet suggèrent que la route ouverte en l'état constitue un moyen de préserver l'environnement¹⁷⁰³. Cela peut surprendre. En effet en France, les protestations à l'encontre des routes se multiplient depuis les années 2000¹⁷⁰⁴. Parmi les impacts reprochés à l'aménagement routier, figurent l'absorption de la moitié de la production nationale annuelle de granulats, la mise en décharge d'un tiers des déchets routiers, les émissions de CO₂ des circulations nécessaires aux travaux et aux opérations d'entretien des routes et la fragmentation des écosystèmes¹⁷⁰⁵. À cela s'ajoutent les débats liés aux nuisances sanitaires provoquées par la composition des bitumes utilisés pour les revêtements des chaussées, spécialement en ce qui concerne la présence d'amiante et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans les enrobés¹⁷⁰⁶. Dans le cas du Vercors, on peut également mentionner la Loi Montagne. Promulguée le 9 janvier 1985, cette loi encadre les modèles de développement touristique et a pour fonction de maîtriser

¹⁷⁰³ Entretien avec le témoin n°31, le 24 février 2021 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 19, p.103-104. Entretien avec les témoins n°27 et 28, 9 novembre 2019 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 15, p.95-96.

¹⁷⁰⁴ A. FORTIER-KRIEGLER, « Connaître le paysage et en reconnaître la valeur », art. cit., p. 59.

¹⁷⁰⁵ Annabelle BERGER, « Les impacts du réseau routier sur l'environnement », *Le 4 pages IFEN*, 2016, 114.

¹⁷⁰⁶ Voir le rapport d'expertise collective de l'ANSES « évaluation des risques sanitaires liés à l'utilisation professionnelle des produits bitumineux et de leurs additifs », septembre 2013. Disponible sur : <https://www.anses.fr/fr/system/files/CHIM2008sa0410Ra.pdf>. [Page internet consultée le 8 juin 2022].

l'urbanisation dans une logique de protection des patrimoines et des paysages. Elle comprend une limitation de la construction de routes¹⁷⁰⁷.

La mise au gabarit des tunnels des Petits Goulets est pensée comme un moyen de développer l'économie locale. Des tunnels plus hauts permettraient des livraisons à domicile et seraient bénéfiques pour l'économie. Des grumiers et des agriculteurs du plateau du Vercors sont favorables au projet. L'agrandissement des tunnels leur permettrait de charger davantage leurs camions, d'ajouter un rang de bottes de fourrage supplémentaire et de réduire le nombre d'allers-retours nécessaires au transport de leur marchandise entre plateau et plaine¹⁷⁰⁸. Les élus départementaux favorables au projet évoquent le développement du tourisme sur le plateau du Vercors et l'amélioration du transit des poids lourds. Selon eux, la circulation de bus touristiques plus grands et plus modernes stimulerait le tourisme dans le Vercors drômois. Beaucoup sont convaincus qu'une fois agrandis, les tunnels des Petits Goulets attireront les autocaristes. Au même moment, le projet « Sublimes routes du Vercors » projette de nombreux aménagements touristiques. Ces positionnements sont illustrés par l'engagement appuyé de Christian Morin en faveur des travaux¹⁷⁰⁹. Il est maire de Saint-Jean-en-Royans, conseiller départemental de la Drôme et président de l'entreprise Morin Logistic et Morin Transports. En parallèle des protestations du collectif, certains habitants d'Échevis ne se prononcent pas : par manque d'information, par choix ou parce qu'ils s'accommodent d'une situation provisoire relative à des travaux qu'ils considèrent comme nécessaires pour le développement du territoire.

Face à ces arguments, les membres du Collectif redoutent que leur vallée devienne un couloir de circulation. Les travaux permettraient le passage de cars et de camions plus gros et une augmentation de la circulation en général. Selon eux, cet élan est disproportionné par rapport aux besoins et aux capacités d'accueil des territoires. Ils confrontent alors différents scénarii de développement territorial.

La transition énergétique nous concerne tous, une adaptation de nos pratiques est de plus en plus urgente dans notre contexte actuel marqué par les changements

¹⁷⁰⁷ A. FORTIER-KRIEGEL, « Connaître le paysage et en reconnaître la valeur », art. cit.

¹⁷⁰⁸ Entretien avec le témoin n°11, 29 octobre 2019 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 8, p.84-85. Entretien avec le témoin n°13, 2 octobre 2019 à Saint-Agnan-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 10, p.88. Entretien avec le témoin n°10, 17 septembre 2019 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 9, p.86-86.

¹⁷⁰⁹ Entretien avec le témoin n°34, 24 juillet 2021 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 22, p.108-109.

PARTIE III. USAGES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1880-2020)

climatiques. Le creusement de la route permettant les passages de véhicules de plus grand gabarit dans les tunnels des Petits Goulets semble anachronique à une époque où l'impact de l'action humaine sur le dérèglement climatique fait consensus et incite à plus de sobriété. Développons nos compétences et nos orientations vers ce que nous savons faire le mieux dans le Vercors, cet agritourisme, forme de tourisme durable et respectueux de l'environnement, et porteur de projets novateurs et bien plus écologiques¹⁷¹⁰.

La transition est une notion omniprésente dans les débats socio-environnementaux depuis la fin des années 2010. L'introduction de ce thème dans les argumentaires des opposants au projet n'est pas anodine. Elle permet de légitimer un discours selon lequel les travaux serviraient des logiques de développement touristique de court terme, qui ne correspondent pas à l'image du Vercors. Cela pourrait au contraire lui être nocif. Un tourisme de masse, qui nécessite des aménagements pour permettre le passage de véhicules de plus grand gabarit et garantissant des retombées économiques rapides, est ici opposé à un éco-tourisme de qualité, durable et respectueux de l'environnement. Toutefois, les retombées financières de ce dernier sont plus longues à percevoir.

Illustration 32 – Photographies des pancartes du Collectif citoyen des Petits Goulets



¹⁷¹⁰ HENRI LAGASSE, *El condor*, *Petit journal illustré gratuit du Royans Vercors* [en ligne] disponible sur : <http://www.el-condor.org/> [Page internet consultée le 20 octobre 2022], p.7.



Dans ces logiques, les membres du Collectif insistent sur la nécessité d'adapter les véhicules et pratiques touristiques aux routes et non l'inverse. L'état de la route avant travaux constitue ainsi un instrument pour réguler les flux et les usages du territoire, grâce à la limitation de l'accès qu'elle impose à certains véhicules motorisés de gros gabarits. Cette régulation sert une logique de développement territoriale marquée par une ambition écologique et économique¹⁷¹¹. Dans cette lecture, la route ouverte constitue un moyen de préserver l'environnement.

3.2.2.1. Haro sur les véhicules lourds, un anti-automobilisme spécifique aux territoires de montagne ?

Les membres du collectif considèrent qu'il est possible de conjuguer développement local, préservation de l'environnement et aménagements existants. Selon eux, des secteurs

¹⁷¹¹ Les bus touristiques à deux étages appartiennent à des compagnies extérieures au territoire. Les compagnies locales ont des bus adaptés aux routes. Une défense de l'économie locale est lisible en filigrane.

d'activité peuvent s'adapter au contexte et aux enjeux environnementaux. La sélection des modes de transports en est le principal moyen. La circulation de gros bus touristiques, de camions et de poids lourds est remise en cause. Ces défiances ciblent donc des véhicules à moteurs autres que la voiture individuelle.

En parallèle, en 2020 cela fait une quinzaine d'années que l'usage des véhicules motorisés se modifie en Vercors. Des habitants s'équipent de véhicules électriques, certains covoiturent et dans quelques cas utilisent des vélos pour se déplacer. L'installation de bornes de rechargement dans différentes communes, l'aménagement de voies cyclables et le développement du réseau d'autostop organisé et de covoiturage, sont des indices de ces mutations. Toutefois, ces alternatives semblent être plus fréquemment utilisées par les usagers ponctuels, désirant accéder au Vercors dans le cadre d'activités récréatives. De plus, l'ensemble des habitants ne dispose pas de la même capacité d'accès à ces modes de mobilité. En montagne, les distances des déplacements, le relief, les contingences météorologiques et le coût financier et physique de certaines alternatives à l'automobile individuelle, les rendent sélectives. En parallèle, les transports publics ne constituent pas une option optimale dans la mesure où les fréquences des passages des cars ne satisfont pas tous les besoins. Ces éléments appuient une acceptation plus large de l'usage de l'automobile individuelle et de certains cars. En effet, parmi les autocaristes locaux, certains ont des cars avec des dimensions adaptées aux routes.

Face à ces éléments, il est tentant de penser à une forme spécifique d'anti-automobilisme. Ce dernier correspond à une défiance envers les véhicules à moteur et le système automobile¹⁷¹². Il est abordé selon trois principales phases dans les pays occidentaux¹⁷¹³. L'introduction de l'automobile dans les territoires et les perturbations de l'ordre établi qu'elle provoque, en motivent les premières disqualifications. Elles sont mâtinées d'un rejet

¹⁷¹² Cette notion est d'abord étudiée par les chercheurs en sciences humaines et sociales anglo-saxons et ensuite français. Leurs travaux donnent lieu à une riche bibliographie. Sans prétendre à l'exhaustivité voir : Timothée DUVERGER, « La contre-démocratie technique dans les années 1970, déconstruire la critique écologiste de l'automobilisme », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014 ; M. FLONNEAU (dir.), *Automobile : Les cartes du désamour*, op. cit. ; Christoph Maria MERKI, *Motorisation*, <https://hls-dhs-dss.ch/articles/013846/2011-05-10/>, [Page internet consultée le 26 mai 2022]; Gabriel DUPUY, « La spirale de l'automobilisation », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 16-41, 2000, p. 69-70.

¹⁷¹³ Jean-Pierre ORFEUIL, « L'anti-automobilisme hier, aujourd'hui, demain », in Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile : Les cartes du désamour - Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie, 2009, p. 49-59.

de l'élitisme induit par le prix de l'automobile¹⁷¹⁴. La deuxième phase correspond aux effets délétères de la diffusion de masse de l'automobile à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. Le manque d'espace, l'augmentation de la bétonisation et la caractérisation scientifique des pollutions cristallisent les critiques. Une troisième phase s'articule à partir des années 1970. Le changement de conjoncture économique depuis la fin des années 1960, allié aux critiques de la société de consommation, aux chocs pétroliers de 1973 et 1979 et au développement de l'écologie, contribuent à associer l'automobile à de nombreuses angoisses¹⁷¹⁵. Ces défiances conjuguées aux discours sur le changement climatique, questionnent le devenir du système automobile face aux problématiques de gestion des ressources non renouvelables¹⁷¹⁶.

Ainsi décrite, la disqualification du système automobile apparaît comme un phénomène urbain se focalisant sur la voiture individuelle, opposée aux transports collectifs, au vélo, à la marche ou aux usages partagés de la voiture¹⁷¹⁷. L'anti-automobilisme se nourrit d'un biais de représentation lié à la forte présence médiatique des grandes villes et à une moindre visibilité de la France rurale¹⁷¹⁸.

Dans le cas du Vercors, c'est un type de véhicule à moteur (les véhicules lourds à gros gabarit) qui est remis en cause, et non l'automobile à proprement parlé. De plus, au sein même de la catégorie des véhicules lourds à gros gabarit, des distinctions sont établies. Les semi-remorques et les grands bus touristiques sont redoutés, à l'inverse, les tracteurs agricoles et les transporteurs de grumes sont admis. La légitimité de chaque type de véhicule motorisé est évaluée au prisme du développement du territoire, des impératifs de la transition socio-environnementale et des enjeux et besoins propres aux circulations en montagne. Les témoignages recueillis lors de l'enquête orale indiquent une forme de souplesse à ce sujet de la part des témoins habitant dans le Vercors et/ou des opposants à l'agrandissement des tunnels des Petits Goulets¹⁷¹⁹. Cet exemple suggère qu'il est

¹⁷¹⁴ C. M. MERKI, « Motorisation », *op. cit.* [Page internet consultée le 26 mai 2022].

¹⁷¹⁵ Maxime HURÉ et Arnaud PASSALACQUA, « Jean-Claude Decaux en sa "ville-fétiche", mobilité et affichage à Lyon, de l'innovation à la dépendance (1965-2005) », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 61-81.

¹⁷¹⁶ J.-P. ORFEUIL, « L'anti-automobilisme hier, aujourd'hui, demain », art. cit.

¹⁷¹⁷ M. FLONNEAU, « L'automobilisme contre la société ? Tout contre! », art. cit., p. 24.

¹⁷¹⁸ M. FLONNEAU et J.-P. ORFEUIL, *Vive l'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route*, *op. cit.*, p. 9-15.

¹⁷¹⁹ Entretien avec le témoin n°29, le 21 juin 2021 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 21, p.107. Entretien avec le témoin n°31, le 24 février 2021 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête

intéressant de prendre en compte les territorialités des sociétés concernées dans l'analyse de l'anti-automobilisme. Cela confirme également les réflexions d'Étienne Faugier mettant en lumière la richesse des usages de l'automobilisme dans le monde rural, tout comme la complexité qui en découle¹⁷²⁰. Le cas du Vercors illustre que des mutations des relations et des pratiques de mobilités sont en cours. Toutefois, ces dynamiques doivent prendre le temps de se structurer en fonction des territoires et sont surtout dépendantes de l'état et de l'organisation des aménagements existants. La route est la pièce maîtresse de ces mutations.

3.2.3. Des contre-projets qui interrogent les dispositifs de protection de l'environnement

Dans les deux conflits étudiés, des contre-projets sont proposés par les opposants aux aménagements des routes du Vercors. Lors de la controverse du tunnel des Grands Goulets, ces derniers proposent un contre-projet reprenant un tracé envisagé dans les années 1960, lors de la construction de la route de l'Arp (RD2 n°2)¹⁷²¹. Ouverte en 1972 afin de relier le plateau de Lente au Royans par la rive droite du Cholet, son tracé fait un crochet par le col de la Machine¹⁷²². Le contre-projet propose de construire un tronçon de six kilomètres afin de court-circuiter ce crochet. L'itinéraire serait suffisamment direct et large pour garantir une fluidité de circulation égale à celle envisagée par le tunnel. Son avantage est de susciter peu de travaux nouveaux. Autre exemple : lors du conflit relatif à la mise au gabarit des tunnels des Petits Goulets, les membres du Collectif proposent une alternative à la déviation durant les travaux. Il s'agit d'une déviation de 14 kilomètres reliant les communes d'Échevis et de Châtelus – au lieu de 48 kilomètres. La carte n°19 du volume annexes permet de constater que la déviation alternative est effectivement beaucoup plus courte¹⁷²³. Cette piste serait utilisée pendant les travaux et ponctuellement lors de fermeture des tunnels et des Gorges de la Bourne (RD 531). Elle nécessite la construction d'une piste de

orale 19, p.103-104. Entretien avec les témoins n°27 et 28, 9 novembre 2019 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 15, p.95-96. Entretien avec le témoin n°26, 8 janvier 2020 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 16, p. 97-98.

¹⁷²⁰ É. FAUGIER, « Dépendance automobile ? Liberté automobile ? L'automobilisme dans le monde rural, XIXe-XXIe siècle », art. cit., p. 27,31.

¹⁷²¹ Archives privées : rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004.

¹⁷²² Volume 2 : annexes, carte 14, p. 41 et carte 33, p. 70.

¹⁷²³ Volume 2 : annexes, carte 19, p. 58.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

1 800 mètres dont 1 300 mètres empruntent un chemin rural¹⁷²⁴. Ces alternatives n'aboutissent pas. Leur principal verrou réside dans les dispositifs institutionnels de protection de l'environnement. Le contre-projet proposé lors de la construction du tunnel des Grands Goulets est considéré, selon le rapport de l'enquête publique, comme « une erreur écologique majeure¹⁷²⁵ ». Il déboucherait sur une zone classée zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)¹⁷²⁶.

Mis en place pour protéger l'environnement de projet d'aménagement, ces dispositifs établissent des protocoles d'enquêtes et de préconisations pour tous travaux. Ils sont utilisés ici par des acteurs favorables aux projets, à l'encontre d'une proposition conçue pour contrer les impacts sur l'environnement. Ils servent doublement la réalisation de l'aménagement initialement décrié. D'une part, en décrédibilisant les alternatives possibles comme décrit précédemment, et d'autre part, ces dispositifs sont mobilisés par les promoteurs du projet une fois mené à bien. Ainsi, le quatrième point du communiqué de presse de l'inauguration du tunnel des Grands Goulets est un exemple parlant¹⁷²⁷. Le tunnel est présenté comme un aménagement s'intégrant à un site du réseau Natura 2000, à un site classé et inscrit et dans une ZNIEFF ainsi que dans un espace naturel sensible (ENS) du département de la Drôme. La légitimité de la présence du tunnel dans un site soumis à plusieurs dispositifs de protection est *de facto* validée par ces mêmes dispositifs puisque *a priori* si le projet est impactant, il n'aboutit pas. Le département en tant que maître d'ouvrage met en avant la validation du ministère de l'Environnement¹⁷²⁸. Les dispositifs agissent ici comme des garanties de soutenabilité environnementale de l'aménagement.

¹⁷²⁴ *Décision n°2021-ARA-KKP-3160, décision de l'Autorité chargée de l'examen du projet dénommé « création d'une piste forestière provisoire » sur la commune d'Échevis, 16 juillet 2021 [en ligne] sur le site DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Les décisions au cas par cas, disponible sur : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20210716-decisionsignee.pdf> [Page internet consultée le 25 mai 2022], pdf 4p.*

¹⁷²⁵ Archives privées : rapport d'enquêtes publiques conjointes concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), l'enquête parcellaire correspondante, le classement et le déclassement des voiries, l'autorisation de défrichement sur un site précis, 26 avril 2004, p.15.

¹⁷²⁶ Il s'agit de la combe de Loscence.

¹⁷²⁷ CONSEIL GÉNÉRAL DE LA DRÔME, *communiqué de Presse, Inauguration des Grands Goulets, 28 juin 2008* [en ligne] sur le site *Planète TP Tunnels*, disponible sur : https://www.planete-tp.com/IMG/pdf/grands-goulets_080628_cle6bd2a8.pdf [Page internet consultée le 25 mai 2022] pdf 10p, p.7.

¹⁷²⁸ Seul exemple fourni, la valorisation des matériaux extraits du tunnel apparaît obscure et est finalement peu explicitée.

Ces mécanismes d'inversement des fonctions et de l'emploi des dispositifs institutionnels de protection de l'environnement peuvent s'effectuer de manière indirecte. L'alternative de déviation proposée par le collectif citoyen des Petits Goulets traverse une zone classée dans le réseau Natura 2000 et plusieurs ZNIEFF¹⁷²⁹. Le projet de déviation nécessite à ce titre une étude d'impacts et d'incidences sur la faune et la flore dont la réalisation prend en moyenne dix-huit mois. Cependant, l'enjeu de cette déviation qui est présentée en début d'année 2021, est d'être réalisée avant le début des travaux programmés en septembre 2021¹⁷³⁰. Un recours gracieux est formulé par le conseil départemental en mai 2021, auprès de la DREAL, pour réduire l'étude environnementale à une étude administrative de trois mois. La DREAL accepte¹⁷³¹.

C'est alors qu'aux enjeux environnementaux s'ajoutent des questions foncières. La déviation traverse des propriétés privées. Des propriétaires interviennent à ce titre dans la procédure au début du mois de juillet 2021. Faute de pouvoir trouver un accord relatif à la cession de parcelles et l'élargissement d'un chemin rural appartenant à ces propriétaires, une enquête déterminant l'utilité publique de la déviation est demandée. Cette dernière requiert la réalisation complète de l'évaluation environnementale qui ne peut donc plus être réduite à trois mois¹⁷³². Dès lors, l'alternative de déviation perd son utilité puisqu'elle ne serait utilisable qu'à la fin des travaux. Cet épisode suscite une profonde déception auprès des membres du collectif. D'autant plus que la mise au gabarit des tunnels des Petits

¹⁷²⁹ Le réseau Natura 2000 est un dispositif issu d'un programme européen destiné à préserver les espèces animales et végétales. Il est conçu pour assurer une prise en compte des enjeux de biodiversité dans les activités humaines, afin d'éviter des pratiques préjudiciables. Pour cela, les projets susceptibles d'avoir des incidences sur les espèces et habitats protégés doivent être soumis à une évaluation environnementale préalable.

¹⁷³⁰ Les travaux doivent commencer le 6 septembre 2021. Ils nécessitent une fermeture complète à partir du 13 septembre 2021.

¹⁷³¹ *Décision n°2021-ARA-KKP-3160, décision de l'Autorité chargée de l'examen du projet dénommé « création d'une piste forestière provisoire » sur la commune d'Échevis*, 16 juillet 2021 [en ligne] sur le site DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, *Les décisions au cas par cas*, disponible sur : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20210716-decisionsignee.pdf> [Page internet consultée le 25 mai 2022], pdf 4p.

¹⁷³² *Décision n°2021-ARA-KKP-3160, décision de l'Autorité chargée de l'examen du projet dénommé « création d'une piste forestière provisoire » sur la commune d'Échevis*, 16 juillet 2021 [en ligne] sur le site DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, *Les décisions au cas par cas*, disponible sur : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20210716-decisionsignee.pdf> [Page internet consultée le 25 mai 2022], pdf 4p.

Goulets n'est pas soumise à une évaluation environnementale, alors qu'ils sont également situés dans une zone Natura 2000 et ZNIEFF¹⁷³³.

Les dispositifs de protection de l'environnement peuvent être utilisés à l'encontre d'alternatives destinées à être moins préjudiciables. Ces mécanismes d'inversement révèlent l'ambivalence qui peut accompagner les usages de ces outils de protection. On pense alors à l'exemple du décret de 1810 sur les nuisances industrielles. Les recherches de Geneviève Massard-Guilbaud mettent en lumière la manière dont cette législation sert les intérêts des entrepreneurs¹⁷³⁴. Dès lors, il est possible de chercher à savoir dans quelle mesure les dispositifs de protection de l'environnement peuvent constituer un outil bénéficiant aux aménageurs. Ces questionnements prolongent les pistes envisagées par Anne-Claude Ambroise-Rendu, Anna Trespeuch-Berthelot et Alexis Vrignon au sujet de l'effectivité des dispositifs de protection de l'environnement¹⁷³⁵.

3.2.3.1. Projets routiers et parc naturel régional (années 1960-2020)

À l'échelle du massif du Vercors, l'examen des politiques d'aménagement routier depuis les années 1960 suggère que les routes de montagne échappent parfois aux dispositifs et institutions de protection de l'environnement. Le percement d'un tunnel à proximité du Grand Veymont est évoqué dans les années 1960. Le projet consiste à creuser un tunnel au niveau des contreforts rocheux au sud-est du Vercors afin d'ouvrir un accès routier aux plateaux du Vercors et de relier Gresse-en-Vercors (Isère) à la Chapelle-en-Vercors (Drôme). Cela encouragerait le secteur des sports d'hiver par le développement des domaines skiables. Le projet n'aboutit pas et la Réserve naturelle nationale des Hauts-Plateaux du Vercors est créée en 1985. Les plans de gestion de la Réserve indiquent que

¹⁷³³ Comme précisé, le projet étant considéré comme la suite des travaux du tunnel des Grands Goulets, aucune nouvelle enquête d'utilité publique ou d'évaluation environnementale n'est nécessaire. L'accompagnement du maître d'ouvrage par un coordinateur environnement pendant les travaux et la mise en place de mesures d'évitements et de limitations d'impacts suffisent. Décision n°2018-ARA-KKP-1703, Autorité environnementale, préfet de la Région, décision de l'autorité environnementale après l'examen au cas par cas sur le projet dénommé « abaissement d'une route » sur les commune de Sainte-Eulalie-en-Royans et Échevis, 24 janvier 2019» [en ligne] sur le site DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Les décisions au cas par cas, disponible sur : https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_motivee_du_24_janvier_2019.pdf [Page internet consultée le 22 mai 2022].

¹⁷³⁴ G. MASSARD-GUILBAUD, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, op. cit.

¹⁷³⁵ A. TRESPEUCH-BERTHELOT, A. VRIGNON et A.-C. AMBROISE-RENDU (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux*, op. cit., p. 257.

l'existence du PNRV est liée à « *la volonté de protéger les Hauts-Plateaux, face aux menaces de création d'infrastructures routières et touristiques*¹⁷³⁶ ». Plusieurs entretiens attestent que la création du Parc et de la Réserve bloque la réalisation d'aménagements routiers¹⁷³⁷.

Or, la Charte constitutive du Parc mentionne également plusieurs projets de routes à améliorer et à créer¹⁷³⁸. Si le percement d'un tunnel sur les hauts plateaux du Vercors est évité à la fin des années 1960, d'autres projets sont réalisés en parallèle de la mise en place des principaux dispositifs de protection de l'environnement. Comme indiqué dans la première partie de ce chapitre, ces derniers impactent les modalités des travaux de voirie. Pour autant, ils ne limitent pas totalement la réalisation de nouveaux aménagements routiers. En 1967, le percement du tunnel du Mortier et la route qui le dessert, ainsi que la construction de la route de l'Arp, entre les forêts de Lente et Saint-Laurent-en-Royans, sont des aménagements onéreux dont les impacts sur l'environnement et les riverains sont mesurables¹⁷³⁹. Les dynamiques d'aménagements routiers qui viennent d'être citées illustrent deux grandes catégories d'aménagement du territoire en montagne dans les années 1970¹⁷⁴⁰. D'un côté la protection et de l'autre le développement de sports d'hiver¹⁷⁴¹. En Vercors, les antipodes de ces logiques se côtoient à quelques kilomètres de distance au sein d'un même parc naturel régional.

Un exemple éloigné géographiquement permet d'approfondir cette réflexion. Dans *Désert solitaire*, l'écrivain Edward Abbey (1927-1989) évoque son expérience de ranger

¹⁷³⁶ Archives privées 1 : Parc naturel régional du Vercors, Réserve naturelle des Hauts-Plateaux du Vercors, Plan de Gestion 2011-2020, Tome 1, Document principal, novembre 2010, p. 9-10.

¹⁷³⁷ Entretien avec le témoin n°34, 24 juillet 2021 à Saint-Jean-en-Royans (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 22, p.108-109. Entretien avec le témoin n°15, 20 décembre 2018 à Lans-en-Vercors (Isère). Volume 2 : annexes, enquête orale 4, p. 78. Entretien avec le témoin n°1, 22 janvier 2018 à Saint-Martin-d'Hères (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 1, p. 73-74.

¹⁷³⁸ Décret n°70-949 du 16 octobre 1970 Instituant le Parc naturel régional du Vercors (Journal Officiel du 20 octobre 1970). Chapitre III, programme des équipements [en ligne] disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000875934> [Page internet consultée le 25 mars 2023], p. 11. Il est question de « routes de sagesse ».

¹⁷³⁹ Pour des informations à ce sujet, se reporter à : Emma-Sophie MOURET, « Principales constructions et aménagements de routes aux XXe et XXIe siècles », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant : une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 104-109, p. 105,107.

¹⁷⁴⁰ Volume 2 : annexes, carte 20, p. 58 et carte 33, p. 71.

¹⁷⁴¹ Anne-Marie GRANET-ABISSET, « La construction du "terrain de jeu alpin" », in Patrick FOURNIER et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, perspectives historiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 91-108.

dans le Parc national des Arches situé dans le désert de l'Utah, à la fin des années 1950. Cet activiste environnementaliste décrit les changements qu'il observe lorsqu'il revient sur place une décennie plus tard¹⁷⁴². Ode au désert de l'Ouest des États-Unis, ce roman fustige les effets des aménagements qui modifient les paysages. La route est centrale et articule la sixième section de l'ouvrage intitulée « Polémique : industrie du tourisme et parc nationaux ». Edward Abbey évoque des parcs nationaux. Selon lui, ils sont initialement préservés par leurs accès plus ou moins aisés. Ils sont ensuite défigurés et envahis de touristes irrévérencieux après la construction de routes. Il emploie ce schéma binaire pour plusieurs exemples, Arches National Park, Canyonlands National Park, Grand Canyon National Park, Zion National Park, Navajo National Monument, Natural Bridges National Monument, Capitol Reef National Monument¹⁷⁴³.

Pour Edward Abbey, la route est l'instrument du tourisme industriel, qu'il décrit comme un produit commercial et capitaliste aux mains de divers groupes d'intérêts, parmi lesquels figurent « les constructeurs de routes ». Il en dénonce le pouvoir contre-démocratique et les pressions exercées sur le service des parcs à l'échelle locale, régionale et nationale. En conséquence, ces parcs n'exercent plus correctement leurs fonctions. L'écrivain s'interroge à ce sujet. « *Lee's Ferry. Jusqu'à il y a quelques années, c'était un lieu simple, paisible et primitif sur les rives du Colorado ; il est désormais tombé sous la protection du Service des parcs. Mais qui le protégera contre le Service des parcs ?*¹⁷⁴⁴ ». S'il faut garder à l'esprit les engagements politiques environnementalistes d'Edward Abbey, ses remarques ironiques au sujet des difficultés et de l'ambivalence de ces institutions et de leurs fonctionnements n'en sont pas moins pertinentes. Dans le cas du Vercors, cette ambiguïté est d'autant plus forte qu'elle concerne un parc naturel régional. Le développement économique et territorial fait partie des prérogatives de cette institution, qui compte parmi ses membres des élus locaux en faveur de certains aménagements. Le Parc naturel régional du Vercors peut donc tout autant être un outil visant à protéger des aménagements qu'à les encourager, bien que la question de leur gestion sur le temps long s'impose de plus en plus.

¹⁷⁴² A.-C. AMBROISE-RENDU, S. HAGIMONT, C.-F. MATHIS et A. VRIGNON, *Une histoire des luttes pour l'environnement*, op. cit., p. 103.

¹⁷⁴³ E. ABBEY, *Désert solitaire*, op. cit., p. 73-74.

¹⁷⁴⁴ *Ibid.*, p. 75.

3.3. Des délaissés routiers aux ruines de la route

Illustration 33 – Inscription sur un délaissé routier



L'inscription réalisée avec une bombe de peinture blanche visible sur cette photographie se trouve sur un tronçon de route hors d'usage, situé sur la RD 531 (route des gorges de la Bourne) au niveau de la tête aval du tunnel d'Arbois. L'inscription est la suivante « *Les Goulets clots ça rapporte ?* ». Les Goulets renvoient à l'ancienne route des Grands Goulets – parallèle et voisine de la RD 531 – et l'orthographe « clots » fait référence à la fermeture de l'ancienne route et au nom du conseiller général Jacques Clot, promoteur actif du projet de réalisation du tunnel des Grands Goulets. L'inscription questionne les impacts économiques de l'aménagement et suppose de possibles arrangements financiers lors de sa réalisation. Elle se trouve à un croisement entre un tunnel et un tronçon de route fermé après un éboulement.

Le réseau routier du Vercors comprend plusieurs aménagements hors d'usage. Considérer la route fermée comme source et objet de recherche induit de se rendre à proximité, voire sur le délaissé de voirie. Il peut s'agir d'une route, d'un tunnel, d'un pont ou encore d'une maison cantonnière, d'un poste de douane ou d'un péage. Comme pour l'étude d'une route ouverte, il est indispensable d'en percevoir la matérialité, la position, l'environnement et les usages. La pratique du terrain induite par cette démarche s'apparente à de l'Urbex. Le terme Urbex est la contraction d'*urban exploration*. C'est une pratique qui

consiste à visiter des lieux abandonnés initialement construits par l'homme, tels que des hôpitaux, des églises, des usines, des manoirs, des colonies de vacance, des parcs d'attraction, des sanatoriums, des écoles, des casernes, des parkings et des routes. Il s'agit de sites dans un état de délabrement plus ou moins avancé, dont l'accès est interdit ou n'est pas explicitement autorisé.

Depuis une quinzaine d'années, des chercheurs considèrent l'Urbex comme un objet de recherche en sciences humaines et sociales¹⁷⁴⁵. Cette activité participe également à la démarche de recherche historique. En 2019, l'ouvrage de Nicolas Offenstadt *Urbex RDA : l'Allemagne de l'Est racontée par ses lieux abandonnés* amorce les réflexions à ce sujet. Au travers de 250 lieux abandonnés de l'ex-République démocratique allemande, l'historien questionne comment leurs visites contribuent à enrichir les savoirs historiques. Il met en lumière les apports de cette pratique dans la construction du savoir et pour la compréhension de la société. Dans une démarche de croisement des sources, l'Urbex s'articule avec la pratique du terrain et l'enquête orale et peut avoir une place à part entière dans le processus de construction des savoirs historiques¹⁷⁴⁶. Cette dernière section vise à montrer l'intérêt d'une approche qui *via* l'Urbex, se concentre sur les aménagements routiers hors d'usage, voire en ruines¹⁷⁴⁷. Les délaissés routiers apparaissent alors comme les rebuts d'une société aménagiste. Ces derniers ponctuent les territoires tout en étant peu visibles. Ils s'ajoutent à la longue liste des mémoires liées aux aménagements de circulation.

¹⁷⁴⁵ Aude LE GALLOU, « Géographie des lieux abandonnés. De l'urbex au tourisme de l'abandon : perspectives croisées à partir de Berlin et Détroit » Thèse de doctorat en Géographie, sous la direction de M. Gravari Barbas et B. Gresillon, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2021 ; Steven C.HIGH et David W.LEWIS, *Corporate wasteland: the landscape and memory of deindustrialization*, New York, Iyhaca, 2007 ; BRADLEY L.GARRETT, *Explore everything : place-hacking the city*, London, Verso, 2013. L'université de Paris I et l'institut d'Histoire Moderne et Contemporaine (IHMC) ont organisé sous la direction de Nicolas Offenstadt une journée d'étude qui s'est tenue le 18 octobre 2018 à la Sorbonne intitulée « l'exploration urbaine, l'urbex, l'historien et les sciences sociales ».

¹⁷⁴⁶ Nicolas Offenstadt évoque également cet aspect.

¹⁷⁴⁷ Des réflexions menées dans le cadre de l'ANR Ruines (Les usages politiques et sociaux des ruines de guerre entre résilience, commémoration et patrimoine) prolongent ces travaux en interrogeant les méthodes et les apports de l'Urbex pour la recherche historique. Emma-Sophie MOURET et Perrine CAMUS, « L'URBEX : Voir, sentir et entendre les ruines », <https://ruines.hypotheses.org/>. Article disponible sur la page internet : <https://ruines.hypotheses.org/1315> .

3.3.1. Les routes fermées ou les déchets d'une société aménagiste

De quelques centaines de mètres ou de plusieurs kilomètres, de nombreux tronçons de routes fermées émaillent le réseau routier français, notamment en montagne. À l'entrée d'un tunnel, il est fréquent de voir une ancienne portion de route jouxtant la montagne que la galerie traverse. De nouveaux tronçons plus modernes, plus larges et plus sécurisés sont souvent préférés lorsqu'une route et ses rectifications s'avèrent trop onéreuses et offrent des garanties de sécurité insuffisantes. L'exemple de la construction du tunnel des Grands Goulets est parlant. Une route de montagne peut également être fermée à la suite d'un éboulement. Parfois, l'aménagement routier apparaît inadapté d'un point de vue géotechnique. C'est le cas du tunnel du col du Rousset ouvert en 1868. Un tunnel plus moderne est ouvert en 1979. Il est creusé à quelques centaines de mètres en aval afin d'éviter les avalanches et la formation de congères¹⁷⁴⁸. Il en va de même pour de nombreuses sections construites en encorbellement.

Le tunnel du Mortier est un exemple qui illustre la rapidité avec laquelle un aménagement routier peut être déclassé. Lors des Jeux Olympiques d'hiver de 1968, qui se tiennent à Grenoble, certaines épreuves ont lieu dans la partie nord du massif du Vercors. À cette occasion, de nombreux aménagements sont entrepris dans le domaine des transports afin de fluidifier l'accès aux stations de ski. Un nouveau tronçon de la route de Montaud reliant les communes de Montaud à Autrans est construit. Comme on peut le voir sur la carte n°20 du volume annexes, il permet un accès plus rapide au plateau du Vercors pour les visiteurs en provenance de la vallée du Rhône et de ses autoroutes¹⁷⁴⁹. L'A49 est également aménagée à cette occasion, et un embranchement est créé au niveau de Voreppe. Long de 500 mètres, le tunnel du Mortier traverse la roche qui domine la cluse de l'Isère. Les travaux sont rapides. La percée commence en septembre 1965 et s'achève en juin 1966. L'aménagement intérieur est réalisé durant l'été 1967¹⁷⁵⁰. Après plusieurs éboulements sur la route d'accès au tunnel, ce dernier est définitivement fermé en 1992.

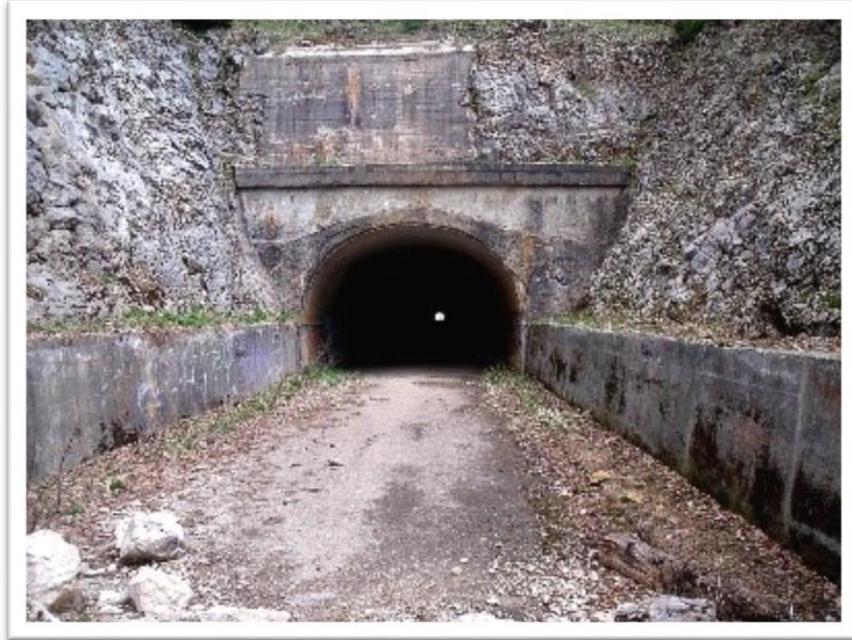
¹⁷⁴⁸ E.-S. MOURET, « Quand les routes fermées de montagne racontent les territoires. L'exemple du Vercors », art. cit., p. 7.

¹⁷⁴⁹ Volume 2 : annexes, carte 20, p. 57.

¹⁷⁵⁰ ALAIN PACHOUD, *le tunnel routier du Mortier (Isère). Observations géologiques recueillies au cours du percement*, 31 juillet 1967 [en ligne] sur le site *Géosciences pour une Terre durable BRGM*, disponible sur : <http://infoterre.brgm.fr/rapports/67-DSGR-A-040.pdf>. [Page internet consultée le 23 mars 2023], pdf 26p, p.7.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

Illustration 34 – Photographie du tunnel fermé du Mortier



Une route hors d'usage et fermée est qualifiée dès le XIX^e siècle par les services de voirie, en tant que « délaissé » de voirie¹⁷⁵¹. Elle correspond à des tronçons qui ne font plus partie du domaine public routier et sont déclassés. Le verbe délaissé fait référence à un désintérêt

¹⁷⁵¹ Ernest HENRY, *Code annoté du service vicinal. Recueil des lois, ordonnances, décrets et circulaires ministérielles concernant le service vicinal, avec indication des arrêts qui forment jurisprudence pour ce service*, Nancy, Imprimerie Berger-Levrault et Cie, 1889, p. 277,416.

suscitant une interruption. Il s'agit de ne plus s'occuper de quelque chose, de même que le verbe passif « être délaissé » signifie être laissé à l'abandon, sans soin¹⁷⁵². Cet état de la route contraste avec les sommes d'énergies déployées lorsqu'un projet d'aménagement routier est formulé. Selon une perspective aménagiste, le désintérêt envers une route est l'indice de l'obsolescence de cette dernière. La fermeture d'une route signifie que la rentabilité de son utilisation s'amenuise au regard du coût de son entretien et de nouvelles normes de mobilités. Les tronçons de route fermés peuvent être considérés comme les traces des effets induits par les changements de modes de vie d'une partie de la société. Ils témoignent d'un point basculement au cours duquel la route en l'état n'est plus à même de satisfaire aux attentes d'une majeure partie de la société.

Quel sort attend les délaissés et matériaux qui composent les routes ? Les routes fermées sont rarement détruites et les terrains sur lesquels elles sont construites ne retrouvent pas leur forme initiale. Les matériaux qui composent la chaussée se désagrègent lentement et sont dispersés aux abords de la route au rythme des mouvements de terrain, des ruissellements et du développement de la végétation. D'un point de vue paysager, l'aménagement routier hors d'usage laisse des traces visibles, à l'instar des tranchées linéaires sur la paroi rocheuse, des trous, des corniches, des remblais et des déblais.

À ces éléments s'ajoutent les aménagements successifs opérés depuis l'ouverture, tels que les murs de soutènement, le béton, les terrassements, les buses d'écoulement des eaux ou les ouvrages de sécurisation. Lorsqu'une route est fermée à la suite d'un éboulement, il est optimiste de penser que les filets de protection détériorés sont systématiquement enlevés. L'observation des délaissés routiers du Vercors, de Chartreuse, de l'Oisans et des Hautes-Alpes atteste que ce n'est pas le cas. Ces éléments sont les cicatrices des parades, des tentatives et des échecs d'une logique d'aménagement. Plus cette dernière entend modifier et agir sur le milieu, plus elle est profonde.

Une route hors d'usage en montagne témoigne des modèles de développement choisis par les sociétés. Sa temporalité matérielle est souvent plus longue que celle du système socio-économique pour lequel elle est construite. Comme les usines, les voies ferrées et les canaux, les délaissés routiers font partie des traces laissées par les « édifices de la

¹⁷⁵² Définition du Larousse disponible sur la page internet : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/d%C3%A9laisser/23027>. [Page internet consultée le 25 mars 2023].

modernité » réalisés au XIX^e siècle¹⁷⁵³. Ils sont l'indice de l'empreinte environnementale de l'aménagement routier¹⁷⁵⁴. Les connaissances réunies pour ce travail indiquent que les aménagements routiers fermés n'ont pas encore suscité de travaux de recherches. Pourtant, il y a un intérêt à interroger le vieillissement des aménagements et leur gestion par les pouvoirs publics. D'ailleurs, ces problématiques sont souvent occultées par les discours officiels¹⁷⁵⁵. De plus, de par leur matérialité, ces questionnements conjuguent des enjeux de gestion du patrimoine, de protection de l'environnement et de sécurité civile. Qu'est-ce qu'un délaissé routier sinon une infrastructure physique sans entretien pouvant s'effondrer ou s'affaisser ?

Un parallèle peut être proposé. On a vu que les routes du Vercors sont ouvertes au XIX^e siècle en partie dans une volonté de vaincre la nature¹⁷⁵⁶. Ce conflit aménagiste laisse des traces tout comme les luttes armées. L'empreinte environnementale des guerres suscite des recherches qui mettent en lumière les effets directs et indirects des actes et des techniques de combat sur les écosystèmes¹⁷⁵⁷. Plus largement, le groupe de recherche international «Toxic Heritage» s'intéresse à l'héritage matériel toxique laissé par les activités humaines. Il est considéré comme un patrimoine ce qui permet d'en historiciser le processus de création, de diffusion et de gestion. Cette notion peut être pertinente pour une future étude des délaissés de voirie. Aux effets matériels de la route fermée s'ajoutent ses enjeux politiques et sociaux.

¹⁷⁵³ E. FUREIX et F. JARRIGE, *La modernité désenchantée*, op. cit., p. 7.

¹⁷⁵⁴ Ce questionnement s'inspire de la démarche employée dans le chapitre suivant : Christophe BONNEUIL et Stéphane FRIOUX, « Les « trente ravageuses » ? L'impact environnemental et sanitaire des décennies de haute croissance », in Christophe BONNEUIL, Céline PESSIS et Sezin TOPÇU (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses », modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, p. 41-61.

¹⁷⁵⁵ V. GUIGUENO, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », art. cit., p. 198.

¹⁷⁵⁶ Cf. *Supra*. Chapitre I, p. 126-128.

¹⁷⁵⁷ Olivier SAINT-HILAIRE, « Le dernier mort de 1914-1918 n'est pas encore né. La pollution invisible des deux guerres mondiales », *Revue du Crieur*, 2019, n°13-2, p. 70-87 ; Daniel HUBÉ, *Sur les traces d'un secret enfui, enquête sur l'héritage toxique de la Grande guerre*, Paris, Éditions Michalon, 2016 ; F. JARRIGE et T. LE ROUX (dir.), *La contamination du monde*, op. cit. ; Jean-Paul AMAT, « Guerre et milieux naturels : les forêts meurtries de l'Est de la France, 70 ans après Verdun », *L'Espace géographique*, 1987, n°16-3, p. 217-233.

3.3.2. Invisibilités et omniprésences des délaissés routiers

Les routes fermées sont tout aussi omniprésentes qu'invisibles. Dans le cas des routes du Vercors, les délaissés routiers de voirie départementale sont un élément que les différents acteurs politiques et touristiques ne cherchent pas à rendre visible. Pour cause, on a vu que les délaissés parlent des territoires, ils incarnent leurs choix, leurs erreurs et parfois leurs drames. De la même manière et pour les mêmes raisons qu'un conflit peut être passé sous silence, les ruines de la route peuvent être cachées. Il est donc nécessaire de s'intéresser à ces éléments. Comme l'explique Olivier Chatterji avec l'exemple des risques dus à la fluorose dans la vallée de l'aluminium, les silences font ressortir des éléments qu'il est difficile d'approcher dans le cadre d'une manifestation plus explicite, comme un conflit¹⁷⁵⁸.

L'invisibilisation des délaissés routiers s'opère de différentes manières. Ils peuvent être interdits d'accès pour des motifs de sécurité et de responsabilité pénale en cas d'accident. Par exemple, l'accès à l'ancienne route des Grands Goulets est interdit.

¹⁷⁵⁸ Olivier CHATTERJI, « La fluorose dans la “Vallée de l'aluminium” entre invisibilisation d'une maladie professionnelle et construction d'un “Régime des risques industriels” 1918-1959 », *Intervention dans le séminaire de l'axe Territoire, Environnement, Santé (LARHRA)*, 2021.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

Illustration 35 – Photographie de l'entrée fermée de la route des Grands Goulets



Des grilles et des panneaux matérialisent cette mesure. Une invisibilisation d'ordre médiatique est également à l'œuvre. Des poursuites pénales sont engagées en cas de diffusion sans autorisation sur les réseaux sociaux de clichés de la route. Les gestionnaires de voirie tentent ainsi de réduire les incitations à se rendre sur les lieux¹⁷⁵⁹. Les délaissés routiers sont absents du projet « Sublimes Routes du Vercors ». Ce point est apparu dès les premiers COTECH (comité technique). Différents acteurs touristiques ne conçoivent pas de montrer les routes fermées. Elles sont considérées comme des aspects « non vendeurs » du territoire¹⁷⁶⁰. Il y a les Sublimes Routes et celles qui ne le sont pas. Lors d'expositions dédiées à la route des Grands Goulets, et plus largement aux routes du Vercors, les Archives départementales de la Drôme sont, elles aussi, peu loquaces à ce sujet¹⁷⁶¹. En 2020, cette problématique est également absente des rubriques culturelles et historiques que le Parc consacre aux routes.

¹⁷⁵⁹ Entretien avec le témoin n°7, 13 juillet 2018 à la Chapelle-en-Vercors (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 11, p.89.

¹⁷⁶⁰ Observations réalisées lors des COTECH du projet « Sublimes routes du Vercors ».

¹⁷⁶¹ Ces productions disent peu de choses au sujet des routes fermées.

La volonté de cacher les délaissés routiers est manifeste. Elle n'empêche pas qu'ils ressortent et s'imposent. Physiquement certes, mais aussi socialement. Comme précisé précédemment, ce sont des questions susceptibles de provoquer de fortes émotions. Les silences à ce sujet au début de l'enquête orale sont parlants¹⁷⁶². Par ailleurs, la renommée touristique des routes contribue à la présence persistante de ces dernières sur le territoire. Le panneau d'animation culturelle et touristique marron « gorges de la Bourne et les Grands Goulets » est présent au bord de l'Autoroute Grenoble-Valence (A49) jusqu'en 2018. Pour rappel : la route des Grands Goulet est fermée depuis 2005. Cela illustre l'ambiguïté des pouvoirs départementaux à ce sujet.

Des questions foncières contribuent également à la présence socio-économique d'une route, même à l'état de fermeture. Le cas du tunnel du Mortier peut de nouveau être évoqué. Lors des travaux, certaines procédures sont accélérées, telles que les transactions foncières nécessaires à la construction de la route d'accès au tunnel. Des propriétaires ne signent pas les documents au moment de l'achat des terres par le département. Dans la plupart des cas, il s'agit d'héritiers ne résidant pas à Montaud. Dans les années 1970, un syndicat est créé afin de rechercher les propriétaires et finaliser les transactions dans une période où les éboulements fréquents sur la route d'accès au tunnel nécessitent des travaux. Depuis la fin des années 2000, le conseil général de l'Isère tente de déclasser la route désormais fermée et de la rétrocéder à la commune de Montaud qui souhaite en faire une route forestière. Néanmoins, cela nécessite que toutes les parcelles soient cédées au département de manière « régulière », ce qui n'est pas le cas. En 2020, il manque encore des signatures¹⁷⁶³. Ainsi, différents éléments font des routes fermées un objet de débats publics.

Les usages des délaissés de voirie concourent également à leur visibilité. Parmi les routes fermées, certaines suscitent plus d'intérêt que d'autres. Les usages des délaissés routiers peuvent même donner lieu à des rivalités. Les municipalités de Choranche et de Rencurel se disputent dès 2017 un délaissé proche du tunnel d'Arbois. Ce dernier pourrait constituer un point d'observation du sentier « Au fil de l'eau », développé par la commune de Rencurel¹⁷⁶⁴. Néanmoins, la falaise est louée par la commune de Choranche à un organisme de formation de métiers sur corde. Les démarches entreprises par la commune

¹⁷⁶² Voir à ce sujet : A.-M. GRANET-ABISSET, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIXe-XXe siècle) », art. cit.

¹⁷⁶³ Trois enquêtes orales différentes corroborent ces éléments.

¹⁷⁶⁴ Entretien avec le témoin n°16, 15 février 2019 à Rencurel (Isère), volume 2 : annexes, enquête orale 5, p.79-80.

de Rencurel amènent le département à effectuer des recherches et à découvrir qu'il est propriétaire du délaissé et des falaises environnantes.

Les usages peuvent être illégaux et alternatifs. Dans le cas de la route des Grands Goulets, les enquêtes orales révèlent que des témoins franchissent les barrières et se rendent sur l'ancienne route, pour le paysage, l'esthétique et l'ambiance, pour aller pêcher ou encore pour observer des animaux. Les routes de montagne offrent en effet des panoramas insolites propices à la contemplation. Elles attirent les visiteurs, dont des amateurs de photographies de paysages. Certains cherchent à redécouvrir par là des « lieux oubliés¹⁷⁶⁵». C'est également un lieu d'expression, parfois politique. Certains y réalisent des inscriptions diverses, à l'instar de la phrase commentée au début de cette section. Des pratiques sportives peuvent être pratiquées sur des tronçons de routes fermés, telles que l'escalade ou la circulation à vélo. Certains délaissés croisent des usages officieux et officiels. Le tunnel du Mortier, connu dans les années 2000 pour abriter des rave party, est un lieu recherché des cyclistes. En parallèle, un projet de fruitière est un temps envisagé par la commune de Montaud et le département autorise le Commissariat à l'Énergie Atomique de Grenoble (CEA) à effectuer des tests explosifs sur le développement de l'hydrogène en milieux confinés¹⁷⁶⁶. Les délaissés de voirie sont en marge des systèmes économiques et touristiques des territoires de montagne, tout en étant au cœur de débats publics et de différentes pratiques. On comprend donc que les ruines de la route marquent pendant longtemps les territoires.

3.3.3. Des projets, des chemins et des sentiers abandonnés mais pas oubliés : mémoires des aménagements de circulation

À l'état de ruine, d'abandon, ou en projet, les routes donnent lieu à une mémoire. C'est le cas pour l'ensemble des voies de circulation du Vercors. Au cours des recherches, à plusieurs reprises, des documents relatifs à des projets de routes font référence à des projets antérieurs de plusieurs décennies et relatifs à des contextes politiques différents. Il ne s'agit pas d'une simple mention administrative. Bien souvent ces mentions s'accompagnent de

¹⁷⁶⁵ Ces informations sont recueillies en mai 2022 auprès de Guillaume Lahure, fondateur du média *Skipass* et photographe professionnel. Il réalise alors un projet sur la route des Grands Goulets.

¹⁷⁶⁶ AUTRANS MÉAUDRE EN VERCORS, *Expérimentation dans le tunnel du Mortier-Phase 2* [en ligne], mise à jour le 9 mars 2022, disponible sur : <https://www.autrans-meaudre.fr/actualites/experimentation-dans-le-tunnel-du-mortier-phase-2/> [Page internet consultée le 18 mai 2022].

ressentis qui interviennent dans les processus décisionnels¹⁷⁶⁷. Les projets sont parfois réactualisés. Lors de la controverse des Petits Goulets, l'alternative de déviation proposée par le Collectif citoyen des Petits Goulets s'appuie sur un tracé proposé lors de la construction de la route des Grands Goulets dans les années 1840. Il s'agit du projet Picot, alors vieux de 180 ans. Les habitants disposent d'un ensemble d'alternatives élaboré sur le temps long et participant à une mémoire des routes. Ici c'est un aspect original de la manière dont la route participe à la mémoire des sociétés qui est illustré¹⁷⁶⁸. Les projets, les alternatives et les échecs ne sont pas oubliés. Ils constituent au contraire des éléments que les sociétés mobilisent à dessein, des décennies, voire des centaines d'années plus tard.

Les droits de passages et les chemins ruraux sont des composantes de cette mémoire. L'opposition des propriétaires à la déviation proposée par le collectif citoyen des Petits Goulets est le dernier maillon d'une chaîne de conflictualités préexistantes. Ces dernières sont, comme vu précédemment, liées à la route mais aussi aux droits de passages. En effet, certains propriétaires s'opposent à l'alternative proposée par le collectif car elle empiète sur un chemin privé. Ce n'est pas la première fois que ces problématiques fracturent la communauté d'Échevis. Depuis plusieurs décennies, elles opposent la municipalité à des propriétaires au sujet du passage de touristes sur des chemins privés. Certains sont en effet inclus par la municipalité dans des itinéraires de randonnée. En tant qu'infrastructure publique, la route se superpose à des traversées plus anciennes. Ces dernières ont des statuts, des usages et des temporalités propres. Un des témoins impliqués dans ces conflits explique que « le cadastre n'a jamais été une preuve de propriété¹⁷⁶⁹ ». Ayant eu gain de cause devant la justice, la réflexion que formule la propriétaire restitue l'épaisseur territoriale, mémorielle et juridique des mobilités plus anciennes et *a priori* plus effectives que la mise en forme fiscale et administrative instituée par le cadastre au XIX^e siècle.

¹⁷⁶⁷ Les exemples sont nombreux. Voir chapitre III ou par exemple ADD26, 3093 : lettre du préfet de l'Isère adressée au préfet de la Drôme, 9 avril 1856.

¹⁷⁶⁸ V. GUIGUENO, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », art. cit., p. 196.

¹⁷⁶⁹ Entretien avec le témoin n°30, 21 juin 2021 à Échevis (Drôme), volume 2 : annexes, enquête orale 20, p.105-106.

Conclusion

Face aux paradigmes environnementaux remettant en cause les aménagements d'infrastructures de circulation, les mécanismes par lesquels l'image et la place de l'aménagement routier de montagne résistent sont pluriels. Au cours du XX^e siècle, les routes sont intégrées à des logiques de protection des sites. Les justifications de leur présence dans les classements sont modulables. Les modes d'utilisation de ces aménagements et leurs fonctions permettent aux territoires de s'adapter à la société globale et aux paradigmes dominants. Si l'arrivée de nouveaux pouvoirs et acteurs réorganisent la hiérarchie des intérêts en jeu dans la gestion de la voirie, elle reste sensiblement la même. Ainsi les cartes ne sont jamais totalement rebattues. Dès lors, face à ce qui pourrait devenir une faiblesse, le système de l'aménagement routier se renouvelle à partir de ses propres limites. La sécurisation incarne ce mécanisme. Les routes de montagne sont au cœur des pratiques des territoires et leurs fermetures constituent des nuisances sous différents rapports. Si elles sont parfois menacées, les routes restent. En revanche, ce sont les collectivités gestionnaires et garantes du développement du territoire qui sont ébranlées. Leurs organisations et modes opératoires semblent inadaptés aux fonctionnements renouvelés déployés par et pour les routes. C'est ainsi que la malléabilité du statut de l'aménagement routier protège ce dernier.

Lorsque des critiques s'élèvent à l'encontre d'infrastructures de transports, telles que les chemins de fer et tramways, la présence à demi-mots des routes de montagne parmi des sites classés et inscrits interpelle. Par un enchevêtrement de classements et de dispositifs, les routes de montagne sont des aménagements qui ne peuvent pas être totalement remis en cause. Leur gestion s'adapte aux nouveaux paradigmes environnementaux, tels que le respect de la biodiversité, tout en y intégrant des enjeux économiques propres. À la tête de ces derniers figurent les circulations liées aux activités de montagne et aux tourisms. Si ces différents impératifs semblent contraignants au premier abord, ils légitiment la présence des routes de montagne.

La sécurisation est une des réponses des sociétés face aux risques. Elle n'est pas théorisée depuis les hautes sphères pour ensuite être imposée localement en détruisant les cultures des risques existantes. Elle se déploie en fonction des stratégies politiques et économiques d'acteurs conscients des bénéfices escomptés. Elle constitue un secteur économique dans le prolongement de celui de la construction des routes. Ces dynamiques sont d'autant plus nerveuses qu'elles s'appuient sur des logiques d'urgences pour lesquelles la sécurisation constitue un défi technique et logistique. Les risques et les besoins de

sécurisation qu'ils suscitent réactualisent ainsi le discours fort du XIX^e siècle associant modernité, développement et aménagement des routes de montagne. La sécurisation est également intégrée à certaines logiques socio-culturelles des habitants et dans diverses territorialités. Elle concerne différents acteurs de la société et selon des motifs variés. Elle participe pleinement au fonctionnement du territoire.

Les aménagements routiers de montagne donnent lieu à des conflits environnementaux originaux. Les circulations routières occupent une place structurelle au sein des territoires de montagne et les alternatives sont parfois rares ou inexistantes. La fermeture d'une route représente donc une nuisance. Bataille environnementale frontale ou larvée, elles génèrent des controverses au sein desquelles les paradigmes se lisent différemment. Des formes d'anti-automobilisme souples et détournées de l'automobile individuelle se structurent. Dans un milieu pensé comme fragile, les dispositifs de protection de l'environnement sont poussés à l'extrême et leurs failles en sont d'autant plus exploitées. Ces renversements sont le fruit d'une superposition d'enjeux pluriels : la protection paysagère, la sauvegarde de la biodiversité et du patrimoine, la sécurisation, le développement des territoires et la multiplication des usages des routes. Ces derniers s'articulent avec plus ou moins de fluidité et participent aux mutations et aux restructurations des configurations socio-techniques liées aux circulations en montagne. Ces dernières s'adaptent, les usages changent et les routes semblent destinées à rester. Abandonné ou à l'état de ruines, l'aménagement routier parle des sociétés et est utile aux acteurs qui en ont la connaissance ou la mémoire.

En guise d'ouverture, il est possible de réfléchir à la question des ruines de l'aménagement et à tout ce qui intervient une fois qu'il est hors d'usage, à commencer par les dynamiques qui mènent à ces situations. Parce que les exemples de routes fermées sont nombreux dans les Alpes, de même que les conflits que ces situations génèrent, cette question comporte un intérêt réel¹⁷⁷⁰. Une analyse menée dans un cadre spatial élargi qui croiserait différents cas de fermeture définitive ou ponctuelle d'infrastructures contribuerait à la connaissance historique et aux enjeux socio-environnementaux de « l'après » aménagement du territoire. En effet, bien que peu évoqués, routes, tunnels, parkings,

¹⁷⁷⁰ Abordé au cours de la thèse, le cas de la fermeture de la route des gorges de Châteaudouble (RD955) dans le Var, est très intéressant pour l'étude d'une fermeture « longue », voire définitive. En ce qui concerne des fermetures ponctuelles, l'exemple de la RD 2566 entre Menton et Sospel (Alpes-Maritimes) est également mobilisable. À plus large échelle, les Alpes et les Pyrénées comportent de nombreux exemples qui pourraient être croisés.

CHAPITRE VI. LES ROUTES DE MONTAGNE FACE AUX NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX (1940-2020)

canaux, remontées mécaniques et quelquefois barrages abandonnés et/ou fermés, sont des éléments présents dans le paysage de montagne au XXI^e siècle.

CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

L'étude des usages des routes de 1880 à 2020 révèle l'extraordinaire capacité de renouvellement, d'ajustement et d'adaptation de l'écosystème de l'aménagement routier. Les usages génèrent un système socio-technique dense et aux multiples ramifications. Ces dernières sont relatives à l'entretien des routes et aux besoins de la circulation et des usagers. Dès lors, ces chaînons d'acteurs se structurent, s'hybrident et s'adaptent en fonction des contextes. Ces mécanismes de renouvellement fonctionnent selon trois configurations. La première est économique. La route de montagne est toujours le support d'une activité perçue comme le principal secteur de développement du territoire. Cela se vérifie avec le tourisme routier, la sécurisation et l'écotourisme. Le déploiement de cette activité induit une hiérarchisation des usages et la requalification des routes et de certains espaces. La deuxième configuration est d'ordre politique. La route est systématiquement aux mains des principales puissances d'un territoire. Ses usages et tout ce qui relève de sa gestion sont intimement liés aux rapports de forces, associations d'intérêts et défiances alors en présence. Ces pouvoirs font de la route une puissance normative. Une troisième configuration culturelle et discursive intervient. La route est rarement remise en cause en tant qu'infrastructure. La reprise et le prolongement du récit sur le rôle de l'aménagement routier du territoire opèrent sur le temps long. De plus, la place et les fonctions de la route sont régulièrement ajustées et actualisées. Lorsque la route ne répond pas à ses fonctions initiales ou lorsqu'elle présente des limites, les acteurs au sein de chacune de ces configurations adaptent et organisent les usages en fonction de normes globales. Parfois, ils en font même un moyen d'y résister. Cela n'est pas sans produire des formes d'exclusions qui, elles aussi, changent au cours du temps. La troisième et dernière partie de la thèse permet de voir qu'une fois les routes ouvertes, le champ des possibles se referme sensiblement et de nouvelles configurations émergent.

Le chapitre v révèle que dès l'ouverture des routes, le Vercors est à la croisée de différents réseaux érudits, politiques, universitaires et industriels. Une conception territoriale unifiée apparaît alors nécessaire au développement du tourisme routier. Cette activité devient l'usage principal des routes du Vercors. Elle constitue une ressource pour de nombreux acteurs internes et externes au massif, et contribue à restructurer les liens entre ce territoire et le reste de la société. Elle s'impose dans la gestion de la voirie, spécialement face à la difficulté structurelle de la route à satisfaire les différentes

circulations touristiques et forestières. Une hiérarchisation des usages est mise en place, certains sont privilégiés, d'autres criminalisés. Dès lors, les usages de la route deviennent des prétextes de contrôle et prolongent des visées idéologiques quant à la gestion des ressources forestières. Les routes ne satisfont pas les demandes initiales. De plus, le maintien de pluriactivités caractéristiques des sociétés montagnardes indique que des contrastes socio-économiques se maintiennent. Enfin, l'utilisation des routes et les choix qu'elle nécessite accentuent la vulnérabilité face aux risques d'éboulement, créée lors de la construction de l'aménagement routier. Ces limites amènent à relativiser le récit du développement par la route, dont elles questionnent aussi la redistribution des avantages. Elles sont malgré tout négociées et admises par l'ensemble des acteurs qui organisent les usages des routes.

Le chapitre VI montre que les normes qui régissent les usages des routes de montagne s'adaptent aux changements de modèles environnementaux, qui caractérisent la seconde moitié du XX^e siècle et le début du XXI^e siècle. Cela est possible car les routes sont présentes dans différents classements de préservation et de protection. La malléabilité du rôle donné à cet aménagement fait des routes un instrument de protection, une voie d'accès et un motif paysager pittoresque. En parallèle, dès le dernier tiers du XX^e siècle, la sécurisation des routes de montagne est une réponse des sociétés face aux risques et à des attentes globales. Elle devient un puissant enjeu territorial. C'est un outil de rivalités départementales, ainsi qu'une manne économique qui articule différents marchés dans le prolongement de la construction des routes. Sujet de débat public qui engendre des critiques citoyennes sur le fonctionnement territorial, la sécurisation participe également à des référentiels identitaires. Elle est génératrice d'inerties face à d'autres secteurs, tels que le développement touristique et elle complexifie les conflictualités d'usages. Les conflits environnementaux engendrés par les fermetures de routes cristallisent les effets des mutations successives en termes de gestion de la voirie. Ces situations questionnent les choix de vie et mettent en tension les différentes vocations des territoires. En montagne, la particularité de ces situations amène à repenser certains paradigmes dominants.

Roads ?!Where we're going, we don't need roads !¹⁷⁷¹

Cette phrase conclut le premier volet de la trilogie de science-fiction *Retours vers le futur*. En 1985, Doc (Christopher Lloyd) et Marty McFly (Michael J. Fox) s'appêtent à aller dans le futur à bord de la célèbre DeLorean. C'est un futur qui se situe en 2015 et que Doc connaît. Lorsque Marty lui suggère de reculer car la route est trop courte et ne permet pas d'atteindre la vitesse nécessaire, Doc lui répond d'un ton conquérant que là où ils vont les routes sont inutiles. L'entrain avec lequel Doc prononce cette phrase signale l'excitation que suscite l'absence de route. Leurs déplacements multi-temporels n'ont alors plus aucune restriction matérielle, ce qui constitue une forme ultime de liberté. En étant le sujet de la réplique finale du film, après laquelle la DeLorean s'envole, l'absence de route tient un rôle primordial dans l'intrigue. Cette précision permet aux deux personnages de dissocier leur réalité d'un monde d'après. La route opère donc ici un rôle d'identification de la société.

Un autre registre restitue cette idée avec force. Il n'est pas rare que les récits post-apocalyptiques fassent figurer les routes parmi les derniers vestiges des civilisations passées. *The Road*, de l'écrivain Cormac McCarthy, est un exemple intéressant¹⁷⁷². Ce livre retrace le périple d'un père et de son fils dans un monde détruit par le feu où survivent quelques groupes d'individus en proie à la violence et au cannibalisme. L'homme et l'enfant suivent ou longent la route pour gagner les côtes. À la fois repère et piège, la route est au cœur de ce qui reste, dernière limite symbolique avant la sauvagerie et le chaos. Bien que cela ne soit pas l'intention de l'auteur, la place structurelle qu'occupe cet aménagement et la profondeur du rapport des sociétés à la route ressortent de manière saisissante.

En interrogeant le processus d'aménagement routier du territoire, la thèse tente de restituer certaines dynamiques qui participent au déploiement d'une civilisation de la route, depuis le XIX^e siècle. La conclusion générale fait ressortir les éléments fondamentaux de cette dynamique et l'intérêt de cette recherche, en privilégiant quatre aspects. L'attention

¹⁷⁷¹ Dernière réplique du film *Retour vers le Futur* réalisé en 1985 par Robert Zemeckis et produit par Steven Spielberg.

¹⁷⁷² Cormac MCCARTHY, *La Route*, Éditions de l'Olivier, 2008.

portée aux revers de l'aménagement routier a permis de mettre en exergue plusieurs lignes structurantes des processus d'assise, d'ancrage et de mise en dépendance des sociétés envers la route. Cela confirme l'intérêt de considérer l'aménagement du territoire comme un objet d'étude à historiciser. Ensuite, on reviendra sur le Vercors comme laboratoire pertinent pour l'étude de l'aménagement routier du territoire. Enfin, il convient d'insister à nouveau sur quelques-uns des enjeux sociétaux des premières décennies du XXI^e siècle. Cela permet de mettre en lumière l'utilité de l'histoire de l'aménagement du territoire pour une recherche appliquée.

Appréhender les processus d'aménagement routier par leurs revers

Il est intéressant de revenir sur ce que j'appelle les revers de l'aménagement routier. Ce sont eux, plus encore que les réussites, qui permettent de comprendre comment se crée une civilisation de la route sur le temps long. Ils livrent des informations au sujet d'aspects sur lesquels les récits dominants sont discrets. Ils restituent l'articulation des différents enjeux territoriaux et l'extraordinaire amplitude des impacts de l'aménagement routier du territoire. Les revers renseignent sur les logiques des acteurs qui organisent l'aménagement routier, de ceux qui y participent ou qui s'y opposent. Ils révèlent les pouvoirs en action, les contradictions, les limites et les déceptions à l'égard de la route. C'est précisément en cherchant à comprendre ce qu'il advient de l'aménagement routier dans ce cadre de relatif échec, qu'il est possible d'observer la création d'une civilisation de la route. La diversité des domaines de la société concernés par l'aménagement routier empêche alors d'associer cette opération à une politique urbaine extérieure et décorrélée du territoire. Un ensemble varié d'acteurs intègre en effet l'aménagement routier au sein d'un tissu de liens économiques et de repères socio-culturels.

De 1824 à 1880, les projets d'aménagement routier représentent un outil de domination et de régulation des sociétés. Bien qu'en contraste avec l'aura unificatrice souvent associée à la route, cette ambition de pouvoir est une des principales assises de l'aménagement routier. Dans le cas des routes de montagne, la présence depuis 1836 du service vicinal participe à ces mécanismes. Cette administration perçoit dans l'ouverture des routes un moyen d'affirmer sa légitimité et celle de ses agents voyers. Elle est actrice de la modernité libérale, car ses missions répondent à des ambitions de régulation des pratiques des sociétés locales. Cette administration est toutefois accueillie favorablement par les territoires concernés. Les routes disposent en effet d'une aura particulière et dans un contexte de renouvellements socio-économiques, elles peuvent *a priori* bénéficier au plus grand nombre. Face à ce qui pourrait être interprété comme une injonction à la modernisation, les

CONCLUSION GÉNÉRALE

territoires concernés sont prêts car ils maîtrisent les enjeux des circulations en montagne. Ils saisissent et profitent donc rapidement de ces nouvelles perspectives. Leurs démarches et projets reflètent les hiérarchies internes des sociétés, leurs rivalités et leurs rapports de forces. Des acteurs en sont exclus et une régulation s'opère depuis le territoire. Les projets d'aménagement routier posent ainsi l'assise d'une civilisation de la route au sens où ils font converger des aspirations plurielles de dominations. Ils esquissent le fondement théorique et conceptuel d'un système.

Des années 1850 à 1900, l'édification des routes stimule des projections de natures variées lors de la définition des tracés ou durant les chantiers de construction. Elles participent à l'ancrage de l'aménagement routier. Différentes configurations d'acteurs, agissant dans le cadre d'échelles municipales, verticales et foncières, tentent d'intégrer de manière propice un réseau routier en construction et qui une fois achevé, est stable durant des décennies. Il s'agit d'une phase d'actions et de modifications des organisations en place, qui préfigure à un resserrement des possibilités. L'enjeu est de taille : les projections sont un moyen d'anticiper au mieux une place dans cette structure territoriale nouvelle, afin de ne pas en être éloigné. Ces procédés reconfigurent les rapports entre les territoires du Vercors. Rivalités et associations articulent ainsi plusieurs chaînes d'acteurs et d'intérêts. Des projections spatiales, économiques et viaires génèrent un gigantesque échiquier territorial. En parallèle, les chantiers de construction conjuguent les trajectoires individuelles et collectives variées. De nombreux acteurs intègrent l'aménagement routier à leurs stratégies socio-économiques de manière spécialisée, saisonnière ou ponctuelle. La route a ainsi une résonance à toutes les strates du territoire local et également sur des horizons plus éloignés. La difficulté de la construction en montagne concourt à sa valeur productive et de nombreux acteurs réagissent avec pragmatisme. L'édification de la route par les opportunités concrètes et matérielles qu'elle représente, participe à l'ancrage de l'aménagement routier. Il s'agit d'un enracinement spatial, socio-économique et physique de la route, autour duquel s'organise concrètement un système socio-économique.

À partir des années 1880, une fois les routes en service, des mécanismes de dépendance s'amorcent et se régénèrent jusqu'en 2020. Dès leur ouverture, les routes du Vercors sont le terrain de prédilection du tourisme routier. Cette activité est considérée comme un puissant modèle de développement et est à l'origine d'une territorialité spécifique. Le tourisme routier domine d'autres usages, au moyen de leur hiérarchisation. Il agit également comme un révélateur des limites des routes. Ces dernières ne répondent pas à certaines de leurs fonctions initiales et elles peuvent participer à des formes d'exclusions. Elles sont surtout le lieu où des risques créés par la construction et exacerbés par les usages,

sont acceptés. La primauté du tourisme et l'acceptation des risques passent par un ensemble de normes. Ces dernières sont réinterrogées à l'aune de nouveaux contextes sociétaux des années 1940 à 2020.

Dès la Seconde Guerre mondiale, les routes de montagne sont intégrées à de nombreux sites classés et inscrits. Elles représentent un patrimoine culturel qui doit être préservé et valorisé. Cette caractéristique atomise d'éventuelles atteintes par les dispositifs de protection de l'environnement. La sécurisation des routes de montagne devient à partir des années 1980 un impératif pour se conformer aux attentes globales. Elle articule des marchés compétitifs et impacte le territoire jusque dans ses repères identitaires. Une des limites des routes de montagne alimente ainsi un secteur économique puissant. Enfin, certaines problématiques sociétales et paradigmes pensés en fonction des centres urbains, sont déformés lorsqu'il s'agit des routes de montagne. Le relief et la rareté des alternatives font de la fermeture d'une route une nuisance. En parallèle, la question des risques, du développement du territoire et les attentes relatives à certains modes de vie, concourent à des formes inhabituelles de défiances envers le système automobile. S'ajoutent des interprétations décalées des dispositifs de protection de l'environnement. Ces éléments sont des indices d'une dépendance au sens de liens fonctionnels et organiques d'un territoire envers un aménagement. Le rôle des acteurs locaux dans ces mécanismes n'est pas à négliger. Le renouvellement des normes indique que cette dépendance est acceptée et entretenue. Cela passe par une mise en adéquation des usages et de la gestion de l'aménagement routier avec des contextes plus larges. Sans en nier les bénéfices pour la vie quotidienne des habitants, les revers de l'aménagement routier du territoire restituent ainsi la puissance avec laquelle la route structure (assise), déstructure (ancrage) et restructure (mise en dépendance) les territoires.

Au cours des dynamiques qui viennent d'être évoquées, les représentations, les prospectives et les normes de la société globale sont constamment renégociées par, pour et au moyen de l'aménagement routier. C'est de nouveau là, entre la carte et le territoire, que la civilisation de la route se déploie. Selon les contextes, certains acteurs peuvent être considérés comme gagnants ou perdants, de manière plus ou moins visible. Cela restitue la complexité des relations sociales et des jeux de pouvoir qui se structurent à différentes échelles, entre les planifications associées à la carte et les stratégies des différents acteurs du territoire. Ces éléments invitent à repenser les relations entre centres et périphéries, villes et campagnes, pensées globales et pensées locales. En effet, de par ses fonctions de liaisons, la route ne peut être qu'aux charnières des répartitions spatiales et des modèles de pensée des sociétés.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Des thématiques s'imposent lors de l'étude du processus d'aménagement routier. Elles fournissent des clés de lecture des dispositifs nécessaires au déploiement d'une civilisation de la route. Elles servent ainsi de fil rouge pour cette étude, et sont au nombre de quatre.

Le premier est le lien entre routes et contrôles. Ces dynamiques, connues dans des contextes de conquêtes militaires et coloniales à différentes périodes historiques, sont également à l'œuvre dans des configurations civiles ordinaires d'aménagement du territoire du XIX^e au XXI^e siècle. Afin de les étudier, le chercheur peut emprunter la notion de régime de mobilité. Il s'agit de normes et de règles qui régissent les circulations en fonction d'échelles spatiales et organisationnelles. Elles se basent sur le maintien d'inégalités, permettant ainsi à certains d'avoir des droits quand d'autres sont limités¹⁷⁷³. Cela s'accompagne de phénomènes de violences sociales, économiques, voire idéologiques, et passe également par l'articulation de chaînes d'acteurs, de pouvoirs et de compétences. Leurs structurations changent selon les contextes. L'aménagement routier du territoire est ainsi un processus souple dans le sens où il dépend des forces en présence et de leurs renouvellements. En plus de l'agencement des pouvoirs à l'échelle locale, l'aménagement routier dépend également des organisations des partages de compétences entre l'État et les collectivités. Il restitue les achoppements entre les échelles de prise de décision et celles de leur application au gré des décentralisations successives.

Ce lien entre routes et contrôles est souvent effacé dans les récits de l'aménagement, deuxième fil rouge. Lors des projets réalisés durant la première moitié du XIX^e siècle, ce sont les agents voyers qui imprègnent leurs documents de travail de leurs récits de l'aménagement routier du territoire. Ils mettent en scène des contrées immobiles, ouvertes et animées par l'arrivée de la route moderne. Toutes les organisations antérieures à l'aménagement sont associées à l'immobilisme. S'il est évident que ces représentations ne correspondent pas aux réalités territoriales, ces constructions discursives sont reprises et exploitées à dessein, par les élites locales et une partie des habitants requérant la construction de routes. Ils confèrent ainsi à ces discours une forme de véracité. À la fin du XIX^e siècle, ils sont repris par les premiers utilisateurs des routes qui, dans le cas du Vercors, les mobilisent pour construire une territorialité nouvelle. Diffusés par les guides touristiques, ces récits de l'aménagement conditionnent les regards des personnes qui découvrent ce territoire. Ils participent ainsi à un système économique puissant. En

¹⁷⁷³ Caroline GALLEZ, « La justice de la mobilité comme objet politique », in *Penser ensemble les échelles de la mobilité*, [À paraître], p. 16.

parallèle et jusqu'à la fin du premier tiers du XX^e siècle, en prenant pour source les documents de travail des agents voyers et en pratiquant pour certains le tourisme routier, les érudits et universitaires incorporent ces récits à la construction des savoirs sur ce territoire. Ils intègrent également le rôle du tourisme. Ce récit est filé dans le temps et est régulièrement réactualisé. C'est le cas lorsque les notions de désenclavement et de travaux prométhéens sont associées aux opérations de sécurisation au tournant du XX^e et du XXI^e siècle. Ces récits occupent une place centrale dans la manière dont les habitants se représentent l'histoire de leur territoire. Cette question peut être posée pour tous les aménagements et mérite d'être abordée sur le temps long afin de percevoir comment ils agissent sur les territorialités, et ce que les acteurs en font.

La création de nouveaux risques par la technique et l'intégration de ces derniers dans les rapports qu'entretiennent les sociétés avec leur environnement, est le troisième aspect important du sujet. La gestion et le rapport aux risques dépendent à la fois d'usages précis du territoire et de normes globales. C'est un exemple de la manière dont la route est un des principaux supports par lesquels les sociétés s'adaptent à des normes environnementales qui changent. Plus largement, ce sont les relations entre les sociétés et les parois rocheuses, comme composantes spécifiques de leur environnement, qui sont envisagées. Des années 1820 à 1880, lors des projets, il s'agit pour les sociétés de vaincre ces dernières grâce à la technique. Durant la construction jusqu'aux années 1900, il convient de les modifier. À l'ouverture des routes et jusqu'aux années 1940, les parois rocheuses constituent un élément de distraction pour les visiteurs et sont donc exploitées conformément aux modèles des élites décisionnelles. À partir de la seconde moitié du XX^e siècle, elles sont protégées et parfois sécurisées. La technique tente alors de réduire une vulnérabilité qu'elle a elle-même créée. L'aménagement routier est le médium de ces différents rapports. Lorsque les routes posent problème au regard des dispositifs de protection des sites et de la biodiversité, elles ne sont critiquées qu'à demi-mots et les logiques décisionnelles qui s'en suivent sont souvent brouillées. C'est toute la malléabilité du rôle de l'aménagement routier qui est ainsi révélée. Ce qui est possible avec la route ne l'est pas pour d'autres aménagements. Parce qu'elle est considérée comme l'infrastructure élémentaire des circulations modernes, elle parvient à faire coïncider des rapports distincts d'accessibilité, de protection et de développement.

Enfin, les permanences de l'aménagement routier structurent cette étude sur le temps long. Il s'agit d'abord d'une irréversibilité physique. En 2020, les nombreux délaissés routiers qui ponctuent les campagnes françaises sont le plus souvent des héritages d'aménagements réalisés au XIX^e siècle. Ils ne correspondent plus aux attentes en termes de

CONCLUSION GÉNÉRALE

circulations. Toutefois, les tunnels, les encorbellements et les terrassements et les dispositifs de sécurisation ne sont pas désinstallés. La trace matérielle de l'aménagement routier reste, tout comme ses effets physiques. On a vu que l'aménagement est aussi une construction politique et socio-économique. À ce titre, son existence sociale ne s'arrête pas avec sa fermeture physique. Cette irréversibilité est aussi mémorielle et s'inscrit dans une culture des circulations en montagne. Les projets, anciens droits de passage et arrangements, demeurent et sont les indices de la puissance sociétale des opérations d'aménagement.

Utiliser la chronologie de la route pour historiciser l'aménagement du territoire

Face au temps long, il est important d'historiciser les rythmes auxquels est soumis le sujet d'étude. C'est ce qu'autorise la chronologie de la route en tant qu'objet technique. D'un point de vue méthodologique, l'articulation de la démarche de recherche historique avec la temporalité technique et matérielle de l'aménagement permet de saisir l'épaisseur des rapports avec le territoire dans lequel il est réalisé. Comme toute forme d'aménagement du territoire, celui par la route entraîne une véritable mutation. Il peut donc être considéré comme un événement à part entière.

Premièrement, au cours de l'aménagement routier, de nombreux renversements s'opèrent par et pour la route. Leurs natures et modes d'expressions varient. Ces renversements qui interviennent lors des phases de projet, d'édification et d'usages sont des indices de la manière dont la route est à la croisée de tout ce qui fait un territoire et en restitue les évolutions. Deuxièmement, la société qui pense la route n'a pas les mêmes enjeux que celle qui l'a construite ou l'utilise. L'étude diachronique de l'aménagement routier permet d'en saisir les articulations. Troisièmement, construire l'analyse à partir de la chronologie de la route illustre en quoi l'aménagement du territoire est un événement qui implique un grand nombre d'acteurs de manière directe et indirecte. Ces interventions régulières ou ponctuelles permettent d'accéder aux différentes réponses face à l'aménagement routier. On approche ainsi les logiques interdépendantes de ceux qui pensent et organisent l'aménagement, de ceux qui en ont besoin et en sont à l'initiative, de ceux qui le coordonnent et le construisent et de ceux qui l'utilisent ou non. Enfin, les impacts en différé permettent d'aborder des phénomènes transversaux à ces différentes phases, du XIX^e au XXI^e siècle. Partie intégrante du processus d'aménagement, ces phénomènes ajoutent et/ou font converger des temporalités parallèles. Ils témoignent ainsi de l'intensité et de l'étendue temporelle et spatiale des effets de l'aménagement routier.

D'un point de vue historiographique, en prenant l'aménagement routier du territoire comme objet d'étude, la thèse conjugue des champs historiographiques riches, qui se croisent peu. Elle invite ainsi à poser le regard sur la complexité des liens entre tout ce qui a trait aux infrastructures de circulation, les logiques de déplacements des sociétés et l'évolution des rapports à l'environnement. Ces relations se construisent sur le temps long, une approche historique des mobilités par le territoire permet de les restituer. Ce travail, en plus de confirmer l'intérêt de s'intéresser aux mobilités de manière spatialisée, montre la richesse qu'il y a à questionner sur des territoires de montagne, des problématiques que les chercheurs en histoire des transports ont essentiellement considérées en fonction des aires urbaines¹⁷⁷⁴. La thèse montre également l'intérêt d'apprécier les montagnes comme le point d'arrivée de déplacements. L'évolution de ces derniers du XIX^e au XXI^e siècle est liée aux différentes fonctions attribuées à ces territoires.

L'aménagement routier est aussi un objet qui autorise de multiples approches en histoire environnementale. Support de circulations, outil économique d'exploitation de ressource, facteur de risque, vecteur de nuisance, patrimoine à préserver et à valoriser, de 1824 à 2020 la route est au cœur des différentes relations entre les sociétés et leurs environnements. C'est également un outil de requalification des espaces. Par cette ambivalence à laquelle elle doit son maintien, elle génère des revers et des conflictualités singulières riches d'enseignements. Cette recherche confirme ainsi l'intérêt d'étudier les conflits sur la longue durée en s'émancipant des catégories de lecture classiques.

On a pu enfin observer comment une politique d'aménagement d'un territoire de montagne au XIX^e siècle enclenche de multiples cycles socio-économiques. Ils contrastent avec les pratiques antérieures, par leurs temporalités courtes et le plus souvent superposées. Ces tuilages permettent aux sociétés de se maintenir, bien qu'ils soient associés à des activités productives qui comportent une part de violence, comme c'est le cas pour la construction dans les années 1870 et le tourisme routier à partir des années 1900. Cette lecture nuance les discours sur le développement touristique et routier des territoires alpins, entendu comme linéaire, unificateur et binaire. Il ne s'agit pas non plus d'une logique subie d'injonction à la modernisation. On voit en effet que dans les arènes des routes, bien qu'ils soient souvent marginalisés, les plus modestes ne sont pas systématiquement les perdants.

¹⁷⁷⁴ Sur l'intérêt d'une approche spatialisée des mobilités voir l'ouvrage du géographe Edward Soja : Edward W. SOJA, *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, 2010. L'auteur croise les questions de justice sociale et de mobilité en contexte urbain.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les acteurs qui investissent et qui profitent de l'aménagement routier sont plus sensibles aux changements de normes que ceux qui s'adaptent de manière ponctuelle et pragmatique.

Le Vercors comme laboratoire pour étudier l'aménagement routier du territoire

Le Vercors est un exemple qui permet de comprendre toute l'épaisseur sociétale qu'engage l'aménagement du territoire. L'échelle localisée est en effet le moyen de cibler les interactions qui participent à la création d'une civilisation de la route. S'il est évident que cette dynamique opère différemment pour d'autres territoires, le cas du Vercors en met en lumière des aspects et renversements généraux qui viennent d'être évoqués, tels que le rôle crucial des ambitions de contrôle, des récits de l'aménagement et des phénomènes d'impacts en différé. Cet exemple montre que l'aménagement routier opère de manière continue dans le temps. Sur un même territoire, ses effets s'expriment différemment selon les lieux.

En miroir, l'aménagement routier est un prisme pertinent pour l'étude d'un territoire et de ses transformations, en d'autres termes, pour essayer de comprendre ce qu'est le Vercors. Étudier l'aménagement routier de ce territoire permet en effet d'en saisir les hauts lieux, les tensions, les silences et les échecs. Depuis le XIX^e siècle, la route est au cœur d'une territorialité inédite encore présente en 2020. Elle structure un système qui se superpose aux répartitions traditionnelles haut-bas, nord-sud et aux délimitations administratives. Elle réorganise les relations de ce territoire avec l'extérieur. L'aménagement routier indique ainsi la complexité de la situation sur le terrain. Le cas du Vercors révèle surtout que la route est un puissant outil de pouvoir. Ceux qui contrôlent la route dominent le territoire, de même que la gestion de l'aménagement routier est révélatrice de l'état et des enjeux des sociétés qui y résident.

Ici se pose la question de la permanence des conflits associés à l'aménagement routier. Depuis 2022, une nouvelle polémique au sujet des routes agite le Vercors. Elle concerne le projet « Sublimes Routes du Vercors ». Depuis 2021, le département de la Drôme réaffirme les ambitions du projet qui doit valoriser un « *patrimoine routier historique exceptionnel qui a conduit à la naissance du tourisme et à la notoriété du Vercors* »¹⁷⁷⁵. Cette mise en

¹⁷⁷⁵ DÉPARTEMENT DE LA DRÔME, *Sublimes routes du Vercors, FAQ*, printemps 2022, p.13. [en ligne] Sur le site *La Drôme. Le site web du département*. Disponible sur : <https://www.ladrome.fr/wp->

CONCLUSION GÉNÉRALE

tourisme est présentée comme étant adaptée aux enjeux du changement climatique. Des aménagements raisonnés et respectueux des patrimoines naturels et culturels et une intégration des mobilités douces sont ainsi envisagés. Le projet prévoit l'aménagement de 17 belvédères en « points d'observation » et la venue d'environ 150 000 visiteurs¹⁷⁷⁶. Des habitants, des usagers des routes et de nombreux militants et élus écologistes régionaux s'opposent au projet. Ils en dénoncent le coût et les objectifs spéculatifs qu'escamote l'argument des mobilités douces. Ils redoutent l'afflux de véhicules motorisés contraignant les cyclistes à s'éloigner. À cela s'ajoutent l'artificialisation des sols nécessaire aux parkings, les phénomènes de congestion dans les villages, les stationnements anarchiques et surtout l'augmentation des nuisances sonores. Beaucoup questionnent également un projet qui ne correspond pas aux enjeux du territoire et aux caractéristiques des déplacements, telles que les risques et leurs effets sur les rythmes des mobilités. Ils critiquent un manque de concertation avec les équipes municipales renouvelées au printemps 2020, période à laquelle de nouveaux habitants s'installent également dans le Vercors¹⁷⁷⁷.

Une pétition circule, des collectifs se créent et/ou s'associent et des rassemblements ont lieu sur les sites où les premiers aménagements sont prévus. C'est le cas le samedi 21 mai 2022 au col de la Bataille. 150 manifestants sont présents aux côtés de propriétaires qui refusent de vendre leur terre. C'est également l'occasion pour la Fédération des Amis Usagers du Parc, alors en retrait depuis plusieurs années, de reprendre les combats. L'association entend dénoncer le manque de transparence du projet¹⁷⁷⁸. En parallèle, certains élus déplorent la mauvaise gestion du projet par le département et la radicalisation des débats. Ces tensions révèlent plus que jamais des politiques contrastées entre la Drôme

[content/uploads/2022/05/sublimes-routes-du-vercors-faq.pdf](https://www.ladrome.fr/wp-content/uploads/2022/05/sublimes-routes-du-vercors-faq.pdf) [Page internet consultée le 15 octobre 2022], pdf, 14p.

¹⁷⁷⁶ DÉPARTEMENT DE LA DRÔME, *Sublimes routes du Vercors, FAQ*, printemps 2022, p.13. [en ligne] Sur le site *La Drôme. Le site web du département*. Disponible sur : <https://www.ladrome.fr/wp-content/uploads/2022/05/sublimes-routes-du-vercors-faq.pdf> [Page internet consultée le 15 octobre 2022], pdf, 14p.

¹⁷⁷⁷ MARC, STÉPHANE ET COMBELLES, JULIEN, *Julien*, « *Sublimes routes du Vercors : selon les opposants, « il n'y a pratiquement aucune réunion publique »*, *Le Dauphiné libéré*, [en ligne] mise à jour le 22/05/2022, disponible sur : <https://www.ledauphine.com/environnement/2022/05/22/sublimes-routes-du-vercors-selon-les-opposants-il-y-a-pratiquement-aucune-reunion-publique> [Page internet consultée le 15 octobre 2022]

¹⁷⁷⁸ Voir FAUP VERCORS, *Sublimes Routes du Vercors*, [en ligne] sur le site *FAUP Vercors*, disponible sur <https://faupvercors.fr/routes-sublimes/> [Page internet consultée le 17 novembre 2022].

CONCLUSION GÉNÉRALE

et l'Isère¹⁷⁷⁹, les défiances envers le PNRV et une nouvelle crainte : voir des visiteurs affluer dans le sud du Vercors, jusque-là préservé.

Ces réactions ne sont pas sans liens avec la forte affluence de visiteurs dans le Vercors au cours des mois suivant le premier confinement. Les circulations accrues représentent alors une gêne pour les habitants, qui est conjuguée aux prises de conscience climatiques. Elles aboutissent à une remise en cause explicite de la volonté d'aménager. L'automobile est incriminée de manière plus frontale qu'au cours des conflits étudiés par la thèse. Ce sont les véhicules motorisés des visiteurs venant de l'extérieur du Vercors qui sont principalement blâmés. Présente avant la pandémie, la crainte d'un tourisme motorisé de masse s'accroît. Les motocyclistes sont également au cœur des débats, accusés de ne pas respecter le code de la route. Certains opposants se demandent pourquoi encourager les transports motorisés en Vercors alors qu'ils sont taxés en ville. C'est une expression supplémentaire de contrastes territoriaux bien connus. La succession de conflits liés aux routes du Vercors indique que l'aménagement routier est un curseur autour et par lequel se réajustent les forces en présence et également les relations de ce territoire avec l'extérieur. Ce dernier débat suggère qu'une nouvelle régulation des usages du territoire se profile au moyen des routes. Il s'agit désormais au nom de normes écologiques, de déterminer qui peut accéder ou non au Vercors, avec quel(s) moyen(s) et pour quelle(s) pratique(s). Ce qui se joue dans ce conflit est une réaction à l'intensification des déplacements depuis les villes vers les campagnes. Ces déplacements ne sont pas inédits de même que les antagonismes sociaux qu'ils portent. En revanche, les sensibilités environnementales qui l'accompagnent et certaines manières de penser la montagne en renouvellent l'acuité. Interviennent également les attentes de certains habitants, fraîchement installés. De futures recherches à ce sujet seront, à n'en pas douter, passionnantes.

Vers une recherche appliquée

En mars 2023, j'ai obtenu un contrat en CDD au service Ouvrages d'Arts et Risques Naturels de la Métropole (Grenoble-Alpes-Métropole). L'essentiel de mes missions concerne la maîtrise d'ouvrage, l'instrumentation des désordres fragilisant les ouvrages

¹⁷⁷⁹ DÉPARTEMENT DE LA DRÔME, *Sublimes routes du Vercors, FAQ*, printemps 2022, p.13. [en ligne] Sur le site *La Drôme. Le site web du département*. Disponible sur : <https://www.ladrome.fr/wp-content/uploads/2022/05/sublimes-routes-du-vercors-faq.pdf> [Page internet consultée le 15 octobre 2022], pdf, 14p.

d'art (ponts et murs de soutènement) ainsi que la gestion des transports exceptionnels. Cette expérience enrichit mon regard sur les sources et les événements que j'ai étudié – tout autant qu'elle complexifie certaines de mes conclusions. Une certitude s'est imposée à moi en seulement quelques jours. L'histoire de l'aménagement du territoire concerne un champ immense, et elle a plus que jamais une utilité administrative, logistique et sociale. Telle qu'elle vient d'être présentée dans la thèse, l'histoire de l'aménagement du territoire peut être le support d'une recherche appliquée. C'est le dernier point de la conclusion, présenté selon deux aspects.

Depuis les années 1980, les territoires sont marqués par les différents transferts de compétences liés à la voirie. Un des derniers exemples en date est le passage de la gestion de la voirie des communes aux intercommunalités en 2015. Malgré des instructions techniques, les différences de moyens, de personnels et de politiques choisies par les acteurs collectifs font de la gestion du patrimoine routier existant une opération difficile¹⁷⁸⁰. De plus, l'absence d'inventaire et de documents relatifs aux ouvrages présents sur les routes suscite des situations parfois complexes. Il arrive par exemple que des gestionnaires de voiries découvrent à l'occasion de travaux, la présence d'aménagements antérieurs et oubliés au fil des décennies¹⁷⁸¹. Dans d'autres cas, des ouvrages sont parfois fragilisés par des travaux ultérieurs répondant à de nouveaux besoins¹⁷⁸². Dans ce contexte et compte tenu de l'augmentation du poids des véhicules et de la diversification des modes de transport, il est pertinent de localiser et d'identifier les différents aménagements de voirie et surtout de déterminer pour chaque ouvrage, quelle administration l'a construit, géré et parfois modifié, à quel moment et selon quels objectifs. Cela permettrait par exemple de connaître les pathologies que rencontre un pont au cours du temps, leurs causes et les solutions apportées. Il s'agit là de connaissances indispensables à la gestion de la voirie. Les accidents de Gênes et de Toulouse sont malheureusement là pour rappeler les enjeux humains de la gestion sur le temps long des infrastructures routières et de leurs ouvrages

¹⁷⁸⁰ On pense par exemple aux fascicules ITSEOA (instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art) diffusés par le CEREMA depuis les années 2010. Disponibles sur : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/instruction-technique-surveillance-entretien-ouvrages-art-3> [Site internet consulté le 1^{er} mars 2023].

¹⁷⁸¹ C'est le cas en 2018, lorsque le service Ouvrages d'Arts et Risques Naturels de la Métropole grenobloise découvre l'existence d'une buse sous une route sur laquelle les convois dépassant 250 tonnes sont autorisés à circuler. La buse est construite au début du XX^e siècle dans le cadre de l'exploitation d'un canal. Une fois ce dernier hors d'usage dans les années 1950, elle est oubliée. Elle suppose donc la présence d'un ouvrage d'art qui est jusqu'alors insoupçonné et dont la structure n'est pas faite pour supporter un tonnage trop élevé.

¹⁷⁸² En montagne, la plupart des travaux d'élargissement de la voirie réalisés dans les années 1960-1970 fragilisent les ponts et les murs de soutènement préexistants.

CONCLUSION GÉNÉRALE

d'art. Par ailleurs, la connaissance et l'entretien d'un patrimoine existant peuvent également contribuer à repenser l'aménagement du territoire. Cela permet par exemple de reconsidérer le recours à de nouvelles constructions en se focalisant sur les éléments déjà en place et leur adaptation à de nouveaux besoins.

En 2020, cela fait déjà quelques années que le contexte climatique place les transports au cœur des discours sur les transitions socio-environnementales. Les politiques publiques d'aménagement associées provoquent parfois des tensions entre les problématiques sociales de la mobilité et des impératifs écologiques¹⁷⁸³. Elles peuvent avoir des impacts forts, susceptibles de remettre en cause des modes de vie¹⁷⁸⁴. Les mobilités constituent alors une question sociale. D'abord relative aux coûts et aux moyens des déplacements, elle est complexifiée par les mesures visant à limiter les impacts écologiques des transports¹⁷⁸⁵. Ces questions intéressent de fait les chercheurs depuis une décennie au prisme des notions de justice sociale ou de lutte populaire¹⁷⁸⁶. Elles sont ressenties de manière aiguë en montagne où elles sont conjuguées à la baisse des investissements pour les services publics de transports, aux difficultés administratives concernant la gestion de la voirie, ainsi qu'aux problématiques liées aux risques.

Dans ce contexte, en croisant des questionnements contemporains et plus anciens, le chercheur peut fournir des grilles de lectures utiles. L'histoire de l'aménagement du territoire permet en effet de comprendre la place que la route occupe dans la société. Une interrogation diachronique des logiques d'aménagement procure ainsi un éclairage sur les liens discursifs, sociaux, économiques ou culturels qui font les territoires et les articulent entre eux. L'explication de décisions passées renseigne sur les situations présentes et sur les besoins et systèmes en place. Certaines alimentent des mécanismes de dépendances et tous les territoires ne disposent pas des mêmes alternatives et enjeux. Surtout, ces mêmes territoires, alternatives et enjeux évoluent. Il est primordial d'aborder ces sujets dans toute

¹⁷⁸³ Maxime HURÉ, « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité », *Informations sociales*, 2022, n°206-2, p. 93-103.

¹⁷⁸⁴ Zakaria BENDALI et Aldo RUBERT, « Les sciences sociales en gilet jaune. Deux ans d'enquêtes sur un mouvement inédit », *Politix*, 2020, n°132-4, p. 177-215. Les auteurs évoquent notamment l'ouvrage de Benoit Coquard. Voir ; Benoit COQUARD, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte, 2019.

¹⁷⁸⁵ C. GALLET, « La justice de la mobilité comme objet politique », art. cit., p. 4 ; Jean-Pierre ORFEUIL, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, [en ligne], 2010, disponible sur : <https://journals.openedition.org/sociologies/3321>, [Page internet consultée le 14 mars 2021].

¹⁷⁸⁶ Gérard NOIRIEL, *Histoire populaire de la France. De la guerre de Cent ans à nos jours*, Paris, Agone, 2019.

CONCLUSION GÉNÉRALE

leur complexité, aussi bien dans leurs aspects concernant les pratiques individuelles que les organisations collectives. Cela permet de mesurer à la fois l'épaisseur et la subtilité des systèmes qui opèrent dans l'aménagement du territoire. La connaissance de ces éléments peut contribuer à l'élaboration de politiques adaptées et éviter des décisions ressenties comme des injustices¹⁷⁸⁷. On espère ainsi avoir contribué à apporter un éclairage supplémentaire sur ces questions, en rappelant qu'aucune route, aussi sinueuse et vieille soit-elle, ne conduit aux confins de la Terre¹⁷⁸⁸.

¹⁷⁸⁷ É. FAUGIER et M. FLONNEAU, « Les mobilités urbaines et rurales : complémentarités, divergences, ignorances, XIXe-XXIe siècle », art. cit., p. 173-174. Les auteurs questionnent les contrastes qui apparaissent lors de l'application de certaines législations, telles que la Loi d'orientation des mobilités votée en 2019 (LOM). Les municipalités sont encouragées à s'adapter aux déplacements non carbonés. Cependant, toutes ne disposent pas des mêmes moyens pour répondre à cette nouvelle norme.

¹⁷⁸⁸ En référence à une citation de Henry David Thoreau. Voir : Henry David THOREAU, *Journal*, Finitude, 2014, vol. III janvier 1844-mai 1846.

La présentation des sources comporte uniquement les fonds d'archives contenant des documents utilisés pour la réalisation de ce travail. Il ne s'agit pas de l'ensemble des sources consultées au cours de la thèse. Les sources sont d'abord présentées par institution de conservation, et ensuite, par catégorie de document lorsqu'elles ne sont pas conservées au sein d'une structure institutionnelle.

Les documents d'archives du service vicinal sont les principales sources employées dans cette thèse. Selon les périodes, les compétences liées aux travaux publics et à l'aménagement routier du territoire sont réparties entre différentes administrations. En ce qui concerne la petite voirie rurale, cela induit d'alterner entre les fonds d'archives du service vicinal, de la Direction départementale de l'équipement et parfois des Ponts-et-Chaussées. Pour les archives des Départements de la Drôme et de l'Isère, c'est spécialement les fonds des séries O qui sont mobilisés. Il est toutefois nécessaire de se reporter aux séries S et W. Pour cause, jusqu'aux années 1960, les documents qui proviennent du service vicinal sont classés en série O et ceux versés par les Ponts-et-Chaussées en série S. Le transfert de la gestion des routes départementales aux conseils généraux, consécutivement aux actes de décentralisation depuis les années 1980, entraîne ensuite de nombreux versements. Face à la masse de documents à traiter, ces documents d'archives sont cotés en série W, même ceux datant du XIX^e siècle.

Archives départementales de la Drôme (ADD26)

Série C – Administration provinciale

C3-C5 : Questionnaire de la commission intermédiaire des États du Dauphiné, Chamaloc, Châtillon-en-Diois, Die, 1789.

Série M – Administration générale et économie

Police administrative et sûreté générale (4M)

4M141 : Rapports, extraits des registres d'ordre et de statistique judiciaire, correspondances (1849-1853).

4M345-448 : Rapports des autorités préfectorales, municipales, judiciaires et de police. Surveillance politique, prestation de serment des fonctionnaires, police administrative, délibérations, affiches, extraits de registre d'audience, correspondances (dossiers par communes, An VI-1908).

4M490-493 : Pièces individuelles. Contrôle, surveillance, expulsions, admissions à domicile, naturalisations, réintégrations dans la nationalité française, extraits des états des étrangers exerçant une profession, un commerce ou une industrie qui ont fait leur déclaration de changement de résidence ou qui ont fait viser leur certificat d'immatriculation, extraits des listes nominatives des étrangers qui ont quitté leur commune de résidence, qui sont décédés ou qui sont devenus français, dossiers de demandes de naturalisation, correspondances (classement par ordre alphabétique de patronyme, 1808-1906).

Population. Affaires économiques. Statistiques (6M)

Listes nominatives des habitants par commune (6M162-519)

6M188 : Beaufort-sur-Gervanne (1836-1872).

6M211 : Bouvante (1836-1872).

6M222 : Chamaloc (1836-1872).

6M226-227 : Chapelle-en-Vercors (1836-1936).

6M241 : Châtillon-en-Diois (1836-1872).

6M264 : Creyers, (1836-1872).

6M276 : Échevis (1836-1872).

6M291 : Glandage (1836-1872).

6M308 : Léoncel (1856-1872).

1 Num 1009/6M316 : Luc-en-Diois (1836-1872).

6M317 : Lus-la-Croix-Haute (1836-1872).

6M373 : Omblèze (1836-1872).

6M381 : Peyrus (1836-1872).

6M429 : Saint-Agnan-en-Vercors (1836-1872).

1 Num 938/6M468 : Sainte-Eulalie (1831-1872).

6M440-442 : Saint-Jean-en-Royans (1836-1936).

6M443-444 : Saint-Julien-en-Vercors (1836-1872).

6M445 : Saint-Laurent-en-Royans (1836-1872).

6M448 : Saint-Martin-en-Vercors (1836-1872).

6M488 : Treschenu (1836-1872).

6M510 : Vassieux-en-Vercors (1836-1872).

2Mi 891/R1 1836-1874 : état civil de Luc-en-Diois, 1856, actes de mariage

Agriculture et Eaux et Forêts (7M)

Les fonds de l'administration forestière sont en cours de classement depuis 2015. Les cotes indiquées sont provisoires. Elles permettent de retrouver les documents en salle de lecture. Un tableau de concordances permettra à terme d'accéder aux nouvelles cotes.

Fonds de la Conservation des Eaux et Forêts de Valence

C 621 : Route de Combe Laval : acquisitions foncières de terrains particuliers (1907-1909).

C 624 : Route de Combe Laval à l'Écharasson : acquisitions foncières et construction, contentieux avec l'entrepreneur Antoniotti, indemnisations de propriétaires suite à des dommages, arrêts et décisions du Conseil d'État, du conservateur des Eaux-et-Forêts, du Conseil de préfecture, délibérations du Conseil municipal de Saint-Jean-en-Royans, rapports des services forestiers, devis de travaux, plans, correspondances (1890-1901).

C608/1 : Forêt de Lente : routes et chemins, aménagements et entretiens, études et projets, rapports des services forestiers ou vicinaux, délibérations du Conseil général, du Conseil d'arrondissement et de conseils municipaux, procès-verbaux de reconnaissance, études et projets, devis descriptifs et estimatifs, parcelles à acquérir, réclamations, plans, profils et croquis, correspondance (1841-1863).

C4016/2d : Forêts de Lente et de Léoncel : aménagement, entretien et usages, réglementation de la circulation pour le tourisme, arrêtés préfectoraux, rapports et avis des services forestiers ou vicinaux, délibérations de conseils municipaux, actes de cession de terrains, réclamations de particuliers et de syndicats d'initiatives, coupures de presse, plans, correspondances (1905-1964).

Fonds de l'inspection des Eaux et Forêts de Valence

4010/4 : Forêts de Lente et de Léoncel : routes forestières et chemins de vidange, aménagement et entretien, surveillance de travaux et d'ouvrages métalliques, établissement de signalisations et de plaques commémoratives ou indicatrices, constructions de garages ou de chargeoirs, réglementation de la circulation, classement dans la vicinalité publique, arrêtés préfectoraux, rapports et avis des services forestiers, délibérations de conseils

municipaux, états de renseignements économiques et statistiques, actes de cession de terrains domaniaux, soumissions et réceptions de travaux, devis et décomptes (1884-1943).

4022/25 : Plans de la forêt de Vassieux (1770-1785).

Conseil général du département et commission départementale (1N)

1N171 : Procès-verbaux imprimés des délibérations, rapports imprimés du préfet et des chefs de service. Extrait des procès-verbaux (1834-1839).

Voirie vicinale (30)

3O92-98 : Chemin vicinal de Grande Communication n°10 de Die à Pont-en-Royans (Devenu R. N.518). Construction, entretien et objets divers (1807-1888).

3O99-102 : Chemin vicinal de Grande Communication n°10 de Die à Pont-en-Royans (Devenu RN 518). Ponts. Ponceaux et passerelles, indemnités de terrains, alignements et délaissés, affaires diverses (dossiers par communes).

Série S – Travaux publics et transports

Ponts et chaussées (1S)

118S1 : Ligne Valence-Chabeuil-Bourg-de-Péage-Saint-Jean-en-Royans-Pont-en-Royans-Saint-Jean-en-Royans. Établissement de la ligne : études, tracé, travaux, pièces générales (1865-1912). Projet de prolongement jusqu'à la Chapelle-en-Vercors (1838-1909).

Direction départementale de l'Équipement (722 WP)

722WP57 : Chemin départemental de Die à Pont-en-Royans. Entreprises, rectification comprise entre les Grands Goulets et le projet de pont sur Vernaison près des Petits Goulets (1843-1851). Construction d'un pont en pierre de onze mètres d'ouverture sur le torrent de la Vernaison (1855). Construction à Échevis de six ponceaux et d'un mur de soutènement (1901). Élargissement et construction de gares d'évitement entre les P.K. 44,208 et 52,047 (1927).

872WP2-11 : Route nationale 518 (CGC 10). Enquêtes générales, dossiers des entreprises pour travaux divers, acquisitions de terrains et aliénations, affaires diverses sur l'avancée des travaux et conditions de circulations (1843-1932).

BH 2475 : MAURICE BLOCK, *Dictionnaire de l'Administration française*, troisième tirage de la deuxième édition, 1881, (1856), Paris, Berger-Levrault et Cie, 986p.

BH 6485/16 : SERVICE VICINAL DE LA DRÔME, *Commémoration du centenaire de la vicinalité*, sous le patronage officiel de M. le Ministre de l'Intérieur, du Conseil général de MM les Sénateurs et députés et de M. le préfet de la Drôme, 8 novembre 1936.

Archives départementales de l'Isère (ADI38)

Archives communales déposées par la commune (4 E)

4E 432/96-97 : Dépôt de la commune Montaud, Voirie : taxes des prestations vicinales, rôles de prestation en argent ou en nature, dossier du chemin de la Croix de Mézin au grand chemin d'Autrans (1840-1888).

Série J – Archives privées

155J : Fonds André Demire, architecte, Vercors, reconstruction (2^e ½ du XX^e siècle).

Arrêtés du préfet (4K)

4K297 : Arrêtés sur la grande vicinalité (1836-1889).

Conseil de préfecture (5K)

5K156-167 : Contentieux concernant la voirie (routes nationales, routes départementales, chemins de grande communication), police du roulage (1877-1925).

Série M – Administration générale, économie et population

Les documents d'archives conservés dans la série M fournissent des éclairages très variés sur les différents enjeux liés à l'aménagement routier et ses acteurs.

Légion d'honneur (23M)

23M1 : Propositions pour la légion d'honneur, correspondance générale, fiches de renseignements, propositions collectives, promotions spéciales des maires (1859-1932).

23M10-24 : Nominations dans la légion d'honneur, dossiers individuels (1858-1939).

Étrangers. Renseignements. Statistiques, an VIII-1950 (58M)

58M2 : États numériques des ouvriers étrangers employés dans les chantiers, ateliers et usines du département (1881-1883).

Étrangers. États nominatifs, 1888-1924 (59M)

59M2 : Arrondissement de Grenoble, cantons d'Alleverd à Goncelin, Sûreté générale, étrangers, états nominatifs (1888-1893).

Stations thermales et climatiques, an XI-1951 (119M)

119M11 : Sources d'eau minérale, Choranche (1835-1892).

Circonscriptions administratives et territoriales (121M)

121M6 : Limites du département de l'Isère avec celui de la Drôme, fixation, modification, contestation (1790-1875).

121M8 : Circonscriptions territoriales. Réunions des communes, correspondance an VIII-XIII, communes du département susceptibles d'être réunies (an VIII – 1909).

121M17 : Circonscriptions territoriales (1822-1921).

121M20 : limites communales, Corrençon et Villard-de-Lans (1853-1857).

Recensement quinquennal, dénombrement, an VIII -1962
(123M)

123M120 : Châtelus, listes nominatives (1896-1962).

123M136 : Choranche, listes nominatives (1896-1962).

123M156 : Corrençon-en-Vercors (1896-1962).

123M344 : Pont-en-Royans, listes nominatives (1896-1962).

123M347 : Presles, listes nominatives (1896-1962).

123M359 : Rencurel, listes nominatives (1876-1962).

123M576/1-2 : Villard-de-Lans, listes nominatives (1896-1962).

5Mi1447 : Rencurel, état civil et registres paroissiaux 1873-1896.

Naturalisations accordées : dossiers individuels, 1815-1940
(128M)

128M4 : Naturalisations accordées entre 1850 et 1875.

Foires et marchés (141M)

141M2 : Foires et marchés du département : états statistiques, tableaux, renseignements, correspondances (1809-1886).

141M18 : Foires de Laffrey, Lalley, Lans, Lavaldens, Lavars, Lieudieu, Lumbin, Luzinay, Malleval, Marciolles, Marcollin, Marennes, Marnans, Massieu, Maubec.

Série N – Administration et comptabilité départementales (an IV -1961)

Conseil général, Commission départementale (1N)

1N1/1 : Conseil général, documents généraux, circulaires (an X-1870).

1N3/23 : Minutes et correspondances des sessions du Conseil général.

Série O – Communes et intercommunalités : contrôle

Service vicinal (11-16 O)

12 O - Personnel : ingénieurs, agents et commis voyers, piqueurs et chefs cantonniers (1819-1956)

12O1-4 : Service vicinal, personnel : agents et commis voyers, piqueurs et chefs cantonniers, lois instruction correspondance (1819-19..).

12O6 : Concours, examens pour l'emploi d'agent voyer et de commis voyer (1890 -1922).

12O7-8 : Agents voyers cantonaux : dossiers individuels (1868 – 1906).

12O10-13 : Renseignements divers concernant les agents voyers et les commis voyers (1836-1920).

12O18 : Ingénieurs du service vicinal, agents techniques, agents voyers et commis voyers de l'arrondissement de Grenoble-Sud : registre matricule (1899 –1939).

13 O – Personnel (1855–1939)

13O1 : Cantonniers du service vicinal : états nominatifs par numéro chronologique (1855-1892).

13O2-10 : Correspondance, secours, renseignements divers (1889-1938).

13O18 : Démissions (1881-1928).

13O25-39 : Cantonniers : nominations (1890-1937).

14 O – Chemins de grande communication devenus chemins départementaux (1837-1962)

14O3-11 : Chemin de Grande Communication n°2 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans (1842-1957).

14O23-33 : Chemin de Grande Communication n°6 de Grenoble à Sassenage et à Villard-de-Lans (An VIII-1953).

14O35-36 : Chemin de Grande Communication n°7 de Clelles au col de Menée avec embranchement sur la gare de Clelles (1833-1959).

14O37-44/2 : Chemin de Grande Communication n°8 de Vif à Monestier-de-Clermont avec embranchement sur Gresse (1823-1959).

14O128 : Chemin de Grande Communication n°35 de l'Albenc à Rencurel par Saint-Gervais et les Écouges (embranchement sur Rovon), (1822-1957).

14O481-485/5 : Chemin de Grande Communication n°106 (ancien chemin d'intérêt commun n°6) de Grenoble aux Jarrands par Pariset et Méaudre avec embranchement sur Sassenage, Seyssinet et Autrans (1865-1958).

14O486-488 : Chemin de Grande Communication n°107 (ancien chemin d'intérêt commun n°7) de Lans aux Jarrands par Méaudre et Autrans (1860-1958).

14O629 : Chemin de Grande Communication n°215 de Villard-de-Lans à Corrençon avec embranchement sur Font noire (1914-1958).

14O648 : Chemin de Grande Communication n°242 de Gresse à Miribel-Lanchâtre par Château Bernard avec embranchement sur Saint-Guillaume (1914-1959)

14O686 : Chemin de Grande Communication n°292 de Pont-en-Royans à Presles (1933-1959).

16O – Chemins vicinaux et ruraux

16O720 : Presles (1806-1957).

16O746-748 : Rencurel (1825-1947).

Série Q : Domaines, enregistrement et hypothèques

3Q19/53 : Enregistrement, registre des recettes, actes civils publics, 20 décembre 1882 – 12 septembre 1883.

3Q19/161 : Enregistrement, registre des recettes, actes civils publics, 28 décembre 1883 – 22 février 1886.

3E30119 : Minutes de Maître Léon Jullien notaire à Rencurel, inventaire n°87 et 92, 11 septembre 1883.

Série S : Ponts et Chaussées et travaux publics

Routes de grande voirie, an VIII -1958 (13S)

13S3 – Routes départementales (an VIII-1942)

Bien que les routes du Vercors soient réalisées par le service vicinal, la fusion de cette administration avec les Ponts et Chaussées entraîne des transferts de documents liés aux routes et ouvrages. Cette documentation est ensuite classée en tant qu'archives versées par les Ponts et Chaussées.

13S3/81-87 : Chemin de Grande Communication n°2 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans (1855-1924).

13S3/90 : Chemin de Grande Communication n°6 de Sassenage à Villard-de-Lans (1863-1889).

13S3/92 : Chemin de Grande Communication n°8 de Vif à Monestier-de-Clermont et à Gresse-en-Vercors (1866-1878).

13S3/144-145 : Chemin de Grande Communication n°106 de Grenoble à Lans *via* Pariset (1863-1900).

13S3/169 : Chemin de Grande Communication n°243 du port de Saint-Gervais à la Balme de Rencurel (1886-1925).

13S4 – Chemins vicinaux ordinaires (1811-1935)

13S4/12 : Autrans (1874-1924).

13S4/31 : Château-Bernard (1870-1926).

13S4/32 : Châtelus 1876-1891.

13S4/38 : Choranche (1842-1899).

13S4/47 : Corrençon-en-Vercors (1889-1893).

13S4/63-64 : Gresse-en-Vercors (1911-1912).

13S4/79 : Malleval (1868-1900).

13S4/83 : Méaudre (1874-1930).

13S4/94 : Montaud (1875-1907).

13S4/138 : Presles (1877-1907).

13S4/148 : Rencurel (1881-1926).

13S4/172 : Saint-Gervais (1877-1902).

11U416-569 - Tribunal de commerce de Grenoble, actes de sociétés

11U470 : 3 janvier – 20 avril 1922, Serratrice et neveux, Fontaine, Entreprise de travaux publics et particuliers, 1^{er} février 1922.

Direction départementale de l'équipement, service des routes
(7096W)

7096W3-9 : CGC n°2 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans : tracés (plans, rapports, travaux divers, correspondances, permission de voirie, entretien, dommages, acquisitions de terrains, comptabilité (1863-1929).

7096W130-131 : CGC n°35 de l'Albenc à Rencurel : classement, plans d'alignement, travaux divers, affaires diverses, permissions de voirie, entretien, acquisitions de terrains, dommages, rapports, correspondances (1854-1956).

Direction départementale de l'équipement, subdivision de
Saint-Marcellin (8127W)

8127W19-23 : RN n°518 et RN n°531, actes de vente, marchés, reconstruction d'un mur de soutènement, projets d'élargissement, construction d'un paravalanche, construction d'un pare-éboulis (1939-1975).

8127W 41 : CD. n° 531 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans (anciennement chemin de grande communication n° 2). Pont de Rouillard, projet des travaux à faire pour l'élargissement et l'amélioration des combes aux abords : dessins, plans, profils en long, profils en travers (1885)

8127W42-47 : RD n°531, travaux de drainage, d'aménagement, élargissement, rectification, constructions de parapets (1973-1983).

Bibliothèque municipale de Grenoble (BMG 38)

Fonds Dauphinois

L. 4550 : GUIDE BAEDEKER, *Midi de la France depuis l'Auvergne et y compris les Alpes*, Leipzig, 1889, 480p.

O.5765 : FERRAND Henri, *Excursions autour de Grenoble II. Le Villard-de-Lans, La Pyramide des Sept-Laux, le Grand Charnier*, Club Alpin Français, section de l'Isère, Grenoble, Maisonville et fils, 1877, 79p.

O. 14694 DREVET Louise, *La Vallée de la Bourne*, Grenoble, Xavier Drevet éd., 1878, 56 p.

O.15137 : LE POCKET GUIDE, *Grenoble et ses environs, cent courses dans le massif de la Grande Chartreuse, du Vercors et de Belledonne*, Grenoble, Librairie Gratier, 1891.

O 17750 : FERRAND Henri, *Les Routes des Alpes du Dauphiné, (Isère, Drôme, Hautes-Alpes) : Itinéraires avec profils des pentes à l'usage des cyclistes et automobilistes*, Grenoble, Alexandre Gratier et Cie libres éditeurs, 1899, 92 p.

O.17905 : MELLIER Étienne, *Le Vercors*, Grenoble, H.Falque et F.Perrin, 1900, 86 p.

T.388 : EYMARD Sylvain, *La Politicomanie ou de la Folie actuellement régnante en France*, Paris, Thoisières-Desplaces et Vve Charles Béchét, 1832, 101p.

T. 391 : EYMARD Sylvain, *Avis au peuple et aux médecins de l'Isère et de la Drôme sur les eaux minérales de Choranche, près le Pont-en-Royans*, Grenoble, Falcon, 1822.

T.404 : EYMARD Sylvain, *Réponses succinctes aux principales questions que doivent résoudre prochainement le congrès médical de Paris et les deux chambres*, Paris, G. Baillières, 1845, 34p.

V.4811 : FERRAND Henri, *Une fête Alpine dans la forêt de Lente*, Grenoble, Imprimerie Vallier Edouard et Cie, 1902.

V.5861 : EYMARD Sylvain, *Quelques mots sur le reboisement et le dégazonnement du sommet des hautes montagnes pastorales du Dauphiné, considérés au point de vue de leurs pâturages transhumants et sur la véritable cause des inondations*, Grenoble, Baratier frères et fils, 1865, 18p.

V. 5988 : FERRAND Henri, *Le Vercors. Le Royannais et les Quatre Montagnes. Région du Mont-Aiguille, du Villard-de-Lans et des Grands Goulets*, Grenoble, Librairie Alexandre Gratier et Jules Rey, 1904, 93 p.

V.6807 : ZENON Fièrè, *La Bourne, poésie dite à l'Inauguration du canal de la Bourne*, Fischbacher, Paris, 1879, 12p.

V. 9546 : AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE *Guides des Centres de Tourisme, Massifs de la Chartreuse et du Vercors*, guide n°2, M. Vermot (ed.) Paris, 1913, 300p.

V.10754 : SYNDICAT D'INITIATIVE DE SAINT-JEAN-EN-ROYANS, *Voyages en Dauphiné, le Royans et le Vercors*, Valence, 1913.

V.12459 : CENTRE DU TOURISME POUR LA DRÔME, *Le Vercors, le Vivarais, la Vallée du Rhône*, Valence, Imprimerie E.Vallon, 1925, 53p.

V. 12721 : MARCHON Albert, *Le Vercors*, Paris, Édition Émile Paul frères, 1927, 112p.

V.25639 : SYNDICAT D'INITIATIVE DE PONT-EN-ROYANS, DES GRANDS GOULETS ET DE LA BOURNE, *Excursions en Dauphiné, Royans et le Vercors*, Valence, Imprimerie Valentinoise, 1911, 23p.

V.28837 : TOURSIER Gustave, *Guide pratique, massif du Vercors, Royans Diois*, Lyon, Société des Guides Pol, 1914, 152p.

V. 30706 : CARLE Marius, *Sur les routes des Alpes en automobile ; le Massif de la Chartreuse ; le Vercors et la forêt de Lente ; l'Oisans, la Vallée des Arves ; La Haute route des Alpes*, Paris, Hachette et Cie, 1913, 242 p.

Archives municipales

Mairie de Saint-Julien-en-Vercors (Drôme)

Registre des délibérations du conseil municipal (1790-1837).

Registre des délibérations du conseil municipal (1837-1858).

Registre des délibérations du conseil municipal (1858-1876).

Registre des délibérations du conseil municipal (1876-1899).

Registre des délibérations du conseil municipal (1899-1921).

Registre des délibérations du conseil municipal (1921-1954).

Cadastre, matrices cadastrales des propriétés bâties et registres 1881.

Mairie de Villard-de-Lans (Isère)

104 : Voirie, routes départementales routes nationales, 531 chemins N6, 2, 31, dossier CGC n°6.

Registre d'état civil, 1908.

Archives privées

Différents acteurs ont mis à disposition de cette recherche des documents d'archives privées. C'est une documentation fascinante. Elle matérialise et illustre les enjeux que représente l'aménagement routier pour les acteurs qui font le choix de regrouper et de conserver ces documents. Ces sources sont utilisées et mentionnées uniquement lorsqu'une photo ou une copie a pu être réalisée. Deux propriétaires de ces fonds souhaitent garder l'anonymat. Les documents d'archives qu'ils ont partagés sont donc référencés en tant que « fonds d'archives privées 1 et 2 ».

Avant d'être transmis, ces documents ont fait l'objet d'une sélection préalable par leur propriétaire. Ces derniers référencent les coupures de presse et datent les photographies. Ces paramètres sont pris en compte dans l'analyse des sources.

Documents d'archives privées 1

Construction du tunnel des Grands Goulets, aménagement de parapets, mémorial de Vassieux, actions de la FAUP, coupures de presses, correspondances, enquêtes publiques RD 518, études (1994-2008).

Documents d'archives privées 2

Photographies familiales, iconographies de la route de Combe Laval et de l'Écharasson, documents d'archives de l'administration forestière concernant la route de Combe Laval et le rallye des glaces (XIX^e siècle - années 1960)

Documents d'archives privées de la famille Perazio

Photographies familiales, photographies de chantiers. Carnets de chantiers de Frédéric Perazio, notes, correspondances, comptabilités, papiers divers (années 1890 – années 1960).

Documents d'archives privées 1

Direction Départementale de l'Équipement de la Drôme, RD76 Routes de Combe-Laval, Chutes de Blocs, construction de parapets, centenaire de la route de Combe Laval, Valorisation du site classé.

Études, rapports et correspondances concernant la RD 76/route de Combe Laval (années 1950 – années 1990).

Parc naturel régional du Vercors, Réserve naturelle nationale des Hauts-Plateaux du Vercors, Plan de Gestion 2011-2020, Tome 1, Document principal, novembre 2010

Département de la Drôme, direction des déplacements, information D 2104822, 22 juillet 2021.

Documents d'archives privées 2

Décisions de la commission permanente du Conseil général de l'Isère, séance du 30 novembre 2007, dossier n°2007 C11 F 4c81.

Conseil général de l'Isère, direction des mobilités. Journée technique, connaissance et prévention des risques de mouvements de terrain, Bron, 10 avril 2014.

Imprimés à caractère de source

ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, recueil de mémoires, documents et actes officiels concernant le service vicinal*, Paris, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1891, 252 p.

ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Recueil de mémoires, documents et actes officiels concernant le service vicinal*, Paris, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1869.

ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Travaux d'art, mémoires et documents*, s.l., Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1862, 360 p.

ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Recueil de mémoires, documents et actes officiels concernant le service vicinal. Deuxième partie. Lois, décrets, arrêtés, décisions*, Paris, Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1849, 388 p.

ANNALES DES CHEMINS VICINAUX, *Lois, Ordonnances, Décisions*, s.l., Imprimerie et librairie administratives de Paul Dupont, 1845, 438 p.

AUSCHER Léon, *Le tourisme en automobile*, Paris, Vve Dunod, 1904, 486 p.

BERNARD Jean-Pierre, *Description du passage des Goulets*, Lyon, Girard et Josserand, 1855, 15 p.

BERNARD Jean-Pierre, *Réfutation du mémoire publié par M. Revellat, agent voyer ordinaire*, s.l., Imprimerie de J.Marc Aurel, 1850, 31 p.

BERTHAULT-DUCREUX Alexandre, *Manuel du cantonnier de chemins vicinaux*, Paris, Carillan-Goeury et V.Dalmont, 1845, 136 p.

BLACHE Jules, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, étude géographique*, Grenoble, Didier et Richard, 1931, 474 p.

BLANCHARD Raoul, *Les Alpes occidentales. Tome 1 : les Préalpes françaises du Nord*, Tours, Arrault et Cie, 1938, 335 p.

BLANCHARD Raoul, « Comparaison des profils en long des vallées de Tarentaise et Maurienne », *Revue de Géographie Alpine*, 1918, vol. 6, n° 3, 1918, p. 261-331.

BRUN-DURAND Justin, *Dictionnaire biographique et biblio-iconographique de la Drôme : contenant des notices sur toutes les personnes de ce département qui se sont fait remarquer par leurs actions ou leurs travaux, avec l'indication de leurs ouvrages et de leurs portraits*, Valence, H. Falque et F. Perrin, 1901.

CHAMBRE DE COMMERCE DE GRENOBLE, *Le Dauphiné au travail*, Grenoble, Grands établissements de l'imprimerie générale, 1917, 235 p.

CHARPENAY Georges, « Des voies et des moyens de transports en Dauphiné avant et après la guerre » dans Chambre de commerce de Grenoble (ed.), *Le Dauphiné au travail*, Grenoble, Grands établissements de l'imprimerie générale, 1917, p. 189-212.

DE PAYAN-DUMOULIN Charles François, *Bulletin de la Société de statistique, des arts utiles et des sciences naturelles du département de la Drôme*, Valence, 1841.

DUMAY Victor, *Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux : avec le recueil complet des dispositions législatives antérieures*, Dijon, V. Lagier, 1844, 582 p.

DURAND-CLAYE Charles-Léon, *Routes et chemins vicinaux : tracé, rédaction des projets, construction, entretien*, Paris, Baudry et Cie, 1885, 638 p.

FILLET Louis, *Essai historique sur le Vercors (Drôme)*, Valence, Librairie Lantheaume, 1888, 294 p.

GARNIER François-Xavier, *Explication de la loi du 28 juillet 1824 sur les chemins vicinaux*, Paris, 1825, 236 p.

GUILLAUME Eugène, *Traité pratique de la voirie vicinale, ou Exposé de la législation et de la jurisprudence sur les chemins vicinaux* (5e édition), Paris, P. Dupont, 1878, 365 p.

HENRY Ernest, *Code annoté du service vicinal. Recueil des lois, ordonnances, décrets et circulaires ministérielles concernant le service vicinal, avec indication des arrêts qui forment jurisprudence pour ce service*, Nancy, Imprimerie Berger-Levrault et Cie, 1889, 1150 p.

JORRÉ George, « L'établissement des routes dans le massif du Vercors », *Revue de Géographie Alpine*, 1921, tome 9, n° 2, p. 229-284.

MACÉ DE LÉPINAY Antonin, *Excursions dans les environs de Grenoble. Les montagnes de Saint-Nizier*, Grenoble, Maisonville, 1858, 100 p.

MARX Léopold, « Statistique de la prestation en nature sur les chemins vicinaux », *Journal de la société statistique de Paris*, 1884, n° 25, 1884, p. 11-27.

MARX Léopold, « Chemins Vicinaux » dans Léon Durand-Claye (ed.), *Routes et chemins vicinaux : tracé, rédaction des projets, construction, entretien*, Paris, Baudry et Cie (coll. « Librairie Polytechnique »), 1883, p. 551-618.

MOURRAL Daniel, « Les forêts du canton du Villard-de-Lans (massif du Vercors) », *Revue de Géographie Alpine*, 1927, p. 133-143.

REVELLAT Jean-Pierre, *Mémoire sur la route du Vercors dite des Grands-Goulets*, Nyons, Imprimerie de Louis Gros, 1850, 40 p.

ROY Jean-Marie, « Tourisme et circulation dans le Dauphiné alpestre », *Revue de Géographie Alpine*, 1953, vol. 41, n° 3, 1953, p. 515-551.

SERVICE VICINAL DE LA DRÔME, *Règlement pour le service des cantonniers des chemins vicinaux du département de la Drôme*, Valence, Imprimerie de Chenevier et Chavet, 1857, 29 p.

SOLON Victor, *Des chemins vicinaux, des chemins ruraux, Commentaire de la loi sur les chemins vicinaux du 21 mai 1836*, 1850, Paris, Durand.

SURREL Alexandre, *Étude sur les torrents des Hautes-Alpes*, Paris, Dunod, 1870, 362 p.

SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Le Dauphiné centres de villégiatures, hôtels, Pensions et Restaurants : villas, logements et garages, renseignements généraux*, 1932.

SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Le Dauphiné centres de villégiatures, hôtels, Pensions et Restaurants : villas, logements et garages, renseignements généraux*, 1928, 185p.

SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Le Dauphiné centres de villégiatures, hôtels, Pensions et Restaurants : villas, logements et garages, renseignements généraux*, 1925, 208p.

SYNDICAT D'INITIATIVE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ, *Grenoble et le Dauphiné*, 1904.

VILLAIN Jules, *La France Moderne. Grand dictionnaire généalogique, historique et biographique*, s.l., Société de l'imprimerie Theolier - J. Thomas et Cie, 1908, 963 p.

Presse ancienne

Deux logiques interviennent dans le recours à la presse ancienne. La presse est d'abord une entrée pour aborder le déploiement du système touristique lié aux routes du Vercors, au travers des réclames d'hébergements et de transports ainsi que des récits d'excursions. La revue *Les Alpes Illustrées* est consultée de manière systématique entre 1892 et 1902. Disponible sur : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32690436n/date>. [Site consulté le 13/10/2021]. La plateforme *Gallica* permet de procéder à une recherche par mots clés. Les entrées choisies sont « Vercors », « Goulets », « Bourne », « Rousset », « Écouges », « Nan », « Combe Laval », « Furon », et « service vicinal ».

Deuxièmement, la presse ancienne est également consultée entre 1866 et 1936 de manière ponctuelle pour sonder les répercussions et les retranscriptions d'un événement précis ou marquant, tel que l'ouverture d'un tunnel ou un accident de chantier. Les journaux suivants sont consultés grâce à la plateforme *Lectura Plus* accessible à l'adresse : <https://www.lectura.plus/Presse/>.

La Croix drômoise

Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche

Le Petit Dauphinois

Le Salut Public

L'écho de Vienne et de la région

L'impartial dauphinois

Presse locale contemporaine

La presse locale contemporaine est consultée afin de procéder à une veille au sujet de l'état des routes du Vercors suite à des éboulements, des travaux et des déviations. C'est également une entrée pour sonder au quotidien les enjeux de l'aménagement routier et la manière dont certaines problématiques sont retranscrites.

Le Dauphiné libéré (2010-2022).

France bleu Isère (2015-2022).

Peuple libre – Drôme Hebdo (2015-2022).

Enquêtes orales

Comme indiqué en avertissement de la thèse, beaucoup de témoins souhaitent rester anonymes. Dans le cadre de la soutenance, un tableau de l'enquête orale est proposé. Il renseigne sur l'ensemble des entretiens utilisés pour construire cette réflexion. Les synopsis et fiches enquête se trouvent dans le volume annexes.

Médiagraphie

Le recours à une médiagraphie répond à deux logiques. De nombreux sites et pages internet permettent d'accéder à un document considéré comme une source. Ils sont donc présentés en tant que moyens d'accès à une documentation précise le plus souvent accessible en format PDF sur une page en particulier du site. C'est le cas pour des arrêtés de natures diverses et des décisions juridiques. De nombreuses institutions figurent donc parmi les auteurs des sites internet présentés. Les caractéristiques des documents extraits de ces sites et utilisés comme sources sont systématiquement renseignées dans le manuscrit.

Plus ponctuellement, des sites et pages internet sont considérés comme des sources à part entière. Il s'agit le plus souvent de réseaux sociaux, de médias locaux, d'articles ou de

bulletins spécifiques édités par des collectivités, des organismes institutionnels et professionnels.

Sites internet permettant d'accéder à des documents à caractère de source

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE, *BnF – Site institutionnel*, [en ligne], disponible sur : <https://www.bnf.fr/fr> [Site internet consulté le 25 novembre 2021].

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA DRÔME, *La Drôme. Le site web du Département* [en ligne], disponible sur : <https://www.ladrome.fr/> [Site internet consulté le 15 mai 2022].

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA DRÔME, *marcel26, les marchés publics en ligne de la Drôme* [en ligne], disponible sur <https://marcel26.fr/> [Site internet consulté le 10 mai 2022].

DÉPARTEMENT DE LA DRÔME, *Site IDE de la Drôme* [en ligne], mise à jour le 31 mars 2023, disponible sur : <https://www.drome.gouv.fr/> [Site internet consulté le 5 mai 2022].

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, *Isère, Le Département*, [en ligne], disponible sur : <https://www.isere.fr/> [Site internet consulté le 23 juin 2022].

DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE, *BOAMP.fr, Bulletin officiel des annonces des marchés publics* [en ligne], disponible sur : <https://www.boamp.fr/pages/entreprise-accueil> [Site internet consulté le 10 mai 2022].

DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE, *Vie publique. Au cœur du débat public* [en ligne], disponible sur : <https://www.vie-publique.fr/rapport/33976-vulnerabilite-des-reseaux-dinfrastructures-aux-risques-naturels> [Site internet consulté le 11 juillet 2022].

IFSTTAR, *Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux* [en ligne], disponible sur : <https://www.ifsttar.fr/accueil/> [Site internet consulté le 12 avril 2022].

CEREMA, *Centre-ressources* [en ligne], disponible sur : <https://www.cerema.fr> [Site internet consulté le 12 mai 2022].

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Les décisions au cas par cas*, [en ligne], disponible sur : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/> [Site internet consulté le 25 mai 2022].

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *DREAL Centre-Val de Loire* [en ligne], disponible sur : <https://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/> [Site internet consulté le 22 avril 2022].

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur* [en ligne], disponible sur : <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/> [Site internet consulté le 29 mai 2022].

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *DREAL Occitanie* [en ligne], disponible sur : <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/> [Site internet consulté le 30 mai 2022].

ORRM, *Observatoire Régional des Risques Majeurs de Provence-Alpes-Côte d'Azur*, [en ligne], disponible sur : <https://www.observatoire-regional-risques-paca.fr/> [Site internet consulté le 05 juin 2022].

PRÉFECTURE DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ, *Portail internet DREAL Bourgogne-Franche-Comté*, [en ligne], disponible sur : <https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/catalogue-des-donnees-a9714.html> [Site internet consulté le 15 mai 2022].

PRÉFECTURE DES HAUTES-PYRÉNÉES, *Les services de l'État des Hautes-Pyrénées* [en ligne], mise à jour le 29 MARS 2023, disponible sur : <https://www.hautes-pyrenees.gouv.fr> [Site internet consulté le 30 mai 2022].

PRÉFECTURE DE LA RÉGION OCCITANIE, *PictOccitanie, Portail interministériel cartographique*, [en ligne], disponible sur : <https://www.picto-occitanie.fr/accueil> [Site internet consulté le 15 mai 2022].

PLANETE TP, *Tunnels*, [en ligne], mise à jour le 28 mars 2023, disponible sur : <https://www.planete-tp.com/tunnels-r15.html> [Site internet consulté le 25 mai 2022].

INFOTERRE, *Géosciences pour une Terre durable BRGM*, [en ligne], disponible sur : <https://infoterre.brgm.fr/> [Site internet consulté le 23 mars 2023].

INVENTAIRE NATIONAL DU PATRIMOINE NATUREL (INPN), *Accueil*, [en ligne] mise à jour le 1^{er} avril 2023, disponible sur : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index> [Site internet consulté le 29 mai 2022].

PÔLE ALPIN RISQUES NATURELS, *Le PARN*, [en ligne], disponible sur : <https://risknat.org/> [Site internet consulté le 30 mai 2022].

Pages internet considérées en tant que source

ANSES, *Évaluation des risques sanitaires liés à l'utilisation professionnelle des produits bitumineux et de leurs additifs* [en ligne], disponible sur : <https://www.anses.fr/fr/system/files/CHIM2008sa0410Ra.pdf>. [Page internet consultée le 8 juin 2022].

AUTRANS MÉAUDRE EN VERCORS, *Expérimentation dans le tunnel du Mortier-Phase 2* [en ligne], mise à jour le 9 mars 2022, disponible sur : <https://www.autrans-meaudre.fr/actualites/experimentation-dans-le-tunnel-du-mortier-phase-2/> [Page internet consultée le 18 mai 2022].

BATIACTU, *Un tunnel pour traverser le plateau du Vercors*, [en ligne] sur le site *batiactu.com*, mise à jour le 27 juin 2008, disponible sur : <https://www.batiactu.com/edito/un-tunnel-traverser-plateau-vercors-diaporama-9427.php> [Page internet consultée le 18 juillet 2022].

COLLECTIF CITOYEN DES PETITS GOULETS, *SOS Petits Goulets*, [en ligne] sur le réseau social *Facebook*, mise à jour le 7 septembre 2022, disponible sur : <https://www.facebook.com/collectifcitoyendespetitsgoulets> [Page internet consultée le 19 août 2021].

COLLECTIF CITOYEN DES PETITS GOULETS, *Non à ce projet de travaux dans les Petits Goulets*, [en ligne] sur la plateforme *Change.org*, mis à jour le 20 août 2021, disponible sur : <https://www.change.org/p/non-a-ce-projet-de-travaux-dans-les-petits-goulets> [Page internet consultée le 11 août 2021].

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, *Le Département lance son plan de viabilité hivernale*, [en ligne] sur le site *Isère.fr*, mise à jour le 1^{er} décembre 2022, disponible sur : <https://www.isere.fr/actualites/le-departement-lance-son-plan-de-viabilite-hivernale> [Page internet consultée le 23 mars 2023].

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, *RD35 Route des Écouges : les travaux de sécurisation se poursuivent à l'automne* [en ligne] sur le site *Isère.fr*, mise à jour le 16 septembre 2022, disponible sur : <https://www.isere.fr/actualites/rd35-route-des-ecouges-les-travaux-de-securisation-se-poursuivent-lautomne> [Page internet consultée le 18 octobre 2022].

LAGASSE, HENRI, *El condor, Petit journal illustré gratuit du Royans Vercors* [en ligne] disponible sur : <http://www.el-condor.org/> [Page internet consultée le 20 octobre 2022].

Usine hydroélectrique de Saint Georges [en ligne] sur le site *Saint Martin Lys*, mise à jour le 1^{er} mars 2023, disponible sur <https://teuliere.github.io/st-georges/usine-st-georges.html> [Page internet consultée le 29 mai 2022].

FAUP VERCORS, *Sublimes Routes du Vercors*, [en ligne] sur le site *FAUP Vercors*, disponible sur <https://faupvercors.fr/routes-sublimes/> [Page internet consultée le 17 novembre 2022].

KABBAJ RACHID, « Le tunnel des Grands Goulets sur la RD518 », *TRAVAUX. La revue technique des entreprises de Travaux Publics*, n°847, Décembre 2007 [en ligne], disponible sur https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/847_travaux_souterrains.pdf [Page internet consultée le 3 mai 2022].

INITIATIVES VERCORS, *[humour] Les travaux des gorges de la Bourne méritent bien un dessin...* [en ligne] sur le site *Initiative Vercors*, mise à jour le 17 juin 2013, disponible sur : <https://initiatives-vercors.fr/humour-Les-travaux-des-gorges-de> [Page internet consultée le 7 juin 2020].

MARC, STÉPHANE ET COMBELLES, JULIEN, « Sublimes routes du Vercors : selon les opposants, « il n'y a pratiquement aucune réunion publique », *Le Dauphiné libéré*, [en ligne] mise à jour le 22 mai 2022, disponible sur : <https://www.ledauphine.com/environnement/2022/05/22/sublimes-routes-du-vercors-selon-les-opposants-il-y-a-pratiquement-aucune-reunion-publique> [Page internet consultée le 15 octobre 2022].

PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Le Parc naturel régional du Vercors : bienvenue dans le Vercors* [en ligne], disponible sur : <https://www.parc-du-vercors.fr> [Page internet consultée le 3 août 2022].

Cette bibliographie ne prétend pas à l'exhaustivité. Seuls les ouvrages et articles cités dans le texte sont recensés. Les références sont organisées par thèmes, puis par ordre alphabétique du nom de l'auteur. Les thèmes sont également organisés par ordre alphabétique.

Administration

BALDASSERONI Louis, *Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, Fin XIX^e-Fin XX^e siècles*, Thèse de doctorat en Histoire, la direction de L. VADELORGE, Université Paris-Est Marne-le-Vallée, 2019, 629 p.

BELLANGER Emmanuel, « Le maire urbain et sa charge municipale : une histoire de métier, de protocole, d'ordre et d'affect (années 1880-1930) », in Emmanuel BELLANGER, Thibault TELLIER, Loïc VADELORGE et Charlotte VORMS (dir.), *Genres urbains*, Paris, Créaphis, 2019, p. 208-219.

BELLANGER Emmanuel, « Le maire au XX^e siècle, ou l'ascension d'une figure « sympathique » et « intouchable" de la République », *Pouvoirs*, 2014, n° 148, p. 15-29.

BONNIN Bernard, FAVIER René, MEYNIAC Jean-Pierre et TODESCO Brigitte (dir.), *Paroisses et communes de France. Isère. Dictionnaire d'histoire administrative et démographique*, Paris, Éditions du centre national de la recherche scientifique, 1983, 719 p.

BOURGUINAT Nicolas, « Le maire nourricier : renouvellements et déclin d'une figure tutélaire dans la France du XIX^e siècle », *Le Mouvement Social*, 2008, vol. 224, n° 3, p. 89-104.

DESJARDINS Xavier, « Mobilité, démocratie et échelles de l'action publique locale », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 83-97.

FAURE Alain, « Les maires ruraux. De la gestion des symboles à la symbolique gestionnaire », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 1991, vol. 4, n° 15, p. 68-72.

GAVEAU Fabien, *Propriété, cadastre et usages locaux dans les campagnes françaises, 1789-1960 : histoire d'une tension légale*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2021, 478 p.

GRELON André, « L'organisation de la formation des ingénieurs en France », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2021, n° 13, p. 49-75.

HAROUEL Jean-Louis, « De François I^{er} au pari en ligne, histoire du jeu en France », *Pouvoirs*, 2011, vol. 139, n° 4, p. 5-14.

LE BIHAN Jean, *Au service de l'État : les fonctionnaires intermédiaires au XIX^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, 365 p.

OZOUF-MARIGNIER Marie-Vic, *La formation des départements, la représentation du territoire français à la fin du 18^e siècle*, Paris, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, 1989, 363 p.

PAQUY Lucie, *Santé publique et pouvoirs locaux. Le département de l'Isère et la loi du 15 février 1902*, Thèse de doctorat en Histoire, la direction de Y. Lequin, Université Lumière Lyon 2, 2001, 605 p.

PAUTET Valentin, *Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910*, Mémoire de master en histoire, sous la direction de J. LE BIHAN, Université de Rennes 2, s.l.2011.

THOENIG Jean-Claude, *L'administration des routes et le pouvoir départemental, vie et mort de la vicinalité*, Paris, Institut européen d'administration des affaires, centre national de la recherche scientifique, 1980, vol. n°2, 117 p.

THORAL Marie-Cécile, « Les limites de la centralisation administrative face à la lutte contre les inondations en Isère de 1800 à la fin des années 1830 », *Revue de Géographie Alpine*, 2005, tome 93, n°3, p. 109-118.

VANDENBUSSCHE Robert, « La fonction municipale sous la Troisième République. L'exemple du département du Nord », *Revue du Nord*, 1994, vol. 76, n° 305, p. 319-337.

Aménagement du territoire

BARJOT Dominique, « Préface », in Patrice CARO, Olivier DARD et Jean-Claude DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire : racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.

BARTHE Yannick, CALLON Michel et LASCOUMES Pierre, *Agir dans un monde incertain*, Paris, Éditions Points, 2014, 437 p.

BERNARDIN Stève, « De la corvée aux travaux publics de l'État. Entretien avec André Guillerme, Professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2009, n° 6, p. 146-152.

BRETAGNOLLE Anne et ROBIC Marie-Claire, « Révolutions des technologies de communication et représentations du monde », *L'Information Géographique*, 2005, vol. 69, n° 2, p. 150-167.

CARO Patrice, DARD Olivier et DAUMAS Jean-Claude (dir.), *La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, 360 p.

CARON François, « Les réseaux et les politiques d'aménagement du territoire : l'exemple des chemins de fer », in Patrice CARO, Olivier DARD et Jean-Claude DAUMAS (dir.), *La politique d'aménagement du territoire : racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, p. 17-31.

CORDOBES Stéphane, DESJARDINS Xavier et VANIER Martin (dir.), *Repenser l'aménagement du territoire, Actes du colloque de Cérisy*, Paris, Berger Levrault, 2020, 314 p.

COSTANTINI Dino, « Le colonialisme comme mission européenne », in Dino Costantini (dir.), *Mission civilisatrice*, Paris, La Découverte, 2008, p. 130-151.

DALMASSO Anne, « Ingénieurs et habitants autour des barrages alpins », in Nathalie BLANC et Sophie BONIN (dir.), *Grands barrages et habitants : les risques sociaux du développement*, Paris, Éditions Quæ, 2008, p. 141-157.

DESJARDINS Xavier, *L'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 2021 [2017], 204 p.

DESPORTES Marc et PICON Antoine, *De l'espace au territoire. L'aménagement en France XVI-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 222 p.

DUPUY Gabriel, *L'urbanisme et ses réseaux : théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991, 195 p.

DURVILLE Jean-Louis, GUILLEMIN Pierre, RAMBAUD Philippe et SUBRIN Didier, « État de l'art sur le dimensionnement des dispositifs de protection contre les chutes de blocs », Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC), 2010, 82p.

ECKERT Nicolas, EINHORN Benjamin, CHAIX Christophe (dir.) « Changements climatiques et risques naturels dans les Alpes », *Revue de géographie alpine*, 2015, vol. 103.

FEVRIER Patrick, LEYRIT Christian, TELLIER Thibault et VADELORGE Loïc, « Aménagement et décentralisation. Synthèse des travaux du séminaire 2009-2012 », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2013, hors-série, p. 54.

GUIGUENO Vincent, « Dossier L'aménagement du territoire en action », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2003, vol. 79, n° 3, p. 37-41.

LACOSTE Frédéric Rocher, DUBOIS Laurent et BOST Marion, « Station d'essais de chutes de blocs : projet et réalisation », s.l., 2010.

LASCOUMES Pierre, « La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir », *Le Portique. Revue de philosophie et de sciences humaines*, [en ligne] 2004, 13-14, disponible sur : <http://journals.openedition.org/leportique/625>, [Page internet consultée le 30 janvier 2019].

LASLAZ Lionel, « Produisons du conflit, il restera toujours de l'acceptation. Tensions et concertations autour des chartes des parcs nationaux français », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2011, vol. 88, n° 4, p. 387-402.

LORENZETTI Luigi et CAROBBIO Raffaella, « Le espropriazioni tra effetti territoriali e paesaggistici lungo gli assi viari del S. Gottardo », in *Il Gottardo. Landscape, Myths, Technology*, Zurich, Scheidegger & Spiess, 2016, p. 463-492.

LOSCHAK Danièle, « Espace et contrôle social », in Jacques CHEVALLIER (dir.), *Centre, périphérie, territoire*, Paris, Presses Universitaires de France, 1979, p. 151-203.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Du risque naturel comme outil de légitimation de l'aménagement territorial. Les comblements de Nantes (1850-1950) », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 69-98.

MELE Patrice, « Introduction : conflits, territoires et action publique », in Corinne LARRUE, Patrice MELE et Muriel ROSEMBERG (dir.), *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François Rabelais, 2004, p. 13-32.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme, de l'aménagement, du logement et de l'environnement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988, 723 p.

MUSSO Pierre, « La distinction saint-simonienne entre réseaux « matériels » et « spirituels » », *Quaderni*, 1999, n°39, p. 55-76.

OFFNER Jean-Marc, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 1993, vol. 22, n° 3, p. 233-242.

OFFNER Jean-Marc, BEAUCIRE Francis, DELAPLACE Marie, FRÉMONT Armand, NINOT Olivier, BRETAGNOLLE Anne et PUMAIN Denise, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *Espace Géographique*, 2014, vol. 43, n°1, p. 51-67.

PARROCHIA Daniel, « Quelques aspects historiques de la notion de réseau », *Flux*, 2005, vol. 62, n° 4, p. 10-20.

SUBRA Philippe, « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote*, 2008, vol. 130, n° 3, p. 222-250.

VADELORGE Loïc, « La décentralisation est-elle un faux problème ? Réflexions sur l'histoire croisée de l'aménagement et de la décentralisation et bilan du séminaire 2009-2012 », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, hors-série, 2013, n° 13, p. 20-34.

VERDIER Nicolas, « Modeler le territoire : les ingénieurs des Ponts et Chaussées (fin 18^e début 19^e siècles) », in Isabelle LABOULAIS (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle), pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2008, p. 51-66.

VERGNOLLE MAINAR Christine, « Le choix des tracés routiers en zone de montagne : la traversée ariégeoise des Pyrénées », *L'Espace géographique*, 2001, vol. 30, n° 3, p. 265-273.

Construction – Travaux Publics

BARJOT Dominique, « Introduction », in Dominique BARJOT (dir.), *Entreprises et entrepreneurs du bâtiment et des travaux publics (XVIII^e-XX^e siècles)*, *Histoire, économie et société*, 1995, n°2, p. 147-161.

BARJOT Dominique, « La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1991, vol. 29, n° 1, p. 47-56.

BARTOLOTTI Fabien, « Mobilités d'entrepreneurs et circulations des techniques : les chantiers portuaires de Dussaud frères d'un rivage à l'autre (1848-1869) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle. Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIX^e siècle*, 2015, n° 51, p. 171-185.

BECCHI Antonio, CARVAIS Robert et SAKAROVITCH Robert (dir.), *L'Histoire de la construction/Construction History. Relevé d'un chantier européen/Survey of a European Building Site*, Paris, Classiques Garnier, vol.2, 2018, 1497 p.

BERTHONNET Arnaud, *Un siècle de construction routière, une histoire d'entrepreneurs*, Paris, USIRF, 2005, 302 p.

BOWIE Karen, « Expertise et aménagement en Région parisienne au XIX^e siècle. Les enquêtes sur les projets pour une ligne Paris-Meaux, 1838-1841 », *Histoire urbaine*, 2005, vol. 14, n° 3, p. 99-122.

CARVAIS Robert, « Plaidoyer pour une histoire humaine et sociale de la construction 1051-1075 », in Antonio BECCHI, Robert CARVAIS et Robert SAKAROVITCH (dir.), *L'Histoire de la construction/Construction History. Relevé d'un chantier européen/Survey of a European Building Site*, Paris, Classiques Garnier, 2018, p. 1051-1075.

CARVAIS Robert, « La Force du Droit. Contribution à la définition de l'entrepreneur parisien du bâtiment au XVIII^e siècle », *Histoire, économie & société*, 1995, n°14-2, p. 163-189.

DEMEULENAERE-DOUYÈRE Christiane, « Pour le progrès des « arts » en France : les expositions nationales des produits de l'industrie (1798-1849) », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2019, n° 10, p. 53-73.

DERAINNE Pierre-Jacques, « Migration et travail des entrepreneurs piémontais du chantier de tunnel ferroviaire de Blaisy (Côte d'Or), 1845-1851 », in Claire ZALC (dir.), *Petites entreprises et petits entrepreneurs étrangers en France (19^e-20^e siècle)*, Paris, Publibook, 2006, p. 217-231.

ESCUDIER Jean-Louis, « Itinéraire d'un entrepreneur de travaux publics éclectique : Edmond Bartissol (1841-1916) », *Histoire, économie & société*, 1995, vol. 14, n° 2, p. 229-251.

FAÏTA Mino, « Le bâtiment et les travaux publics en Savoie, un binôme aux mains de l'État », in Denis VARASCHIN (dir.), *Histoire économique et sociale de la Savoie de 1860 à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2014, p. 423-456.

FAVIER René, « Les risques du métier. Les entrepreneurs et les travaux publics en Dauphiné au XVIII^e siècle. », in René FAVIER, Gérard GAYOT et Jean-François KLEIN (dir.), *Tisser l'histoire. L'industrie et ses patrons, XVI^e-XX^e siècles. Mélanges offerts à Serge Chassagne*, Valenciennes, Presses Universitaires de Valenciennes, 2009, p. 172-182.

FERNANDEZ Mathieu et GUILLERME André, « L'histoire des techniques est aussi une histoire environnementale », *e-Phaistos. Revue d'histoire des techniques / Journal of the history of technology*, [en ligne], 2018, V-1, disponible sur : <https://journals.openedition.org/ephaistos/1160?lang=en#quotation>, [Page internet consultée le 17 mai 2021].

GRABER Frédéric, « Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2016, vol. 63, n° 3, p. 31-63.

GRABER Frédéric, « Entre commodité et consentement. Des enquêtes publiques au XVIII^e siècle », *Participations*, 2012, vol. 3, n° 2, p. 93-117.

GRABER Frédéric, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII^e-XIX^e siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2011, vol. 58-3, n° 3, p. 7-33.

GUILLERME André, *Bâtir la ville, révolutions industrielles dans les matériaux de construction, France-Grande-Bretagne (1760-1840)*, Mayenne, Champ Vallon, 1995, 315 p.

GUILLERME André, « Techniques et Matériaux de construction XIX^e-XX^e siècle, une introduction », *History and Technology*, 1991, p. 165-178.

LENHOF Jean-Louis, « Les patrons des métiers du bâtiment à Alençon (Orne) au XIX^e siècle », in Dominique BARJOT (dir.), *Entreprises et entrepreneurs du bâtiment et des travaux publics (XVIII^e-XX^e siècles)*, *Histoire, économie et société*, 1995, n°2, p. 191-214.

MARTINETTI Orazio, « Le Saint-Gothard dans l'historiographie sociale », *Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier*, 2004, n°20, p. 27-33.

MARTINI Manuela, *Bâtiment en famille : Migrations et petite entreprise en banlieue parisienne au XX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2016, 468 p.

MARTINI Manuela, « Entre étrangers. Transmission du métier et échanges au travail dans le BTP (fin XIX^e-première moitié du XX^e siècle) », in Pilar GONZÁLEZ-BERNALDO,

Manuela MARTINI et Marie-Louise PELUS-KAPLAN (dir.), *Étrangers et sociétés*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 373-384.

MONTEL Nathalie, *Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 379 p.

NÈGRE Valérie, « Représenter le chantier. Exposition L'Art du chantier. Construire et démolir du XVI^e au XXI^e siècle, Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris, 9 novembre 2018-11 mars 2019 », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2019, n 10, p. 197-199.

PICON Antoine, « De l'utilité des travaux publics en France au XIX^e siècle », *Culture technique*, 1992, n^o 26, p. 122-127.

SCHWEITZ Arlette, « La pratique notariale en Touraine au XIX^e siècle. L'inventaire après décès », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1988, vol. 95, n^o 2, p. 183-198.

ZALC Claire (dir.), « Petits entrepreneurs étrangers en ville. Localisations urbaines, réseaux migratoires et solidarités professionnelles dans la Seine pendant l'entre-deux-guerres », *Histoire urbaine*, 2001, n. 4, p. 67-82.

Économie

BECKER Howard S, *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988, 382 p.

CARANTON Julien (dir.), *Mouvements protestataires et luttes populaires, France 1831-1968*, Paris, Atlande, 2022, 359 p.

DESROSIÈRES Alain, « L'histoire des nomenclatures socioprofessionnelles », in Alain DESROSIÈRES et Laurent THÉVENOT (dir.), *Les catégories socioprofessionnelles*, Paris, La Découverte, 2002, p. 7-29.

Évelyne PAYEN-VARIÉRAS, « Projets de chemins de fer (États-Unis, XIX^e siècle) », in Martin GIRAudeau et Frédéric GRABER (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, p. 57-68.

GRABER Frédéric et GIRAUDEAU Martin (dir.), *Les Projets, une histoire politique (XVI^e - XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, 314 p.

Judet Pierre, *Une histoire sociale de l'industrie en France - Du choléra à la grande crise (années 1830 - années 1930)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2020, 336 p.

JUDET Pierre, *La nébuleuse métallurgique alpine, Savoie-Dauphiné, fin XVIII^e-fin XIX^e siècle : apogée, déclin et éclatement d'un territoire industriel*, Fontaine, Presses universitaires de Grenoble, 2019, 368 p.

PECQUEUR Bernard, « Le développement territorial : une nouvelle approche des processus de développement pour les économies du Sud », in Benoît ANTHEAUME et Frédéric GIRAUT (dir.), *Le territoire est mort, vive les territoires ! : Une (re)fabrication au nom du développement*, Marseille, IRD Éditions, 2013, p. 295-316.

PERRIN Jacqueline, *L'enquête de 1848 sur le travail en Isère*, Grenoble, Centre de recherche d'histoire économique, sociale et institutionnelle, 1985, 251 p.

REVEL Jacques (dir.), *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, 248 p.

RIST Gilbert, *Le développement : histoire d'une croyance occidentale*, Paris, Les presses de Sciences po, 2012 [1996], 511 p.

THEBAUD-SORGER Marie, « Souscriptions (France, XVIII^e siècle) », in Martin GIRAUDEAU et Frédéric GRABER (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, p. 163-175.

VERDIER Nicolas, « Plans et cartes (France, XVIII^e siècle) », in Martin GIRAUDEAU et Frédéric GRABER (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e -XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018, p. 144-155.

Environnement

AMAT Jean-Paul, *Les forêts de la Grande Guerre. Histoire, mémoire, patrimoine*, Paris, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2015, 548 p.

AMAT Jean-Paul, « Guerre et milieux naturels : les forêts meurtries de l'Est de la France, 70 ans après Verdun », *L'Espace géographique*, 1987, vol. 16, n° 3, p. 217-233.

AMBROISE-RENDU Anne-Claude, HAGIMONT Steve, MATHIS Charles-François et VRIGNON Alexis, *Une histoire des luttes pour l'environnement, 18^e-20^e trois siècles de débats et de combats*, Paris, Textuel, 2021, 303 p.

BARET-BOURGOIN Estelle, *La ville industrielle et ses poissons, les mutations des sensibilités aux nuisances et pollutions industrielles à Grenoble, 1819-1914*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2005, 427 p.

BARRAUD Régis et PORTAL Claire, « Les petites vallées des Pays de la Loire. Du paysage pittoresque aux nouvelles interprétations patrimoniales : permanences et tensions contemporaines », *Norois. Environnement, aménagement, société*, 2013, n° 228, p. 11-26.

BARTHE Yannick, CALLON Michel et LASCOUMES Pierre, *Agir dans un monde incertain*, Paris, Éditions Points, 2014, 437 p.

BAUBÉROT Arnaud, *Histoire du naturisme : le mythe du retour à la nature*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 348 p.

BAUD Dominique, BUSSARD Jonathan et REYNARD Emmanuel, « La correction du Rhône valaisan au XIX^e siècle : un aménagement à fort impact environnemental », in Patrick FOURNIER et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement : Perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 137-148.

BERGER Annabelle, « Les impacts du réseau routier sur l'environnement », *Le 4 pages IFEN*, 2006, n 114.

BERNHARDT Christoph et MASSARD-GUILBAUD Geneviève, *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002, 462 p.

BLANC Guillaume, « L'histoire environnementale : nouveaux problèmes, nouveaux objets et nouvelle histoire », in Élise DEMEULENAERE et Wolf FEUERHAHN (dir.), *Humanités environnementales : Enquêtes et contre-enquêtes*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2022, p. 75-96.

BOURG Dominique, JOLY Pierre-Benoît et KAUFMANN Alain, *Du risque à la menace : penser la catastrophe*, Paris, Presses universitaires de France, 2013, 374 p.

BOURG Dominique, KAUFMANN Alain et MÉDA Dominique (dir.), *L'âge de la transition. En route pour la reconversion écologique*, Paris, Éditions Les petits matins, 2016, 236 p.

BOUZON Arlette, « Ulrich Beck, La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité », trad. de l'allemand par L. Bernardi », *Questions de communication*, 2002, n° 2.

BURIDANT Jérôme, « La question du dépérissement forestier, fin XVIII^e-début XIX^e siècle », *Annuaire-Bulletin de la Société de l'histoire de France*, 2006, p. 109-135.

BUSSARD Jo et REYNARD Emmanuel, « Les sites géomorphologiques, une base pour le géotourisme dans les parcs naturels régionaux », *Dynamiques environnementales. Journal international de géosciences et de l'environnement*, 2015, 35, p. 170-185.

BUTTOUD Gérard, *Les politiques forestières*, Vendôme, Presses Universitaires de France, 1998, 128 p.

CHALVET Martine, *Une histoire de la forêt*, Paris, Éditions du Seuil, 2011, 351 p.

CHANSIGNAUD Valérie, « L'origine de la protection des oiseaux en France », in Charles-François MATHIS et Jean-François MOUHOT (dir.), *Une protection de l'environnement à la française? (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Champ Vallon, 2013, p. 210-223.

CHARDIGNY Françoise et LEBRETON Philippe, « La politique française de protection des paysages et sites naturels. Réflexion sur l'efficacité de la loi de 1930 sur le classement des sites », *Géocarrefour*, 1994, vol. 69, n° 4, p. 287-304.

CHARVOLIN Florian, *L'invention de l'environnement en France. Chroniques anthropologiques d'une institutionnalisation*, Paris, La Découverte, 2003, 132 p.

CORVOL Andrée, *L'Homme aux Bois, Histoire des relations de l'homme et de la forêt XVII^e-XX^e siècle*, Mesnil-sur-l'Estrée, Fayard, 1987, 585 p.

COUMEL Laurent, MORERA Raphaël et VRIGNON Alexis, *Pouvoirs et environnement. Entre confiance et défiance, XV^e-XXI^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 249 p.

DAUMALIN Xavier, « Le conflit environnemental entre instrumentalisation et arbitrage : les soudières marseillaises au début du XIX^e siècle », in Michel LETTÉ et Thomas Le ROUX (dir.), *Débordements industriels : environnement, territoire et conflit XVIII^e-XXI^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 57-75.

DELORT Robert et WALTER François, *Histoire de l'environnement européen*, Paris, Presses Universitaires de France, 2001, 352 p.

DENTANT Cédric, *Haute montagne et science du vivant : de l'inconnu géographique à l'insoupçonné biologique*, Thèse de doctorat en Géographie, en cours de préparation sous la direction de P. Bourdeau, Université Grenoble Alpes.

DES PLUMES DANS LE GOUDRON, *Résister aux grands projets inutiles et imposés : de Notre-Dame-des-Landes à Bure*, Paris, Textuel, 2018, 155 p.

FAVIER René, « Gérer la catastrophe en montagne, XVII^e-XIX^e siècles », in Andrée CORVOL (dir.), *Tempêtes sur la forêt française XVI^e-XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 119-133.

FORTIER-KRIEGEL Anne, « Connaître le paysage et en reconnaître la valeur », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2012, n° 10, p. 46-74.

FORTIER-KRIEGEL Anne, « Un outil privilégié de la protection des paysages », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2011, Hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 20-22.

FOURNIER Patrick et MASSARD-GUILBAUD Geneviève (dir.), *Aménagement et environnement, perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, 299 p.

FRANCO Caterina, « Environmental History, The History of Tourism in the Mountains and the Construction of New Knowledge: A Study of the Architecture of Winter Sports Resorts in the French-Italian Alps », *Revue de géographie alpine*, 2021, n° 109-4.

FRESSOZ Jean-Baptiste, *L'apocalypse joyeuse : Une histoire du risque technologique*, Paris, Éditions du Seuil, 2012, 320 p.

FRESSOZ Jean-Baptiste, GRABER Frédéric, LOCHER Fabien et QUENET Grégory, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014, 128 p.

FRIOUX Stéphane, « L'histoire environnementale, hier, aujourd'hui... et demain ! », *Natures Sciences Sociétés*, 2020, vol. 28, n° 1, p. 51-57.

FRIOUX Stéphane et BÉCOT Renaud, *Écrire l'histoire environnementale au XXI^e siècle, Sources, méthodes, pratiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2022, 359 p.

FRIOUX Stéphane et LEMIRE Vincent, « Pour une histoire politique de l'environnement au 20^e siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 3-12.

GAUCHON Christophe, « Les sites naturels classés entre 1906 et 1930 dans les Alpes du Nord : entre tourisme et protection, bilan et actualité », *Revue de Géographie Alpine*, 2002, vol. 90, n° 2, p. 15-31.

GRABER Frédéric et LOCHER Fabien, *Posséder la nature : environnement et propriété dans l'histoire*, Paris, Éditions Amsterdam, 2022, 395 p.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « La construction du « terrain de jeu alpin » », in Patrick FOURNIER et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Aménagement et environnement, perspectives historiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Une enquête exemplaire : la viabilité alpine dans le département des Hautes-Alpes », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2009, n° 7, p. 8-12.

GUILLERME André, LEFORT Anne-Cécile et JUGAUDON Gérard, *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne XIX^e-XX^e siècles*, Seyssel, Éditions Champ Vallon, 2004, 349 p.

HAGIMONT Steve, « Valorisation hydroélectrique ou préservation du capital touristique ? Un dilemme économique local », in Anne-Claude AMBROISE-RENDU, Anna TRESPEUCH-

BERTHELOT et Alexis VRIGNON (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux, luttes locales, enjeu global (XIX^e-XXI^e siècles)*, Limoges, PULIM, 2018, p. 129-145.

HUBÉ Daniel, *Sur les traces d'un secret enfui, enquête sur l'héritage toxique de la Grande guerre*, Paris, Éditions Michalon, 2016, 284 p.

HUMAIR Cédric et NARINDAL Mathieu, « Développement touristique et protection de l'environnement : naissance d'une opposition sociale multiforme à la prolifération d'infrastructures dans l'Arc lémanique (1890-1914) », in Anne-Claude AMBROISE-RENDU, Anna TRESPEUCH-BERTHELOT et Alexis VRIGNON (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux, luttes locales, enjeu global (XIX^e-XXI^e siècles)*, PULIM, Limoges, 2018, p. 91-109.

JACKSON BRINCKERHOFF John, *Discovering the Vernacular Landscape*, s.l., Yale University Press, 1986, 165 p.

JARRIGE François, « L'historien et la question écologique », *Histoire@Politique*, 2017, vol. 31, n° 1, p. 75-83.

JARRIGE François et LE ROUX Thomas (dir.), *La contamination du monde. Une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Paris, Éditions du Seuil, 2017, 470 p.

JARRIGE François et MORERA Raphaël, « Technique et imaginaire. Approches historiographiques », *Hypothèses*, 2006, vol. 9, n° 1, p. 163-174.

JÉGOUZO Yves, « Une loi intemporelle », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, Hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 13-20.

KOUPALIANZ Laure, « Des sites pittoresques aux sites patrimoniaux remarquables », *Les nouvelles de l'archéologie*, 2018, n° 153, p. 5-10.

LARRÈRE Catherine, « Y a-t-il une esthétique de la protection de la nature ? », *Nouvelle revue d'esthétique*, 2018, vol. 22, n° 2, p. 97-106.

LARRÈRE Raphaël et LARRÈRE Catherine, « Des paysages forestiers », *Revue forestière française*, 2011, vol. 63, n° 5, p. 601-615.

LE ROUX Thomas et LETTÉ Michel (dir.), *Débordements industriels : environnement, territoire et conflit XVIII^e-XXI^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, 401 p.

LETTÉ Michel, « Conflit environnemental et identité territoriale », in Anne-Claude AMBROISE-RENDU, Anna TRESPEUCH-BERTHELOT et Alexis VRIGNON (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux : luttes locales, enjeu global (XIX^e-XXI^e siècles)*, Limoges, PULIM, 2018, p. 73-87.

LETTÉ Michel, « Le tournant environnemental de la société industrielle au prisme d'une histoire des débordements et de leurs conflits », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 142-154.

LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2009, vol. 56-4, n° 4, p. 7-38.

LUGLIA Rémi, BEAU Rémi et TREILLARD Aline, « Les figures changeantes de la protection de la nature (XIX^e-XX^e siècles) », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2021, vol. 22, p. 55-61.

MAHRANE Yannick, FENZI Marianna, PESSIS Céline et BONNEUIL Christophe, « From Nature to Biosphere : The Political Invention of the Global Environment, 1945-1972 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 127-141.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « La France, une « société vert clair » ? », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 205-210.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2010, 403 p.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la « part du milieu » à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement Social*, 2002, vol. 200, n° 3, p. 64-72.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « La régulation des nuisances industrielles urbaines (1800-1940) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, vol. 64, n° 1, p. 53-65.

MATHIS Charles-François, « Mobiliser pour l'environnement en Europe et aux États-Unis. Un état des lieux à l'aube du 20^e siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 15-27.

MATHIS Charles-François, « De Wordsworth au National Trust : la naissance d'une conception sentimentale de l'environnement », *Histoire, économie société*, 2009, vol. 28, n° 4, p. 51-68.

MATHIS Charles-François et MOUHOT Jean-François (dir.), *Une protection de l'environnement à la française ? (XIX^e-XX^e siècles)*, Seyssel, Éditions Champ Vallon, 2013, 340 p.

MEYER Jan-Henrik et PONCHARAL Bruno, « The Europeanization of Environmental Policy in the 1970s », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 117-126.

MORERA Raphaël, « Zones humides, conquêtes et colonisations », *Études rurales*, Paris, EHESS, 2019, n°203, p. 8-19.

MOURET Emma-Sophie, « Le strade per superare, visitare e proteggere le pareti rocciose. Questioni ambientali dello sviluppo infrastrutturale nelle Alpi francesi (secoli XIX - XXI) », *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea, L'ambiente della storia*, [À paraître].

PEARSON Chris et PONCHARAL Bruno, « Vichy's Environmental Policies », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 41-50.

PÉPY Émilie-Anne, « Montagne(s) des naturalistes : l'invention de territoires scientifiques, XVI^e-XIX^e siècle », in Anne-Marie GRANET-ABISSET et Stéphane GAL (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 163-178.

PIPIEN Agnès et ROUANET Stéphanie, « Campagne de recueil de témoignages oraux : la viabilité hivernale dans les Hautes-Alpes », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2009, n° 7, p. 13-19.

POUJADE Robert et FRIOUX Stéphane, « Le premier ministère de l'Environnement (1971-1974) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 51-54.

PRENDIVILLE Brendan, « Mouvements sociaux et politique routière dans la Grande-Bretagne des années 1990 », in Geneviève MASSARD-GUILBAUD et Christoph BERNHARDT (dir.), *Le démon moderne, La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, p. 439-457.

QUEFFÉLEC Christian-Noël, « Les sites inspirés », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, Hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 48-53.

SAINT-HILAIRE Olivier, « Le dernier mort de 1914-1918 n'est pas encore né. La pollution invisible des deux guerres mondiales », *Revue du Crieur*, 2019, vol. 13, n° 2, p. 70-87.

SCHUT Pierre-Olaf, « Sport as a Major Player in the Development of Tourism : The History of Mountaineering in the Pelvoux Massif, France, from 1861 to 1914 », *The International Journal of the History of Sport*, 2013, vol. 30, n° 12, p. 1329-1350.

SÉBASTIEN Léa, « Les grands projets inutiles et imposés, nouveaux champs de l'action politique », *The Conversation*, [en ligne], 21 mai 2018, disponible sur <https://theconversation.com/les-grands-projets-inutiles-et-imposes-nouveaux-champs-de-laction-politique-96142> ,[Page internet consultée le 26 avril 2021].

SELMI Adel, « L'émergence de l'idée de parc national en France. De la protection des paysages à l'expérimentation coloniale », in Raphaël LARRÈRE, Bernadette LIZET et Martine BERLAN-DARQUÉ (dir.), *Histoire des parcs nationaux. Comment prendre soin de la nature ?*, Paris, Éditions Quæ, 2009, p. 43-58.

SUBRA Philippe, « Le transport routier en France : aspects géopolitiques d'une question environnementale », *Hérodote*, 2001, vol. 100, n° 1, p. 151-179.

THOMI Luzius et REYNARD Emmanuel, « Gouvernance des risques hydrologiques dans un contexte urbain – le cas de la ville de Berne (Suisse) », *Espaces et sociétés*, 2009, 139-4, p. 123-140.

TRESPEUCH-BERTHELOT Anna, VRIGNON Alexis et AMBROISE-RENDU Anne-Claude (dir.), *Une histoire des conflits environnementaux, luttes locales, enjeu global (XIX^e-XXI^e siècles)*, Limoges, PULIM, 2018, 276 p.

TURLIN Monique, « Annexe 1. L'évolution de la politique des sites : du monument naturel au paysage », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, Hors-série. *La loi de 1930 à l'épreuve du temps : les sites, atouts pour les territoires*, 2011, p. 88-92.

VIGIER Philippe, « Les troubles forestiers du premier XIX^e siècle français », *Revue forestière française*, 1980, n° 32, p. 128-134.

VRIGNON Alexis, « Ecology and Politics in the 1970s : Friends of the Earth-France », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 179-190.

VRIGNON Alexis, ATHANAZE Pierre, LALONDE Brice et RAFFIN Jean-Pierre, « Table ronde : Se rebeller pour protéger la nature et l'environnement ? », *Pour mémoire. Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, Hors-série, *Rebelles et Environnement*, 2015, p. 49-70.

WORONOFF Denis, « Histoire des forêts françaises, XVI^e-XX^e siècles. Résultats de recherche et perspectives », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques. Archives*, 1990, n° 6.

Risques

BERLIOZ Jacques et QUENET Grégory, « Les catastrophes : définitions, documentations », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, p. 19-39.

BOUDIÈRES Vincent, MARCELPOIL Emmanuelle et RICHARD Didier, « Comment gérer le risque d'avalanches sur les routes des stations de montagne ? Essai d'analyse », *Sciences Eaux & Territoires*, 2010, n° 2, p. 58-65.

CAILLE Frédéric, « Les héros du devoir. Presse populaire et traitement médiatique des catastrophes au XIX^e siècle », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 307-327.

COEUR Denis, « Aux origines du concept moderne de risque naturel en France. Le cas des inondations fluviales (XVIII^e-XIX^e siècle) », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, p. 117-139.

FAVIER René (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2002, 444 p.

FAVIER René et GRANET-ABISSET Anne-Marie (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, 408 p.

FAVIER René et GRANET-ABISSET Anne-Marie (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, 281 p.

FAVIER René et PFISTER Christian (dir.), *Solidarité et assurance. Les sociétés européennes face aux catastrophes (17^e-21^e s.)*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2007, 347 p.

GAL Stéphane et GRANET-ABISSET Anne-Marie (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, 354 p.

GARNIER Emmanuel, « La politique forestière de la monarchie et les catastrophes naturelles dans les Vosges aux XVIII^e et XIX^e siècles », in René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2002, p. 219-243.

GILLET François, « Les pouvoirs publics et la recherche sur les risques naturels », in René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2002, p. 347-363.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Mémoire et gestion des risques naturels. L'exemple des sociétés alpines (XIX^e-XX^e siècle) », in François WALTER, Bernardino FANTINI et Pascal DELVAUX (dir.), *Les cultures du risque*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 117-138.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « La connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2000, p. 39-71.

LEONE Frédéric, RICHEMOND François, VINET Freddy et MESCH Nancy, *Aléas naturels et gestion des risques*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010, 288 p.

LORENZETTI Luigi, « Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du Saint-Gothard, XIVE-XIXe siècles », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 237-253.

MARTINAIS Emmanuel, « La catastrophe comme construction du champ médiatique. L'éboulement de Fourvière (1930) à travers la presse écrite », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 93-115.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Du risque « naturel » comme outil de légitimation de l'aménagement territorial. Les comblements de Nantes (1850-1950) », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 69-98.

MONTREDON Julia, « Des journaux contre une « catastrophe ». La crue du Guil, juin 1957, dans le Queyras », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 115-127.

NUSSBAUM Roland, « Articuler assurance et solidarité dans le financement de la réparation des dommages causés par les catastrophes naturelles : un objectif pour l'Union européenne du 21^e siècle ? », in René FAVIER et Christian PFISTER (dir.), *Solidarité et assurance. Les sociétés européennes face aux catastrophes (17e-21e siècle)*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2007, p. 309-345.

PFISTER Christian, « Inondations catastrophiques, évolution climatique et débat sur les risques naturels en Suisse au XIX^e siècle », in René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2002, p. 243-261.

QUENET Grégory, « La responsabilité après catastrophe à travers la jurisprudence et les controverses en France à l'époque moderne », in René FAVIER et Christian PFISTER (dir.),

Solidarité et assurance. Les sociétés européennes face aux catastrophes (17^e-21^e s.), Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2007, p. 171-189.

TANGUY Jean-François, « Les catastrophes « naturelles » vues par la presse bretonne “de droite” entre 1870 et 1907. L’aléa humain dans le prisme politique et idéologique », in René FAVIER et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l’Antiquité*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2005, p. 345-367.

TISSOT Laurent, « Plaignons-les, plaignons-nous, et marchons ! Le tourisme alpin face à la peur de la montagne (1850-1914) », in Stéphane GAL et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Les territoires du risque*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2015, p. 203-219.

WALTER François, *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVI^e-XXI^e siècle*, Villeneuve-D’Ascq, Éditions du Seuil, 2008, 380 p.

WALTER François, FANTINI Bernardino et DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque (XVI^e-XXI^e siècle)*, Genève, Presses d’histoire suisse, 2006, 208 p.

ZANZI Luigi, « Les États alpins et extra-alpins face aux risques de catastrophe naturelle dans les Alpes », in René FAVIER (dir.), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l’histoire*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2006, p. 311-337

Alpes

AMSELEM Sylvie et MAHEU Anne, « L’architecture des années 1920 à Grenoble : une ville « d’or gris » », in Jean GUIBAL et Sylvie VINCENT (dir.), *Grenoble 1925. La grande mutation, Exposition internationale de la Houille blanche et du Tourisme*, Grenoble, Musée Dauphinois, 2015, p. 38-42.

ARBOS Philippe, « Les communications dans les Alpes françaises », *Annales de géographie*, 1919, tome 28, n°153, p. 161-176.

ATTALI Michaël, DALMASSO Anne et GRANET-ABISSET Anne-Marie (dir.), *Innovation en territoire de montagne, le défi de l’approche interdisciplinaire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2014, 224 p.

BEECHING Jacques-Léopold, BROCHIER Alain, « Grottes bergeries, pastoralisme et mobilité dans les Alpes au néolithique », in Jean-Claude DUCLOS et Colette JOURDAIN-ANNEQUIN (dir.), *Aux origines de la transhumance, Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, p. 131-157.

BLANCHARD Marcel, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, Imprimerie Joseph Allier, 1920, 415 p.

BOIS-DELATTE Marie-Françoise, « Lanterne magique et chambre noire : la Société dauphinoise d'amateurs photographes », *La Pierre et l'écrit*, 2004, n° 15, p. 211-241.

BOSCANI Leoni Simona et MATHIEU Jon (dir.), *Les Alpes! Pour une histoire de la perception européenne depuis la Renaissance*, Bern, Peter Lang, 2005, 455 p.

BOURDEAU Philippe, *Une mémoire alpine dauphinoise. Alpinistes et guides 1875-1925.*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1988, 133 p.

BROC Numa, *Les montagnes au siècle des lumières*, Paris, Éditions du Comité des Travaux historiques et scientifiques, 1991, 300 p.

CHATTERJI Olivier, *La « vallée de l'aluminium », une histoire environnementale des territoires alpins face aux pollutions de la grande industrie*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A. Dalmasso, Université Grenoble Alpes, 2022.

CIUFETTI Augusto, « Fond de vallée et hauteur dans l'Apennin central, relations économiques, aspects sociaux et dynamiques démographiques (époque moderne et contemporaine) », in *Territoires en miroir. Espaces d'en haut et espaces d'en bas dans les montagnes européennes (XVIe -XXIe siècles)*, [À paraître].

DALMASSO Anne, « Barrages et développement dans les Alpes françaises de l'entre-deux-guerres », *Revue de Géographie Alpine*, 2008, vol. 96, n° 1, p. 45-54.

DALMASSO Anne, « Les reconversions économiques et sociales », in René FAVIER (dir.), *Nouvelle Histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, Grenoble, Glénat, 2007, p. 218-232.

DALMASSO Anne, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 2001, n° 1-3, 2001, p. 25-38.

DEBARBIEUX Bernard, « Différenciation et désignation géographique des objets alpins : six manières de faire », *Revue de Géographie Alpine*, 2001, vol. 89, n° 4, p. 43-67.

DEBARBIEUX Bernard, « Conclusion. Les montagnes de la science, prises entre nature et sociétés », *La montagne réinventée : géographes, naturalistes et sociétés (XVIII^e-XX^e siècles)*, *Revue de Géographie Alpine*, 1994, n° 82, p. 107-114.

DEBARBIEUX Bernard et RUDAZ Gilles, *Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités : XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2010, 373 p.

DEMANGEON Albert, « La route des Alpes occidentales », *Annales de géographie*, 1921, tome 30, n°164, p. 125-132.

DUCLOS Jean-Claude et JOURDAIN-ANNEQUIN Colette (dir.), *Aux origines de la transhumance. Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, 315 p.

FALQUE-VERT Henri, « Aspects de la transhumance dans le Dauphiné alpestre au Moyen Âge », in Jean-Claude DUCLOS et Colette JOURDAIN-ANNEQUIN (dir.), *Aux origines de la transhumance. Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, p. 67-75.

FAVIER René (dir.), *Nouvelle Histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, Grenoble, Glénat, 2007, 255 p.

FAVIER René, « Raoul Blanchard et la découverte des Alpes », in Simona BOSCANI LEONI et Jon MATHIEU (dir.), *Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance. Les Alpes! Pour une histoire de la perception européenne depuis la Renaissance*, Bern, Peter Lang, 2005, p. 367-374.

FAVIER René, *Les villes du Dauphiné aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1993, 512 p.

FÉRON Anne, « Regards parallèles. Regards touristiques et géographie à la fin du XIX^e siècle », *Revue de Géographie Alpine*, 1994, vol. 82, n° 3, p. 63-79.

FÉRON Anne, « Variété alpine : l'épopée d'un avocat grenoblois », *Revue de Géographie Alpine*, 1991, vol. 79, n° 4, p. 57-69.

FONTAINE Laurence (dir.), *Montagnes : représentations et appropriations*, Paris, Revue d'histoire moderne et contemporaine, vol.2, 2005, 255 p.

FONTAINE Laurence, « Montagnes et migrations de travail. Un essai de comparaison globale (XV^e-XX^e siècle) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2005, vol. 52, n° 2, p. 26-49.

FONTAINE Laurence, *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2003, 247 p.

FONTAINE Laurence, *Le voyage de la mémoire, colporteurs de l'Oisans au XIX^e siècle*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1984, 294 p.

GAL Stéphane, *Histoires verticales. Les usages politiques et culturels de la montagne (XIV^e-XVIII^e siècles)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2018, 438 p.

GAL Stéphane, « Montagnes et conflictualité : le conflit, facteur d'adaptations et d'innovations territoriales », *Revue de géographie alpine*, 2016, n° 104-1.

GAL Stéphane et LAZIER Isabelle (dir.), *Les Alpes de Jean de Beins des cartes aux paysages (1604-1634)*, Grenoble, Glénat, 2017, 220 p.

GAL Stéphane, SAINT-MARTIN Jean et JUDET Pierre, « Histoire, innovation et territoires de montagne », in Michaël Attali, Anne DALMASSO et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne, le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2014, p. 9-51.

GASPARELLA Lorenza, « Itinéraires et territoires », in Marie-Christine FOURNY (dir.), *Montagnes en mouvements*, Fontaine, Presses Universitaires de Grenoble, 2018, p. 167-183.

GAUDIN Pierre et REVERCHON Claire, « Enquête orale à Mayres : quelques aspects de la vie d'un bourg de la haute Cévenne vivaroise à la fin du XIX^e siècle », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1980, p. 123-138.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « L'aplanissement de la montagne : un rêve de techniciens et d'aménageurs européens, l'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF) », *Storia delle alpi*, 2016, n° 21, p. 233-254.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « 1925 : Grenoble, capitale d'une industrie touristique ? », in Jean GUIBAL et Sylvie VINCENT (dir.), *Grenoble 1925, la grande mutation, exposition internationale de la Houille blanche et du Tourisme*, Grenoble, Conservation du patrimoine en Isère, 2015, p. 86-96.

Granet-ABISSET Anne-Marie, « Les recompositions territoriales », in René FAVIER (dir.), *Nouvelle histoire du Dauphiné, une province face à sa mémoire*, Grenoble, Glénat, 2007, p. 206-218.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Les historiens français et les Alpes, entre oubli, marginalisation et redécouverte : éléments pour un parcours historiographique », in Simona BOSCANI LEONI et Jon MATHIEU (dir.), *Les Alpes! Pour une histoire de la perception européenne depuis la Renaissance*, Bern, Peter Lang, 2005, p. 375-390.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « « Retard et enfermement ». Érudits et historiens face aux sociétés alpines (XIX^e-XX^e siècles) », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 2001, n°29-1, p. 55-76.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « L'historien et la photographie », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1995, vol. 23, n° 2, p. 19-36.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, *La route réinventée les migrations des Queyrassins aux XIX^e et XX^e siècles*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1994, 281 p.

GUIBAL Jean et VINCENT Sylvie (dir.), *Grenoble 1925. La grande mutation. Exposition internationale de la Houille blanche et du Tourisme.*, Grenoble, Conservation du patrimoine en Isère, 2015, 136 p.

JOUTARD Philippe, 1986, *L'invention du Mont blanc*, Paris, Gallimard, 216 p.

JUDET Pierre, *La nébuleuse métallurgique alpine (Savoie-Dauphiné, fin XVIII^e-fin XIX^e siècle). Apogée, déclin et éclatement d'un territoire industriel*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2019, 369 p.

KUHN Samuel, « Henri Ferrand (1853-1926), une figure intellectuelle grenobloise : mécanismes de la reconnaissance et de la notoriété dans l'univers savant provincial », *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*, 2012, vol. 134, n° 10, p. 71-88.

LAFERTÉ Gilles, « L'homme politique, l'industriel et les universitaires. Alliance à la croisée du régionalisme dans l'entre-deux-guerres », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 2004, vol. 17, n° 67, p. 45-69.

LORENZETTI Luigi, « Dépendance et disparités : une lecture comparative du rapport entre terres hautes et terres basses : le Valais et le Tessin, 1870-1930 », *Histoire des Alpes, Storia delle Alpi, Geschichte der Alpen*, 2012, n° 17, p. 101-118.

LORENZETTI Luigi, *Économie et migrations au XIX^e siècle : les stratégies de la reproduction familiale au Tessin*, Bern, Peter Lang, 1999, 612 p.

MANFREDINI Julie, « Faire d'une passion une profession : la place des syndicats d'initiative dans le tourisme français », *Mondes du Tourisme*, 2019, n° 16, p. 1-22.

MARQUET Isabelle, *Atlas linguistique parlant d'une région des alpes occidentales. Étude de la variabilité phonétique entre le Vercors et la frontière italienne*, Thèse de doctorat en linguistique, sous la direction de M. Contini, Université Stendhal Grenoble 3, 1995, 809 p.

MOURET Emma-Sophie, « Un réseau routier sous tension. Enjeux et conflictualités de la gestion des routes de montagne. L'exemple du Vercors (1970–2020) », *Histoire des Alpes - Histoire des Alpes - Storia delle Alpi*, 2022, vol. 27, p. 243-263.

MOURET Emma-Sophie, *Changer pour rester les mêmes. La moyenne montagne Trièvoise : sociétés, territoires et représentations (1830-1936)*, Mémoire de master en Histoire, sous la direction de P. Judet, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 2014, 208 p.

MUSSET Danièle, « Parcours de transhumance », in Jean-Claude Duclos et Colette Jourdain-Annequin (dir.), *Aux origines de la transhumance, Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, p. 123-126.

PIPIEN Agnès, *Construire la modernité, développer les territoires alpins, une histoire politique et sociale de la route du Lautaret (XIX^e-XXI^e siècles)*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A-M. Granet-Abisset, Université Grenoble Alpes, 2014, 417 p.

POUPAULT Christophe, « Jeanne de Flandreysy, le palais du Roure, la Provence et l'Italie fasciste », *Cahiers de la Méditerranée*, 2014, n° 88, p. 37-51.

REICHLER Claude, « Science et sublime dans la découverte des Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, 1994, n°82, vol.3, p. 11-31.

SGARD Anne, « D'autres frontières naturelles : découpage et usage des massifs alpins », in Christian BOUQUET et Hélène VELASCO-GRACIET (dir.), *Tropisme des frontières. Approche pluridisciplinaire*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 83-95.

TISSOT Laurent, « Les chemins de fer en Suisse au XIX^e siècle : état des lieux », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2012, n° 42-43, p. 67-90.

VEITL Philippe, *L'invention d'une région : les Alpes françaises*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2013, 336 p.

VEITL Philippe, « Entre étude scientifique et engagement social. L'Institut de géographie Alpine de Raoul Blanchard, laboratoire de la région économique alpine. », *Revue de Géographie Alpine*, 2001, vol. 89, n° 4, p. 121-133.

VEITL Philippe, « Un géographe engagé. Raoul Blanchard et Grenoble, 1910-1930 », *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 1993, vol. 13, n° 1, p. 98-117.

VEITL Philippe et DEBARBIEUX Bernard, « Raoul Blanchard : dire et faire les Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, 1994, vol. 82, n° 3, p. 81-94.

VIAZZO Pier Paolo, *Gens de l'Alpe : Les ouverture d'un pays fermé : le paradoxe alpin*, Grenoble, Glénat, 1998, 28-33 p.

VIAZZO Pier Paolo, *Upland communities. Environment, population and social structure in the Alps since the sixteenth century.*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, 325 p.

WALTER François, « Les territoires de montagne au-delà du nationalisme méthodologique », in Michaël ATTALI, Anne DALMASSO et Anne-Marie GRANET-ABISSET (dir.), *Innovation en territoire de montagne. Le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2014, p. 209-220.

WALTER François, *Les figures paysagères de la nation : territoire et paysage en Europe 16-20^e siècle*, Nancy, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, 2004, 528 p.

ZIMNY Olivier, « Réflexions sur la conservation et la mise en valeur du patrimoine hydroélectrique de la moyenne Romanche », *Annales historiques de l'électricité*, 2007, vol. 5, n° 1, p. 89-103.

Transports – Mobilités – Automobiles – Routes

BALDASSERONI Louis et FAUGIER Étienne, « « La ville devrait largement profiter du circuit ». Une approche environnementale des circuits des Grands Prix automobiles de Lyon 1914 et 1924 », *Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits (XX^e-XXI^e siècles)*, [en ligne], 2022, n°17, disponible sur : <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/publications/autodromes-circuits-automobiles/Louis-Baldasseroni-Etienne-Faugier.html> [Page internet consultée le 11 décembre 2022].

BALDASSERONI Louis, FAUGIER Étienne et PELGRIMS Claire (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2022, 230 p.

BENDALI Zakaria et RUBERT Aldo, « Les sciences sociales en gilet jaune. Deux ans d'enquêtes sur un mouvement inédit », *Politix*, 2020, vol. 132, n° 4, p. 177-215.

BERNARDIN Stève, « La fabrique privée d'un problème public. La sécurité routière entre industriels et assureurs aux États-Unis (années 1920 à 2000) », *Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs*, [en ligne], 2015, 17, disponible sur <https://journals.openedition.org/regulation/11084#quotation> [Page internet consultée le 9 novembre 2022].

BERNARDIN Stève, « De la sécurité routière à la santé publique : une réforme discrète de l'administration fédérale aux États-Unis », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 141-157.

BESSON Grégoire, *Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de G. Bertrand, Université Grenoble Alpes, 2019, 626 p.

BOUNEAU Christophe, DERDEVET Michel et GALLAND Jean-Baptiste, « Réseaux de transport et réseaux d'énergie : qui doit prendre en charge le(s) territoire(s) ? », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2014, n°74-2, p. 65-70.

BRADLEY Ben, YOUNG Jay et COATES Colin, *Moving Natures : Mobility and the Environment in Canadian History*, Alberta, University of Calgary Press, 2016, 338 p.

CARITEY Benoît, JARRIGE François et MARCHAL Hervé, « Introduction. Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits », *Territoires contemporains*, [en ligne], 2022, n° 17. Disponible sur : <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/prodscientifique/TC.html> [Page internet consultée le 10 décembre 2022].

CARRERAS Albert, GIUNTINI Andrea et MERGER Michèle (dir.), *Les réseaux européens XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Éditions, 1995, 431 p.

CROZET Yves, « Économie de la vitesse : Ivan Illich revisité », *L'Économie politique*, 2017, vol. 76, p. 24-37.

DEBRAY Régis (dir.), *Les Cahiers de médiologie 2. Qu'est-ce qu'une route ?*, Paris, Gallimard, 1996, 256 p.

DEMOLI Yoann et LANNOY Pierre, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019, 128 p.

DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005, 413 p.

DIVALL Colin et REVILL George, « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 57-74.

FAUGIER Étienne, « Dépendance automobile ? Liberté automobile ? L'automobilisme dans le monde rural, XIX^e-XXI^e siècle », in Yoann DEMOLI (dir.) *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?*, Gif-sur-Yvette, MSH Paris-Saclay Éditions, 2021, 256p.

FAUGIER Étienne, « Le désir de mobilité et l'automobilisme. Pour une analyse systémique de la vitesse automobile dans l'espace rural : le cas du département du Rhône et de la région de Québec », *RTS - Recherche Transports Sécurité*, 2015, n° 01, 2015, p. 7-24.

FAUGIER Étienne, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de C.-I. BreLOT, Université Lyon 2, 2013.

FAUGIER Étienne et FLONNEAU Mathieu, « Les mobilités urbaines et rurales : complémentarités, divergences, ignorances, XIX^e-XXI^e siècle », in Louis BALDASSERONI, Étienne FAUGIER et Claire PELGRIMS (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France*, Paris, Armand Colin, 2022, p.163-176.

FAUGIER Étienne et GARDON Sébastien, « Le spectacle des transports sur papier : les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 247-258.

FLONNEAU Mathieu (dir.), *Automobile : Les cartes du désamour - Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie, 2009, 220 p.

FLONNEAU Mathieu, « L'automobilisme contre la société ? Tout contre ! », in Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile, les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2009, p. 23-37.

FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme, XX^e-XXI^e siècles*, Paris, Éditions Autrement, 2008, 219 p.

FLONNEAU Mathieu, HURÉ Maxime et PASSALACQUA Arnaud, « Formes et fonctions de l'idée de soutenabilité dans la mobilité urbaine au XX^e siècle », *Pour mémoire, Revue semestrielle du Comité d'histoire du ministère*, 2018, n° 19, p. 120-132.

FLONNEAU Mathieu et ORFEUIL Jean-Pierre, *Vive l'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route*, Paris, Fondation pour l'innovation politique, 2015, 44 p.

FLONNEAU Mathieu, *En tous sens ! Circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn, Éditions Loubatières, 2022, 66 p.

FLONNEAU Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977 : formes urbaines, champs politiques et représentations*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A. Prost, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2002, 1313 p.

FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, 334 p.

FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 11-25.

FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud, « Conclusion. L'exploration des mondes mobiles, l'apport de l'histoire », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 209-211.

GALLEZ Caroline, « La justice de la mobilité comme objet politique », [À paraître].

GARÇON Anne-Françoise (dir.), *L'automobile, son monde, ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, 162 p.

GARDON Sébastien, « Gouverner par commissions. La mobilité encadrée dans des espaces politico-administratifs (1910-1970) », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 45-60.

GRISSET Pascal, « Est-il illégitime de ménager un avenir à l'automobile ? », in Mathieu FLONNEAU (in.), *Automobile : Les cartes du désamour - Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie, 2009.

GUILLERME André, « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Anne-Françoise GARÇON (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, p. 115-134.

HAMELIN Fabrice, *Petite histoire politique du 80km/h*, Paris, l'Harmattan, 2022, 128 p.

HÉRAN Frédéric, « Automobile versus bicyclette. Illich et la vitesse généralisée », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 177-191.

HURÉ Maxime, « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité », *Informations sociales*, 2022, vol. 206, n° 2, p. 93-103.

JAQUIER César, *Connective Mobility, Contentious Crossings : A History of the Baghdad-Damascus Route, 1923-1939*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de S. Chiffolleau et J. Tejel, Université Lyon 2, 2022.

LEMAITRE Nicole (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019.

LOUBES Tristan, *Les villes françaises et canadiennes face aux nuisances automobiles, des années trente aux années quatre-vingt-dix*, Thèse de doctorat en Histoire, en préparation sous la direction de L. Vadelorge, Université Gustave Eiffel.

MERGER Michèle (dir.), *Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles)*. *Histoire, économie et société*, 1992, vol. 11.

MIGNOT Dominique, « Transport et justice sociale », *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2004, n° 4, p. 123-131.

MOM Gijs, « Inventer et établir l'Histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 25-39.

MORAGLIO Massimo, « Cars as a threat to civilization. A look at 1960s Counterculture, Policy Makers and Movie Directors », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 153-163.

NEIERTZ Nicolas, *La coordination des transports en France : De 1918 à nos jours*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014 [1999], 798 p.

ORFEUIL Jean-Pierre, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, [en ligne], 2010, disponible sur : <https://journals.openedition.org/sociologies/3321>, [Page internet consultée le 14 mars 2021].

ORFEUIL Jean-Pierre, « L'anti-automobilisme hier, aujourd'hui, demain », in Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile : Les cartes du désamour - Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie, 2009, p. 49-59.

PASSALACQUA Arnaud, « L'écosystème des mobilités, son métabolisme et ses ressources », in Louis BALDASSERONI, Étienne FAUGIER et Claire PELGRIMS (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2022, p. 230.

PASSALACQUA Arnaud, *L'autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de A. Gueslin, Université Paris Diderot - Paris 7, 2009, 1194 p.

PEROL Céline, « Comment penser la route ? », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »*, 2007, n° 25, p. 3-14.

ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages.*, Paris, Fayard, 2003, 1031 p.

ROSENTAL Paul-André, *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations dans la France du XIX^e siècle*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1999, 256 p.

ROSENTAL Paul-André, « L'exode rural. Mise à l'épreuve d'un modèle », *Politix*, 1994, vol. 7, n° 25, p. 59-72.

SOJA Edward W., *Seeking Spatial Justice*, s.l., University of Minnesota Press, 2010, 256 p.

S. SUTTER Paul, *Driven Wild : How the Fight Against Automobiles launched the modern Wilderness Movement*, s.l., University of Washington Press, 2002, 360 p.

STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, 416 p.

WOLKOWITSCH Maurice, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 1992, 101p.

Routes

AMOURETTI Bernard, *De Briançon au Bourg-d'Oisans : Les hommes et la route au XIX^e siècle*, Aix-en-Provence, Édisud, 1994, 239 p.

ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales*, 1973, vol. 28, n° 3, p. 765-791.

BACHELLERIE Sarah, « La traque policière des étranger·es à la frontière franco-italienne (Hautes-Alpes) comme « maintien de l'ordre » social et racial », *Revue de géographie alpine*, [en ligne], 2020, 108-2, disponible sur <https://journals.openedition.org/rga/7208> [Page internet consultée le 13 janvier 2021].

BALLOT Pierre-Louis, *Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national : analyse appliquée à la route nationale 7*, Thèse de doctorat en Géographie, sous la direction de M-C. Fourny, Université Grenoble Alpes, 2020.

BALLY Frédéric, GABILLET Marine, LAFORGUE Denis, LAVOREL Sandra et PEYRACHE-GADEAU Véronique, « La « crise du Chambon », de nouveaux liens entre territoire,

institutions, populations et sciences », *Natures Sciences Sociétés*, 2020, vol. 28, n° 1, p. 24-34.

BAVOUX Jean-Jacques, « Du Fréjus au Brenner : les transits et leurs enjeux au cœur de l'Europe », *Revue Géographique de l'Est*, 1992, vol. 32, n° 4, p. 291-304.

BICHET Vincent, « Traverser les montagnes du Jura : identification de voies antiques de franchissement de la haute chaîne jurassienne par analyse LIDAR », in Nicole LEMAITRE (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019, p. 12-28.

CAVAILLÈS Henri, *La route française, son histoire, sa fonction : étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1946, 399 p.

COMMENGES Hadrien, « Entretien », *Flux*, 2013, vol. 92, n° 2, p. 75-88.

CONCHON Anne, « Le temps de travail en quête de mesure. La corvée royale au XVIII^e siècle », *Genèses*, 2011, vol. 85, n° 4, p. 50-69.

DEBRAY Régis, « Rhapsodie pour la route », *Les cahiers de médiologie*, 1996, vol. 2, n° 2, p. 5-17.

DEMANGEON Albert, « La route des Alpes occidentales », *Annales de géographie*, 1921, p. 125-132.

DIENEL Hans-Liudger, « Mobility and democracy versus mobility and modernity. A foreword », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 9-12.

DUPUY Gabriel, « La spirale de l'automobilisation », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 2000, vol. 16, n° 41, p. 69-70.

DUVERGER Timothée, « La contre-démocratie technique dans les années 1970, déconstruire la critique écologiste de l'automobilisme », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et

Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014.

FAUGIER Étienne, « Prendre le volant, prendre le pouvoir ? La longue route du peuple vers l'égalité de la mobilité : l'exemple du département du Rhône (1890-1960) », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 131-148.

FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud (dir.), *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, 222 p.

GALEANO Eduardo et LAGARD Dorothée, « De l'utilité de l'automobile », *Écologie politique*, 2018, vol. 56, n° 1, p. 147-153.

GAUDIN Pierre et REVERCHON Claire, « Enquête orale à Mayres : quelques aspects de la vie d'un bourg de la haute Cévennes vivaroise à la fin du XIX^e siècle », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1980, n°1-2, p. 123-138.

GLASSON Denis, *Les cantonniers des routes, une histoire d'émancipation*, Paris, l'Harmattan, 2014, 365 p.

GUIGUENO Vincent, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », *Routes, Roads*, 2008, vol. 1, n° 336-337, p. 192-199.

GUILLERME André, « Chemins, routes, autoroutes », *Les cahiers de médiologie*, 1996, n° 2, p. 117-129.

GUILLERME André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1984, 172 p.

HAESLER Aldo, « Denis Glasson, Les Cantonniers des routes. Une histoire d'émancipation », *Lectures*, 2014.

HARISMENDY Patrick. « Du caillou au bitume, le passage à la « route moderne » », (1900-1936), *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1999, Tome 106, n°3, p. 105-128.

HART Jennifer, *Ghana on the Go : African Mobility in the Age of Motor Transportation*, s.l., Indiana University Press, 2016, 264 p.

HURÉ Maxime et PASSALACQUA Arnaud, « Jean-Claude Decaux en sa “ville-fétiche”, mobilité et affichage à Lyon, de l’innovation à la dépendance (1965-2005) », in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 61-81.

KREUZER Bernd, « National Road Networks in the 1930s : the Case of Austria’s Roads », in Gijts MOM et Laurent TISSOT (dir.), *Road History, planning, building and use*, s.l., Édition Alphil, 2007.

LAMBERT Jacques et PHILIPPS-BERTIN Chrystèle, *Les nuisances environnementales des transports : résultats d’une enquête nationale - Jacques Lambert - Librairie Mollat Bordeaux*, s.l., INRETS, 2009, 126 p.

LEMAITRE Nicole (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019, 269 p.

LEPETIT Bernard, *Chemins de terre et voies d’eau, Réseaux de transports et organisation de l’espace en France 1740-1840*, Paris, Éditions de l’École des hautes études en sciences sociales, 1984, 148 p.

LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l’âge d’or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003, 608 p.

MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Weimar, Böhlau, 2002, 469 p.

MOM Gijs, « Constructing Multifunctional Networks : Road Building in Netherlands, 1810-1980 », in Gijs MOM et Laurent TISSOT (dir.), *Road History, planning, building and use*, s.l., Édition Alphil, 2007, p. 33-63.

MOM Gijs et Laurent TISSOT (dir.), *Road History, planning, building and use*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2007, 207 p.

MOURET Emma-Sophie, 2021, « Des routes pour contrôler ? Aménagement des territoires de montagne et reconfiguration des mobilités au XIXe siècle », *Amnis. Revue d'études des sociétés et cultures contemporaines Europe/Amérique*, [en ligne], 2021, n° 20. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/amnis/6485?lang=en#quotation>, [Page internet consultée le 20 octobre 2021].

MOURET Emma-Sophie, « Quand les routes fermées de montagne racontent les territoires. L'exemple du Vercors : entre invisibilités, réappropriations et mises en valeur (XIX^e -XXI^e siècles) », *Revue de géographie alpine*, 2019, n° 107-1.

ORSELLI Jean, *Usages et usagers de la route, requiem pour un million de morts, 1860-2010*, Paris, l'Harmattan, 2011, 598 p.

PASSALACQUA Arnaud, *La bataille de la route*, Paris, Descartes & Cie, 2010, 118 p.

PICON Antoine, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », Article disponible sur le site internet *Union Routière de France*, 2007.

REVERDY Georges, *Les routes de France du XX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2007, 329 p.

REVERDY Georges, *L'histoire des routes de France : du Moyen Âge à la Révolution*, Paris, France, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 271 p.

REVERDY Georges, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1986, 182 p.

WOLFF Jean-Pierre, « L'inéluctabilité des conflits liés aux infrastructures de transports ? », *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 2015, n° 40, p. 5-12.

ZELLER Thomas, « « National Character » and International Styles : Iconic Roads in Germany and the United States, 1930-1970 », in Gijss MOM et Laurent TISSOT (dir.), *Road History, planning, building and use*, s.l., Édition Alphil, 2007, p. 77-87.

Sociétés aux XIX^e et XX^e siècles

ALBERA Dionigi, « Le « voyage immobile » des artisans-migrants (Italie du Nord, XIX^e-XX^e siècles) », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens*, 2009, n° 113, p. 113-119.

ALBERTINI Pierre, *La France du XIX^e siècle 1815-1914*, Vanves, Hachette supérieur, 2016, 160 p.

BOURGUINAT Nicolas, *Les grains du désordre. L'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2002, 542 p.

CALLOT Jean-Pierre, « Les polytechniciens et l'aventure saint-simonienne », *Bulletin de la Sabix*, 42 | 2008, 40-51.

CARANTON Julien (dir.), *Mouvements protestataires et luttes populaires, France 1831-1968*, Paris, Atlande, 2022, 359 p.

CORBIN Alain, *L'avènement des loisirs 1859-1960*, Paris, Champs histoire, 1995, 626 p.

DELALANDE Nicolas, *Les Batailles de l'impôt. Consentement et résistances de 1789 à nos jours*, Paris, Éditions du Seuil, 2011, 464 p.

FUREIX Emmanuel, *Le siècle des possibles 1814-1914*, Paris, Presses Universitaires de France, 2014, 240 p.

GREEN Nancy L., « L'immigration en France et aux États-Unis. Historiographie comparée », *Vingtième Siècle*, 1991, n° 29, p. 67-82.

GRENOUILLEAU Olivier, *Nos petites patries. Identités régionales et État central, en France, des origines à nos jours*, Paris, Gallimard, 2019, 281 p.

HIRSCH Jean-Pierre, « Saint-simonisme et organisation du territoire. Sur un programme de 1832 », *Revue du Nord*, 2003, vol. 352, n° 4, p. 863-872.

JOLY Laurent, « Le préjugé antisémite entre « bon sens » et humour gaulois Clément Vautel (1876-1954), chroniqueur et romancier populaire », *Archives Juives*, 2010, vol. 43, n° 1, p. 23-38.

JOUTARD Philippe, *Histoire et mémoires, conflits et alliances*, Paris, La Découverte, 2015, 344 p.

JUDET Pierre, *Une histoire sociale de l'industrie en France. Du choléra à la grande crise (années 1830-années 1930)*, Fontaine, Presses Universitaires de Grenoble, 2020, 333 p.

LENHOF Jean-Louis, « L'immigration italienne dans les métiers du bâtiment au XIX^e siècle : isolement et réussite sociale mitigée à Alençon », *Annales de Normandie*, 2001, p. 205-216.

LEQUIN Yves, *Histoire des français XIX^e-XX^e siècles, un peuple et son pays*, Paris, Armand Colin, vol.1, 1984, 587 p.

MESTRE Catherine, « L'avenir de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud : entre désenclavement et tourisme », *Méditerranée*, 2006, n° 107, p. 93-100.

MUSSO Pierre, « La distinction saint-simonienne entre réseaux « matériels » et « spirituels » », *Quaderni*, 1999, n° 39, p. 55-76.

NÉRARD François-Xavier, « Avant-propos », *Amnis. Revue d'études des sociétés et cultures contemporaines Europe/Amérique*, [en ligne], 2021, 20, p. 1-3. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/amnis/6990> , [Page internet consultée le 20 octobre 2021].

NOIRIEL Gérard, « L'immigration en France, une histoire en friche », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1986, vol. 41, n° 4, p. 751-769.

NOIRIEL Gérard, *Histoire populaire de la France. De la guerre de Cent ans à nos jours*, Paris, Agone, 2019, 832p.

PETITEAU Nathalie, « Les rapports au national dans la vie sociale et politique des campagnes durant le premier XIX^e siècle », in Jean-Claude CARON et Frédéric CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes. France, Allemagne, Espagne et Italie 1830-1930*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 87-101.

THIESSE Anne-Marie, *Ils apprenaient la France, l'exaltation des régions dans le discours patriotique*, Paris, Éditions de la maison des sciences de l'homme, 1997, 130 p.

THIESSE Anne-Marie, *Écrire la France. Le mouvement littéraire régionaliste de la langue française entre la Belle Époque et la Libération*, Paris, Presses Universitaires de France, 314 p.

WEBER Eugen, *La fin des terroirs : la modernisation de la France rurale, 1870-1914*, Paris, Fayard, 1983, 830 p.

YON Jean-Claude, 2004, *Le Second Empire, politique, société, culture*, Paris, Armand Colin, 270 p.

Campagnes - Mondes ruraux

BARBICHON Guy, « Déploration et acceptation de l'exode rural dans les discours au palais Bourbon (1920-1972) », in Pierre CORNU et Jean-Luc MAYAUD (dir.), *Au nom de la terre, agrarisme et agrariens en France et en Europe du 19^e siècle à nos jours*, Paris, La Boutique de l'Histoire, 2007, p. 268-289.

BÉAUR Gérard, « Le renouveau de l'histoire des campagnes », *Le Mouvement Social*, 2021, vol. 277, n° 4, p. 3-20.

BLANCHARD Marcel, « Quelques points de l'histoire des chemins de fer autour de Lyon », *Revue de Géographie Alpine*, 1932, n°20-2, p. 199-236.

CARON Jean-Claude et CHAUVAUD Frédéric (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes France, Allemagne, Espagne, Italie (1830-1930)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, 270 p.

CORNU Pierre et MAYAUD Jean-Luc, « L'agrarisme, question d'histoire urbaine ? Approche comparée de la construction des « campagnes » dans la France et l'Allemagne de l'ère industrielle », in Jean-Claude CARON et Frédéric CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 33-53.

DÉMIER Francis (dir.), *Les campagnes en Europe 1830-1930*, Neuilly, Atlande, 2006, 350 p.

DÉMIER Francis (dir.), *Les sociétés rurales (1830-1930) Historiographie, bibliographie, enjeux*, Paris, Belin, 2005, 220 p.

FAURE Alain, « Les maires ruraux. De la gestion des symboles à la symbolique gestionnaire », *La politique en campagne*, 1991, vol. 4, n° 15, p. 68-72.

GARRIER Gilbert et HUBSCHER Ronald (dir.), *Entre faucilles et marteaux, Pluriactivités et stratégies paysannes*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1988, 242 p.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « La bataille des bois. Enjeux sociaux et politiques de la forêt pour les sociétés rurales en France au XIX^e siècle », in Jean-François TANGUY (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe des années 1830 à la fin des années 1920, étude comparée de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie*, Paris, Ellipses, 2005, p. 47-65.

JUDET Pierre, « La pluri-activité : archaïsme ou modernité ? L'exemple de l'arc alpin XIX^e et première moitié du XX^e siècle », in Lutz RAPHAËL et Jean-Luc MAYAUD (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 21-36.

LE GALL Laurent, « Des processus de politisation dans les campagnes françaises (1830-1914) : esquisse pour un état des lieux », in Jean-Claude CARON et Frédéric CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes (1830-1930)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 103-141.

MAYAUD Jean-Luc, *La petite exploitation rurale triomphante*, Paris, Belin, 1999, 278 p.

MAYAUD Jean-Luc et RAPHAËL Lutz (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, Paris, Armand Colin, 2006, 405 p.

PETITEAU Nathalie, « Les rapports au national dans la vie sociale et politique des campagnes durant le premier XIX^e siècle », in Jean-Claude CARON et Frédéric CHAUVAUD (dir.), *Les campagnes dans les sociétés européennes. France, Allemagne, Espagne et Italie 1830-1930*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 87-101.

RAMELLA Franco, *Terra e telai. Sistemi di parentela e manifattura nel biellese dell'Ottocento*, Turin, 1984, 280 p.

RAPHAËL Lutz, « « L'état dans les villages »: administration et politique dans les sociétés rurales allemandes, françaises et italiennes de l'époque napoléonienne à la Seconde Guerre mondiale », in Lutz RAPHAËL et Jean-Luc MAYAUD (dir.), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine, du village à l'État*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 249-286.

ROBERT Jean-Louis (dir.), *Le XIX^e siècle*, Paris, Bréal, p. 352.

TANGUY Jean-François (dir.), *Les campagnes dans les évolutions sociales et politiques en Europe des années 1830 à la fin des années 1920, étude comparée de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie*, Paris, Ellipses, 2005, 156 p.

THABAULT Roger, *1848-1914. L'Ascension d'un peuple. Mon village, ses hommes, ses routes, son école*, Paris, Delagrave, 1944, 252 p.

Littérature

ABBEY Edward, *Désert solitaire*, Paris, Gallmeister, 2018 [1968] 347 p.

ABBEY Edward, *Le gang de la clef à molette*, Paris, Gallmeister, 2016 [1975], 491p.

BELLANGER Aurélien, *L'aménagement du territoire*, Paris, Gallimard, 2015, 506p.

COQUARD Benoît, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte, 2019, 216 p.

DUNLOP Carol, CORTAZAR Julio, *Les Autonautes de la cosmoroute ou Un voyage intemporel Paris-Marseille*, Paris, Gallimard, 1983, 281 p.

HARRISON Jim, *Un beau jour pour mourir*, 10/18, 2003 [1973], 223p.

MCCARTHY Cormac, *La Route*, Mesnil-sur-l'Estrée, Éditions de l'Olivier, 2008, 244 p.

TESSON Sylvain, *Une vie à coucher dehors*, Paris, Gallimard, 2009, 208 p.

THOREAU Henry David, *Journal*, s.l., Finitude, vol. III janvier 1844-mai 1846, 313 p.

Modernité

BONNEUIL Christophe et FRIOUX Stéphane, « Les « trente ravageuses »? L'impact environnemental et sanitaire des décennies de haute croissance », in Christophe BONNEUIL, Céline PESSIS et Sezin TOPÇU (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses », modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, p. 41-61.

BONNEUIL Christophe, PESSIS Céline et TOPÇU Sezin (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses », modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, 309 p.

CHÉMERY Valentin, « Contrôle partout ? Contrôle nulle part ? », *Hypothèses*, 2017, vol. 20, n° 1, p. 177-187.

FUREIX Emmanuel et JARRIGE François, *La modernité désenchantée. Relire l'histoire du XIX^e siècle français*, Paris, La Découverte, 2015, 280 p.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Et si la vitesse était la plus grande transformation pour les sociétés (de montagne) contemporaines ? », in Francesco GARUFO et Jean-Daniel MOREROD (dir.), *Laurent Tissot, une passion loin des sentiers battus*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2018, p. 175-184.

HUMAIR Cédric et JOST Ulrich (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et sociétés helvétiques à la Belle Époque*, Lausanne, Éditions Antipodes, 2008, 129 p.

LORENZETTI Luigi, « Modernité, transformations économiques et territoire dans le monde alpin (XVIII^e-XX^e siècles), des perceptions changeantes », in Brigitte CAULIER et Yvan

ROUSSEAU (dir.), *Temps, espaces et modernités, mélanges offerts à Serge Courville et Normand Séguin*, Presses de l'Université de Laval, 2009, p. 165-177.

ROUSSEAU Xavier, « Contrôle social. Un concept pertinent pour la recherche historique ? », *Hypothèses*, 2017, vol. 20, n° 1, 2017, p. 237-247.

WAGNER Peter, *Liberté et discipline. Les deux crises de la modernité*, Paris, Métailié, 1996, 326 p.

Tourisme

BERTHO-LAVENIR Catherine, « Grand tourisme automobile et identité européenne 1895-1970 », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2014, p. 325-343.

BERTHO-LAVENIR Catherine, « Développement des transports et transformations du tourisme : du bateau à vapeur à l'automobile. Évolution d'un système socio-technique (XIX^e-XX^e siècles) », *Traverse, Revue d'histoire*, 2008, n° 15, p.79-93.

BERTHO-LAVENIR Catherine, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, éditions Odile Jacob, 1999, 438 p.

BOYER Marc, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 2005, 334 p.

DELLA-VEDOVA Gilles, « L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans (massif du Vercors) du milieu du XIX^e au milieu du XX^e siècle », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses 2014, p. 107-123.

FAUGIER Étienne, « Le tourisme automobile comme mise en mouvement de la province de Québec (1905-1961) », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses, 2014, p. 307-325.

GAY Jean-Christophe et MONDOU Véronique, *Tourisme & transport, deux siècles d'interactions.*, Le Mesnil-sur-l'Estrée, Bréal, 2017, 255 p.

GIGASE Marc, HUMAIR Cédric et TISSOT Laurent (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil - Presses Universitaires Suisses, 2014, 354 p.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Tourisme et pluriactivité : les « nouveaux » saisonniers des stations alpines depuis les années 1960 », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2014, p. 257-275.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Mémoires de papier glacé : quand les photographes regardent la montagne », in Patrick Cabanel, Anne-Marie GRANET-ABISSET et Jean GUIBAL (dir.), *Montagnes, Méditerranée, Mémoire. Mélanges offerts à Philippe Joutard*, Aix-en-Provence, Musée Dauphinois & Publications de l'Université de Provence, 2002, p. 379-403.

HAGIMONT Steve, « Un essor touristique et thermal contrarié au XIX^e siècle : Ax-les-Thermes », *Association des amis des Archives de l'Ariège*, 2018, p. 86-109.

Humair Cédric, Gigase Marc, Lapointe Guigoz Julie et Sulmoni Stefano (dir.), *Système touristique et culture technique dans l'arc lémanique. Analyse d'une success story et de ses effets sur l'économie régionale (1852-1914)*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses, 2014, 476 p.

KREUZER Bernd, « Tourism as a factor of modernization : The Austrian Salzkammergut transport system during the second half of the 19th century », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dir.), *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e-XX^e siècles)*, Neuchâtel, Édition Alphil, 2014, p. 163-179.

MANFREDINI Julie, « Faire d'une passion une profession : la place des syndicats d'initiative dans le tourisme français », *Mondes du Tourisme*, 2019, n° 16, p. 1-22.

MEROT Alain, *Du paysage en peinture dans l'Occident moderne*, Paris, Gallimard, 2009, 443 p.

POISSON Jacques, « Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales », *Revue d'Histoire des chemins de fer*, 2004, n°31, 201-234.

TISSOT Laurent, « Développement des transports et tourisme : quelles relations », *Revue suisse d'histoire*, 2006, vol. 56, n° 1, p. 31-37.

TISSOT Laurent, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, Payot, 2000, 302 p.

Trièves

BINTZ Pierre et PICAVET Régis, « Le Trièves au temps de la Préhistoire », in Chantal MAZARD (dir.), *Patrimoine en Isère, Trièves*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1996, p. 25-28.

BRETAGNON Sylvie, CHANCEL Dominique et VERNUS Isabelle, « Le Trièves, ouverture et isolement », in Chantal Mazard (dir.), *Patrimoine en Isère, Trièves*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1996, p. 21-22.

DE MONTS Jacques, *Chronique de la Peste en Trièves l'an 1630*, Lyon, Broché, 1986, 72 p.

HELLY Benoît, « L'âge du Fer en Trièves », in Chantal MAZARD (dir.), *Patrimoine en Isère, Trièves*, Musée Dauphinois, Conservation du patrimoine de l'Isère, Grenoble, Musée Dauphinois, 1996, p. 33.

JOSPIN Jean-Pascal, « Les carrières romaines de la Cléry (ou Queyrie) », in Chantal MAZARD (dir.), *Patrimoine en Isère, Trièves*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1996, p. 37-40.

THIERIOT Franck, « Néolithique et âge du Bronze en Trièves », in Chantal MAZARD (dir.), *Patrimoine en Isère Trièves*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1996, p. 29-32.

Urbex

L.GARRETT Bradley, *Explore everything : place-hacking the city*, London, s.l., Verso, 2013, 273 p.

C. HIGH Steven et W. LEWIS David, *Corporate wasteland : the landscape and memory of deindustrialization*, New York, Iyhaca, 2007, 193 p.

LE GALLOU Aude, *Géographie des lieux abandonnés. De l'urbex au tourisme de l'abandon : perspectives croisées à partir de Berlin et Détroit*, Thèse de doctorat en Géographie, sous la direction de M. Gravari Barbas et B. Gresillon, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2021.

LE GALLOU Aude, « Espaces marginaux et fronts pionniers du tourisme urbain : approcher les ruines urbaines au prisme de la notion d'(extra)ordinaire », *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, 2018, vol. 95, n° 4, p. 595-612.

LE GALLOU Aude, « From urban exploration to ruin tourism: a geographical analysis of contemporary ruins as new frontiers for urban tourism. », *International Journal of Tourism Cities*, 2018, vol. 4, n° 2, p. 245-260.

OFFENSTADT Nicolas, *L'Allemagne de l'Est racontée par ses lieux abandonnés*, Paris, Albin Michel, 2019, 255 p.

ROJON Sarah, « The Role of Digital Images and Amateur Practices in Revealing Industrial Wastelands: Heritage Connectivity », *Études de communication*, 2015, vol. 45, n° 2, p. 15-34.

Vercors

ANNEQUIN Colette, « Sociétés agro-pastorales dans les Alpes : l'Antiquité », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Lans-en-Vercors, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2004, p. 26-34.

ARNAUD Hubert, « Les calcaires urgoniens des Massifs subalpins septentrionaux et du Jura (France) : âge et discussion des données stratigraphiques », *Géologie Alpine*, 1991, vol. 67, p. 63-79.

BEECHING Alain et BROCHIER Jacques Léopold, « Les « routes » des hommes pendant la préhistoire », in Benoît CHARENTON et Chrystele BURGARD (dir.), *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, Valence, Département de la Drôme, 2020, p. 10-16.

BILLET Sylvain et TESSIER Vincent, « L'exemple des Hauts-Plateaux du Vercors (1600-1850) », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, s.l., Parc naturel régional du Vercors, 2003, p. 78-98.

BINTZ Pierre (dir.), *Vassieux il y a 4000 ans les premiers manufacturiers des Alpes*, Valence, 1995, 79 p.

BINTZ Pierre et MILLET Jean-Jacques, *Vercors, terre de préhistoire*, Grenoble, Glénat, 2013, 192 p.

BONNET François, « L'agriculture dans le Val de Lans au XVII^e siècle », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Lans-en-Vercors, Parc naturel régional du Vercors, 2003, p. 60-78.

BOULLAY Isabelle, « Des routes et des sports », in Benoît CHARENTON et Chrystele BURGARD (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 98-102.

BOUVIER Jean-Claude, *La mémoire partagée. Lus-La-Croix-Haute*, Valence, Revue régionale d'ethnologie. 1980, N°3-4, 231 p.

BROCHIER Jacques Léopold, « Les grottes bergeries dans le système pastoral », in Jean-Pascal JOSPIN et Favrie TASSADITE (dir.), *Premiers bergers des Alpes. De la préhistoire à l'Antiquité*, Grenoble, Musée Dauphinois de Grenoble, 2008, p. 69-75.

BURGARD Chrystele et CHARENTON Benoît (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, 140 p.

CHAGNY Robert, « Le périmètre intérieur et le partage de la grande forêt de Corrençon au XIX^e siècle », *La revue du Peuil*, 2016, n° 9, p. 139-160.

CHEVALLIER Pierre, « Utilisation et défense de la forêt dans le Vercors central au XIX^e siècle », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1991, n°1, p. 11-43.

CLAPPIER Anne-Marie, MARANDE Carine, PELEGRIN Jacques et CHAPUIS Priscille, « Les silex de Vassieux-en-Vercors, de l'atelier de taille à l'enfouissement », *Les nouvelles de l'archéologie*, 2018, n° 151, p. 63-67.

CROZE Élodie, *D'une route à l'autre : continuité du discours sur l'ouverture de la « forteresse Vercors »*. « Les Grands Goulets », la route pittoresque du Vercors central., Mémoire de master en Histoire, sous la direction de A-M. Granet-Abisset, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 2004.

DEBELMAS Jacques, *Alpes du Dauphiné, guides géologiques régionaux*, Paris, Masson, 1983, 198 p.

DELLA-VEDOVA Gilles, *La montagne des possibles. Les acteurs du développement rural (Villard-de-Lans XIX^e -XXI^e siècles)*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2020, 528 p.

DELLA-VEDOVA Gilles, « Les circulations de bois dans le Vercors-nord au XIX^e siècle : l'histoire d'une dépossession ? », in Jean DUMA (dir.), *Des ressources et des hommes en montagne*, Paris, éditions du comité des travaux historiques et scientifiques, 2019.

DELLA-VEDOVA Gilles, *Les acteurs du développement rural en Isère : canton de Villard-de-Lans 19^e-21^e siècles*, Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de J-L. Mayaud, Université Lumière Lyon 2, 2016.

DESTOMBES Michel, *VERCORS, le guide*, Paris, Casterman, 1996, 184 p.

DUPONT Maguy, *Le guide du Vercors*, Lyon, La Manufacture, 1994, 310 p.

FILLET Pierre-Louis, « Le Vercors des temps modernes : un monde en mouvement », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 30-42.

FILLET Pierre-Louis, « Les conséquences de l'ouverture des routes sur le développement communal », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 82-88.

FILLET Pierre-Louis, « Routes en guerre ! Les mobilités dans le Vercors à l'épreuve de la seconde guerre mondiale », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 102-104.

FILLET Pierre-Louis, « Les routes du Vercors », in Département de la Drôme, Conservation du patrimoine (dir.), *Patrimoine du Royans Vercors. Paysage, architecture et histoire*, Valence, Département de la Drôme, conservation du patrimoine, 2009, p. 98-101.

HANUS Philippe, « Entrepreneurs et paysans : la montagne d'Écouges (XVII^e-XX^e) », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, s.l., CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2003, p. 98-126.

HANUS Philippe, *L'appel des Coulmes, histoire d'une forêt du Vercors*, Grenoble, Conseil Général de l'Isère, 2007, 152 p.

HANUS Philippe (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Lans-en-Vercors, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2003, 317 p.

HANUS Philippe et SGARD Anne, « Prendre la route. Expériences de la mobilité en Vercors », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 122-130.

HANUS Philippe et TEULIERES Laure (dir.), *Vercors des mille chemins. Figures de l'étranger en temps de guerre*, Rochechinard, Comptoir d'édition, 2013, 319 p.

HANUS Philippe et VERGNON Gilles (dir.), *Vercors. Résistance en résonances*, s.l., L'Harmattan, 2008, 239 p.

MARCEL Patrick, *Vercors*, Orléans, Omniscience, 2013, 256 p.

MONIN Gilles et Bintz Pierre, « Les chasseurs de marmottes du Vercors : des recherches pionnières d'Hippolyte Muller aux interprétations actuelles », in *Aux origines de la préhistoire alpine : Hippolyte Muller (1865-1933)*, Grenoble, Musée Dauphinois de Grenoble, 2004, p. 75-84.

MOURET Emma-Sophie, « Penser et édifier les routes carrossables en montagne (1827-1914) », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 44-80.

MOURET Emma-Sophie « Principales constructions et aménagements de routes aux XX^e et XXI^e siècles », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 104-109.

MURAT Isabelle et Association VESPA de Vassieux en Vercors, « Le vent nous a conté... les histoires de la forêt de Vassieux », 2016, n° 9, p. 107-118.

NICOD Pierre-Yves, « Les premières sociétés agropastorales dans les Alpes occidentales », in *Premiers bergers des Alpes. De la préhistoire à l'Antiquité*, Grenoble, Musée Dauphinois de Grenoble, 2008, p. 45-53.

NICOD Pierre-Yves et Picavet Régis, « Le site archéologique de la Grande Rivoire », in Philippe HANUS (dir.), *Regards croisés sur l'agriculture en Vercors hier, aujourd'hui, demain*, Grenoble, CPIE Parc naturel régional du Vercors, 2004, p. 18-26.

PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Histoire du Vercors. Présentation de certains temps forts de la vie des hommes dans la montagne*, s.l.1997.

PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Un siècle de routes en Vercors. L'aventure des bâtisseurs du Vercors : genèse d'un patrimoine*, Valence, La Manufacture, 1983, 112 p.

PICAVET Régis, « La préhistoire des Alpes en cinq minutes », *L'Alpes, hors-série : Le Vercors en questions*, 2001, p. 16-17.

PICAVET Régis et MORIN Alexandre, « Cabanes et enclos de bergers sur les hauts plateaux du Vercors », in Jean-Pascal JOSPIN et Favrie TASSADITE (dir.), *Premiers bergers des Alpes. De la préhistoire à l'Antiquité*, Grenoble, Musée Dauphinois de Grenoble, 2008, p. 133-137.

PLANCHON Jacques, « Circuler dans le Vercors durant l'Antiquité », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Département de la Drôme, 2020, p. 16-18.

ROCHAS Aurélien, *Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes (an X-1920). Transformation et accessibilité du territoire des Quatre-Montagnes iséroises par le Chemin de Grande Communication n° 6 de Grenoble à Villard-de-Lans par Sassenage et*

les Gorges d'Engins, Mémoire de master en Histoire, sous la direction de A-M. Granet-Abisset, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 2015.

SGARD Anne, « L'invention d'un territoire », in *L'Alpes, hors-série : Le Vercors en questions*, Grenoble, Glénat, 2001, p. 42-52.

SGARD Anne, *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité*, Grenoble, Institut de géographie alpine, 1997, 166 p.

TEYSSONNIÈRE Yannick, « Un exemple d'exploitation antique dans le Vercors : les carrières de la Queyrie », *La Pierre et l'écrit, Revue d'Histoire et du patrimoine en Dauphiné*, 2012, n° 23, p. 49-77.

WULLSCHLEGER Michel, « Les chemins du Vercors Médiéval », in Chrystele BURGARD et Benoît CHARENTON (dir.), *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, Valence, Département de la Drôme, 2020, p.18-30.

WULLSCHLEGER Michel, « L'Empereur et la forêt de Lente », *Les cahiers de Léoncel*, 2016, n° 22, p. 119-127.

WULLSCHLEGER Michel, « La chartreuse des Écouges : vie pastorale et transhumance (1116-1391) », in Jean-Claude DUCLOS et Colette JOURDAIN-ANNEQUIN (dir.), *Aux origines de la transhumance, Les Alpes et la vie pastorale d'hier à aujourd'hui*, Paris, Picard, 2006, p. 77-96.

WULLSCHLEGER Michel, « Une première route de Combe Laval », *Les cahiers de Léoncel*, 2010, n°9, p. 124-128.

Wullschleger Michel, *Le Vercors forteresse ouverte*, Grenoble, Le Dauphiné Libéré, 52 p.

WULLSCHLEGER Michel, « La saga du Vercors », in *L'Alpes, hors-série : Le Vercors en questions*, 2001, p. 18-33.

WULLSCHLEGER Michel, « Éleveurs et forestiers en Vercors occidental aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1991, n°1, p. 43-83.

Présentation à l'occasion de rencontres scientifiques

CHATTERJI Olivier, « La fluorose dans la « Vallée de l'aluminium » entre invisibilisation d'une maladie professionnelle et construction d'un « Régime des risques industriels » 1918-1959 », *Séminaire de l'axe Territoire, Environnement, Santé*, LARHRA, Université Grenoble Alpes, 19 novembre 2021.

DAUMALIN Xavier, « Quand l'industrialisme tue. Mourir de l'industrie à Fo/étang-de-Berre dans la première moitié du XIX^e siècle », *Séminaire Histoire, Industrie et Territoires*, LARHRA, Université Grenoble Alpes, 17 janvier 2020.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, DALMASSO Anne, « communautés en marge de la mondialisation » intervention dans le cadre de l'exposition *Nunavik. En terre inuit*. Musée Dauphinois de Grenoble, 17 novembre 2016.

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « L'historien, les risques et l'environnement : un regard sur la nature et les hommes », *23èmes Journées scientifiques de l'environnement*, [en ligne], 2012, disponible sur <https://core.ac.uk/reader/52312760> [Page internet consultée le 13 mars 2021].

Références et ressources en ligne

CENTRE CULTUREL INTERNATIONAL DE CERISY, *L'âge de la transition. En route pour la reconversion écologique*, [en ligne], mise à jour le 2 novembre 2019, disponible sur : <https://cerisy-colloques.fr/transitionsecologiques-pub2016/> , [Page internet consultée le 3 février 2023].

CENTRE CULTUREL INTERNATIONAL DE CERISY, *Comprendre la route : entre imaginaires, sens et innovations*, [en ligne] disponible sur : <https://cerisy-colloques.fr/comprendreroute2023/> , [Page internet consultée le 6 février 2023].

GRANET-ABISSET Anne-Marie, « Revisiter une collecte : de la source à l'archive orale », [en ligne] sur le site *imageson.hypotheses*, mise à jour le 12 juillet 2012, disponible sur : <https://imageson.hypotheses.org/1170> , [Page internet consultée le 10 mars 2023].

MERKI Christoph Maria, *Motorisation*, [en ligne], mise à jour le 10 mai 2011, disponible sur <https://hls-dhs-dss.ch/articles/013846/2011-05-10/>, [Page internet consultée le 26 mai 2022].

MOURET Emma-Sophie et CAMUS Perrine, « L'URBEX : Voir, sentir et entendre les ruines », [en ligne], mise à jour le 28 septembre 2020, disponible sur : <https://ruines.hypotheses.org/1315>, [Page internet consultée le 1^{er} mars 2023].

PETRAULT Clément, « Contrôle technique pour les motos : le piège politique », [Podcast en ligne], mise à jour le 4 novembre 2022, disponible sur : <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/histoires-politiques/histoires-politiques-du-vendredi-04-novembre-2022-9193450>, [Page internet consultée le 10 avril 2022].

FRANCE CULTURE, « Des catastrophes pas naturelles », [Podcast en ligne], mise à jour le 30 septembre 2022, disponible sur <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-pieds-sur-terre/des-catastrophes-pas-naturelles-2133795>, [Page internet consultée le 10 janvier 2023]

A

Appaix, Éléonore · 381
 Arp · 40, 162, 495, 514, 518
 Automobile Club · 364, 378, 388, 394
 Autrans · 40, 63, 100, 153, 213, 229, 237, 268, 277,
 287, 522, 529, 556, 560, 562, 575

B

Bache, agent voyer · 91, 92, 107, 150, 217, 283, 321,
 324
 Bernard, agent voyer · 8, 16, 18, 40, 58, 80, 91, 150,
 164, 165, 182, 186, 189, 226, 254, 267, 271, 274,
 290, 303, 320, 338, 352, 356, 360, 361, 475, 476,
 477, 478, 482, 560, 562, 568, 579, 588, 602, 606,
 613, 616
 Biella · 285, 298, 299, 300, 302, 305, 306
 Bioglio · 285, 299, 300, 302, 306
 Blanchard, Raoul · 16, 33, 354, 361, 362, 369, 370,
 602, 606
 Bouvante · 58, 187, 552
 Brive, inspecteur · 111, 281, 307, 309, 318, 323

C

Carle, Marius · 385, 388
 Chabert d'Hières · 159, 161
 Chamaloc · 142, 187, 244, 373, 551, 552
 Chaumartin, agent voyer · 92, 153, 215
 Choranche · 141, 156, 164, 172, 213, 215, 220, 230,
 234, 237, 249, 255, 295, 302, 332, 334, 364, 378,
 379, 380, 383, 391, 399, 416, 427, 474, 528, 557,
 558, 562, 564
 Combe Laval · 110, 134, 182, 201, 206, 220, 227, 228,
 232, 233, 259, 260, 269, 270, 278, 280, 307, 318,
 321, 323, 326, 329, 330, 349, 373, 389, 397, 398,

406, 422, 424, 425, 433, 457, 459, 471, 554, 567,
 571, 632

Cornand, Léon Eugène · 429

Corrençon · 56, 117, 153, 182, 187, 213, 219, 220,
 415, 558, 560, 562, 628

D

Die · 32, 54, 56, 58, 61, 64, 65, 66, 90, 101, 103, 106,
 107, 115, 119, 136, 142, 145, 146, 148, 150, 152,
 158, 170, 176, 188, 201, 234, 236, 251, 300, 311,
 373, 551, 555, 602
 Drevet, Louise · 365, 385, 420, 432
 Ducloux · 160, 162

E

Écharasson · 109, 146, 201, 220, 232, 233, 256, 257,
 258, 259, 269, 270, 327, 330, 424, 425, 554, 567
 Échevis · 58, 101, 119, 125, 136, 176, 187, 221, 226,
 239, 248, 365, 417, 441, 460, 494, 498, 499, 503,
 504, 505, 506, 508, 509, 513, 514, 515, 516, 517,
 530, 553, 555
 Engins · 34, 213, 214, 215, 217, 219, 220, 632
 Eymard, Sylvain · 155, 163, 164, 165, 166, 172, 178,
 185, 209

F

FAUP · 17, 490, 491, 495, 496, 497, 546, 566, 576
 Ferrand, Henri · 354, 355, 356, 357, 358, 359, 361,
 368, 371, 373, 374, 387, 401, 605

G

Gauthier, Paul-Albin · 84, 90, 92
 Grands Goulets · 34, 42, 90, 101, 120, 138, 221, 226,
 239, 269, 271, 274, 283, 312, 355, 373, 375, 376,

388, 401, 435, 437, 438, 440, 453, 478, 479, 482, 483, 493, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 505, 506, 514, 515, 517, 520, 522, 526, 527, 528, 529, 530, 555, 564, 565, 566, 576, 629

Grangeon Benoit · 141, 142, 188

Grenoble · 5, 17, 3, 5, 7, 16, 17, 22, 25, 31, 32, 33, 34, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 81, 90, 91, 92, 102, 114, 115, 116, 122, 124, 126, 129, 133, 136, 137, 142, 144, 145, 148, 152, 153, 162, 164, 167, 170, 171, 172, 173, 175, 179, 180, 185, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 230, 235, 236, 237, 239, 246, 255, 269, 274, 290, 291, 296, 305, 306, 308, 319, 353, 355, 356, 358, 359, 361, 365, 366, 368, 369, 373, 378, 380, 381, 386, 390, 391, 392, 395, 396, 398, 401, 402, 403, 404, 414, 420, 422, 428, 429, 430, 431, 432, 436, 437, 464, 465, 469, 470, 488, 489, 505, 522, 528, 529, 547, 557, 559, 560, 562, 563, 564, 568, 569, 570, 571, 583, 588, 589, 591, 595, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 613, 619, 626, 628, 629, 630, 631, 632, 633

J

Jasserand · 168, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 176

Jeanne de Flandreysy · 359, 606

L

La Chapelle-en-Vercors (La) · 187, 234, 313, 381, 495

Labretonnière · 167

Laforêt · 160

Lente, forêt · 58, 108, 109, 110, 146, 151, 160, 162, 170, 227, 228, 238, 256, 257, 259, 261, 325, 327, 329, 370, 397, 398, 406, 411, 514, 518, 554, 564, 632

Léoncel · 61, 62, 167, 187, 192, 201, 228, 398, 553, 554, 632

Longo, Antoine · 297, 299

M

Macé, Antonin · 172

Marchon, Albert · 386

Méaudre · 153, 213, 237, 268, 529, 560, 562, 575

Mellier, Étienne · 126, 354, 356, 357, 358, 359, 360, 370, 373, 381, 386, 388

Menée (col) · 54, 59, 148, 151, 154, 170, 182, 211, 277, 560

Monestier-de-Clermont · 164, 165, 166, 178, 185, 201, 209, 211, 212, 277, 560, 561

Montaud · 40, 63, 100, 229, 522, 528, 529, 556, 562

P

Parc naturel régional du Vercors · 5, 17, 18, 33, 34, 38, 42, 51, 54, 55, 56, 57, 61, 130, 160, 277, 345, 449, 481, 483, 484, 490, 495, 496, 498, 507, 518, 519, 527, 546, 567, 577, 627, 628, 630, 631

Perazio, Bernard · 303, 475, 476, 477, 478, 482

Perazio, Frédéric · 301, 302, 303, 304, 567

Petits Goulets · 43, 101, 226, 234, 239, 417, 470, 502, 503, 504, 505, 508, 509, 510, 513, 514, 516, 517, 530, 555, 575

Pont-en-Royans · 57, 58, 63, 105, 115, 125, 136, 141, 142, 145, 150, 153, 156, 157, 158, 159, 164, 168, 174, 176, 182, 201, 213, 214, 215, 219, 220, 221, 222, 223, 226, 228, 229, 230, 231, 233, 234, 239, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 277, 295, 296, 302, 303, 304, 306, 357, 364, 365, 367, 373, 378, 385, 392, 396, 398, 399, 412, 431, 481, 488, 496, 499, 555, 558, 560, 561, 563, 564, 565

Presles · 201, 213, 295, 297, 383, 558, 560, 561, 562

R

RD 518 · 301, 471, 478, 493, 498, 499, 500, 501, 502, 506, 514, 515, 566

RD 531 · 301, 467, 470, 473, 475, 476, 482, 514, 520

Rencurel · 58, 61, 115, 128, 133, 141, 152, 153, 156, 157, 158, 160, 171, 179, 201, 213, 215, 219, 220, 222, 223, 228, 229, 230, 234, 254, 286, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 297, 298, 305, 364, 376, 377, 383, 409, 411, 490, 528, 558, 560, 561, 562, 563

Revellat, agent voyer · 90, 271, 568, 570

Rey, Amédée · 179, 180, 181, 246

S

Sainte-Eulalie-en-Royans · 214, 234, 277, 506, 517
Saint-Jean-en-Royans · 103, 108, 109, 111, 146, 150,
151, 187, 188, 192, 220, 221, 227, 232, 238, 239,
256, 257, 258, 259, 260, 309, 325, 327, 397, 424,
461, 473, 478, 490, 494, 495, 509, 518, 553, 554,
555, 565
Saint-Julien-en-Vercors · 5, 40, 53, 56, 61, 81, 82, 96,
97, 98, 102, 115, 116, 138, 148, 161, 169, 187, 212,
231, 236, 244, 277, 292, 295, 297, 382, 417, 418,
499, 553, 565
Saint-Laurent-en-Royans · 40, 160, 162, 187, 220, 221,
228, 518, 553
Saint-Martin-en-Vercors · 53, 56, 61, 117, 184, 187,
226, 231, 311, 312, 313, 375, 376, 382, 387, 391,
498, 499, 553
Sassenage · 34, 56, 58, 63, 117, 137, 148, 150, 153,
170, 176, 181, 212, 213, 214, 216, 217, 219, 220,
560, 561, 631
Serratrice, François · 277, 285, 288
Serratrice, Jean · 276, 277, 280, 282, 284, 285, 286,
287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296,
297, 298, 299, 301, 304, 306, 338, 378, 411
Surrel, Alexandre · 164, 359, 370, 570

T

Touring Club · 352, 364, 368, 371, 378, 388, 390, 396,
397
Trièves · 38, 52, 54, 55, 56, 59, 61, 148, 305, 374, 626

V

Valchevrière · 58, 182, 231, 232, 233
Valence · 32, 34, 51, 52, 56, 63, 81, 84, 91, 105, 115,
145, 167, 171, 176, 204, 239, 258, 259, 260, 261,
290, 313, 321, 323, 346, 356, 397, 398, 402, 403,
424, 427, 433, 461, 488, 490, 507, 518, 528, 554,
555, 565, 569, 570, 627, 628, 629, 630, 631, 632
Valéron, Jean-Auguste · 114
Vassieux · 52, 54, 59, 66, 116, 119, 182, 183, 187, 387,
553, 555, 566, 628, 631
Villard-de-Lans · 33, 34, 57, 58, 63, 107, 114, 117, 124,
125, 133, 137, 144, 145, 148, 150, 152, 153, 154,
156, 168, 169, 170, 174, 187, 189, 201, 212, 213,
215, 219, 222, 223, 228, 230, 231, 233, 236, 239,
250, 251, 253, 291, 292, 296, 299, 302, 332, 354,
355, 357, 373, 375, 378, 380, 381, 382, 385, 386,
391, 392, 398, 401, 402, 403, 404, 405, 414, 427,
428, 431, 474, 476, 478, 480, 482, 558, 560, 561,
563, 564, 566, 570, 624, 629, 631

Table des illustrations

Illustration 1 – Photographies des routes du Vercors, 2018.....	32
Illustration 2 – Photographies du passage du col Vert, 2018 et 2020	60
Illustration 3 – Carte de la forêt de Vassieux	66
Illustration 4 – La loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux	78
Illustration 5 – Photographie de la plaque apposée sur la route de Combe Laval, 2021	110
Illustration 6 – Plaque apposée à l’entrée amont des Grands Goulets	138
Illustration 7 – La carte accompagnant la notice du dénommé Jasserand	175
Illustration 8 – La combe des muletiers à Vassieux.....	183
Illustration 9 – Représentations d’un muletier	184
Illustration 10 – Plan de la route forestière de Combe Laval.....	206
Illustration 11 – Affiche d’enquête publique relative au projet du CGC 8.....	208
Illustration 12 – Possibilités de tracés pour le CGC 10 à la sortie des Grands Goulets	221
Illustration 13 – Extrait des délibérations du conseil municipal de Rencurel.....	223
Illustration 14 – Modifications de la structure foncière par les tracés de route	242
Illustration 15 – Structures en métal sur la route de Combe Laval	270

Illustration 16 – Photographie de Frédéric Henri Perazio.....	302
Illustration 17 – Profil et photographie d’un encorbellement	323
Illustration 18 – Dégâts et dommages lors des travaux.....	326
Illustration 19 – Plan de l’inondation du hameau des Jarrands.....	335
Illustration 20 – Touristes devant l’hôtel Faravelon	349
Illustration 21 – Le Vercors d’Henri Ferrand	355
Illustration 22 – Photographie d’Étienne Mellier.....	357
Illustration 23 – Carte postale des gorges de la Bourne au niveau de Pont-en-Royans	367
Illustration 24 – Le hameau touristique des Barraques-en-Vercors en 1909	375
Illustration 25 – Papier à lettre de l’entrepreneur Raymond Serratrice	379
Illustration 26 – Barrières de dégel	409
Illustration 27 – Extrait du Petit Dauphinois, mardi 15 décembre 1936.....	435
Illustration 28 – Les différents dispositifs de parades et leurs capacités d’absorption	468
Illustration 29 – La RD 531 et ses dispositifs de sécurisation	476
Illustration 30 – Entrées amont et aval du tunnel des Grands Goulets et la route fermée	479
Illustration 31 – Dessin humoristique des gorges de la Bourne.....	480
Illustration 32 – Photographies des pancartes du Collectif citoyen des Petits Goulets	510

Illustration 33 – Inscription sur un délaissé routier.....	520
Illustration 34 – Photographie du tunnel fermé du Mortier	523
Illustration 35 – Photographie de l’entrée fermée de la route des Grands Goulets.....	527

Table des figures

Figure 1 – Structure chronologique de la thèse 1824-2020	47
Figure 2 – Organisation et classement des chemins vicinaux.....	83
Figure 3 – Organisation des personnels du service vicinal en fonction du territoire administratif.....	86
Figure 4 – Proximités chronologiques entre le régime forestier et le régime vicinal au XIX ^e siècle	109
Figure 5 – Processus décisionnel pour l’ouverture d’un chemin vicinal	210

Table des graphiques

Graphique 1 –Salaires et organisations des agents voyers de l’Isère (1846 -1871).....	87
Graphique 2 – Proportion des différents classements de routes dans le réseau national	112
Graphique 3 – Occurrences des sommes souscrites, Pont-en-Royans	157
Graphique 4 – Occurrences des sommes souscrites, Rencurel	157
Graphique 5 – Secteurs d’activités professionnelles des souscripteurs de Rencurel ..	158

Graphique 6 – Secteurs d’activités professionnelles des souscripteurs de Pont-en-Royans.....	159
Graphique 7 – Croissance de la population de Valchevrière entre 1846 et 1906	232
Graphique 8 – Croissance de la population de l’Écharasson de 1846 à 1936.....	233
Graphique 9 – Part des différentes créances dans la succession de Jean Serratrice....	296
Graphique 10 – Variations démographiques de la commune de Saint-Martin-en-Vercors (1836 et 1901).....	312
Graphique 11 – Variations démographiques de la commune de la Chapelle-en-Vercors (1836 et 1901).....	312
Graphique 12 – Volumes de bois domaniaux et communaux transportés (1896 et 1907).....	407
Graphique 13 – Dépenses annuelles pour l’entretien des routes forestières de l’Écharasson et de Combe Laval entre 1901 et 1907.....	425

Table des tableaux

Tableau 1 – Population du hameau de la Balme et du village de Rencurel (1896 et 1906).....	377
Tableau 2 – Prix du mètre cube de futaie.....	406

Table des matières

Sommaire	19
Introduction générale	1
1.L'aménagement routier comme objet de recherche	6
1.1. Histoire des mobilités	6
1.1.1. L'aménagement routier : une notion utile à l'histoire des routes.....	6
1.1.2. Une histoire des mobilités rurales par les routes	10
1.1.2.1. Des routes encore peu étudiées par l'histoire des mobilités en France	10
1.1.2.2. Croiser mobilités et monde rural.....	13
1.2. Histoire des Alpes	15
1.2.1. Les routes comme clés d'un discours binaire sur la modernité	15
1.2.2. Déconstruire les récits sur la modernisation des Alpes.....	17
1.2.3. Une histoire des configurations et des reconfigurations des relations de pouvoir par la route	18
1.3. Histoire environnementale.....	20
1.3.1. Nuisances et conflictualités des routes de montagne	21
1.3.2. Les effets spécifiques à l'aménagement routier entre développement et risques.....	24
1.4. Une histoire de l'aménagement du territoire du XIX ^e au XXI ^e siècle	25
1.4.1. Regard administratif sur l'aménagement routier des territoires ruraux	28
2.Une approche territorialisée sur le temps long	31
2.1. Le Vercors comme cas d'étude	31
2.2. Temps long et jeux d'échelles pour aborder des impacts en différé	35
2.2.1. Une étude construite sur la longue durée	35
2.2.2. Une démarche par focales et pistes microhistoriques	36
2.2.3. La notion d'impacts en différé.....	37
3.Méthodologie et sources	37
3.1. Les fonds du service vicinal	38
3.2. Aborder le territoire par la pratique du terrain et de l'enquête orale	41
4.Thèse et plan	44
4.1. Thèse	44
4.2. Plan.....	46
Prologue. Le Vercors : un territoire ouvert avant l'aménagement des routes carrossables	51
1.Des montagnes où l'on circule depuis longtemps	51
1.1. De nombreux passages naturels.....	51
1.2. Des échanges internes et externes au Vercors depuis la Préhistoire.....	53
1.3. Des bassins de vie qui échangent et commercent dès le X ^e siècle	55
2.Des pas, des cols et des sentiers organisés en un maillage dense d'itinéraires.....	58
3.L'ouverture du Vercors, une cause de tensions du XIV ^e au XVIII ^e siècle.....	61
3.1. Un territoire accessible et aux ressources convoitées.....	61
3.2. Des forêts disputées.....	62
3.3. La connaissance des chemins, un outil précieux	64
3.4. Une culture des déplacements en montagne	67

PARTIE I. PENSER L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1824-1880)	69
Introduction de la première partie	71
Chapitre I. L'administration vicinale au service de l'aménagement routier du territoire (1824-1880)	73
Introduction	73
1. Une politique publique d'aménagement créée durant le premier tiers du XIX ^e siècle	76
1.1. Origines de l'administration vicinale.....	76
1.1.1. Les lois de 1824 et 1836, fondements du régime vicinal	76
1.1.2. Classer et organiser les circulations	79
1.2. Une administration normée et composite	82
1.2.1. Des chemins vicinaux organisés en fonction des territoires administratifs.....	82
1.2.2. Un service modeste ?	84
1.2.2.1. Hiérarchies des agents voyers et particularités départementales.....	85
1.2.2.2. Des parcours et des profils variés.....	88
1.2.2.3. Des implications politiques	90
2. Le service vicinal comme instrument de la modernité libérale (années 1850]	93
2.1. Une perte d'autonomie des communes	93
2.1.1. L'aménagement routier : un outil d'encadrement par l'État	93
2.1.2. Une intrusion dans les affaires municipales.....	96
2.1.3. Un lointain écho avec le système des corvées	99
2.1.3.1. Des sacrifices enthousiastes ?	101
2.2. Des administrations vicinales et forestières cherchant à réguler les pratiques des sociétés locales par l'aménagement	104
2.2.1. Une lutte de concert contre les délits forestiers	104
2.2.2. Des collaborations à des fins financières et juridiques	107
2.3. Un accueil favorable envers le service vicinal et ses interventions	111
2.3.1. Un service proche des habitants.....	112
2.3.2. Une administration qui émerge dans un contexte de mutations des cadres de vie	115
3. L'immobilisme pour justifier la domination des territoires de montagne	118
3.1. Discours sur la dangerosité et l'archaïsme des anciennes voies de circulation	118
3.1.1. Des routes pour correspondre à des normes socio-économiques	120
3.2. Modifier les parois rocheuses pour créer des itinéraires plus courts et plus rapides	121
3.2.1. Une recherche croissante de la vitesse à partir des années 1860.....	122
3.2.2. Des parcours inédits et plus directs en montagne	123
3.2.3. Les parois rocheuses perçues comme une difficulté à vaincre.....	125
3.3. Le service vicinal, artisan des récits sur les mobilités	128
3.3.1. L'ouverture des routes entre sélection des savoirs et démonstrations binaires	128
Conclusion	131
Chapitre II. Une injonction devancée. Acteurs et fonctions des projets d'aménagement routier (1824-1880)	133
Introduction	133
1. Des argumentaires rodés, produits par des acteurs locaux prêts (1820-1850).....	135

1.1. La viabilité des chemins : une préoccupation ancienne.....	136
1.1.1. Concrétiser des initiatives préalables.....	136
1.1.2. Devoirs, ambitions et rivalités des édiles.....	137
1.1.3. Un enjeu également mobilisé par les habitants.....	140
1.2. Venir en aide aux populations miséreuses.....	143
1.2.1. La misère comme point fort des argumentations.....	143
1.2.2. Une détresse morale.....	145
2. Évolutions des enjeux de l'aménagement routier à partir des années 1860.....	147
2.1. Relier les territoires, une nécessité qui change de sens au cours du XIX ^e siècle.....	147
2.1.1. Débouchés et centres d'approvisionnement au cœur d'une logique d'économie libérale.....	151
2.1.2. Nouvelles formes d'immobilisme et d'enclavement.....	152
2.2. Expansion et diversification des intérêts suscités par l'aménagement routier.....	154
2.2.1. Des attentes variées au sein des communautés villageoises.....	155
2.2.2. Un nombre croissant de financements extérieurs au territoire.....	159
2.2.3. Les contributions incontournables et stratégiques des propriétaires privés.....	160
3. Des projets qui divisent.....	163
3.1. Des desseins politiques.....	163
3.1.1. Le « petit mot » du docteur Eymard ou quand la route a une fonction anti-républicaine.....	163
3.1.2. Le projet Labretonnière : la route pour exclure.....	167
3.1.3. Le projet de Jasserand entre escroquerie et construction territoriale.....	168
3.1.3.1. Un projet étonnant construit à partir d'une solide connaissance des enjeux locaux.....	168
3.1.3.2. Industrie, tourisme, thermalisme et défense : des opportunités scrupuleusement pensées.....	171
3.1.3.3. Une conception inédite du territoire.....	173
3.2. Des oppositions et des déterritorialisations.....	177
3.2.1. La mise à l'écart des principaux concernés.....	178
3.2.2. L'opposition éclatante et opiniâtre d'Amedé Rey.....	179
3.2.3. Les silences des projets d'aménagement routier.....	182
3.2.3.1. Omniprésence et absence des muletiers.....	182
3.2.3.2. Des pluriactifs discrets.....	186
3.2.3.3. De nombreux voituriers sur les chemins.....	188
Conclusion.....	191
Conclusion de la première partie.....	193
PARTIE II. ÉDIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER DE MONTAGNE (1850-1900).....	195
Introduction de la deuxième partie.....	197
Chapitre III. La définition des tracés au cœur de l'édification d'un réseau routier de montagne (1850-1900).....	201

Introduction	201
1. Mises en tension des communes intéressées	203
1.1. Une configuration spatiale déterminante	203
1.1.1. Réactions et manœuvres des municipalités lors des enquêtes publiques	207
1.2. Intérêts réels et supposés des communes intéressées	211
1.2.1. Un périmètre géographique large qui illustre l'étendue des impacts en différé	211
1.2.2. Des contestations susceptibles d'ébranler la structure vicinale	214
1.2.3. Des pressions et des mécanismes de réciprocité	218
1.3. Une configuration administrative qui remanie les relations inter-municipales	218
1.3.1. Des coopérations et des rapports de forces	219
1.3.2. Des positionnements pluriels et changeants	220
1.3.3. Un nouveau prétexte de remise en cause des cadres administratifs	222
2. Des rivalités verticales	224
2.1. Impacts directs et en différé de la verticalité	225
2.1.1. Nuancer l'importance des impacts directs de la verticalité	225
2.1.2. Versants gauches ou versants droits : choisir une ligne d'intérêts	227
2.1.3. Instrumentaliser la pente	229
2.2. Des marginalisations spatiales	230
2.2.1. Des phénomènes d'exclusion	231
2.2.2. Le jeu des raccordements	235
2.2.3. Des tracés qui suscitent des rancœurs	238
3. Le foncier : un instrument d'action à court et à long terme	240
3.1. Désorganisations des structures foncières préexistantes	241
3.1.1. Un encadrement juridique solide de l'indemnité à l'expropriation	242
3.1.2. Mécontentements et résistances	245
3.1.2.1. Des possibilités de contestations inégales	245
3.1.2.2. Des requêtes tardives illustrant les inerties du processus de transaction	248
3.2. Des tactiques entre pragmatismes et spéculations	251
3.2.1. Des cessions gratuites et des ventes de terrains	252
3.2.2. Des manœuvres spéculatives ?	253
3.3. Des arrangements	256
3.3.1. Quand le foncier assouplit les normes	256
3.3.2. Des compromis coûteux, la carte des droits de passages	259
Conclusion	262

Chapitre IV. Les chantiers de construction de route de montagne ou succès et violences d'une activité productive (1850-1900) 265

Introduction	265
1. Les difficultés : atouts des chantiers d'aménagement routier de montagne (1850-1890)	268
1.1. Une activité à la croisée de différents marchés	268
1.2. Une affaire de communications	271
1.3. Des difficultés maîtrisées et utilisées par les entrepreneurs en travaux publics	273
1.3.1. Les conditions contraignantes imposées aux entrepreneurs	273
1.3.1.1. Maîtriser les marchés grâce à la connaissance des difficultés, le réseau familial et les mobilités	275

1.3.2. Retards, imprévus et devis supplémentaires, des impondérables fréquents et utiles	278
1.3.2.1. Climats, pentes et complications techniques : des argumentaires rodés	279
1.3.2.2. Profiter des incertitudes de l'administration vicinale	281
2. Une activité productive porteuse d'ascension et de maintien socio-économique	284
2.1. Jean Serratrice ou l'ascension sociale par les routes de montagne (1833-1883)	284
2.1.1. Un entrepreneur créancier de l'administration vicinale	285
2.2.2. Entrepreneur de travaux publics, immigré naturalisé, maire et conseiller général	288
2.2.3. Les affaires d'une moyenne bourgeoisie de la route	291
2.2.3.1. Des investissements avisés tournés vers l'exploitation forestière	292
2.2.3.2. Le rôle discret et incontournable de Marie Rosalie Reymond	293
2.2.3.3. Un entrepreneur au cœur d'un groupe d'acteurs liés à la route	295
2.2. Des entrepreneurs piémontais spécialisés dans les travaux routiers de montagne	298
2.2.1. De la province de Biella au Vercors	299
2.2.2. La famille Perazio, du maçon poète au maestro de la RD 531 (1896-2020)	301
2.3. Les chantiers comme outils de maintien socio-économique	304
2.3.1. De nombreux Piémontais	305
2.3.2. Une main-d'œuvre également locale	307
2.3.2.1. Chantiers et pluriactivités : un tandem répandu et des configurations originales ..	307
2.3.2.2. Des chantiers qui marquent les territoires	310
3. Violences et nuisances de la construction des routes de montagne	314
3.1. Le chantier comme lieu de surveillances	315
3.2. Les dangers des chantiers	316
3.2.1. « Jeter la route » sur des rochers incertains et infranchissables	317
3.2.2. Poudre explosive et rocher calcaire, un duo accidentogène	319
3.2.3. Les encorbellements comme signature architecturale	322
3.3. Des nuisances impensées puis effacées	326
3.3.1. Des entraves à l'exploitation des ressources locales	327
3.3.2. Ambivalence de la prévention et de la gestion des nuisances	329
3.3.2.1. Des phénomènes à la fois connus de tous et occultés	329
3.3.2.2. Forger l'attente et entretenir la confusion	332
3.3.3. Altérations des sols, des rochers et des cours d'eau	334
Conclusion	338
Conclusion de la deuxième partie	341
PARTIE III. USAGES DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1880-2020)	343
Introduction de la troisième partie	345
Chapitre V. Usages et limites de l'aménagement routier en montagne (1880-1940)	349
Introduction	349
1. Constructions des territoires du tourisme routier	352
1.1. La création du Vercors à la croisée de discours régionalistes et aménagistes (années 1890-1930)	353
1.1.1. Étienne Mellier et Henri Ferrand, deux érudits qui posent le VERCORS	354

1.1.2. Influences des courants régionalistes	359
1.1.3. Raoul Blanchard, le massif du Vercors entre géographie, aménagements et tourisme routier	361
1.2. Le tourisme routier : une puissante manne économique.....	363
1.2.1. Le succès des routes pittoresques	363
1.2.1.1. Ouvrages d'art et parois rocheuses comme motifs d'une modernité pittoresque ...	365
1.2.1.2. Exploiter les parois rocheuses grâce à l'aménagement routier.....	369
1.2.1.3. Des routes utiles à la protection de la nature.....	370
1.2.2. Des circuits d'excursions qui façonnent le Vercors	372
1.2.3. Le tourisme routier comme ressource.....	374
1.2.3.1. Le développement de hameaux touristiques	374
1.2.3.2. Des initiatives individuelles variées	377
1.2.3.3. Les pratiques pluriactives féminines et de personnes d'âge mûr	381
1.3. Des relations renouvelées entre le Vercors et l'extérieur	383
1.3.1. L'accès au progrès de territoires sans habitants et sans Histoire	384
1.3.2. Regards sur la mise en tourisme des territoires.....	386
1.3.2.1. « Encore des auto-cars dans le ravin»	389
1.3.3. Des formes d'encadrement	391
2. Organiser les usages pour exclure et contrôler.....	393
2.1. Domination du tourisme routier à partir des années 1910	394
2.1.1. Des instances touristiques qui prennent en main la gestion des routes	394
2.1.1.1. Tensions et passe-droits	396
2.1.2. Bons et mauvais usages des routes	399
2.1.3. Un monopole des routes à l'origine des déboires des projets de tramways ?	401
2.1.3.1. Neutraliser la concurrence.....	403
2.2. Les transformations de l'exploitation forestière	405
2.2.1. Une croissance à relativiser	405
2.2.2. Des taxes et de nouvelles normes	408
2.2.2.1. Quand les taxations participent aux jeux de la concurrence.....	412
2.3. Les effets contrastés du tourisme routier	414
2.3.1. Un maintien nécessaire de la pluriactivité	414
2.3.2. Des formes d'isolements et de replis sur soi.....	416
3. La route : un objet technique entre mauvais état et risques (1880-1940).....	419
3.1. Des routes difficiles	420
3.1.1. Les origines du mauvais état de la chaussée et des risques menaçant la circulation.....	420
3.1.2. Un investissement rentable ?	424
3.1.3. Les cantonniers, des acteurs quotidiennement confrontés aux risques	426
3.2. Des risques acceptés	429
3.2.1. Des formes d'apprentissages.....	430
3.2.2. Connaissances des dangers et choix motivés	430
3.2.3. Instrumentaliser les dangers.....	433
3.3. La double catastrophe des Grands Goulets.....	435
3.3.1. La presse régionale entre facture scabreuse et propos rassurants	436
3.3.2. Des victimes originaires du pays	439
3.3.3. Quelles cultures du risque ?	441

Conclusion	444
Chapitre VI. Les routes de montagne face aux nouveaux paradigmes environnementaux (1940-2020).....	447
Introduction.....	447
1. Des routes à la croisée de différents dispositifs de préservation et de protection des sites, de la nature et du patrimoine (1940-2020)	450
1.1. La proximité entre aménagements routiers et sites classés.....	451
1.2. Un renouvellement d'intérêt envers les parois rocheuses depuis les années 1980	455
1.2.1. Des biodiversités à protéger.....	455
1.2.2. Des voies d'accès entre patrimoine naturel et paysage culturel.....	458
2. La sécurisation des routes de montagne : un enjeu territorial puissant (1960-2020).....	462
2.1. Une réponse des sociétés du risque	464
2.1.1. Développement de la recherche sur la sécurisation des voies de circulation en montagne (années 2000)	465
2.1.2. Des phénomènes de plus en plus visibles et des risques accrus.....	469
2.2. Les impacts de la décentralisation sur la sécurisation des routes de montagne	471
2.2.1. L'intensification des contrastes départementaux	472
2.2.2. Un espace où se prolongent d'anciennes rivalités	474
2.3. Critiques et marchés de la sécurisation.....	480
2.4. Un affect spécifique suscité par les routes, les risques et leur sécurisation	484
2.4.1. Sécurisation ou pédagogie ?	485
2.4.2. Un curseur d'appartenance au territoire.....	487
2.4.3. Renouvellement des tensions relatives aux usages des routes	489
3. Les fermetures de routes au cœur de conflits environnementaux originaux (1960-2020)	492
3.1. La route des Grands Goulets ou la voirie comme champ de bataille environnemental	493
3.1.1. Percer le tunnel des Grands Goulets afin d'éviter les fermetures	493
3.1.2. Une arène politique et socio-économique régionale	495
3.1.2.1. Le passage en force du projet sur fond d'urgence et de récits binaires	498
3.1.3. La fermeture de l'ancienne route au cœur d'une controverse filée.....	500
3.2. Les travaux des Petits Goulets à l'origine d'une chaîne de renversements	502
3.2.1. Des choix politiques contestés.....	503
3.2.1.1. Opacités du projet et remises en cause de la structure départementale	506
3.2.2. La route ouverte comme moyen de préserver l'environnement.....	508
3.2.2.1. Haro sur les véhicules lourds, un anti-automobilisme spécifique aux territoires de montagne ?	511
3.2.3. Des contre-projets qui interrogent les dispositifs de protection de l'environnement	514
3.2.3.1. Projets routiers et parc naturel régional (années 1960-2020).....	517
3.3. Des délaissés routiers aux ruines de la route	520
3.3.1. Les routes fermées ou les déchets d'une société aménagiste	522
3.3.2. Invisibilités et omniprésences des délaissés routiers	526
3.3.3. Des projets, des chemins et des sentiers abandonnés mais pas oubliés : mémoires des aménagements de circulation	529
Conclusion	531

Conclusion de la troisième partie.....	534
Conclusion générale	537
Sources	551
Archives départementales de la Drôme (ADD26).....	551
Série C – Administration provinciale	551
Série M – Administration générale et économie	552
Police administrative et sûreté générale (4M).....	552
Population. Affaires économiques. Statistiques (6M)	552
Listes nominatives des habitants par commune (6M162-519)	552
Agriculture et Eaux et Forêts (7M).....	554
Fonds de la Conservation des Eaux et Forêts de Valence.....	554
Fonds de l’inspection des Eaux et Forêts de Valence	554
Conseil général du département et commission départementale (1N).....	555
Voirie vicinale (3O).....	555
Série S – Travaux publics et transports	555
Ponts et chaussées (1S).....	555
Direction départementale de l’Équipement (722 WP)	555
Archives départementales de l’Isère (ADI38).....	556
Archives communales déposées par la commune (4 E).....	556
Série J – Archives privées	556
Arrêtés du préfet (4K)	556
Conseil de préfecture (5K)	556
Série M – Administration générale, économie et population	557
Légion d’honneur (23M)	557
Étrangers. Renseignements. Statistiques, an VIII-1950 (58M).....	557
Étrangers. États nominatifs, 1888-1924 (59M).....	557
Stations thermales et climatiques, an XI-1951 (119M)	557
Circonscriptions administratives et territoriales (121M)	557
Recensement quinquennal, dénombrement, an VIII -1962 (123M).....	558
Naturalisations accordées : dossiers individuels, 1815-1940 (128M).....	558
Foire et marchés (141M).....	558
Série N – Administration et comptabilité départementales (an iv -1961).....	559
Conseil général, Commission départementale (1N)	559
Série O – Communes et intercommunalités : contrôle.....	559
Service vicinal (11-16 O).....	559
12 O - Personnel : ingénieurs, agents et commis voyers, piqueurs et chefs cantonniers (1819-1956).....	559
13 O – Personnel (1855–1939)	559
14 O – Chemins de grande communication devenus chemins départementaux (1837-1962)	560
16O – Chemins vicinaux et ruraux.....	561
Série Q : Domaines, enregistrement et hypothèques	561
Série S : Ponts et Chaussées et travaux publics	561

Routes de grande voirie, an viii -1958 (13S)	561
13S3 – Routes départementales (an VIII-1942).....	561
13S4 – Chemins vicinaux ordinaires (1811-1935).....	562
11U416-569 - Tribunal de commerce de Grenoble, actes de sociétés	562
Direction départementale de l'équipement, service des routes (7096W)	563
Direction départementale de l'équipement, subdivision de Saint-Marcellin (8127W).....	563
Bibliothèque municipale de Grenoble (BMG 38)	563
Fonds Dauphinois.....	563
Archives municipales	565
Mairie de Saint-Julien-en-Vercors (Drôme).....	565
Mairie de Villard-de-Lans (Isère).....	566
Archives privées.....	566
Documents d'archives privées 1.....	566
Documents d'archives privées de la famille Faravelon	567
Documents d'archives privées de la famille Perazio	567
Documents d'archives privées 2.....	567
Documents d'archives privées 3.....	567
Imprimés à caractère de source	568
Presse ancienne	571
Presse locale contemporaine	572
Enquêtes orales	572
Médiagraphie.....	572
Sites internet permettant d'accéder à des documents à caractère de source	573
Pages internet considérées en tant que source	575
Bibliographie	579
Administration	579
Aménagement du territoire	581
Construction – Travaux Publics.....	584
Économie	587
Environnement.....	588
Risques.....	597
Alpes	600
Transports –Mobilités – Automobiles –Routes.....	607
Routes.....	613
Sociétés aux xix ^e et xx ^e siècles.....	618
Campagnes - Mondes ruraux	620
Littérature.....	622
Modernité.....	623
Tourisme	624
Trièves.....	626
Urbex.....	626
Vercors.....	627
Présentation à l'occasion de rencontres scientifiques	633
Références et ressources en ligne.....	633

Index.....	635
Tables	639
Table des illustrations.....	639
Table des figures	641
Table des graphiques	641
Table des tableaux.....	642
Table des matières.....	643

RÉSUMÉ

Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route. Histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors, 1824-2020

Mots clés : aménagement routier, société de montagne, aménagement du territoire, route, service vicinal, nuisance, tourisme routier, sécurisation, conflit environnemental

Cette thèse étudie l'aménagement routier du massif du Vercors du xix^e jusqu'au xxi^e siècle. Lors de sa planification, de sa construction et de ses usages, les revers de l'aménagement routier indiquent comment la route constitue un outil de pouvoir pour de nombreux acteurs.

Le service vicinal considère l'ouverture d'une route comme un moyen de modifier les pratiques des sociétés de montagne. Cependant, les acteurs concernés saisissent rapidement les possibilités d'aménagement et en font un outil de régulation. Leurs stratégies participent à la création d'un réseau routier. S'ensuivent des chantiers de construction qui représentent à la fois une manne économique et de nouvelles nuisances. Une fois ouvertes, les routes du Vercors sont le support d'un tourisme routier. Le développement de cette activité révèle les limites des routes, telles que les risques d'éboulements. Ces derniers sont admis et face aux nouveaux paradigmes environnementaux des XX^e et XXI^e siècles, l'aménagement routier réussit, avec la sécurisation, à transformer cette faiblesse en ressource. Cela occasionne des conflits environnementaux originaux.

La thèse montre que l'aménagement routier est un objet transversal aux différents domaines de la société, ce qui en fait un excellent prisme de lecture des mutations territoriales sur le temps long. Cette recherche révèle également en quoi l'aménagement routier est le produit des représentations des élites technocratiques, de normes globales et de stratégies d'acteurs variés. La route conjugue ainsi des liens économiques, sociaux, politiques et culturels qui font civilisation : *entre la carte et le territoire*.

SUMMARY

From the Map to the Territory : a Civilisation of the Road. The History of Road planning in the Vercors Mountain range, 1824-2020

Keywords : road planning, mountain societies, land use planning, road, service vicinal, nuisance, road tourism, securing risk, environmental issues

This thesis studies road development in the Vercors massif from the nineteenth to the twenty-first centuries. It aims to understand how a civilisation of the road was created. Setbacks during planning, construction and use indicate how roads were wielded as tools of power by many actors. The service vicinal for example saw the opening of roads as a means to change the practices of mountain societies. However the latter quickly grasped the opportunities provided by its

development. While construction sites were construed both as a form of nuisance and an economic opportunity, they used road development as a regulatory tool. Their strategies contributed to the creation of a road network which generated a specific form of tourism based on its use. However road development also aggravated natural risks such as landslides. These risks are acknowledged, and facing the new environmental paradigms of the 20th and 21st centuries, road development succeeds, with security measures, in turning this weakness into a resource. This leads to unique environmental conflicts.

This thesis shows how road development has multiple implications for society and constitutes a perfect entry point to explore the long-term evolution of territories. It also reveals how road development is a product of the representations of the technocratic elites, global norms and the strategies of a variety of actors. Road development thus combines economic, social, political and cultural links that build civilization from maps to territories.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

École doctorale : SHPT - Sciences de l'homme, du Politique et du Territoire

Spécialité : Histoire

Unité de recherche : Laboratoire de Recherche Historique Rhône-Alpes

Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route
Histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors (1824-2020)

Volume 2. Annexes

Présentée par :

Emma-Sophie MOURET

Direction de thèse :

Anne-Marie GRANET ABISSET
PROFESSEURE DES UNIVERSITÉS ÉMÉRITE, Université
Grenoble Alpes

Directrice de thèse

Rapporteurs :

Arnaud PASSALACQUA
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Paris-Est-Créteil
Emmanuel REYNARD
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université de Lausanne

Rapporteur

Rapporteur

Thèse soutenue publiquement le **27 juin 2023**, devant le jury composé de :

Loïc VADELORGE
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Gustave Eiffel

Président du jury

Anne DALMASSO
PROFESSEURE DES UNIVERSITÉS, Université Grenoble Alpes

Examinatrice

Xavier DESJARDINS
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Paris-Sorbonne

Examinateur

Mathieu FLONNEAU
MAITRE DE CONFÉRENCES, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Examinateur

Luigi LORENZETTI
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Università della Svizzera Italiana

Examinateur

Arnaud PASSALACQUA
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université Paris-Est-Créteil

Rapporteur

Emmanuel REYNARD
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, Université de Lausanne

Rapporteur



Entre la carte et le territoire : une civilisation de la route

Histoire de l'aménagement routier du massif du Vercors

1824-2020

Table des matières

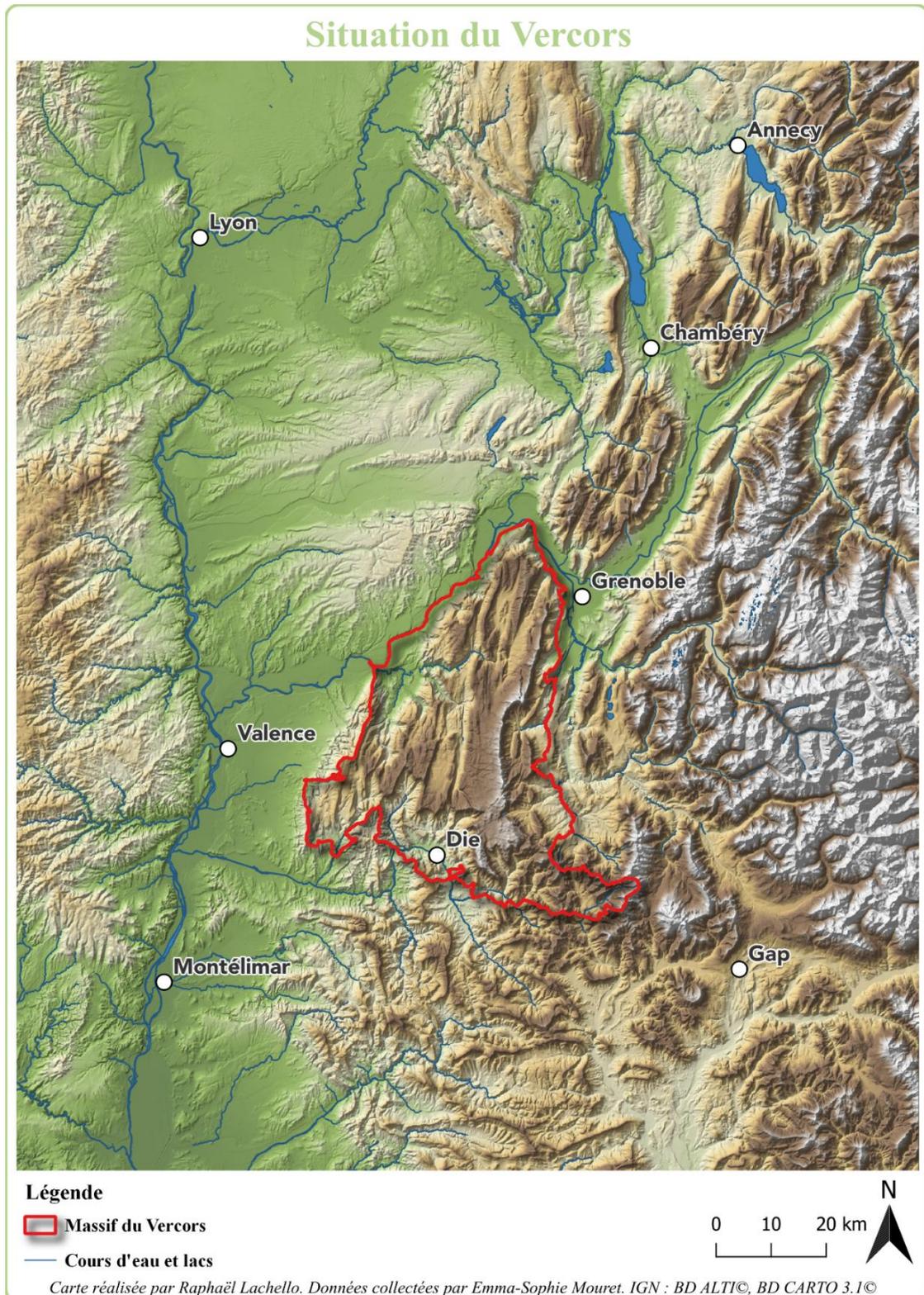
Carte 1 – Situation du Vercors.....	1
Carte 2 – Le réseau routier du massif du Vercors.....	2
Carte 3 – Les quinze routes étudiées.....	3
Tableau 1 – Principales caractéristiques des quinze routes étudiées.....	4
Tableau 2 – Synthèse des enquêtes orales.....	6
Tableau 3 – Participations à des actions menées sur, par et pour le territoire.....	9
Carte 4 – Proximité du Vercors avec des voies de circulation antiques.....	10
Carte 5 – Localisation des bassins de vie du Vercors.....	11
Transcription 1 – Loi de 1824 relative aux chemins vicinaux.....	12
Transcription 2 – Loi Thiers Montalivet du 21 mai 1836.....	13
Transcription 3 – Demande de route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans....	17
Carte 6 – Les nombreux pas, sentiers et chemins muletiers du Vercors.....	19
Carte 7 – Des routes creusées dans des sillons hydrographiques.....	20
Transcription 4 – Demande de secours de Benoit Grangeon.....	21
Transcription 5 – Lettre du sous-inspecteur des forêts Clavez.....	22
Transcription 6 – Lettre de Monsieur Chabert d’Hières.....	24
Carte 8 – Projet de liaison entre Villard-de-Lans et la vallée du Drac.....	25
Carte 9 – Le Chemin de Grande Communication n°8.....	26
Transcription 7 – Le « petit mot » du docteur Sylvain Eymard.....	27
Transcription 8 – Notice du dénommé Jasserand.....	29
Carte 10 – Le Chemin de Moyenne Communication n°6.....	33
Illustration 1 – Profils d’une route carrossable.....	34

Carte 11 – Organisation des contingents des communes intéressées au CGC 7	35
Carte 12 – Organisation des contingents des communes intéressées au CGC 6bis...	37
Carte 13 – Organisation des contingents des communes intéressées au CGC 2	39
Carte 14 – Les routes forestières de la forêt de Lente.....	41
Carte 15 – Raccordement entre Méaudre et le CGC 2.....	42
Transcription 9 – Demande d’ouverture d’une route pour Saint-Julien-en-Quint.....	43
Carte 16 – Territoire d’activité de la famille Serratrice	45
Photographies 1, 2, 3 et 4 – Construction de la route de Combe Laval.....	46
Photographies 5, 6 et 7 – Modifications des parois rocheuses	49
Tableau 4 – Récits d’excursions, guides touristiques et brochures étudiés	51
Transcription 10 – Lettre d’Étienne Mellier adressée à Henri Ferrand	52
Carte 17 – Éboulements sur le CGC 2	54
Photographies 7,8, 9 et 10 – Déblaiements d’éboulements	55
Carte 18 – Déviation lors des travaux des Petits Goulets	57
Carte 19 – Alternative de déviation pour la RD 518	58
Carte 20 – Le tunnel du Mortier	59
Carte 21 – Chemin de Grande Communication n°6	60
Carte 22 – Chemin de Grande Communication n°10	61
Carte 23 – Route forestière de Léoncel.....	62
Carte 24 – Route forestière de l’Écharasson.....	63
Carte 25 – Chemin de Grande Communication n°2	64
Carte 26 – Chemin de Moyenne Communication n°6.....	65
Carte 27 – Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Presles	66

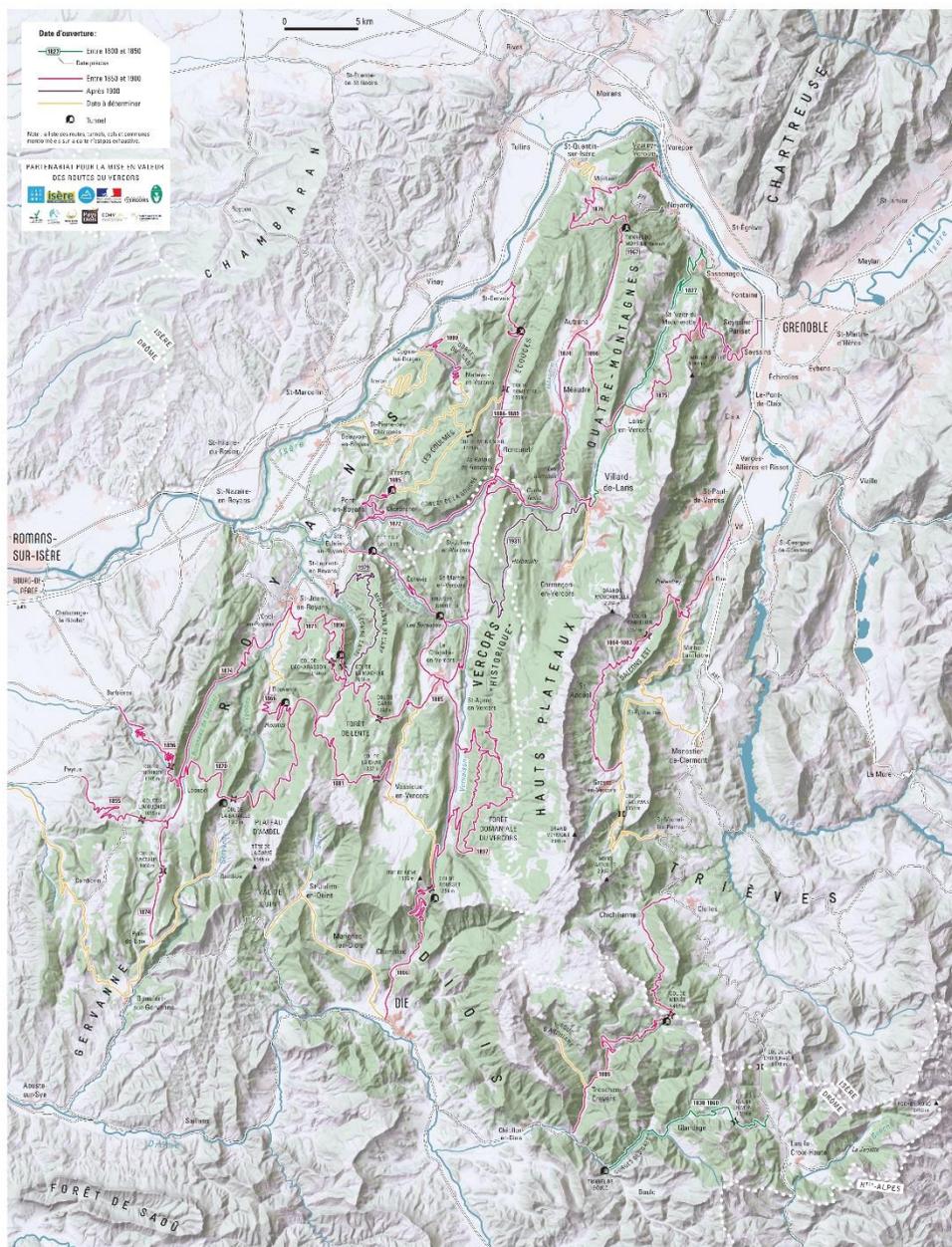
Carte 28 – Route forestière du col de Carri	67
Carte 29 – Chemin de Grande Communication n°7	68
Carte 30 – Chemin de Moyenne Communication n°35	69
Carte 31 – Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Malleval.....	70
Carte 32 – Route forestière de Combe Laval.....	71
Carte 33 – Route de l’Arp.....	72
Enquête orale 1	73
Enquête orale 2	75
Enquête orale 3	77
Enquête orale 4	77
Enquête orale 5	79
Enquête orale 6	81
Enquête orale 7	83
Enquête orale 8	84
Enquête orale 9	86
Enquête orale 10	88
Enquête orale 11	89
Enquête orale 12	90
Enquête orale 13	92
Enquête orale 14	94
Enquête orale 15	95
Enquête orale 16	97
Enquête orale 17	99

Enquête orale 18	101
Enquête orale 19	103
Enquête orale 20	105
Enquête orale 21	107
Enquête orale 22	108
Enquête orale 23	110

Carte 1 – Situation du Vercors



Carte 2 – Le réseau routier du massif du Vercors



LA CRÉATION DES ROUTES DU VERCORS

Sources : Georges Jorin, L'établissement des routes de Vercors (1931), Carte de l'atlas de la Savoie - zones de communication d'hiver et d'altitude (en Savoie), IGN, 1934; Emile Mabius, L'histoire de la Savoie Alpes - Laboratoire de Recherche Historique de l'Orne-Alpes (L.A.H.O.A.), divers fonds et archives municipales et départementales de la Savoie et de la Haute-Savoie; IGN, 60 A-TIG et 30 TIG-30 de l'IGN; Données SIR - Géologie, Mairie Département de la Drôme, DSDS; Cartographie : Emmanuel Boreau / La Vie du Vercors, IGN; Mairie, Imprimerie et Bâtiment; Carte IGN 3400.

Cette carte a été réalisée entre 2018 et 2019 en collaboration avec le département de la Drôme, dans le cadre d'un projet de valorisation touristique des routes du Vercors. Elle permet de situer l'ensemble des routes présentes sur le massif, toutes dates de création confondues.

Carte 3 – Les quinze routes étudiées

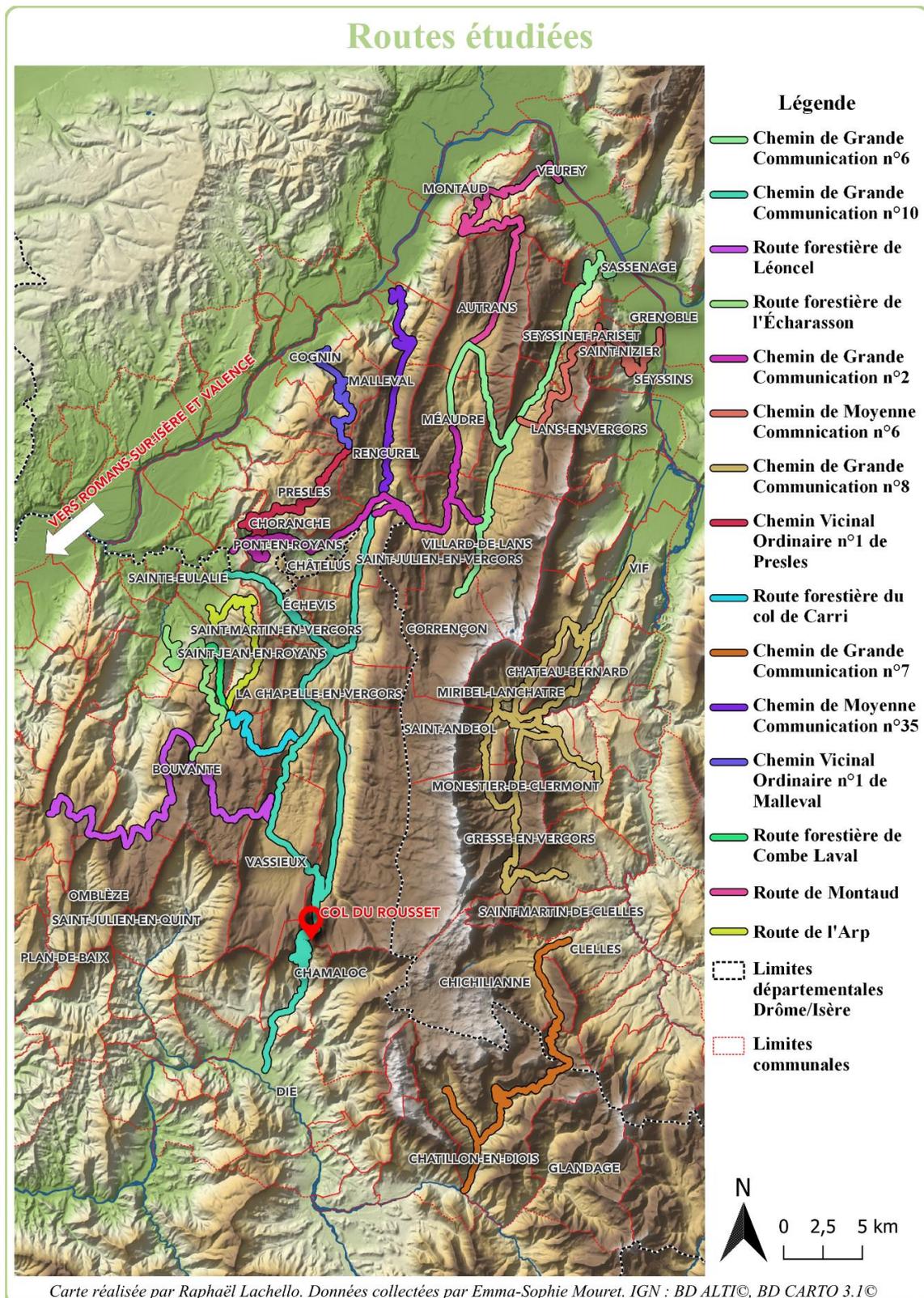


Tableau 1 – Principales caractéristiques des quinze routes étudiées

Une version simplifiée de ce tableau est intégrée en format autonome dans le volume texte.

ID Routes	Département	Administration gestionnaire	Date ou période d'ouverture	Kilomètres	Dénomination à l'ouverture	Dénomination fréquemment utilisée dans la thèse	Dénomination de la route en 2020
1	Isère	Service vicinal de l'Isère (ouverte par les Ponts-et-Chaussées)	1827	28	Grande voie n°6 et Chemin de Grande Communication n°6 de Sassenage à Villard-de-Lans à partir de 1837	CGC6	Route Départementale n°531
2	Drôme	Service vicinal de la Drôme	Entre 1851 et 1866	62	Chemin de Grande Communication de Die à Sainte-Eulalie-en-Royans	CGC10	Route Départementale n°518
3	Drôme	Administration forestière (ouverte par le service vicinal)	1869	28	Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de la commune de Léoncel puis route forestière de la forêt de Léoncel	Route forestière de Léoncel	Route Départementale n°199
4	Drôme	Administration forestière	1871	12	Route forestière de la forêt de Lente à Saint-Jean-en-Royans par le col de l'Écharasson	Route forestière de l'Écharasson	Route Communale de l'Écharasson
5	Isère	Service vicinal de l'Isère	1872	24	Chemin de Grande Communication n°2 de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans	CGC2	Route Départementale n°531
6	Isère	Service vicinal de l'Isère	1875	13,5	Chemin de Moyenne Communication n°6 de Grenoble à Lans puis Chemin de Grande Communication n°106	CMC6	Route Départementale n°106
7	Isère	Service vicinal de l'Isère	Entre 1864 et 1883	34	Chemin de Grande Communication n°8 de Vif à Monestier-de-Clermont	CGC8	Route Départementale n°8

ID Routes	Département	Administration gestionnaire	Date ou période d'ouverture	Longueur en kilomètre	Dénomination à l'ouverture	Dénomination fréquemment utilisée dans la thèse	Dénomination de la route en 2020
8	Isère	Service vicinal de l'Isère	1885	10	Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Presles à Pont-en-Royans	CVO1 de Presles	Route Départementale n°292
9	Drôme	Administration forestière	1885	19,5	Route forestière de la forêt de Lente des Autarets à Carri	Route forestière du col de Carri	Route Départementale n°199
10	Isère/Drôme	Service vicinal de l'Isère et de la Drôme	1886	34,9	Chemin de Grande Communication n°7 de Clelles à Die par le col de Menée	CGC7	Route Départementale n°7 (Isère) et Route Départementale n°120 (Drôme)
11	Isère	Service vicinal de l'Isère	Entre 1886 et 1889	18	Chemin de Moyenne Communication de l'Albenc à Rencurel puis Chemin de Grande Communication de Saint-Gervais à Rencurel	CMC35	Route Départementale n°35
12	Isère	Service vicinal de l'Isère	Entre 1886 et 1899	9,5	Chemin Vicinal n°1 de Mallevall à Cognin	CVO1 de Mallevall	Route Départementale n°22
13	Drôme	Administration forestière	1896	13	Route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans par Combe Laval	Route de Combe Laval	Route Départementale n°76
14	Isère	Direction départementale de l'équipement de l'Isère	1967	9	Montaud	Route du Tunnel du Mortier	Fermée (entre Montaud et le Tunnel)
15	Drôme	Direction départementale de l'équipement de la Drôme	1979	18	Arp	Route de l'Arp	Route Départementale n°2

Tableau 2 – Synthèse des enquêtes orales

Année	Lieu	Identifiant	Secteur Professionnel	Age	Arrivée sur le territoire	Durée entretien
2017	Rencurel (Isère)	Témoin n°1	Ingénierie	43 ans	Années 2000	148 mn
2017	Saint-Julien-en-Vercors (Drôme)	Témoin n°2	Service public	Environ 40 ans	Années 2000	44 mn
2017	La Chapelle-en-Vercors (Drôme)	Témoin n°3	Tourisme	Environ 50 ans	Années 1990	43 mn
2018	Col de la Machine (Drôme)	Témoin n°4	Tourisme	72 ans	Plusieurs générations	62 mn
2018	La Chapelle-en-Vercors (Drôme)	Témoin n°5	Voirie	51 ans	Plusieurs générations	88 mn
2018	Villard-de-Lans (Isère)	Témoin n°6	Aménagement/urbanisme	Environ 45 ans	2005	105 mn
2018	La Chapelle-en-Vercors (Drôme)	Témoin n°7	Voirie	Environ 45 ans	2013	69 mn
2018	Les Barraques-en-Vercors (Drôme)	Témoin n°8	Tourisme	90 ans	Plusieurs générations	74 mn
2018	Saint-Vallier (Drôme)	Témoin n°9	Voirie	Environ 50 ans	Ne réside pas sur le territoire, y travaille depuis 2011	75 mn
2019	Saint-Jean-en-Royans (Drôme)	Témoin n°10	Voirie	63 ans	Années 1990	173 mn
2019	La Chapelle-en-Vercors (Drôme)	Témoin n°11	Voirie	Environ 60 ans	Plusieurs générations	78 mn

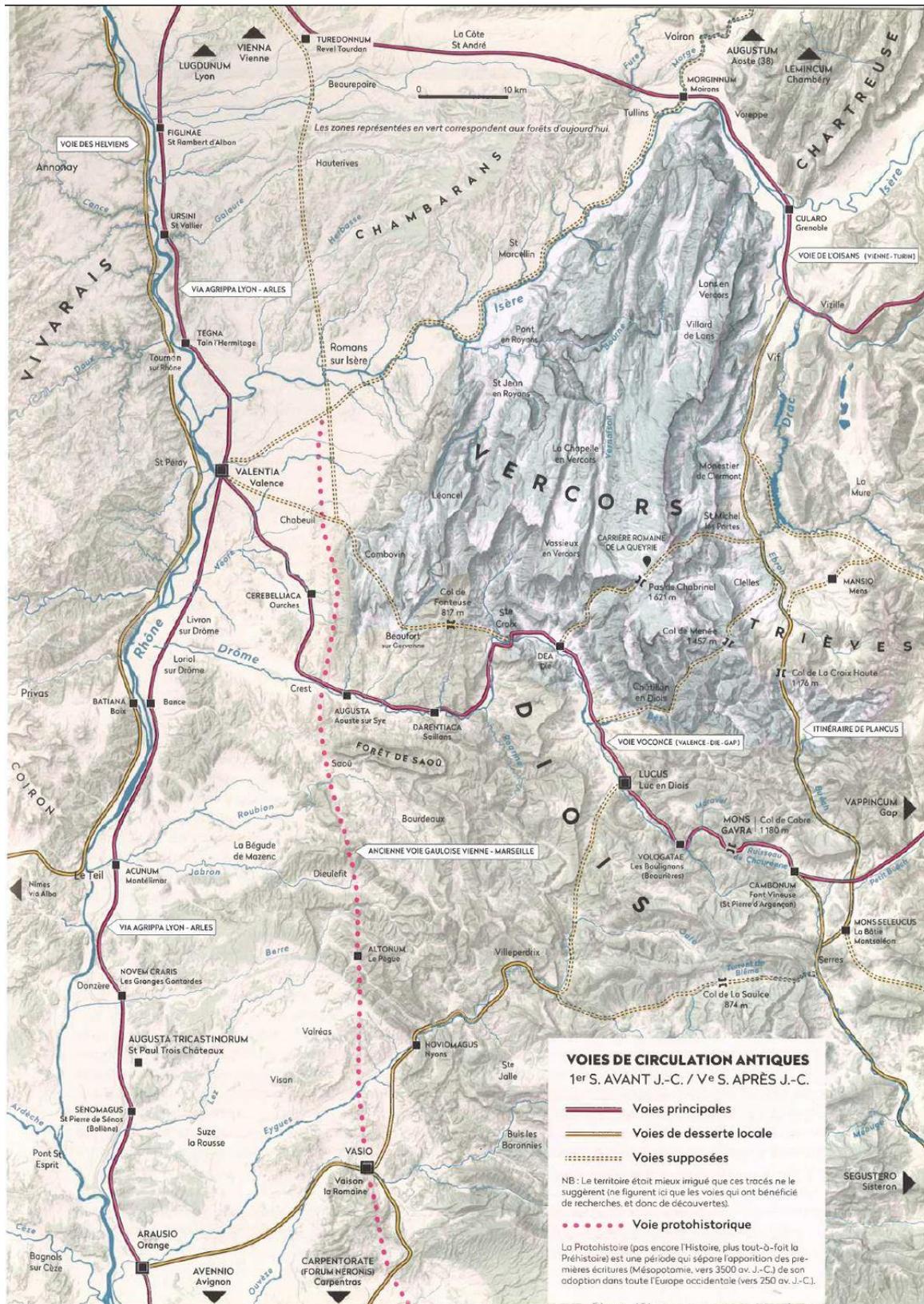
2019	Lans-en-Vercors (Isère)	Témoign n°12	Aménagement	Environ 45 ans	Années 1990	54 mn
2019	Saint-Agnan-en-Vercors (Drôme)	Témoign n°13	Agriculture	Environ 65 ans	Plusieurs générations	35 mn
2018	Saint-Martin-D'hères (Isère)	Témoign n°14	Aménagement	38 ans	2011	110 mn
2018	Lans-en-Vercors (Isère)	Témoign n°15	Inconnu	61 ans	Non précisé	103 mn
2019	Rencurel (Isère)	Témoign n°16	Service public / enseignement	Environ 70 ans	Plusieurs générations	67 mn
2020	Montaud (Isère)	Témoign n°17	Service publique / politique	72 ans	Plusieurs générations	44 mn
2018	Saint-Julien-en-Vercors (Drôme)	Témoign n°18	Culture / patrimoine / politique	36 ans	Plusieurs générations	148 mn
2018	Châtelus (Isère)	Témoign n°19	Politique / artisanat	Environ 65 ans	1978	128 min
2019	Châtelus (Isère)	Témoign n°20	Politique / artisanat	Environ 65 ans	1978	58 min
2020	Sainte-Eulalie-en-Royans (Drôme)	Témoign n°21	Politique / industriel	68 ans	Plusieurs générations	58 mn
2019	Pont-en-Royans (Drôme)	Témoign n°22	Intermittent du spectacle	65 ans	1976	135 mn
2019	Auberives-en-Royans (Isère)	Témoign n°23	Travaux publics	64 ans	Plusieurs générations	48 mn
2019	Auberives-en-Royans (Isère)	Témoign n°24	Travaux publics	64 ans	Plusieurs générations	74 mn
2021	Saou (Drôme)	Témoign n°25	Administration	47 ans	Ne réside pas sur le territoire, y travaille depuis 2017	110 mn

2020	Échevis (Drôme)	Témoign n°26	Tertiaire	55 ans	1994	104 mn
2019	Échevis (Drôme)	Témoins n°27 et 28	Agriculture / voirie / tourisme	63 ans et 62 ans	Plusieurs générations	167 mn
2021	Échevis (Drôme)	Témoign n°29	Agriculture	55 ans	Son père arrive en 1960	37 mn
2021	Échevis (Drôme)	Témoign n°30	Service public / tourisme	67 ans	Plusieurs générations	99 mn
2021	Échevis (Drôme)	Témoign n°31	Petite enfance	35 ans	2014	127 mn
2021	Valence (Drôme)	Témoign n°32	Service public / administration		Ne réside pas sur le territoire	118 mn
2021	Lans-en-Vercors (Isère)	Témoign n°33	Écologie	Environ 40 ans	2005	77 mn
2021	Saint-Jean-en-Royans (Drôme)	Témoign n°34	Politique / transports		Plusieurs générations	98 mn

Tableau 3 – Participations à des actions menées sur, par et pour le territoire

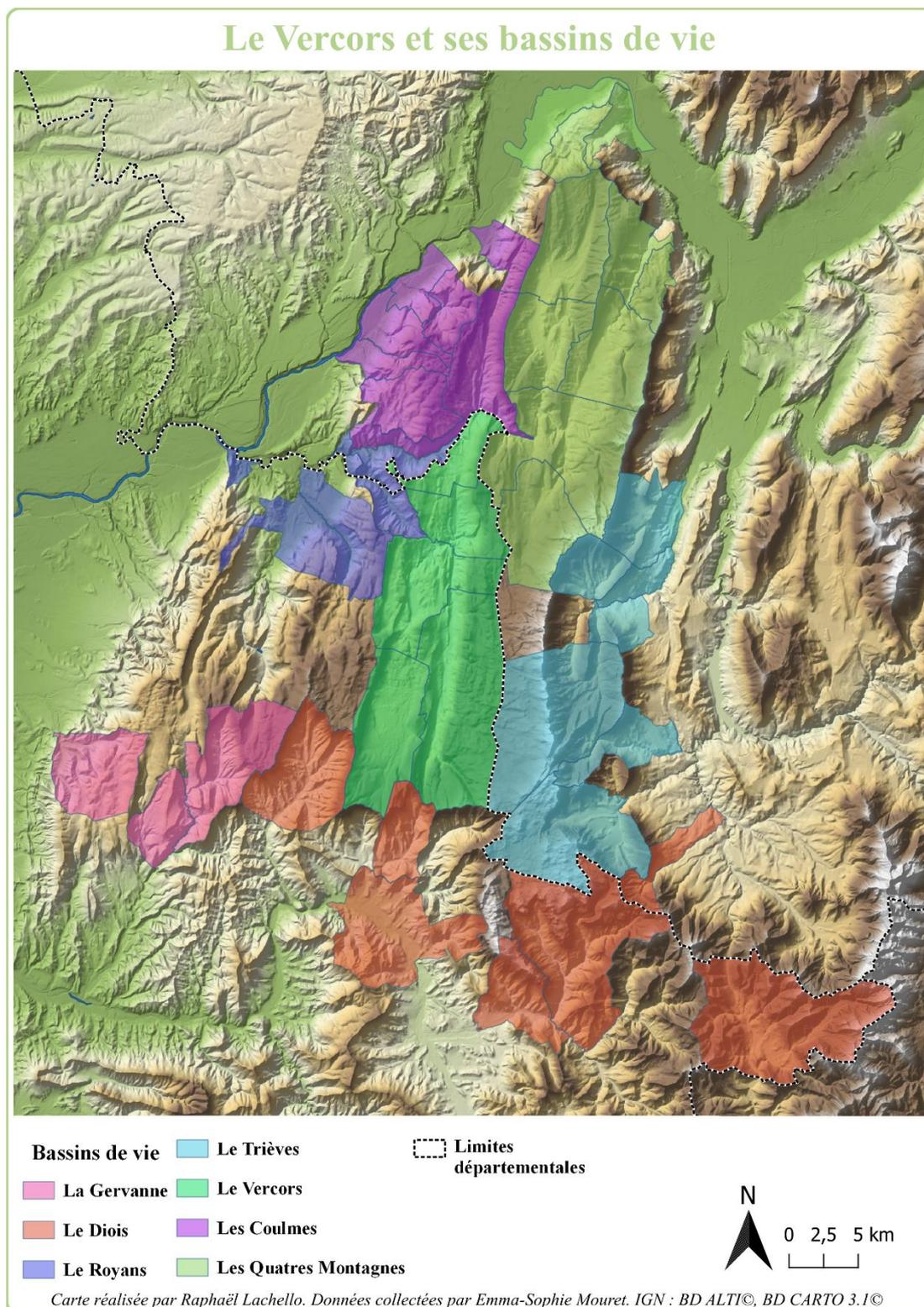
Date	Lieu	Nature	Collaborateur(s)	Contenu	Rendu
2018-2020	Valence	Collaboration scientifique	Archives Départementales de la Drôme	Participation au conseil scientifique de l'exposition <i>Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors</i>	Exposition et livret d'exposition
2019	Échevis	Observation	Collectif citoyen des Petits Goulets	Observation lors des réunions du collectif, discussions, entretiens	
2018	Vercors	Collaboration dans le cadre du projet " <i>Sublimes routes du Vercors</i> "	Parc naturel régional du Vercors, Département de la Drôme, La Région Auvergne-Rhône-Alpes	Mise à disposition d'informations et de données d'archives, rencontres d'acteurs, participation aux COTECH / COPIL, ateliers, interventions	Réalisation de fiches routes à vocation patrimoniale et touristique et une carte de la construction des routes du Vercors
2018	Lans-en-Vercors	Collaboration scientifique	Parc naturel régional du Vercors	Réalisation de notices numériques	Notices pour la plateforme numérique <i>Université Vercors</i>
2018	La Chapelle-en-Vercors	Intervention scientifique	Département de la Drôme	Intervention lors de la journée des mobilités	
2018	Col de la Machine	Figuration	Parc naturel régional du Vercors	Figuration et participation au documentaire "Ushuaia TV " sur le Vercors	
2017	Saint-Julien-en-Vercors	Pré inventaire des archives municipales	Municipalité de Saint-Julien-en-Vercors	Réalisation d'un pré inventaire d'archives	Pré inventaire commenté
2017	Saint-Julien-en-Vercors	Activité pédagogique	Université Grenoble Alpes, UFR Arsh, Labex Ittem	Participation au séminaire de terrain des étudiants de master histoire appliquée	

Carte 4 – Proximité du Vercors avec des voies de circulation antiques



Sources : BURGARD Chrystele et CHARENTON Benoît (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardèche, 2020, p. 17.

Carte 5 – Localisation des bassins de vie du Vercors



Les bassins de vie ne sont pas présentés comme des aires continues et contiguës. Seules les secteurs explicitement mentionnés par les sources sont représentés.

Transcription 1 – Loi de 1824 relative aux chemins vicinaux

LOI RELATIVE AUX CHEMINS VICINAUX.

28 juillet – 4 août 1824.

Art. 1^{er}. Les chemins reconnus, par un arrêté du préfet sur une délibération du conseil municipal, pour être nécessaires à la communication des communes, sont à la charge de celles sur le territoire desquelles ils sont établis, sauf le cas prévu par l'article 9 ci-après.

2. Lorsque les revenus des communes ne suffisent point aux dépenses ordinaires de ces chemins, il y est pourvu par des prestations en argent ou en nature, au choix des contribuables.

3. Tout habitant chef de famille ou d'établissement à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire, qui est porté sur l'un des rôles des contributions directes, peut être tenu, pour chaque année, - 1^o A une prestation qui ne peut excéder deux journées de travail ou la valeur en argent, pour lui et pour chacun de ses fils vivant avec lui ainsi que pour chacun de ses domestiques mâles, pourvu que les uns et les autres soient valides et âgés de vingt ans accomplis, - 2^e A fournir deux journées, au plus, de chaque bête de trait ou de somme, de chaque cheval de selle ou d'attelage de luxe, et de chaque charrette, en sa possession pour son service ou pour le service dont il est chargé.

4. En cas d'insuffisance des moyens ci-dessus, il pourra être perçu sur tout contribuable jusqu'à cinq centimes additionnels au principal de ses contributions directes.

5. Les prestations et les cinq centimes mentionnés dans l'article précédent seront votés par les conseils municipaux, qui fixeront également le taux de la conversion des prestations en nature. Les préfets en autoriseront l'imposition. Le recouvrement en sera poursuivi comme pour les contributions directes, les dégrèvements prononcés sans frais, les comptes rendus comme pour les autres dépenses communales. Dans le cas prévu par l'article 4, les conseils municipaux devront être assistés des plus imposés, en nombre égal à celui de leurs membres.

6. Si des travaux indispensables exigent qu'il soit ajouté par des contributions extraordinaires au produit des prestations, il y sera pourvu, conformément aux lois, par des ordonnances royales.

7. Toutes les fois qu'un chemin sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise industrielle, il pourra y avoir lieu à obliger les entrepreneurs ou propriétaires à des subventions particulières, lesquelles seront, sur la demande des communes, réglées par les conseils de préfecture, d'après des expertises contradictoires.

8. Les propriétés de l'État et de la couronne contribueront aux dépenses des chemins communaux dans les proportions qui seront réglées par les préfets en conseil de préfecture.

9. Lorsqu'un même chemin intéresse plusieurs communes, et en cas de discordance entre elles sur la proportion de cet intérêt et des charges à supporter, ou en cas de refus de subvenir auxdites charges le préfet prononce, en conseil de préfecture, sur la délibération des conseils municipaux, assistés des plus imposés, ainsi qu'il est dit à l'article 5.

10. Les acquisitions, aliénations ou échanges ayant pour objet les chemins communaux, seront autorisés par arrêtés des préfets en conseil de préfecture, après délibération des conseils municipaux intéressés, et après enquête de *commodo et incommodo*, lorsque la valeur des terrains à acquérir, à vendre ou à échanger, n'excédera pas trois mille francs. – Seront aussi autorisés par les préfets, dans les mêmes formes, les travaux d'ouverture ou d'élargissement desdits chemins, et l'extraction des matériaux nécessaires à leur établissement, qui pourront donner lieu des expropriations pour cause d'utilité publique, en vertu de la loi du 8 mars 1810, lorsque l'indemnité due aux propriétaires pour les terrains ou pour les matériaux n'excédera pas la même somme de trois mille francs.

Transcription 2 – Loi Thiers Montalivet du 21 mai 1836

LOI SUR LES CHEMINS VICINAUX 21-25 mai 1836.

SECTION I — CHEMINS VICINAUX

ART. 1^{er}. Les chemins vicinaux légalement reconnus sont à la charge des communes, sauf les dispositions de l'article 7 ci-après.

2. En cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide, soit de prestations en nature, dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq. Le conseil municipal pourra voter l'une ou l'autre de ces ressources, ou toutes les deux concurremment. Le concours des plus imposés ne sera pas nécessaire dans les délibérations prises pour l'exécution du présent article.

3. Tout habitant, chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire, porté au rôle des contributions directes, pourra être appelé à fournir, chaque année, une prestation de trois jours :

1° Pour sa personne et pour chaque individu mâle, valide, âgé de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune

2° Pour chacune des charrettes ou voitures attelées, et, en outre, pour chacune des bêtes de somme, de trait, de selle, au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

4. La prestation sera appréciée en argent, conformément à la valeur qui aura été attribuée annuellement pour la commune à chaque espèce de journée par le conseil général, sur les propositions des conseils d'arrondissement.

La prestation pourra être acquittée en nature ou en argent, au gré du contribuable. Toutes les fois que le contribuable n'aura pas opté dans les délais prescrits, la prestation sera de droit exigible en argent. La prestation non rachetée en argent pourra être convertie en tâches, d'après les bases et évaluations de travaux préalablement fixées par le conseil municipal.

5. Si le conseil municipal, mis en demeure, n'a pas voté, dans la session désignée à cet effet, les prestations et centimes nécessaires, ou si la commune n'en a pas fait l'emploi dans les délais prescrits, le préfet pourra, d'office, soit imposer la commune dans les limites du maximum, soit faire exécuter les travaux. Chaque année le préfet communiquera au conseil général l'état des impositions établies d'office en vertu du présent article.

6. Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, le préfet, sur l'avis des conseils municipaux, désignera les communes qui devront concourir à sa construction ou à son entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribuera.

SECTION II — CHEMINS VICINAUX DE GRANDE COMMUNICATION.

7. Les chemins vicinaux peuvent, selon leur importance, être déclarés chemins vicinaux de grande communication par le conseil général, sur l'avis des conseils municipaux, des conseils d'arrondissement et sur la proposition du préfet.

Sur les mêmes avis et proposition, le conseil général détermine la direction de chaque chemin vicinal de grande communication et désigne les communes qui doivent contribuer à sa construction ou à son entretien. Le préfet fixe la largeur et les limites du chemin, et détermine annuellement la proportion dans laquelle chaque commune doit concourir à l'entretien de la ligne vicinale dont elle dépend, il statue sur les offres faites par les particuliers, associations de particuliers ou de communes.

8. Les chemins vicinaux de grande communication, et, dans des cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux, pourront recevoir des subventions sur les fonds départementaux.

Il sera pourvu à ces subventions au moyen des centimes facultatifs ordinaires du département et de centimes spéciaux votés annuellement par le conseil général.

La distribution des subventions sera faite, en ayant égard aux ressources, aux sacrifices et aux besoins des communes, par le préfet, qui en rendra compte, chaque année, au conseil général. Les communes acquitteront la portion des dépenses mise à leur charge au moyen de leurs revenus ordinaires, et, en cas d'insuffisance, au moyen de deux journées de prestations sur les trois journées autorisées par l'article 2, et des deux tiers des centimes votés par le conseil municipal en vertu du même article.

APPENDICE

9. Les chemins vicinaux de grande communication sont placés sous l'autorité du préfet. Les dispositions des articles 4 et 5 de la présente loi leur sont applicables. Dispositions générales.

10. Les chemins vicinaux reconnus et maintenus comme tels sont imprescriptibles.

11. Le préfet pourra nommer des agents voyers. Leur traitement sera fixé par le conseil général. Ce traitement sera prélevé sur les fonds affectés aux travaux. Les agents voyers prêteront serment ; ils auront le droit de constater les contraventions et délits, et d'en dresser des procès-verbaux.

12. Le maximum des centimes spéciaux qui pourront être votés par les conseils généraux, en vertu de la présente loi, sera déterminé annuellement par la loi de finances.

13. Les propriétés de l'État, productives de revenus, contribueront aux dépenses des chemins vicinaux dans les mêmes proportions que les propriétés privées, et d'après un rôle spécial dressé par le préfet. Les propriétés de la couronne contribueront aux mêmes dépenses conformément à l'article 13 de la loi du 2 mars 1832.

14. Toutes les fois qu'un chemin vicinal, entretenu à l'état de viabilité par une commune, sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts, ou de toute entreprise industrielle appartenant à des particuliers, à des établissements publics, à la couronne ou à l'État, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports auront eu lieu pour les uns ou les autres, des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations. Ces subventions pourront, au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature, et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu. Elles seront réglées annuellement, sur la demande des communes, par les conseils de préfecture, après des expertises contradictoires, et recouvrées comme en matière de contributions directes. Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'article 17 ci-après. Ces

subventions pourront aussi être déterminées par abonnement : elles seront réglées, dans ce cas, par le préfet en conseil de préfecture.

15. Les arrêtés du préfet portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent. Le droit des propriétaires riverains se résout en une indemnité, qui sera réglée à l'amiable ou par le juge de paix du canton, sur le rapport d'experts nommés conformément à l'article 17.

16. Les travaux d'ouverture et de redressement des chemins vicinaux seront autorisés par arrêté du préfet. Lorsque, pour l'exécution du présent article, il y aura lieu de recourir à l'expropriation, le jury spécial chargé de régler les indemnités ne sera composé que de quatre jurés. Le tribunal d'arrondissement, en prononçant l'expropriation, désignera, pour présider et diriger le jury, l'un de ses membres ou le juge de paix du canton. Ce magistrat aura voix délibérative en cas de partage. Le tribunal choisira, sur la liste générale prescrite par l'article 29 de la loi du 7 juillet 1833, quatre personnes pour former le jury spécial et trois jurés supplémentaires. L'administration et la partie intéressée auront respectivement le droit d'exercer une récusation péremptoire. Le juge recevra les acquiescements des parties. Son procès-verbal emportera translation définitive de propriété. Le recours en cassation, soit contre le jugement qui prononcera l'expropriation, soit contre la déclaration du jury qui réglera l'indemnité, n'aura lieu que dans les cas prévus et selon les formes déterminées par la loi du 7 juillet 1833.

17. Les extractions de matériaux, les dépôts ou enlèvements de terre, les occupations temporaires de terrains, seront autorisés par arrêté du préfet, lequel désignera les lieux ; cet arrêté sera notifié aux parties intéressées au moins dix jours avant que son exécution puisse être commencée. Si l'indemnité ne peut être fixée à l'amiable, elle sera fixée par le conseil de préfecture, sur le rapport d'experts nommés, l'un par le sous-préfet et l'autre par le propriétaire. En cas de discord, le tiers expert sera nommé par le conseil de préfecture.

18. L'action en indemnité des propriétaires pour les terrains qui auront servi à la confection des chemins vicinaux et pour extraction de matériaux, sera prescrite par le laps de deux ans.

19. En cas de changement de direction ou d'abandon d'un chemin vicinal, en tout ou partie, les propriétaires riverains de la partie de ce chemin qui cessera de servir de voie de communication pourront faire leur soumission de s'en rendre acquéreurs et d'en payer la valeur, qui sera fixée par des experts nommés dans la forme déterminée par l'article 17.

20. Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, marchés, adjudications de travaux, quittances et autres actes ayant pour objet exclusif la construction, l'entretien et la réparation des chemins vicinaux, seront enregistrés moyennant le droit fixe de un franc. Les actions civiles intentées par les communes ou dirigées contre elles, relativement à leurs chemins, seront jugées comme affaires sommaires et urgentes, conformément à l'article 405 du Code de procédure civile.

21. Dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi, chaque préfet fera, pour en assurer l'exécution, un règlement qui sera communiqué au conseil général et transmis, avec ses observations, au ministre de l'Intérieur, pour être approuvé, s'il y a lieu. Ce règlement fixera, dans chaque département, le maximum de la largeur des chemins vicinaux; il fixera, en outre, les délais nécessaires à l'exécution de chaque mesure, les époques auxquelles les prestations en nature devront être faites,

le mode de leur emploi ou de leur conversion en tâches, et statuera, en même temps, sur tout ce qui est relatif à la confection des rôles, à la comptabilité, aux adjudications et à leur forme, aux alignements, aux autorisations de construire le long des chemins, à l'écoulement des eaux, aux plantations, à l'élagage, aux fossés, à leur curage et à tous autres détails de surveillance et de conservation.

22. Toutes les dispositions des lois antérieures demeurent abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

Transcription 3 – Demande de route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans

Objet de la lettre : Route forestière de Lente à S^t Jean-en-Royans
Le 24 Octobre 1860

Monsieur le Préfet,

Une loi du 18-28 juillet 1860 porte dans l'article premier de ses dispositions, qu'une somme de cinq millions sera affectée à l'exécution de routes forestières et des subventions à fournir par l'État pour l'établissement de routes départementales et de chemins vicinaux pouvant servir à l'exploitation des coupes dans les forêts domaniales. À la promulgation de cette loi, plusieurs communes situées à proximités des bois domaniaux se sont empressées de faire étudier des projets de routes venant aboutir à ces communes.

Dans le canton de S^t Jean-en-Royans, situé au pied du massif des forêts de Lente, la question d'une route forestière est depuis plusieurs années mise en discussion. Un premier projet de route partant de Lente et venant aboutir à S^t-Jean-en-Royans a été étudié et préparé par les soins de l'Administration forestière, il y a cinq à six ans, les plans et devis de cette route ont été rédigés avec soin par deux agents de mérite, attachés aux travaux d'art de la conservation de Grenoble. Ces agents n'avaient pas sans doute pour mission de préparer un projet de route dans l'intérêt unique de la commune de S^t-Jean-en-Royans, leur mission devait être de chercher un tracé présentant le plus d'avantages au point de vue des intérêts forestiers de l'État, et la plus grande facilité d'exécution avec le moins de frais possible. Par suite de ce projet la Commune de S^t-Jean-en-Royans et le syndicat du Mandement de S^t-Nazaire se trouvaient par leur situation topographique en position de recueillir une partie des avantages que devait procurer l'exécution de cette route. Ainsi Monsieur le Conservateur des forêts à Grenoble vint il demander à la commune de S^t-Jean et au Mandement de se charger du règlement des indemnités des terrains à incorporer à ce chemin. Cette demande fut accueillie sans difficulté. Un peu plus tard, Monsieur le conservateur prévoyant que le chiffre de la dépense serait bien supérieur aux premières évaluations s'adressa de nouveau à la commune de S^t-Jean et au mandement pour leur réclamer tant en paiement d'indemnités qu'en subvention une somme de 17 000 fr. La commune et le Mandement souscrivirent à cette nouvelle demande qui leur imposait une charge bien lourde, en raison de leur situation financière.

La question de ce tracé de route paraissait donc définitivement tranchée, toutes les difficultés se trouvaient ainsi aplanies.

Aujourd'hui, les communes de Bouvante et de S^t-Laurent viennent présenter de nouveaux projets de route en concurrence avec le premier projet, qui par ce fait se trouve de nouveau mis en question. Du moment où les intérêts de clochers se disputent la préférence d'un tracé de route et que la discussion s'engage entre les habitants du canton, je viens en ma qualité de propriétaire habitant à Saint-Jean-en-Royans vous prier, Monsieur le Préfet, de me permettre de donner mon avis et de vous soumettre mes appréciations sur cette question. En conséquence, je demande que le projet de route partant de Lente passant par l'Écharasson et venant aboutir directement au bourg de S^t-Jean-en-Royans conserve la priorité qui lui est due à divers titres :

1^{er} Parce que ce projet a été sérieusement étudié par des agents compétents de l'Administration forestière.

2^o Parce que le conseil général de la Drôme, dans sa session de 1860 a demandé la prompt exécution d'un chemin de Lente à St Jean en Royans.

3^o Parce que ce projet puise sa raison d'être dans des motifs d'intérêt général, tant au point de vue administratif qu'au point de vue industriel.

Quand je dis que ce projet a été sérieusement étudié, c'est qu'il est à ma parfaite connaissance que MM. D'Hombres et Vion agents attachés aux travaux d'art de l'administration forestière, ont travaillé plusieurs mois sur le terrain pour présenter ce tracé. Si l'on veut prendre en considération les motifs d'intérêt général,

administratif et industriel, il ne sera pas difficile de démontrer que ce tracé mérite la préférence sur ceux présentés par les communes de Bouvante et de St Laurent.

1° Parce que la petite ville de S^t-Jean-en-Royans représente à elle seule à peu près la moitié de la population de tout le canton.

2° Parce que S^t-Jean-en-Royans se trouve situé au centre de la vallée de Royans sur un point où viennent converger les routes de grande communication n°4,10 et 20.

3° Parce que S^t-Jean-en-Royans est le chef-lieu du canton, le siège de la justice de Paix la résidence du receveur des domaines, du Percepteur, du receveur des contributions indirects, du directeur des postes et de la brigade de Gendarmerie.

4° Parce que cette route peut dans un avenir plus ou moins rapproché être appelée à suppléer à la route des Goulets que des éboulements fréquents menacent de rendre impraticable, ou tout au moins très dangereuse.

Un motif d'humanité vient encore plaider en faveur de ce tracé : le plateau de l'Écharasson, section de la commune de S^t-Jean par où doit passer cette route compte une population pauvre d'environ 200 âmes qui se trouve privées des secours de la Religion et de l'enseignement, faute de voies de communication. Ce tracé présenterait encore l'avantage de faciliter le reboisement et la mise en valeur de plusieurs centaines d'hectares de propriétés communales improductives situées sur le plateau de l'Écharasson, en exécution de la loi du 18-28 juillet 1860, sur le reboisement des montagnes.

Quand on présente le tracé de Bouvante comme étant le plus économique on a soin de passer sous silence les onze kilomètres de route restant à faire pour venir à S^t-Jean. En effet, si l'Administration donnait la préférence à ce tracé, il arriverait que lorsqu'elle croirait avoir achevé sa route en l'amenant au col du Serre de la Croix, la commune de Bouvante viendrait ensuite demander des subventions pour terminer son chemin de Serre de la Croix à Saint-Jean. Quant au tracé venant aboutir à Saint-Laurent, indépendamment de la question d'argent, on vient se heurter contre des difficultés d'exécution car il faudrait, nécessairement adopter comme à la route des Goulets, le système des encoffements sur une longueur de plus d'un kilomètre. L'expérience de la route des Goulets est là pour nous servir d'enseignement sur les difficultés et les inconvénients que présentent les routes dans de telles conditions.

Lorsque la route des Goulets a été livrée à la circulation on s'est aperçu mais un peu tard que le Département de la Drôme avait dépensé des sommes considérables pour l'exécution d'une route qui tourne presque exclusivement à l'avantage du département de l'Isère qui n'y a pas contribué pour un centime. Au point de vue des intérêts locaux ce serait peut-être encore commettre la même faute que de diriger la route forestière sur le village de S^t-Laurent qui n'est qu'à quelques kilomètres de Pont-en-Royans (Isère). L'intérêt général du département et les intérêts particuliers du canton de Saint-Jean-en-Royans exigent que le transit des voyageurs et des marchandises venant de la montagne de Lente s'opère par le centre de la vallée du Royans, c'est le cas aujourd'hui de profiter des leçons de l'expérience, et de ne pas faire encore une nouvelle route au profit du département de l'Isère, qui tend à nous enlever complètement le transit du Vercors par son nouveau chemin de grande communication dans la vallée supérieure de la Bourne.

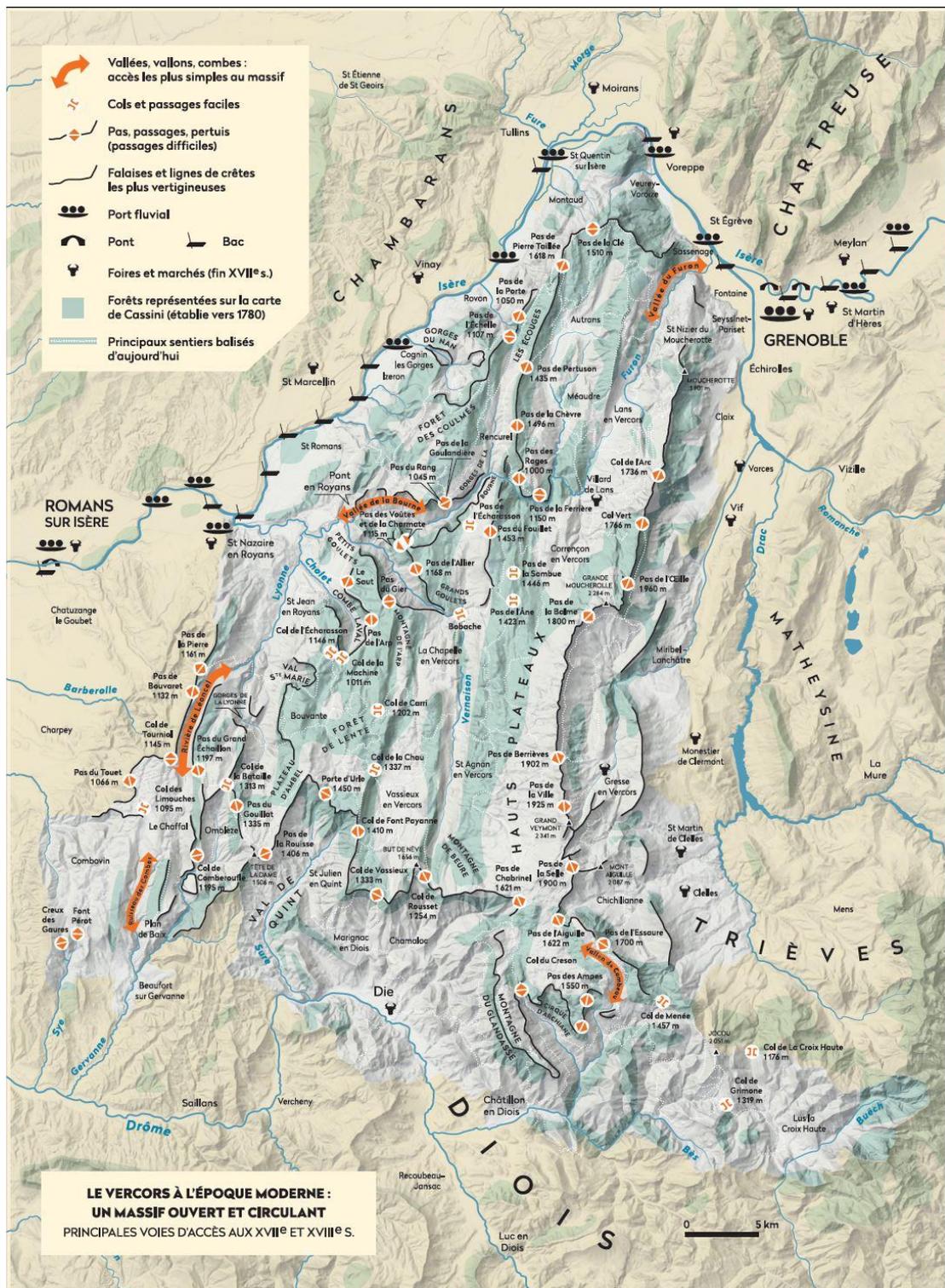
Comme complément de justifications en faveur du tracé direct sur S^t-Jean, je puis ajouter que cette route est infiniment plus centrale au point de vue de l'ensemble des forêts domaniales et communales formant le massif de Lente. En effet, la route se dirigeant sur Bouvante desservirait la partie sud des forêts seulement, celle se dirigeant sur S^t-Laurent desservirait plus particulièrement la partie nord des forêts domaniales, et spécialement deux forêts appartenant à des particuliers. Par ces motifs je demande que le tracé de route de Lente à S^t-Jean, passant par l'Écharasson soit mis à exécution de préférence aux projets présentés par les communes de Bouvante et de S^t-Laurent-en-Royans.

Je suis avec un profond respect, Monsieur le Préfet,

Votre très humble et très obéissant serviteur.

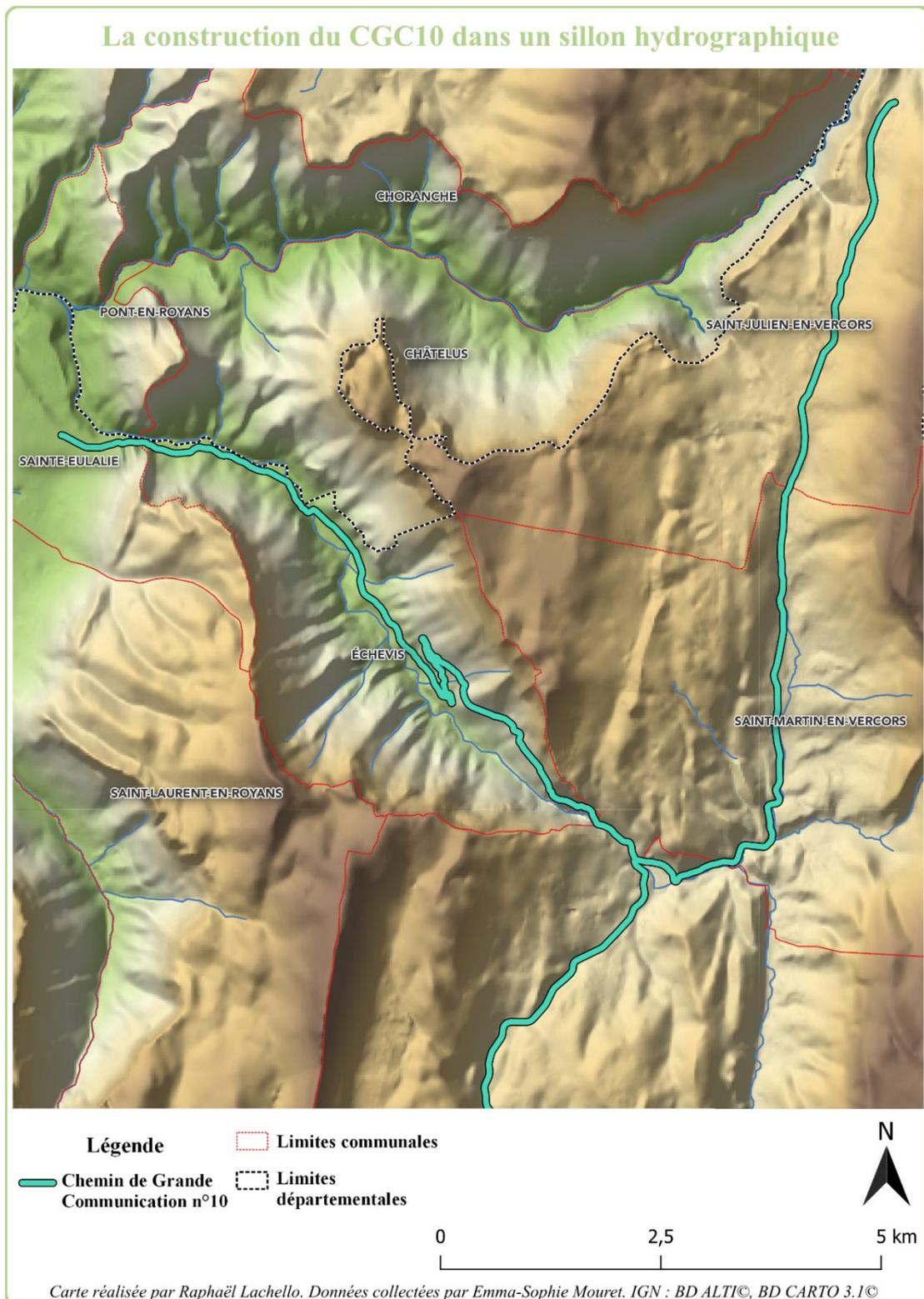
Source : ADD26, 7M, C608/1 : Conservation des forêts : route forestière de Lente à Saint-Jean-en-Royans, lettre anonyme adressée au préfet, 24 Octobre 1860.

Carte 6 – Les nombreux pas, sentiers et chemins muletiers du Vercors



Source : BURGARD Chrystele et CHARENTON Benoît (dir.), *Chemin(s) faisant. Une histoire des routes du Vercors*, Valence, Plumes d'Ardeche, 2020, p. 36.

Carte 7 – Des routes creusées dans des sillons hydrographiques



Transcription 4 – Demande de secours de Benoit Grangeon

À Monsieur de Préfet du département de la Drôme.

Monsieur le Préfet,

Habitant le Col de Rousset, sur le sommet de la montagne qui porte ce nom, j'ai obtenu à diverses reprises de vous Monsieur le Préfet, de vos prédécesseurs et du Conseil Général de la Drôme, des secours comme récompense des services que j'ai rendus pendant les neiges a des voyageurs égarés. Il y a quelques années que l'Incendie dévora la misérable hutte que j'habitais depuis environ quatre-vingt ans, ma position de fortune ne me permettant pas de la rebâtir. Le département vint à mon secours et m'alloua à cet effet, une petite somme qui été insuffisante. J'aurais néanmoins pris patience si les infirmités n'étaient venues m'assaillir. Âgé de quatre-vingt-cinq ans il ne m'est plus possible de supporter le froid et la tempête dans une cabane ouverte à tous les vents. J'ai perdu la vue et l'usage de mes jambes. Je me vois forcé de recourir de nouveau à votre générosité. Si le département voulait bien me donner une somme suffisante pour terminer ma cabane, il me permettrait d'attendre patiemment mon dernier souffle, qui n'est pas éloigné, dans ces mêmes lieux que je ne n'ai jamais quitté et où il me serait doux de mourir.

Aujourd'hui que les infirmités ne me permettent plus de secourir moi-même les voyageurs, ma belle-fille qui habite avec moi tâche de leur être utile autant qu'elle le peut.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur le préfet, avec le plus profond respect, votre très humble et très obéissant serviteur

Grangeon Benoit

Source : ADD26, 3O92 : lettre de Benoit Grangeon adressée au préfet de la Drôme, 22 août 1844.

Transcription 5 – Lettre du sous-inspecteur des forêts Clavez

Die, le 27 décembre 1850.

Monsieur le Sous-Préfet,

Souvent dans les jours de la plus belle saison de l'année, lorsque voyageant l'on se trouve accablé de fatigue et que l'on éprouve le besoin d'un instant de repos et de prendre un peu de confortant, on s'estime très heureux de rencontrer sur son passage un gîte où l'on puisse, même aux dépens de sa bourse recevoir l'hospitalité. Combien ce gîte ne se fait-il pas plus vivement sentir, ne devient-il pas plus urgent et plus pressant lorsque l'on voyage pendant la mauvaise saison, en hiver par exemple, et qu'on est surpris par un temps affreux. Tout récemment j'en ai fait la dure expérience, je puis même dire que ma vie a failli se trouver compromise.

Le 20 de ce mois, appelé dans le Vercors pour une affaire concernant mon service, je m'y rendis en prenant le chemin du col de Rousset, j'avais à peine franchi la commune de Chamaloc que commencent à gravir la montagne, en compagnie de deux gardes forestiers, du garde champêtre de Saint-Agnan et de deux hommes du Vercors, nous fûmes assaillis par une tourmente des plus violentes qui ne nous permit qu'à grand'peine d'arriver à la maison Grandjon située presque au-dessus du col. Marie-Anne veuve du fils Grandjon décédé depuis de longues années s'y trouvait seule (son beau-père vieillard âgé de 79 ans ainsi que son domestique le nommé Robert sont en ce moment détenus pour délits forestiers). Elle nous accueillit avec empressement, mais hélas ! elle ne peut que nous faire du feu et nous offrir un verre de mauvais vin à défaut de meilleur et de tout autres ressources.

Cette bonne femme en s'excusant de ne pouvoir faire mieux nous dépeignit sa misère en termes douloureux. Elle ajouta que si elle pouvait obtenir quelque secours elle l'emploierait à faire quelques provisions qui lui permettent d'assister les voyageurs, surtout dans des circonstances aussi pénibles que celles où nous nous trouvions.

Nos misères ne se bornèrent pas à atteindre la maison Grandjon, elles devinrent bien autrement grandes lorsqu'il fallut franchir le col et descendre à Rousset premier village de la Commune de Saint Agnan. Le vent du nord soufflait avec une telle violence que personnellement je me suis trouvé suffoqué à trois reprises différentes et, je dois le dire, sans le secours des personnes qui m'accompagnaient, je serais infailliblement resté sur place. La neige était si abondante surtout dans certains endroits où elle était amoncelée par le vent, qu'on la brossait jusqu'à 1 mètre de profondeur. Pendant trois fois, mon cheval que je ne montais pas, s'est trouvé engouffré au point que je l'ai cru perdu.

Dans des temps aussi calamiteux, le déblaiement des neiges pour faciliter et ne pas interrompre les communications entre le Vercors et le Diois où chaque jour l'on est forcé d'apporter et de remporter des objets de première nécessité, serait une mesure que commande au plus haut degré l'humanité et l'intérêt des personnes obligées de voyager.

Il existe dans la commune de Saint-Agnan bon nombre de malheureux qui, dépourvus de tout jusqu'aux vêtements nécessaires pour se couvrir dans une saison aussi rigoureuse, se regarderaient bien heureux d'utiliser leurs bras à l'enlèvement des neiges, ce serait pour eux la source de quelques légers bénéfices et il en résulterait un grand bienfait pour les populations.

Vous avez daigné, Monsieur le Sous-Préfet, m'autoriser à vous faire un exposé succinct de mes remarques dans la course périlleuse que j'ai faite le 20 courant. Je serais personnellement très heureux qu'il pût être pour vous un motif suffisant de solliciter de l'autorité supérieure quelques secours en faveur de la femme Grandjon et des malheureux habitants de Saint-Agnan dont les bras seraient employés au

déblayement des neiges au fur et à mesure qu'il en tomberait, afin d'établir une trace sûre pour guider les voyageurs.

S'occuper des malheureux, venir à leur aide dans des temps rigoureux et pénible à supporter c'est à mon avis et permettez-moi de vous l'exprimer, le plus grand mobile d'une saine moralité.

Agréez, Monsieur le Sous-Préfet, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Clavez, Inspecteur des forêts

Source : ADD26, 3O93 : lettre du sous-inspecteur des forêts de Die adressée au préfet de la Drôme, 27 décembre 1850.

Transcription 6 – Lettre de Monsieur Chabert d’Hières

« Montbonnot S^t-Martin,
25 juillet 1902.

Monsieur,

Mes enfants sont en ce moment-ci aux Écouges et je vais bientôt les y rejoindre. Très certainement les maires voisins vont me questionner au sujet du classement de la route et que vais-je leur répondre ? Ils ont tous voté les sommes que l’administration leur demandait, et avec la perspective du classement qu’ils espèrent sous peu, ils négligent l’entretien du chemin de sorte que le mal va en empirant. Il n’y a pas à se faire d’illusions ; nous sommes avec le bureau de Saint-Marcellin en face d’un personnel hostile à cette route.

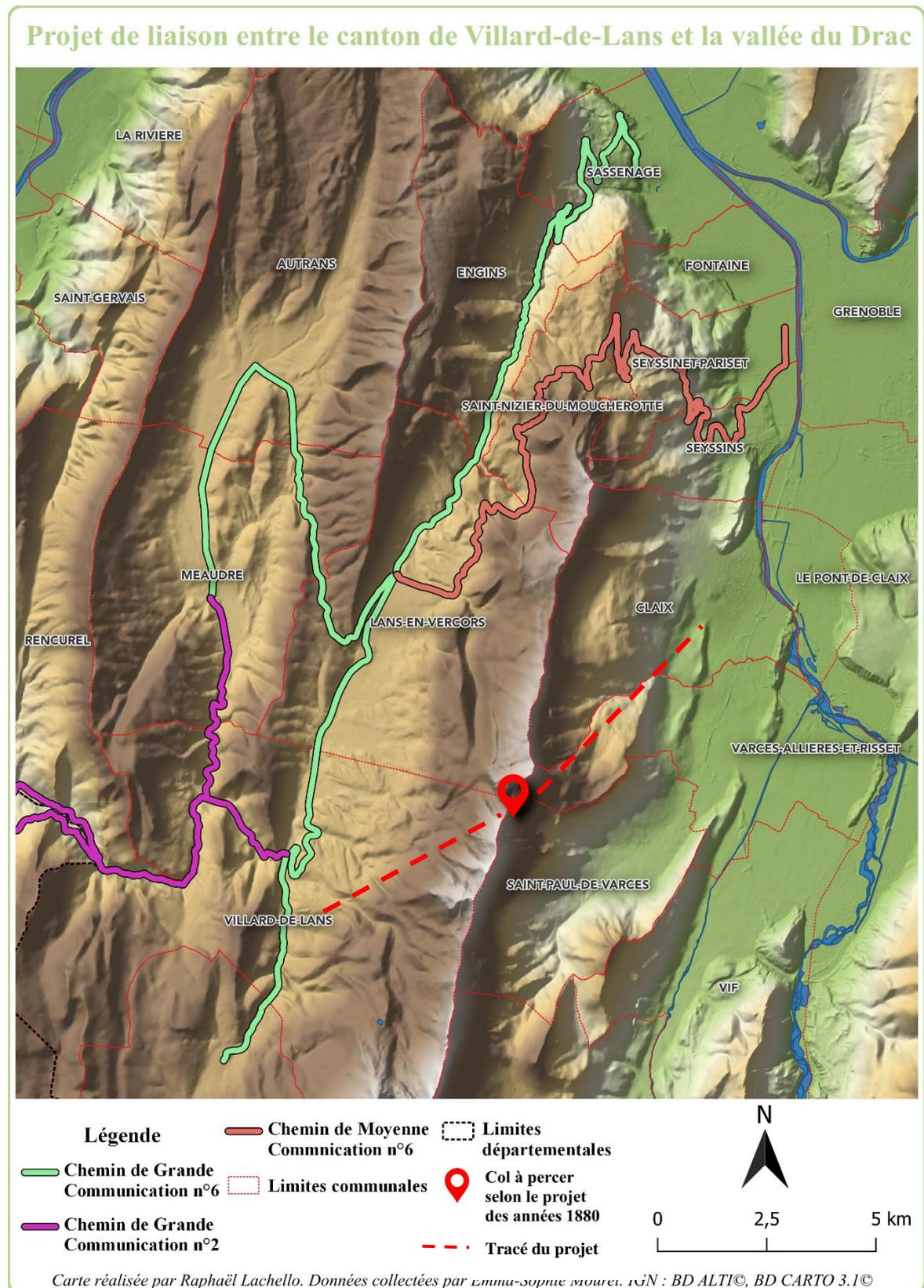
Nous devons sans porter atteinte au mérite de ces messieurs qui est hors de cause, nous incliner devant les faits. Ce n’est pas sans motifs que ce chemin a été porté le dernier sur la liste de classement. On peut être un très bon agent et reculer devant la perspective de l’entretien d’un chemin de montagne en hiver, quand surtout on n’a jamais travaillé que dans la plaine, on peut être un très bon voyer et ne pas apprécier l’importance du tourisme et de l’automobile. Au lieu de réduire le chiffre de la réfection, ces messieurs tendent à l’augmenter par les retards qu’ils apportent à son exécution. Cependant ils ne peuvent ignorer que la force d’inertie qui paralyse tant d’initiatives, n’arrêtent pas les forces naturelles de destruction. Ce n’est, certes pas, le cas de votre personnel pris dans son ensemble, je reconnais tout le premier qu’ils suffisent à une tâche qu’on pourrait à bon droit, considérer comme excessive.

Le contraste n’en est que plus saisissant, aussi, permettez-moi monsieur d’espérer que si cette campagne est perdue, au moins tout sera prêt et l’adjudication donnée pour l’année prochaine. Soyez assez bon, monsieur, pour agréer l’assurance de ma plus entière considération.

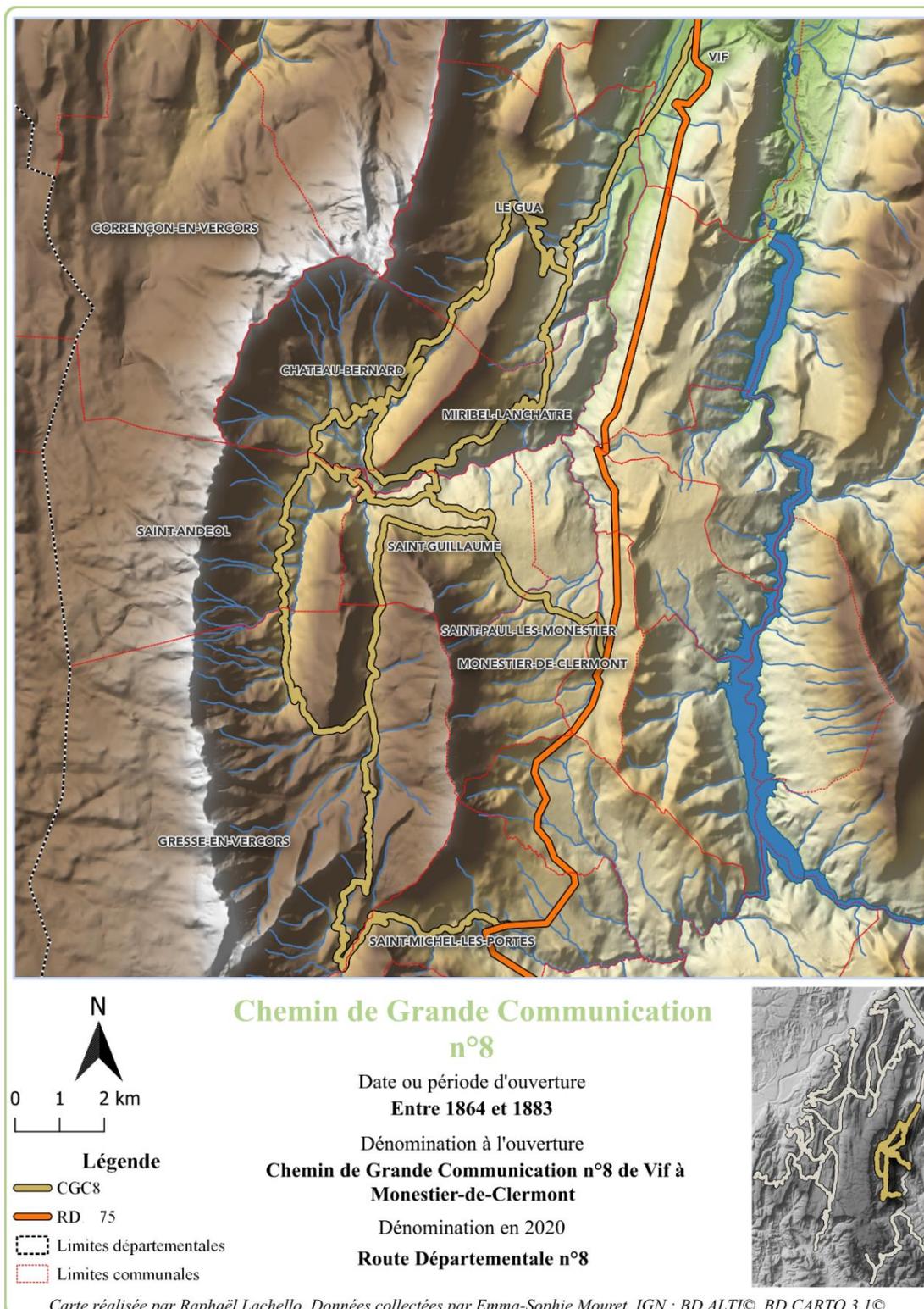
Chabert d’Hières

ADI38, 13S4/172 : lettre de Monsieur Chabert d’Hières adressée à l’agent voyer en chef de l’Isère, 25 juillet 1902.

Carte 8 – Projet de liaison entre Villard-de-Lans et la vallée du Drac



Carte 9 – Le Chemin de Grande Communication n°8



Cette carte présente le segment le plus abouti du CGC 8. C'est-à-dire avec l'ensemble de ses raccords.

Transcription 7 – Le « petit mot » du docteur Sylvain Eymard

Sylvain Eymard, 1856, Un petit mot sur l'avant-projet d'un chemin intermédiaire à ouvrir entre le Canton de Vif et celui de Monestier-de-Clermont.

Un fait étrange se passe en ce moment dans cette contrée montagneuse, agricole et commerçante du département de l'Isère, qui, n'ayant pas moins de trente lieues de circonférence le long ouest du torrent appelé la Gresse, s'étend depuis le village du Saillant jusqu'au pied du Mont-Aiguille et du Véhémont.

Il s'agit de huit conseils municipaux sur neuf, dont la prétention est (cela sans rire) d'administrer convenablement une aussi grande étendue de terrain au milieu d'une voirie semée de précipices et malgré la sollicitude éclairée de M. le Préfet de l'Isère, qui, plus prévoyant que la nature à leur égard, veut les gratifier d'un bon chemin de communication.

En vain, leurs communes sont perchées dans de lieux escarpés, inaccessibles et absolument privés de chemins vicinaux praticables ; en vain elles ne peuvent communiquer entre elles et aller à Vif ou au Monestier-de-Clermont, leurs chefs-lieux de canton, sans s'exposer à se noyer ou à se rompre le cou, en vain leurs denrées et produits consistant en grains, bois, charbon, chapeau de paille, ciment, etc...éprouvant par le fait une dépréciation ruineuse et ne peuvent être transportés aux marchés circonvoisins, que moyennant des frais exorbitants, en vain plusieurs centaines de pétitionnaires, c'est-à-dire la partie la plus saine et la plus notable de leurs administrés, ont énergiquement protesté contre une incurie et un mauvais vouloir aussi préjudiciables à leurs plus chers intérêts, ils n'en ont pas moins déclaré chez eux et devant la Commission d'enquête, d'abord par la voix de l'un de leurs plus éloquents orateurs, et puis par vote secret, que ce chemin intermédiaire de Vif au Monestier-de-Clermont serait INUTILE.....

INUTILE, grand Dieu !!

Mais il faudrait être aveugle, sourd, stupide, cul-de-jatte et tout à fait ennemi de la locomotion, ainsi que du bien-être des huit à neuf communes délibérantes, pour oser avancer sérieusement une telle absurdité et soutenir qu'une population de huit à dix mille âmes soit presque tenue de marcher à quatre pattes pour parcourir son territoire.

Or, comme les honorables opposants voient, entendent et marchent sans doute mieux que moi (sauf un ou deux) je me demande pourquoi ils ont opiné d'une manière aussi choquante, et je répons franchement :

Parce que dans nos communes montagneuses, il est impossible d'organiser des conseils municipaux suffisamment capables, éclairés et indépendants.

Parce que autre chose est d'étriller proprement ses bœufs, de bien tracer un sillon, de boire gaillardement force bouteilles de vin au cabaret ou d'administrer dignement sa commune.

Parce que les paysans, riches ou pauvres, manquent à peu près tous du dévouement, de la générosité nécessaire pour leur faire sacrifier quoi que ce soit au bien public, que la moindre surtaxe et la plus petite cession de terrain les irritent et en font les adversaires de toute amélioration ; Parce que faibles, irrésolus, sans intelligence suffisante et sans volonté à eux, la plupart des conseillers municipaux de nos montagnes en particulier et de toutes nos montagnes en général, se laissent influencer par les matadors, par les meneurs plus ou moins occultes du chef-lieu de canton. Parce que, dans l'affaire en litige, deux ou trois de ces meneurs, auxquels l'épithète de petits Dictateurs conviendrait mieux, ont exercé une pression funeste sur l'esprit et la détermination de tous nos conseils municipaux. Parce que les marchands de grains et muletiers qui exploitent nos communes verraient tarir leur commerce lucratif par l'établissement d'une route charrettable et ne se soucient pas que les propriétaires et derniers puissent aller eux-mêmes vendre leurs récoltes au marché de Grenoble. Parce que la nouvelle industrie des ciments par des chemins praticables prendrait des proportions considérables et ferait concurrence à ceux de

nos contrées qui ont la prétention d'en avoir le commerce exclusif, non seulement au détriment de leur pays ; mais encore au grand préjudice de tout le département.

Enfin, pour abréger, parce que le bourg du Monestier de Clermont craignant d'ouvrir un débouché du côté de Vif et de Grenoble aux communes montagneuses dont il a le monopole, et désirant attirer à lui tous leurs produits, tous leurs commerces, s'est écrié, comme notre ancien compatriote Barnave, en parodiant ses paroles : périssent tous les chemins plutôt que ma bourse ! Voilà pourquoi les administrateurs dont il s'agit, ont voté pour l'inutilité d'un chemin qui ferait le bonheur et la prospérité des neuf communes intéressées, d'un chemin qui leur est aussi nécessaire que leurs jambes, puisque sans chemins praticables, celles-ci ne peuvent pas convenablement exercer les fonctions que Dieu leur a dévolues.

Mais là ne se borne pas la solution du pourquoi posé plus haut, et je prendrai encore la liberté de demander à Messieurs du Monestier-de-Clermont :

Pourquoi eux si avarés, si parcimonieux, si injustes pour laisser réparer et rectifier les chemins des communes montagneuses et circonvoisines qui entourent leur trou, les ont cependant fait forcément et largement contribuer à la confection de la route conduisant de ce trou à Mens, bien qu'elles n'aient absolument rien à voir, ni à faire dans le Trièves.

Pourquoi ils ont sollicité et obtenu que lesdites communes seraient imposées d'office et pour les sommes très fortes, dans le but d'établir un chemin de facile communication entre Gresse et le Monestier, quoiqu'elles n'y aient pas le moindre intérêt dès l'instant où ils s'opposent à ce qu'un embranchement les y conduise et qu'elles en sont séparées par des précipices ?

Pourquoi ils ont l'inhumanité de nous séquestrer pendant six mois d'hiver au milieu de neiges infranchissables, de vouloir que par des chemins abominables, même l'été, et au péril de notre vie, nous allions leur porter nos grains, notre beurre, nos œufs, nos poulets, notre gibier, nos tresses, nos cadeaux, notre ciment, toutes nos denrées, que nous leur conduisons, les jours de foire, nos bestiaux qui n'y arrivent qu'éreintés et estropiés, le tout pour se régaler et s'enrichir à nos dépens, tandis que nous, pauvres diables, nous nous ruinons et nous nous tuons de fatigue, lorsque toutefois nous ne nous noyons pas dans la Gresse ou que des voleurs et les assassins ne nous arrêtent pas en route, ainsi que cela arrive de temps en temps.

Pourquoi.... Assez.... Je vais répondre pour vous, Messieurs :

C'est par ce que vous êtes des égoïstes et des hommes à deux siècles en arrières de la civilisation et de l'urbanité de notre époque ; par ce que, comme corps de commune et chef-lieu de canton, vous êtes dépourvu de tout sentiment d'équité.

Mais prenez garde ! ... les limites naturelles de Miribel-Lanchâtre, de votre côté, sont la Gresse, et on ne comprend vraiment pas comment les géomètres de la Révolution furent assez aveugles et de mauvais goût pour joindre ce point culminant à votre canton lorsque sa situation et sa pente naturelles devaient le faire attacher à celui de Vif.

Serait-ce le motif qui vous porte à nous traiter en ilotes et en parias ?

Eh bien ! Voici un dilemme : Ou l'avant-projet de M. le Préfet de l'Isère s'exécutera malgré votre méchante opposition (le Conseil général aidant) pour aplanir les difficultés de terrain qui nous séparent et avoir la triste satisfaction de continuer nos relations ensemble, ou nous demanderons, les mains jointes, d'être séparés d'un canton tel que le vôtre, afin de nous faire unir à celui de Vif.

Choisissez. Si vous ne tenez pas à nous, Messieurs, nous autres, habitants de Miribel-Lanchâtre, tenons encore moins à vous.

Lanchâtre, le 24 août 1855. Dr Sylvain Eymard.

Sources : ADI38, 14O37 : « Un petit mot sur l'avant-projet d'un chemin intermédiaire à ouvrir entre le canton de Vif et celui du Monestier-de-Clermont », Dr. Sylvain Eymard, 24 août 1855.

Transcription 8 – Notice du dénommé Jasserand

Notice sur un projet de route, du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et Saint-Nazaire, et de percement du Col de Rousset et de Col Vert.

Depuis longtemps les habitants du Vercors et ceux de Villard-de-Lans ont rêvé routes, ponts et tunnels dans les abîmes qui sillonnent et entourent leur pays. Dans l'élan de leurs louables aspirations, ils ont désiré d'établir des voies de communication qui les fassent participer aux bienfaits de la civilisation et du progrès.

Mais, l'absence de ressources pécuniaires et les difficultés matérielles d'exécution des travaux à entreprendre ont fait ajourner jusqu'à ces moments la partie la plus importante de leurs projets. Avant 1830, la riche contrée du Villard-de-Lans et les belles et fertiles vallées du Vercors, auxquelles la Gresse, le Drac, l'Isère et la Drôme forment une ceinture vers la base de leurs montagnes, étaient totalement enclavées et restées étrangères au mouvement solennel du 19^e Siècle. À peine pouvait on franchir les roches et les monts escarpés, qui les environnent, et suivant des sentiers et des chemins tortueux, tantôt au bord des précipices, tantôt dans des gorges profondes, où les eaux interrompaient le passage pendant les trois quarts de l'année.

Ce n'est qu'à partir de cette époque que les habitants du Villard-de-Lans doivent, à l'initiative de Mr Jullien, auprès de l'administration supérieure, d'avoir obtenu la construction d'une voie carrossable qui a donné à leurs produits agricoles et à leurs forêts, un débouché important. Aussi les propriétés de toute nature ont-elles doublé de valeur vénale, et des terres qui avaient été achetées en 1825 pour 25 ou 30 000 f. ont-elles été revendues, 20 ans après au prix de 50 et de 60 000fr. Après cette époque, les habitants du Vercors entreprirent également d'acquérir des débouchés, en taillant audacieusement le flanc de leurs rochers pour établir une route, qui s'ouvre dans la vallée d'Echevis et se dirige vers le Royannais. Secondés par l'administration départementale qui a largement subventionné leur entreprise, ils ont créé cette route des Goulets, connue déjà de quelques touristes, et qui attire, chaque année pendant la belle saison, des caravanes de curieux, venant admirer l'énergie et les efforts d'une population pauvre en apparence, qui a su se frayer un passage exempté de périls, dans les crevasses de rochers gigantesques. Depuis deux à trois ans seulement, cette voie de communication est livrée à la circulation des voitures, et déjà les habitants qui par leur persévérance ont obtenu ce résultat, ressentent les heureux effets qu'elle produit sur l'écoulement des denrées, des fourrages et surtout des bois qui sont une des principales richesses de leur pays.

Mais cette issue et celle du Villard-de-Lans sur Sassenage laissent beaucoup à désirer pour donner à ces contrées intéressantes, toute la valeur dont elles sont susceptibles et qui réclament pour elles, l'intérêt général. Pour ouvrir avantageusement au commerce et à l'industrie, cette partie des Alpes Dauphinoises qui formaient autrefois la frontière respective des Allobroges et des Voconces, il reste à entreprendre des travaux considérables, dont la dépense excède les ressources que possèdent les communes encore isolées de ces montagnes. Il s'agit de construire une route du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et St Nazaire, en suivant le cours de la Bourne qui sépare dans ces localités, les départements de l'Isère et de la Drôme. Il s'agit ensuite de percer le col de Rousset pour arriver directement à Die et le col-Vert pour communiquer directement avec le Monestier-de-Clermont, et les contrées situées à l'extrémité du département de l'Isère du côté des Hautes-Alpes. Cet ensemble d'entreprises et de travaux placerait Die à 80 km de Grenoble et réduirait ainsi de plus de moitié le trajet par Valence ou par Romans. Le Villard-de-Lans ne serait plus qu'à 70 km de Valence, tandis que le trajet le plus court en passant par Sassenage et en suivant la rive gauche de l'Isère est de 120 kilomètres. Le Monestier-de-Clermont et les contrées environnantes profiteraient, dans une

proportion plus notable encore, du raccourcissement de trajet pour arriver dans le département de la Drôme.

Les vallées du Vercors, celles du Villard-de-Lans et les montagnes qui le dominent abondent en pâturages. Et l'agriculture quelque imparfaite qu'elle soit, y produit une quantité de céréales qui dépasse 7 à 8 fois les besoins de consommation de ses habitants.

On y élève en grand nombre des bestiaux de la race bovine, des chevaux, des mulets, et l'on engraisse en même temps des bœufs et des troupeaux considérables de moutons qui viennent à diverses époques approvisionner les foires et les marchés des arrondissements de Grenoble et de Saint-Marcellin. La fabrication du fromage de Sassenage qui avait été en quelque sorte jusqu'à présent, un privilège des habitants du Villard-de-Lans vient de s'étendre dans le Vercors et la commune de Saint-Julien en fabrique aujourd'hui qui ne cèdent point à ceux du Villard-de-Lans. Avec l'établissement des voies dont il est question, tous les produits de ces contrées seraient au moins doublés et trouveraient un échange facile dans ceux des vignobles de la Drôme et de l'Isère, et dans les objets manufacturés que les grandes villes, par leur commerce sont en possession de distribuer aux habitants des campagnes.

Dans ce but les habitants du Vercors ont déjà par l'emploi de leurs journées de prestation en nature, construit un chemin très viable jusqu'au village de Rousset. De son côté la ville de Die a fait ébaucher la route jusqu'au point de la montagne où le col de Rousset doit être percé. La commune du Villard-de-Lans a également appliqué des prestations jusqu'au hameau des Jarrands où commence la voie à construire, pour relier le Pont-en-Royans par les gorges rocheuses de Valchevrière et de Choranche.

Mais là s'arrêtent leurs efforts, en face des difficultés de l'œuvre qu'ils ont entreprise, et devant lesquelles ils pourront s'arrêter longtemps, s'il ne leur survient pas quelques secours inespérés. En dehors de l'intérêt qu'ont les populations laborieuses et solitaires de ces montagnes, à voir s'ouvrir pour elles, les voies de communication qui viennent d'être indiquées, l'État est sérieusement intéressé à leur prêter son assistance pour la réalisation de leurs vœux et de leurs projets. Indépendamment de l'avantage qui en résulterait pour les forêts que l'État possède dans le Vercors, la route du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et à Die créera pour lui une véritable route stratégique extrêmement utile. Toute cette vaste et fertile contrée montagnarde deviendrait une forteresse inexpugnable, défendue par de nouvelles et nombreuses Thermopyles.

Enfin si les travaux dont il s'agit étaient exécutés cette ramification superbe de la grande chaîne des Alpes serait bientôt le but des pérégrinations des peintres de paysages et des touristes, car la Savoie, la Suisse et l'Écosse n'ont pas de site plus grandiose ni plus pittoresque, que ceux qu'offrent à l'œil étonné, les gorges de Valchevrière, de Choranche, de Pont-en-Royans, d'Échevis et le revers méridional des cols de Rousset et de Vassieux. L'industrie à son tour viendrait y planter sa tente et son drapeau pacifique en suivant les rives de cette rivière, aux cours limpides et argentés qui du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans présente des chutes successives et en grand nombre, de la force de 2 à 300 chevaux, pouvant ainsi motiver l'établissement d'usines de premier ordre. L'on peut prédire alors, que le modeste hameau de la Balme de Rencurel, verrait un jour au pied de ses coteaux, et dans ses vertes prairies jeter les fondements d'une ville industrielle à l'ombre de son inoffensif et antique fort ruiné. Et sous les murs dévastés de l'ancien monastère des Chartreux à Choranche, au lieu même où surgit la source abandonnée de ses eaux thermo-minérales, s'élèverait sans doute un de ces établissements confortables et magnifiques où le monde envoie à la fois ses malades cherchant la guérison et ses riches oisifs fuyant l'ennui des cités. Quant à Pont-en-Royans sa position en ferait une ville éminemment commerçante, et l'une des plus jolies et des plus pittoresques de l'Empire français si, son administration municipale sait profiter de son site pour l'embellir.

Projet de loterie pour l'exécution des travaux

250 000 billets à 5 fr. : 1 250 000fr.
2000 Billets gagnants de 20 à 200 000fr.
1^{er} lot . Château de Saint-Julien et ses dépendances 200 000fr.
2^{eme} lot : espèces 20 000fr.
3^{eme} lot : espèces 10 000fr.
4^{eme} lot : espèces 5 000fr.
5^{eme} lot : espèces 2 000fr.
95 lots de 100fr. : 9 500fr.
900 lots de 30fr. : 27 000fr.
1000 lots de 20fr. : 20 000fr.
Frais et non-valeur 56 500fr.
[Accolade 350,000 fr] il reste pour la construction 900,000fr.
Tous les billets sans exception jouiraient de l'exemption du péage qui sera établi sur la route du Pont-en-Royans et au col de Rousset.

Emploi de la somme de neuf cent mille francs – 900,000fr.
1 : Route du Villard-de-Lans à Saint-Nazaire passant par la Balme de Rencurel et le Pont-en-Royans
1^{ere} section du hameau des Jarrands jusqu'à la Balme avec embranchement jusqu'au château de Saint-Julien 350 000fr.
2^{eme} section de la Balme à Pont-en-Royans 250 000fr.
3^{eme} section du Pont-en-Royans au Pont-de-Manne puis Saint-Nazaire 50 000fr.
4^{eme} percement du col de Rousset 150 000fr.
3^{eme} percement de col Vert 50 000fr.
4^{eme} rectification à Engins du chemin de grande communication 50 000fr.

Notes et observations.

La route de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans sera construite sur une largeur de six mètres partout où les [...] du sol permettront de la faire sans ménagement. Dans les tunnels et dans les encorbellements la largeur sera de cinq mètres. Les communes traversées par cette route fourniront l'emplacement de sa construction et celui des déblais de matériaux superflus. Elles paieront au besoin les indemnités de terrains qui pourraient être dues, à ces conditions une société se chargera de l'exécution des travaux moyennant les prix qui leur sont affectés, à moins que l'administration ne préfère les soumettre à l'épreuve d'une adjudication publique. Les fonds provenant de la loterie seraient déposés à la Banque de France ou à la caisse des dépôts et consignations au gré de l'administration. Après la confection des travaux il sera établi sur la 1^{ere} et la 2^e section de la route de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et au passage du Col de Rousset un péage sur les voitures, les bestiaux [...] suivant les tarifs approuvés par l'administration. Le produit de ce péage sera appliqué à l'amélioration des points intermédiaires des travaux à exécuter.

L'administration aura la faculté de l'abolir quand elle le jugera à propos. Il n'est presque pas douteux que la majeure partie des billets serait placée dans les localités intéressées à l'exécution des travaux projetés. L'exemption du péage engagera certainement tous les habitants des montagnes du Villard-de-Lans, des vallées du Vercors, du Royannais, des contrées du Monestier-de-Clermont et de la ville de Die, à prendre au moins un billet, qui leur offrira en outre les chances de gagner un château d'une valeur considérable.

Notes sur le Château de Saint-Julien :

Château, bâtiments d'exploitation, sol, cours, jardins, verger, dépendance : 1hectare
Prairies et terres labourables : 44 hectares

Bois taillis, forêt de bois : 25 hectares

Forêts de sapins : 50 hectares

Totale 120 hectares

Formant un seul tènement situé entre les communes de Villard-de-Lans et de Choranche

Le château et les bâtiments d'exploitation sont au centre de la propriété non loin des ruines de l'ancien château féodal.

La position est extrêmement pittoresque.

Les constructions sont modernes et ont coûté 40 à 50 000 fr.

Les terres et les prairies sont exploitées en deux corps de domaines dont le revenu peut s'élever pour la culture des plantes fourragères de 5 à 6 000 fr.

Les bois taillis fournissent à la fabrication du charbon un produit net d'environ 1 000fr. par an.

La forêt de sapin présente une coupe à réaliser, dans l'espace de 20 à 25 ans d'une valeur d'environ 150 000fr.

La propriété du château de Saint-Julien est belle en l'état et riche d'avenir à raison de ses forêts. Des acquéreurs sérieux en ont offert 150 000fr. Mais sa valeur réelle est bien de 200 000 fr. L'exécution de la route projetée lui donnera encore une plus-value considérable. Toutefois, le propriétaire fera une remise de 50 000fr. en vue de favoriser l'accomplissement du projet et de suppléer aux frais imprévus de son exécution.

Source : ADI38, 14O3, dossier 1858-1860 : notice sur un projet de route, du Villard-de-Lans à Pont-en-Royans et Saint-Nazaire, et de percement du col de Rousset et de col Vert, 8 juin 1858.

Carte 10 – Le Chemin de Moyenne Communication n°6

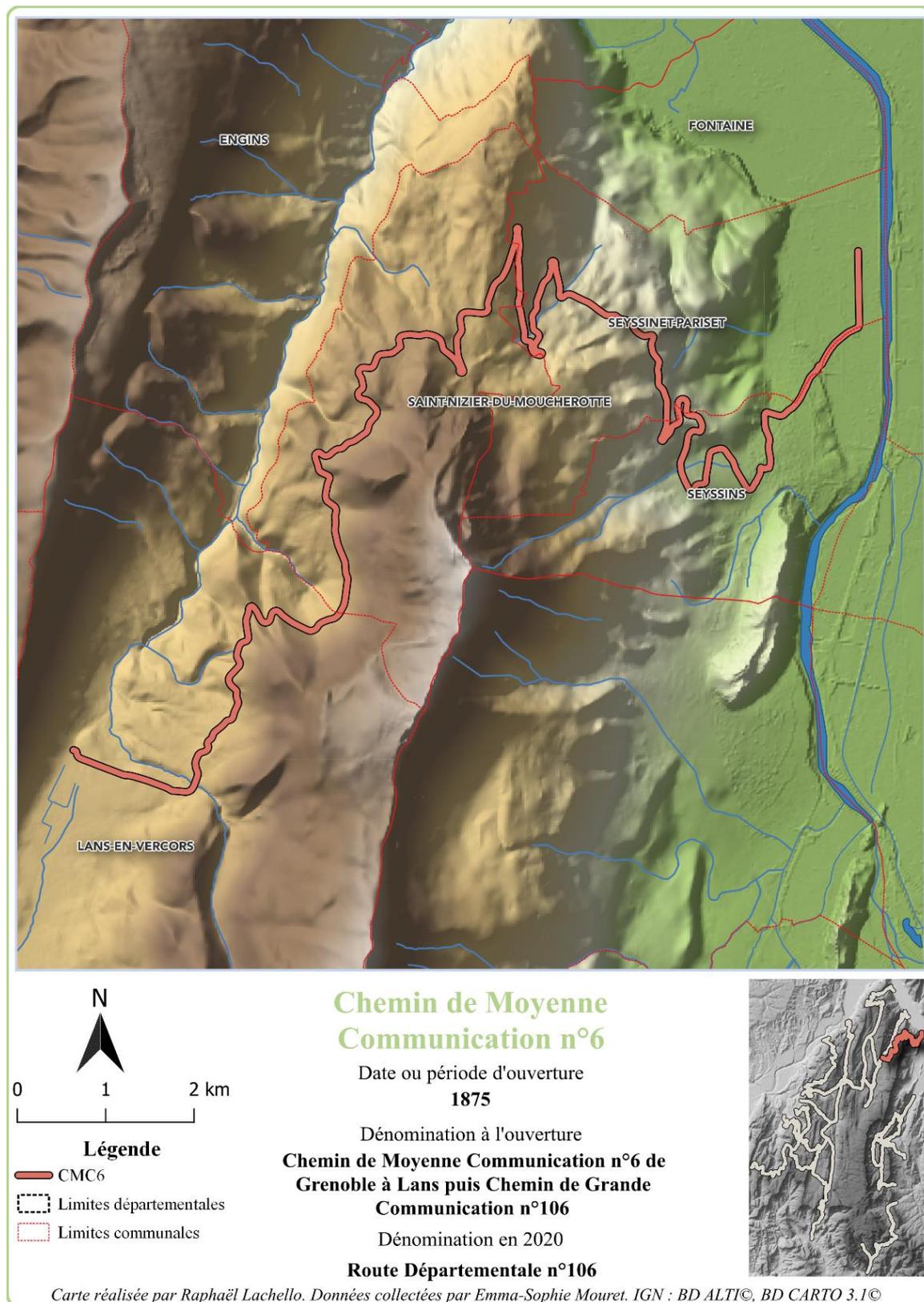
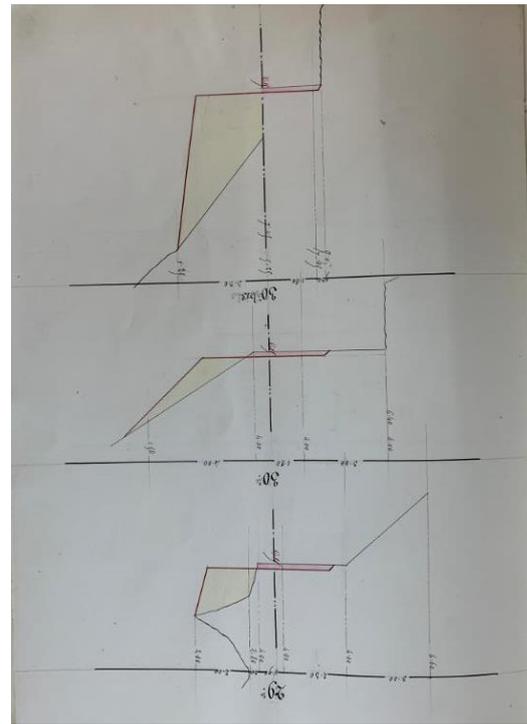
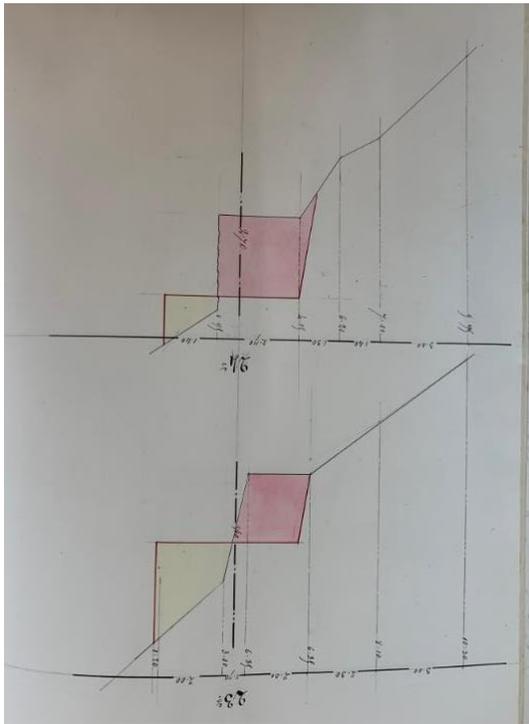
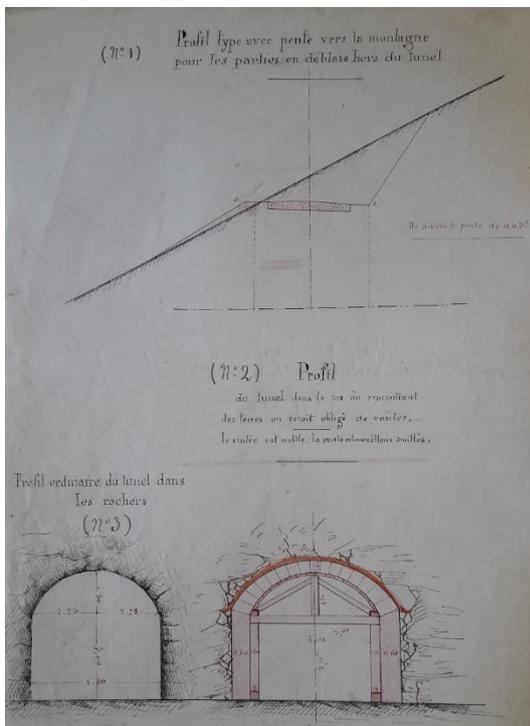


Illustration 1 – Profils d'une route carrossable



Source : ADI38, 1403.



Source : ADD26, 872WP9.

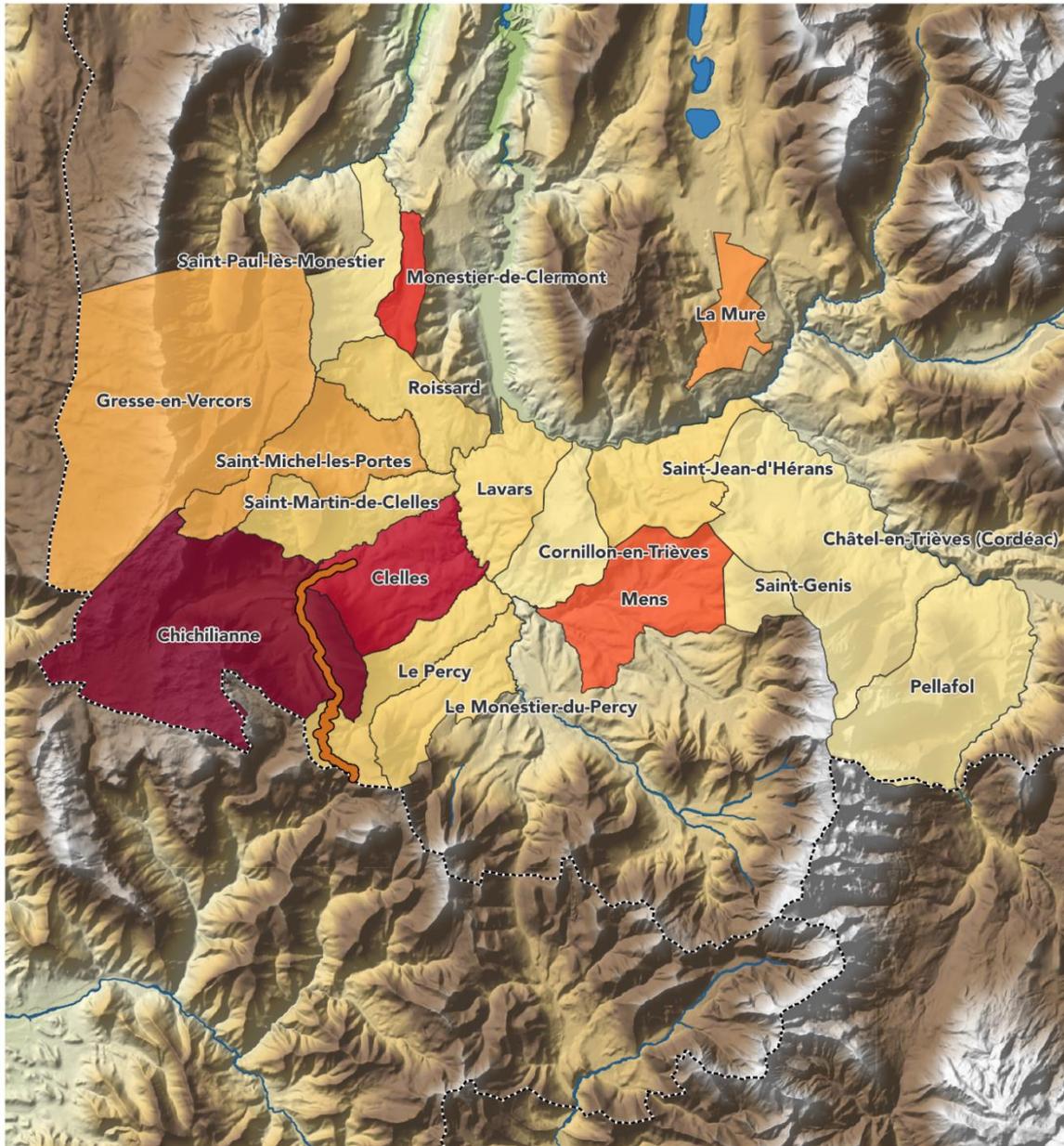
Carte 11 – Organisation des contingents des communes intéressées au CGC 7

Coût total (fr.)	Répartition de la somme	Financements
140 000	70 000	50% : Département de l'Isère
	70 000	50% : 18 communes intéressées

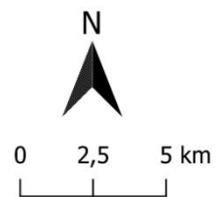
Commune	Somme à payer (fr.)	Parts des contingents
Chichilianne	24 500	35%
Celles	13 300	19%
Monestier-de-Clermont	10 500	15%
Mens	7 000	10%
La Mure	3 500	5%
Saint-Michel-les-Portes	2 100	3%
Gresse	1 925	2.75%
Saint-Martin-de-Celles	1 400	2%
Le Percy	1 050	1.5%
Monestier-du-Percy	1 050	1.5%
Lavars	700	1%
Roissard	700	1%
Saint-Jean-d'Hérans	700	1%
Cordéac	350	0.5%
Cornillon	350	0.5%
Pellafol	350	0.5%
Saint-Paul-les-Monestier	350	0.5%
Saint-Genis	175	0.25%
Total	70 000	100%

Source : ADI38, 14O35 : arrêté préfectoral du 16 octobre 1856.

Contingents des communes intéressées au CGC7



Légende		Parts des contingents	
	Chemin de Grande Communication n°7		de 0,25 à 0,5%
	Limites départementales		de 1 à 1,5%
			de 2 à 3%
			5%
			10%
			15%
			19%
			35%



Carte réalisée par Raphaël Lachello. Données collectées par Emma-Sophie Mouret. IGN : BD ALTI©, BD CARTO 3.1©

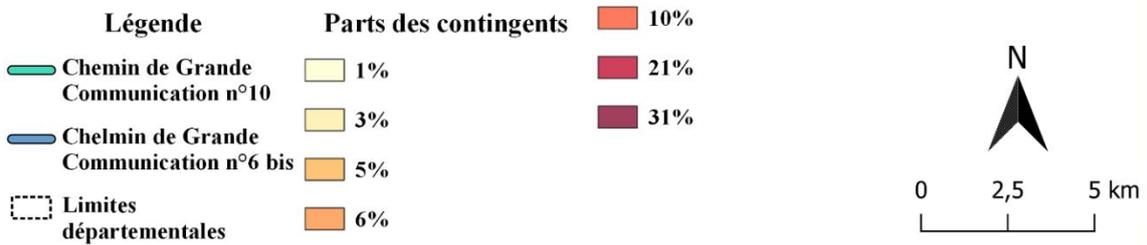
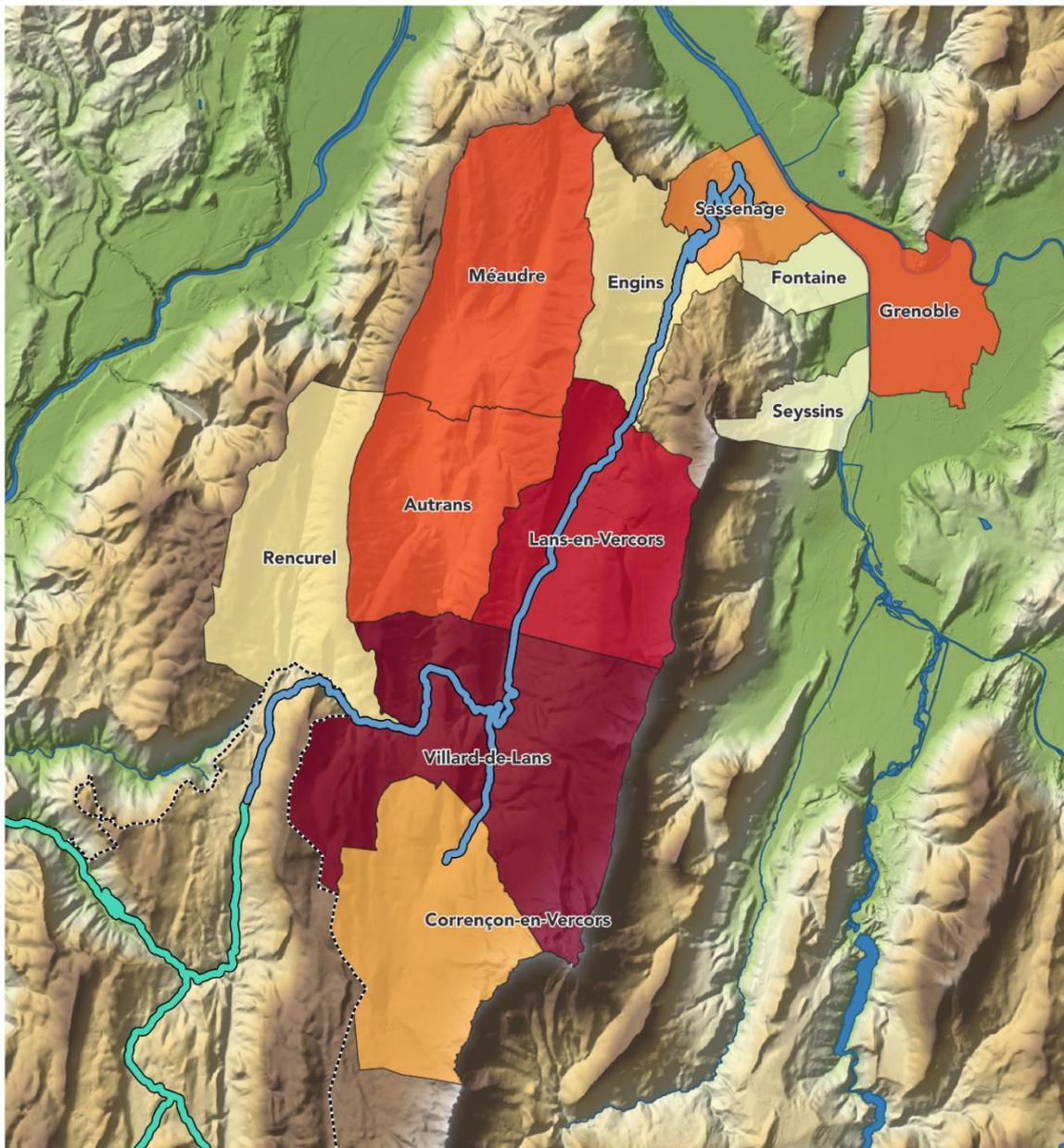
Carte 12 – Organisation des contingents des communes intéressées au CGC 6bis

Coût total (fr.)	Répartition de la somme	Financements
150 000	75 000	50% : Département de l'Isère
	75 000	50% : 11 communes intéressées

Commune	Somme à payer (fr.)	Parts des contingents
Villard-de-Lans	23 250	31%
Lans	15 750	21%
Autrans	7 500	10%
Grenoble	7 500	10%
Méaudre	7 500	10%
Sassenage	4 500	6%
Corrençon	3 750	5%
Rencurel	2 250	3%
Engins	1 500	2%
Fontaine	750	1%
Seyssins	750	1%
Total	75 000	100%

Source : ADI38, 14O3, dossier 1855 : enquête CGC 6bis, procès-verbal de la séance de la commission consultative, 14 juillet 1855.

Contingents des communes intéressées au CGC6bis



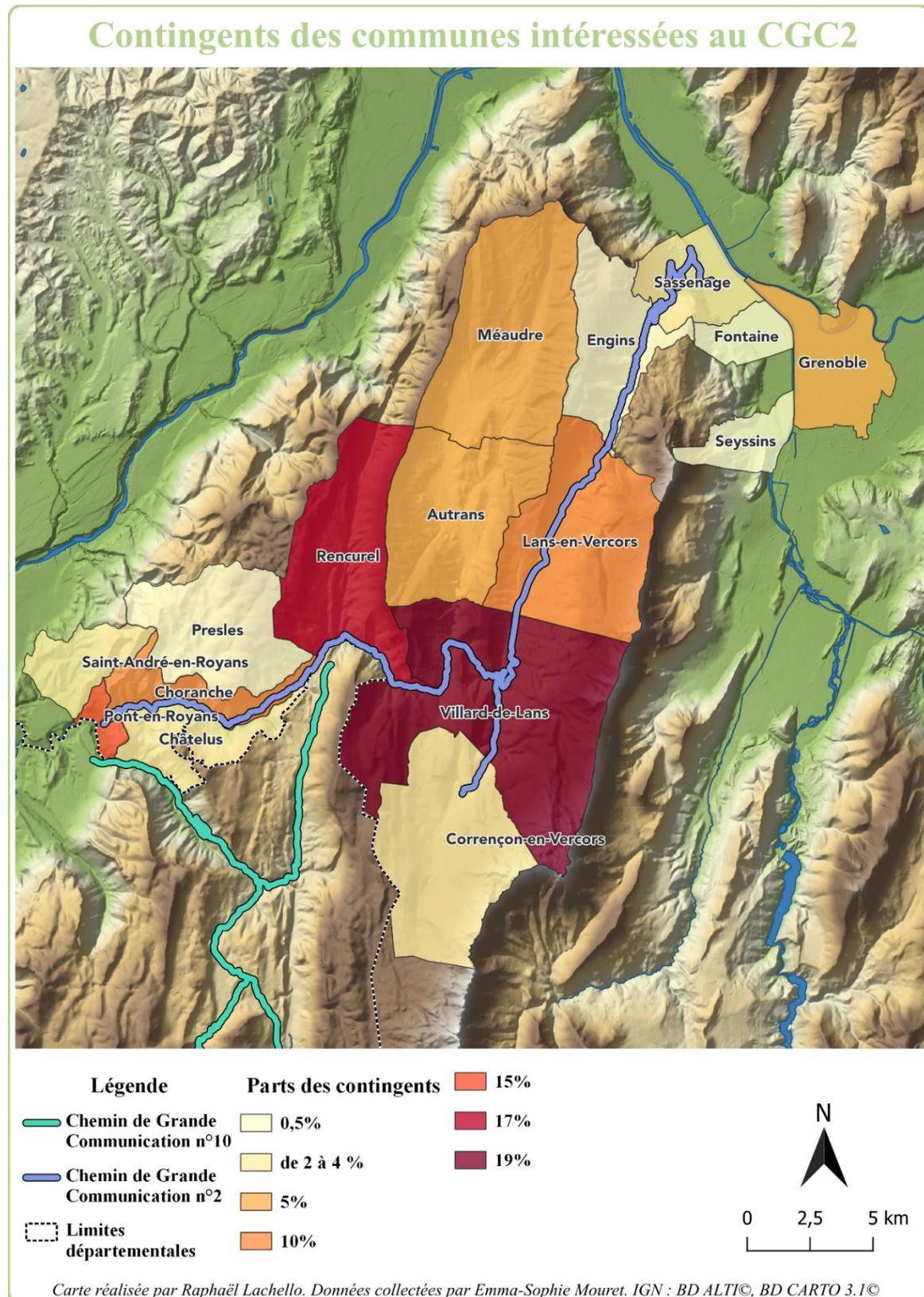
Carte réalisée par Raphaël Lachello. Données collectées par Emma-Sophie Mouret. IGN : BD ALTI©, BD CARTO 3.1©

Carte 13 – Organisation des contingents des communes intéressées au CGC 2

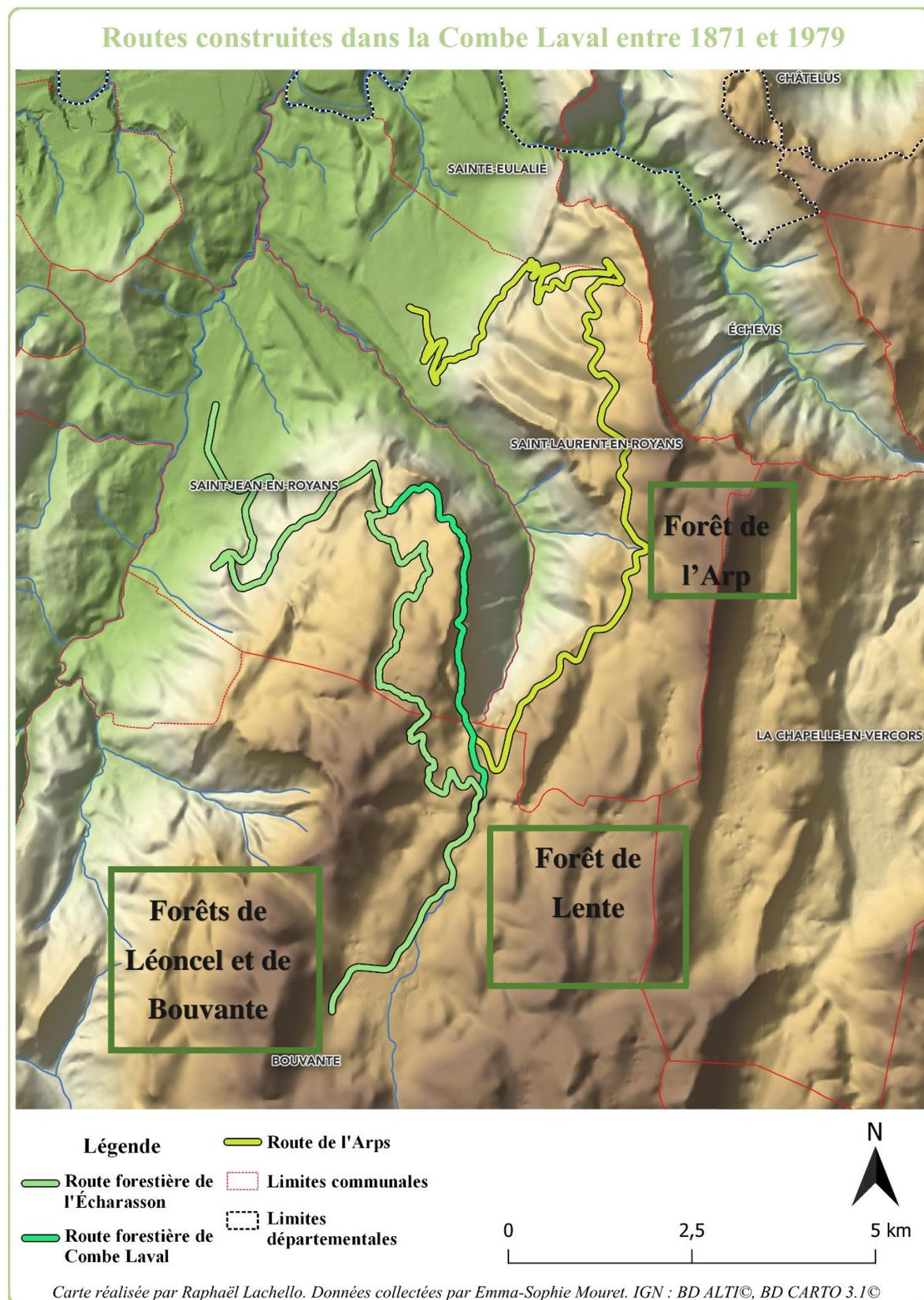
Coût total	Répartition de la somme	Financements
304 000	152 000	50% : Département de l'Isère
	152 000	50% : 16 communes intéressées

Commune	Somme à payer	Parts des contingents
Villard-de-Lans	28 880	19%
Rencurel	25 840	17%
Pont-en-Royans	22 800	15%
Choranche	15 200	10%
Lans	15 200	10%
Méaudre	7 600	5%
Autrans	7 600	5%
Grenoble	7 600	5%
Châtelus	6 080	4%
Saint-André-en-Royans	4 560	3%
Sassenage	4 560	3%
Corrençon	3 040	2%
Engins	760	0.5%
Fontaine	760	0.5%
Presles	760	0.5%
Seyssins	760	0.5%
Total	75 000	100%

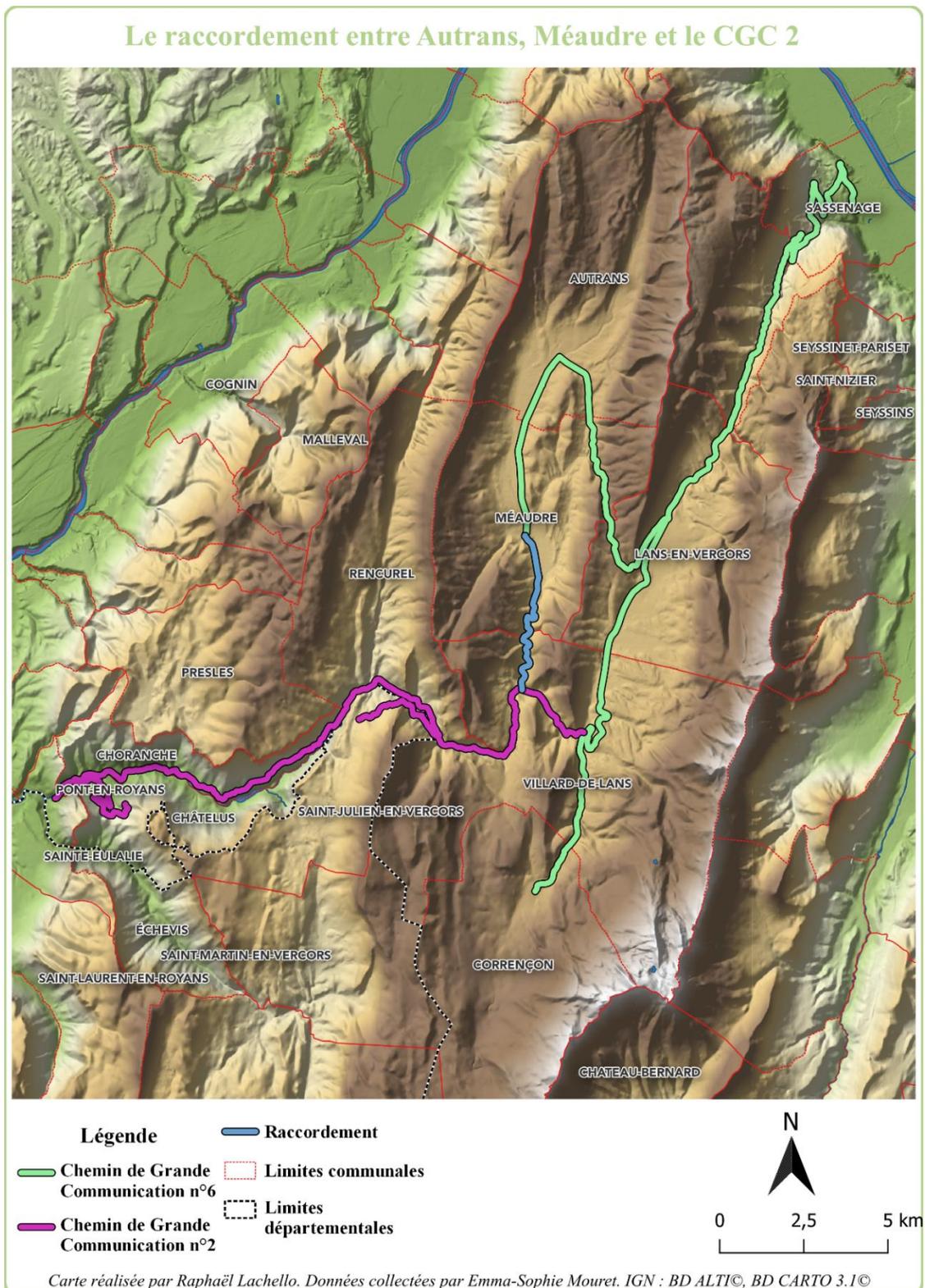
Source : ADI38, 14O3, dossier 1860 : procès-verbal de la commission concernant la fixation des contingents contributifs à fournir par chacune des communes intéressées pour les dépenses d'établissement et d'entretien du CGC 2, 15 octobre 1860.



Carte 14 – Les routes forestières de la forêt de Lente



Carte 15 – Raccordement entre Méaudre et le CGC 2



Transcription 9 – Demande d’ouverture d’une route pour Saint-Julien-en-Quint

Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la commune de Saint-Julien-en-Quint, canton et arrondissement de Die, département de la Drôme

L’an mil neuf cent huit et le quatorze du mois de juin à trois heures du soir, le Conseil Municipal de la commune de Saint-Julien-en-Quint (Drôme) réunis pour sa deuxième session ordinaire de 1908 dans les lieux habituels de ses séances sous la présidence de Monsieur Jossand Gustave, Maire.

Présents : M. M. Fraud Jean, Bouvier Jules, Vieux Gustave, Archinard Frédéric, Grimaud Cyprien, Marci Eldin, Roux Marius, Vial Auguste, Richaud Constant
Conseillers formant la majorité des membres en exercice
M. Marc Eldin a été élu secrétaire.

La séance étant ouverte, M. Le Maire expose au Conseil Municipal que le pâturage ayant été fortement réduit par les travaux de reboisement, la population de la commune diminue dans une proportion inquiétante pour l’avenir, qu’il est de toute nécessité de chercher à enrayer cet exode préjudiciable pour la Patrie, les migrants allant presque tous dans la République Argentine.

Le moyen le plus pratique pour la commune serait de demander à l’État ou au département d’ouvrir une nouvelle voie charretière qui permettrait aux habitants de la vallée de Quint et à ceux de la vallée de la Drôme d’accéder dans la vallée de l’Isère en traversant la forêt de Lente, que la dépense ne serait pas considérable, car il suffirait d’ouvrir dans les flancs de la montagne d’Ambel au lieu-dit Pas-de-la-Ferrière un tunnel qui par une heureuse disposition du terrain n’aurait qu’une longueur de 280 mètres lequel débouchant en pleine forêt de Lente, relierait le chemin d’intérêt commun n°29 aux chemins forestiers déjà existant et permettrait de gagner Saint-Jean-en-Royans par la route de Combe Laval.

Ce tunnel amènerait dans la vallée de Quint des touristes en grand nombre et permettrait aux habitants d’acheter des coupes de bois dans la forêt, de créer des scieries dans la vallée, tout cela donnerait du travail aux habitants ramènerait le bien-être et arrêterait l’immigration.

Ceci exposé M. Le Maire invite le Conseil Municipal à délibérer sur cette question. Le Conseil, Oui M. Le Maire et son exposé, après discussion très approfondie expose et décide ce qui suit : la vallée de Quint forme quatre communes Sainte-Croix, Vachère, Saint-Andéol et Saint-Étienne et Saint-Julien. Depuis quelques années sa population diminue dans des proportions vraiment inquiétantes. Exemple Saint-Julien qui avait jadis une population de 550 habitants n’en a plus que 34 aujourd’hui, la proportion est la même dans les autres communes.

La principale raison de cette émigration est causée par les grands travaux de reboisement effectués par l’État qui dans la vallée a acquis plus de 2000 hectares et qui a presque fait disparaître entièrement l’élevage de cette belle race de moutons dite de Quint, qui de 6 000 têtes est descendu à 1500, élevage qui était le principal produit du pays.

Certes nous ne voulons pas médire du reboisement, nous reconnaissons qu’il est utile mais il est surtout profitable aux habitants de la plaine et s’il assure l’avenir, pour le moment les montagnards pâtissent. L’État devrait donc faire quelque chose pour dédommager les habitants de la vallée pour le retenir dans le pays et pour faire revenir ceux qui sont partis. Le peut-il ? Oui et le moyen est peu coûteux. Il consiste à ouvrir des débouchés à ce pays encaissé de tous côtés par les hautes montagnes du Vercors et d’Ambel. Il peut ouvrir une route qui relie la vallée de la Drôme à celle de l’Isère en perçant un tunnel dans les flancs de la montagne d’Ambel au lieu-dit le pas de la Ferrière où par suite d’une heureuse disposition des lieux on aurait à

percer qu'une longueur de 280 mètres dans un rocher de bonne qualité qui ne demanderait pas de revêtement.

Le chemin d'intérêt commun aboutit tout près de ce point, ce tunnel le relierait aux chemins forestiers déjà existants de la forêt de Lente qui par la route de Combe Laval aboutissent à Saint-Jean-en-Royans.

Avantages de cette route :

Les habitants de la vallée qui actuellement n'ont qu'un débouché pour sortir de chez eux, le chemin d'intérêt commune n°29 qui aboutit à la route nationale n°93 à Sainte-Croix, en aurait un deuxième pour aller à la forêt de Lente, Saint-Jean-en-Royans, Romans, Grenoble, ils pourront prendre des coupes de bois dans la forêt de Lente, établir des scieries dans la vallée ce qui donnerait du travail à de nombreux ouvriers. Les industriels de Die, Saillans, Crest pourraient aussi aller acheter des coupes ce qui leur est à tous impossible aujourd'hui. L'État verra ainsi augmenter considérablement les recettes de la forêt de Lente qui a 3 600 hectares de superficie et qui par ce tunnel se trouvera relié aux 2 000 hectares de terrains en train de reboisement qu'il possède dans la vallée de Quint.

Autre avantage, les touristes qui visitent la forêt de Lente y viendraient en bien plus grand nombre à l'avenir car ils pourraient y accéder par la gare de Pontaix-Sainte-Croix qui ne serait qu'à 15 ou 16 kilomètres du tunnel tandis qu'aujourd'hui ils ne peuvent venir que par la gare de Saint-Hilaire du Rozier qui en est éloigné de 35. Ils traverseraient la vallée de Quint qui est aussi très pittoresque et ils apporteraient le bien-être et la vie aux habitants qui sont isolés, dignes de la sollicitude de l'État car par leur habitude de travail et de probité et leur amour de la liberté ils ont toujours été à l'avant-garde de la démocratie même au plus mauvais jour de la réaction. Pour ces divers motifs, le conseil municipal de Saint-Julien-en-Quint prie Monsieur le préfet et monsieur le président du conseil général de vouloir bien être leur interprète auprès du gouvernement.

Au Conseil général de leur soumettre cette proposition et en même temps de faire étudier la question par les ouvriers compétents de façon à faire aboutir ce projet et de le faire exécuter dans le plus bref délai, car non seulement c'est une question capitale pour les habitants de Quint, mais en même temps très profitable pour l'État.

Ainsi fait et délibéré les heures et mois au-dessus indiqués.

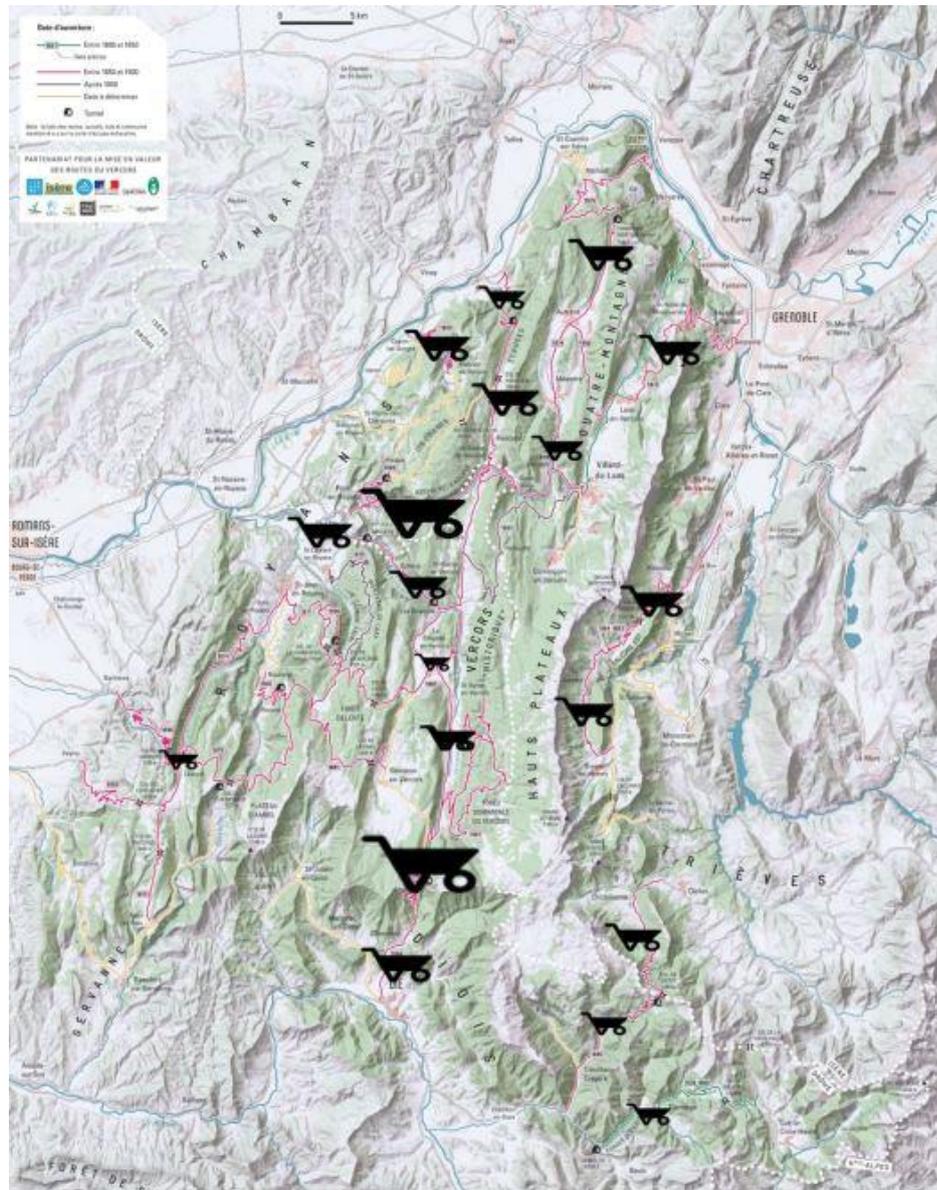
Ont signé au registre tous les membres du conseil municipal présents à la séance

Pour expédition certifié conforme à St Julien en Quint le 24 juin 1908

Le Maire.

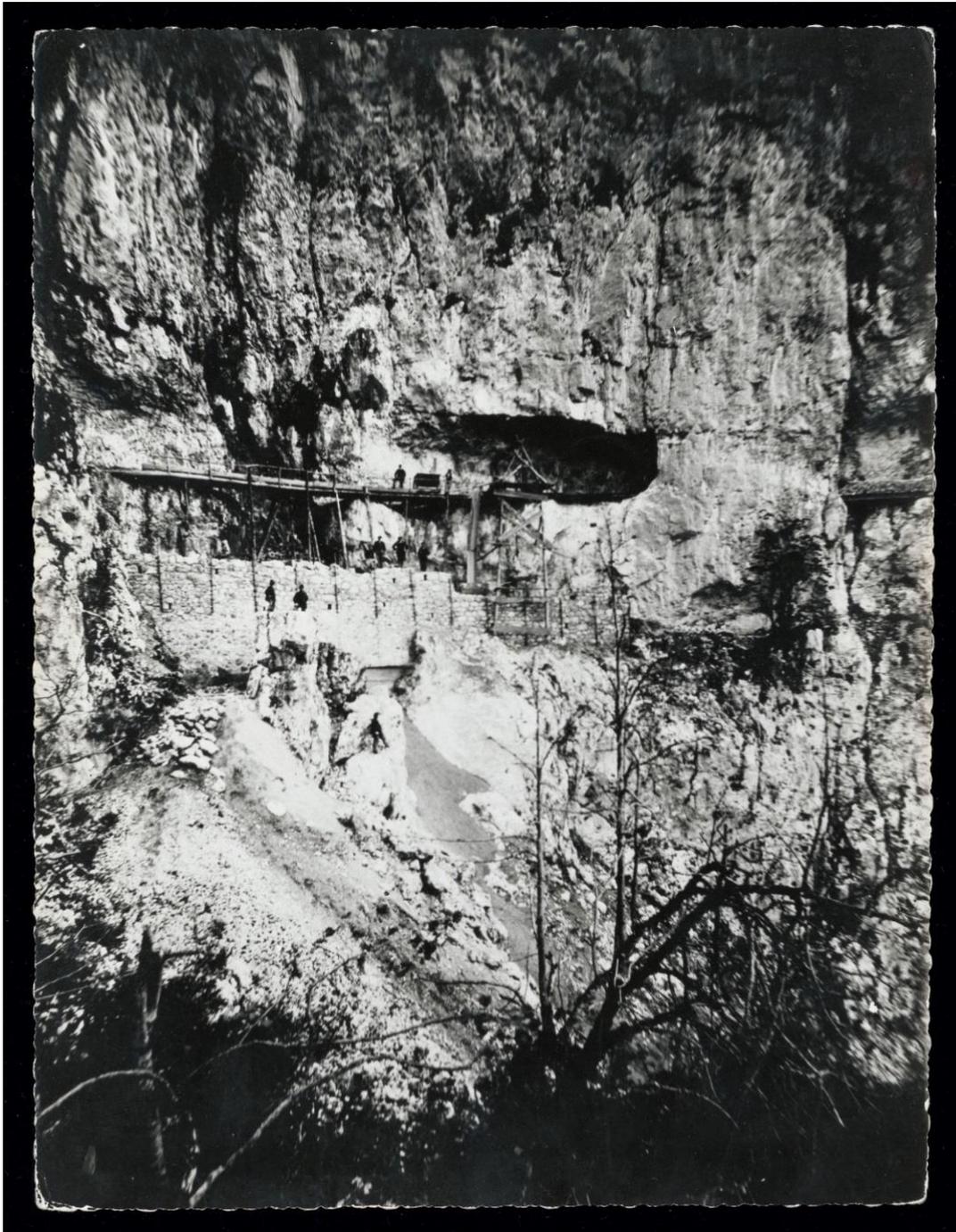
Source : ADD26 : C4016/2d- n°2090 Forêts domaniales de Lente et Léoncel, classement de routes forestières dans la vicinalité publique, réglementation de la circulation 1908-1964.

Carte 16 – Territoire d'activité de la famille Serratrice



 Chantiers menés par Jean Serratrice dans le Vercors

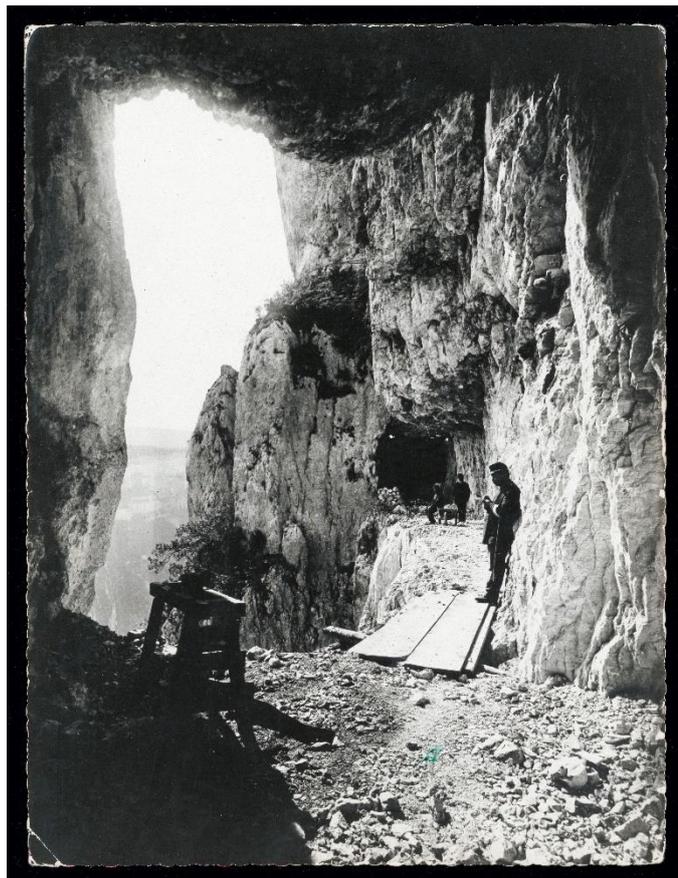
Photographies 1, 2, 3 et 4 – Construction de la route de Combe Laval



Source : ADD26 : AD026_1Num_01453_0003_01, 1894.



Source : ADD26 : AD026_1Num_01453_0014_01, 1894.



Source : ADD26 : AD026_1Num_01453_0016_01, 1894.

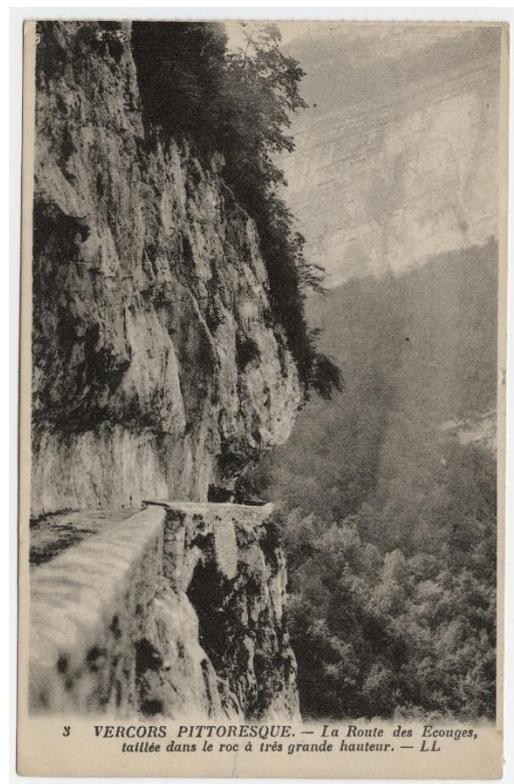


Source : ADD26 : AD026_1Num_01453_0019, 1894.

Photographies 5, 6 et 7 – Modifications des parois rocheuses



Source : ADD26 : M0996_D80_1102(2).



Source : ADD26 : M0996_CP2007_3_778.



Source : Inard, 2019.

Tableau 4 – Récits d’excursions, guides touristiques et brochures étudiés

Année	Auteur	Titre
1877	Henri Ferrand	Excursions autour de Grenoble II. Le Villard-de-Lans, La Pyramide des Sept-Laux, le Grand Charnier, Club Alpin Français, section de l’Isère
1878	Louise Drevet	Bibliothèque du touriste en Dauphiné, La vallée de la Bourne avec quatre dessins
1889	Guide Baedeker	Midi de la France depuis l’Auvergne et y compris les Alpes
1891	Henri Corsin	Le Pocket Guide Grenoble et ses environs, cent courses dans le massif de la Grande Chartreuse, du Vercors et de Belledonne
1899	Henri Ferrand	Les routes des Alpes du Dauphiné (Isère, Drôme, Hautes-Alpes) Itinéraires avec profils des pentes à l’usage des Cyclistes et Automobilistes
1900	Etienne Mellier	Le Vercors
1902	Henri Ferrand	Une fête Alpine dans la forêt de Lente
1904	Henri Ferrand	Le Vercors. Le Royannais et les quatre montagnes, région du Mont-Aiguille, du Villard-de-Lans et des Grands-Goulets
1904	Syndicat d’initiative de Grenoble et du Dauphiné	Grenoble et le Dauphiné
1911	Syndicat d’initiative de Pont-en-Royans, des Grands Goulets et de la Bourne	Excursions en Dauphiné, Royans et le Vercors
1913	Le Docteur Marius Carle	Sur les routes des Alpes en automobile
1913	Automobile Club de France	Guides des Centres de Tourisme, Massifs de la Chartreuse et du Vercors
1913	Syndicat d’initiative de Saint-Jean-en-Royans	Voyages en Dauphiné, Le Royans et le Vercors
1914	Gustave Toursier	Guide pratique, massif du Vercors, Royans, Diois
1925	Centre de tourisme pour la Drôme	Le Vercors le Vivarais la vallée du Rhône
1927	Albert Marchon	Le Vercors, Portrait de la France
1928	Syndicat d’initiative de Grenoble et du Dauphiné	Le Dauphiné centre de villégiatures, Hôtels, Pensions et Restaurants, Villas, Logements et Garages : renseignements généraux
1932	Syndicat d’initiative de Grenoble et du Dauphiné	Le Dauphiné centre de villégiature, Hôtels, Pensions et Restaurants, Villas, Logements, Garages : renseignements généraux

Transcription 10 – Lettre d'Étienne Mellier adressée à Henri Ferrand

Valence, le 21 novembre 1902

Cher Monsieur Ferrand,

J'ai reçu votre aimable lettre du 9 ainsi que l'envoi qu'elle m'annonçait et qui m'a fait grand plaisir. Je vous en remercie beaucoup. J'ai envoyé votre photographie de votre maison de Vinay à ma fille. Je la trouve fort bien et c'est tout ce qu'il faut pour la reproduction. Les clichés se faisant sur simple épreuve.

Votre portrait à la Rembrandt est superbe et je suis bien content de l'avoir.

J'ai lu avec empressement l'Académie Delphinale en Vaucluse. Cela m'a d'autant plus captivé que je connais beaucoup ces pays, que je revoyais en suivant vos si jolies et exactes descriptions et impressions. Un mais cependant, à propos du Pont-Saint-Esprit et du pont Saint-Bénézet vous évoquez après tant d'autres la fameuse confrérie des frères Pontifes. Vous trouverez dans le paquet que je vous adresse les épreuves d'un tirage à part d'un travail de moi dans lequel je traite cette question avec documents authentiques et qui détruit l'ensemble de cette légende. Je vous envoie ces épreuves comme tout le reste [d'ailleurs] en communication et je vous prierais de me les renvoyer après lecture.

Je parle seulement des épreuves, car pour le reste je ne suis pas pressé.

Arrivons à votre Vercors illustré : je vous adresse à titre de communication ; car je n'ai pas de double de ces livres devenus fort rares – 1er Essai historique sur le Vercors par l'abbé Fillet – 2° Lettres historiques sur le Royans par l'abbé Vincent-3° numéro Janvier, avril, juillet 1902 des Annales Dauphinoises dans lesquelles vous trouverez le [concisément] d'un travail de Fillet sur les Goulets. Fillet est mort il y a quelques mois, mais je crois que les annales possèdent sont manuscrit complet. M. Lacroix a dû vous écrire, car je l'ai vu hier et il me l'a annoncé.

Les usages de ce pays, à peu près isolé du reste du monde étaient ce que sont d'habitude les usages des montagnards vivant dans semblables situations. Ils vivaient un peu d'élevage ou d'engraissement de bestiaux [Sont] moyen pour eux de transformer en viande automobile le fourrage de leurs prairies. Les capitaux, ainsi qu'ils désignent [moins] les animaux qu'ils entretiennent après s'être engraisés de transporter eux-mêmes hors de la vallée par les sentiers difficiles qui en permettaient l'accès sur tous les points : sur l'Isère par le plateau du Veymont, le pas de la ville. Le col de (Vert), Villard-de-Lans, Herbouilly, Saint-Martin-en-Vercors par les chemins [taillés] serpentant sur les escarpements de la Gde Cornouze pour aboutir à Châtelus et de là à Pont-en-Royans.

J'en passe en citant que les principaux. Parallèlement à cette industrie, ils exerçaient en outre celle du braconnage des bois et des forêts dévastant tout et ne tirant presque aucun parti de leur déprédation car ils étaient forcés de couper, museler leurs bois pour pouvoir les descendre parfois à dos de mulets, souvent à dos d'homme. La fortune de Pont-en-Royans provient en grande partie de ce que ce bourg recevait tous ces produits des sols et exploitait les malheureux braconniers trouvant là le vin qui leur faisait absolument défaut dans leurs montagnes fermées.

Ce que comprend le Vercors ? C'est assez compliqué –

Voyez d'abord Fillet – Le dictionnaire topographique du département de la Drôme par Brun-Durand à l'article Vercors – (cet ouvrage est sûrement à la Bibliothèque de Grenoble) – ces deux auteurs s'en rapportent à la définition administrative. Mon opinion, sans doute trop audacieuse est que le Vercors comprenait tout le massif montagneux allant de l'Isère (Bec de l'orient, Pas de la Clef, Moucherotte, Grand Veymont, Glandaz) à la Drôme, direction du Nord au Sud et dans la direction de

l'Est à l'Ouest de la grande chaîne du Veymont à la troisième sœur cadette, la chaîne au pied de laquelle se voit Cognin, Saint Nazaire-en-Royans, Hostun, Chatillon-en-Diois – Mais je vous le répète tout cela est en l'air et je n'en garantis rien.

De tout temps, ainsi que je vous le dis plus haut, le Vercors était accessible par au moyen de sentiers aboutissant à des cols et qui subsistent encore. Le Diois trafiquait assez avec Lus, et devait surtout y introduire, dans des outres, son vin. Mais je crois que c'est surtout par le Pont-en-Royans et Châtelus que s'opéraient le plus de mouvement.

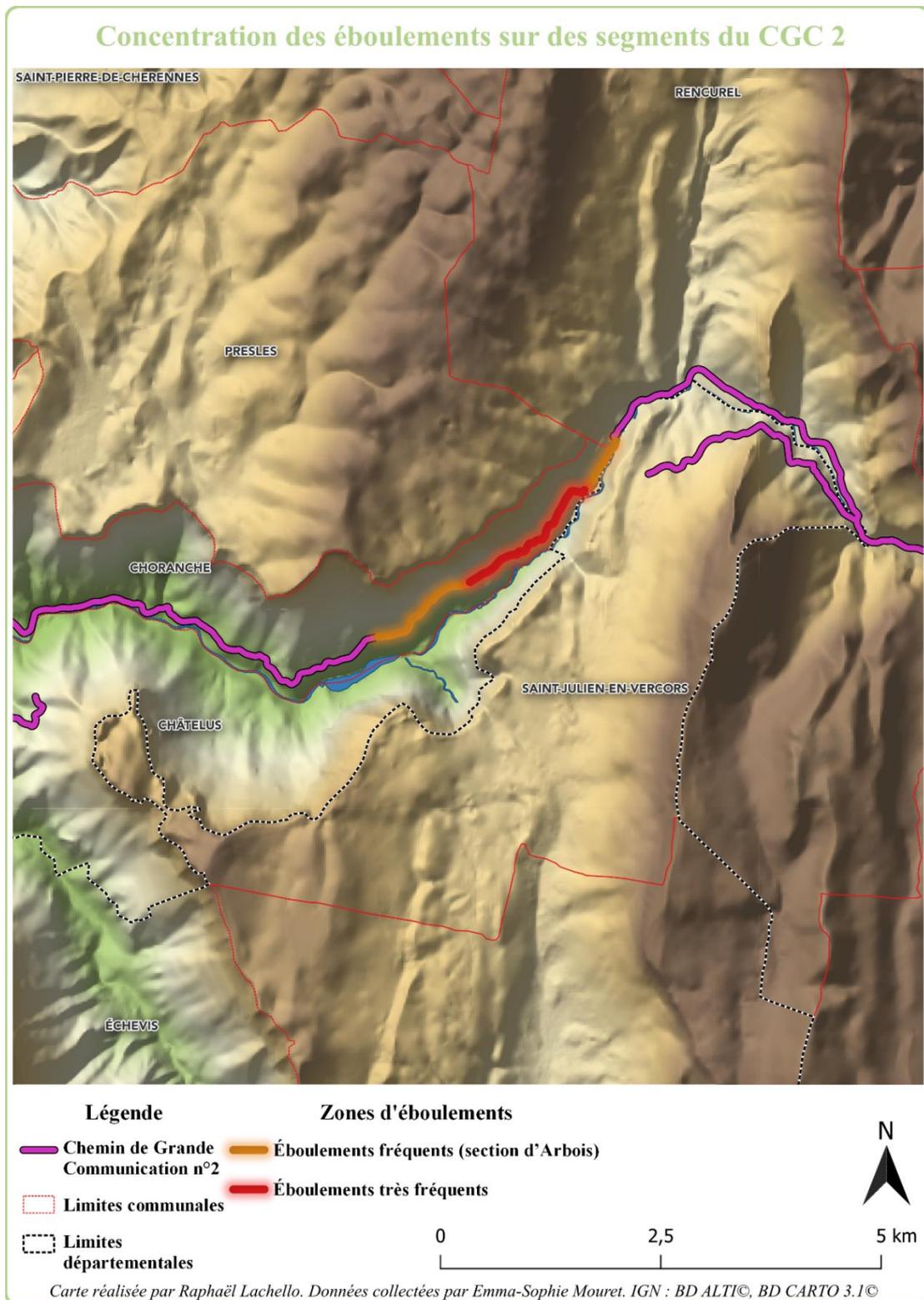
Ma femme me charge de bien vous remercier de votre aimable attention et de vous faire part de ses remerciements. Quant à moi, toujours à votre entière disposition, même lorsqu'il s'agit, comme c'est le cas, de reléguer à l'extrême arrière-plan ma modeste vue sur le Vercors, je ferai l'impossible pour vous être agréable.

Cordialement, poignée de main,
E. Mellier

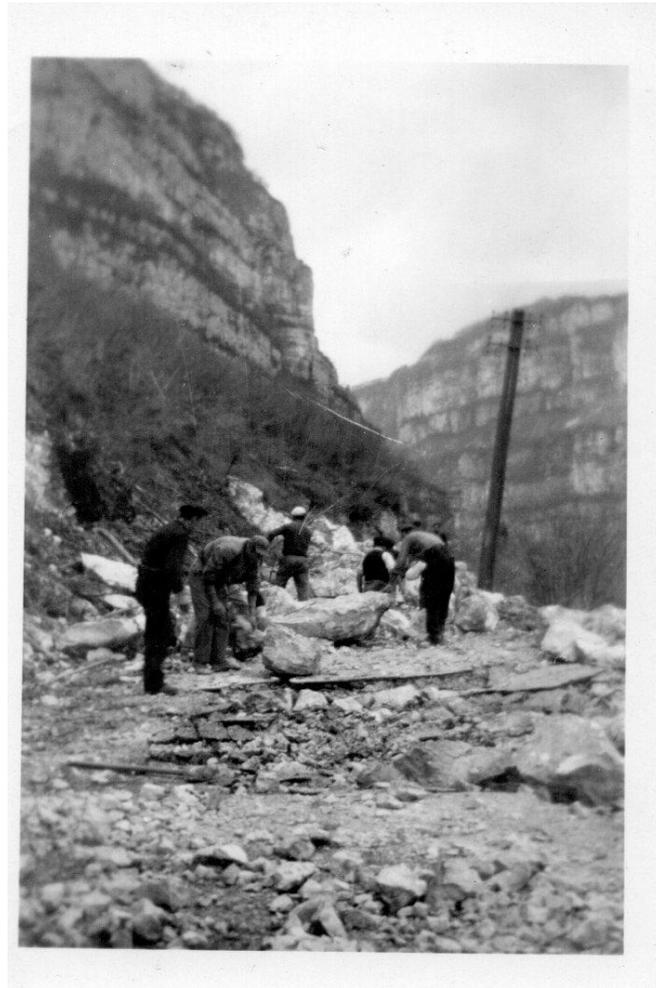
Vous recevrez mon envoi par colis postal. Comme je vous écris à la hâte, j'ai pu me tromper dans ma délimitation fantaisiste du Vercors – Renvoyer la carte en détail S.V.P

Source : Cette lettre a été trouvée en décembre 2015 lors de la consultation des fonds du Musée Dauphinois de Grenoble. Elle se trouvait alors dans l'ouvrage Le Vercors d'Henri Ferrand.

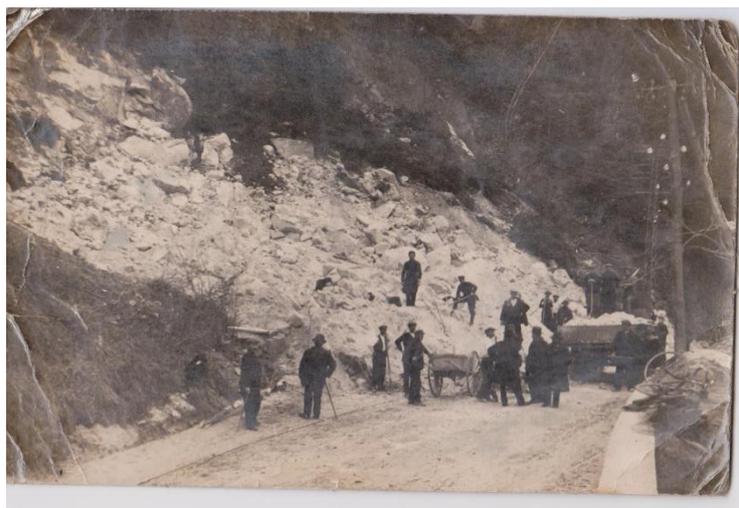
Carte 17 – Éboulements sur le CGC 2



Photographies 7,8, 9 et 10 – Déblaiements d'écroulements



Source : Archives privées de la famille Perazio. Déblaiement d'un éboulement sur la route des gorges de la Bourne.[s.d.]



Source : Archives privées de la famille Perazio. Déblaiement d'un éboulement sur la route des gorges de la Bourne.[s.d.]

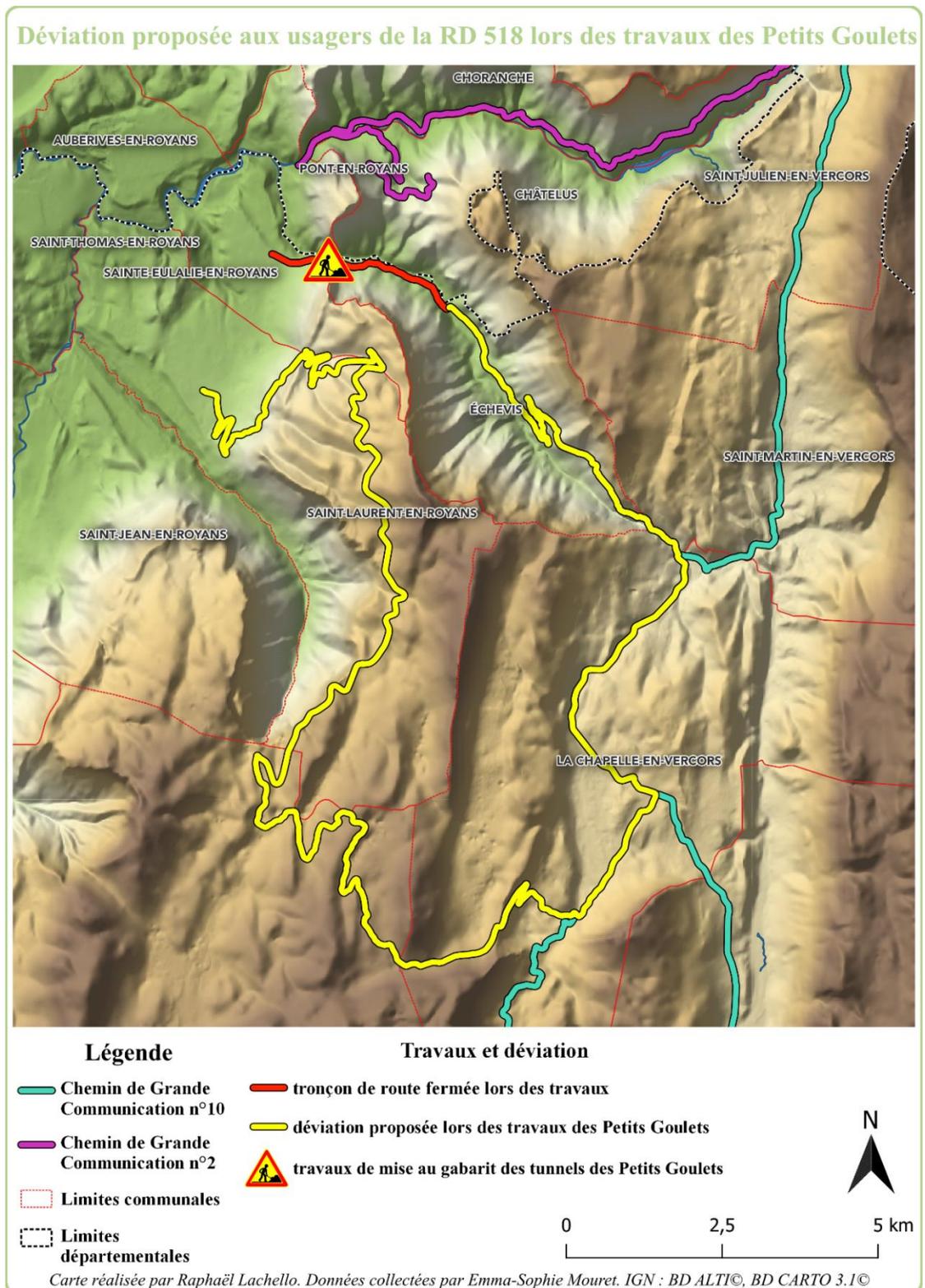


Source : Archives privées de la famille Perazio. Déblaiement d'un éboulement sur la route des gorges de la Bourne.[s.d.]

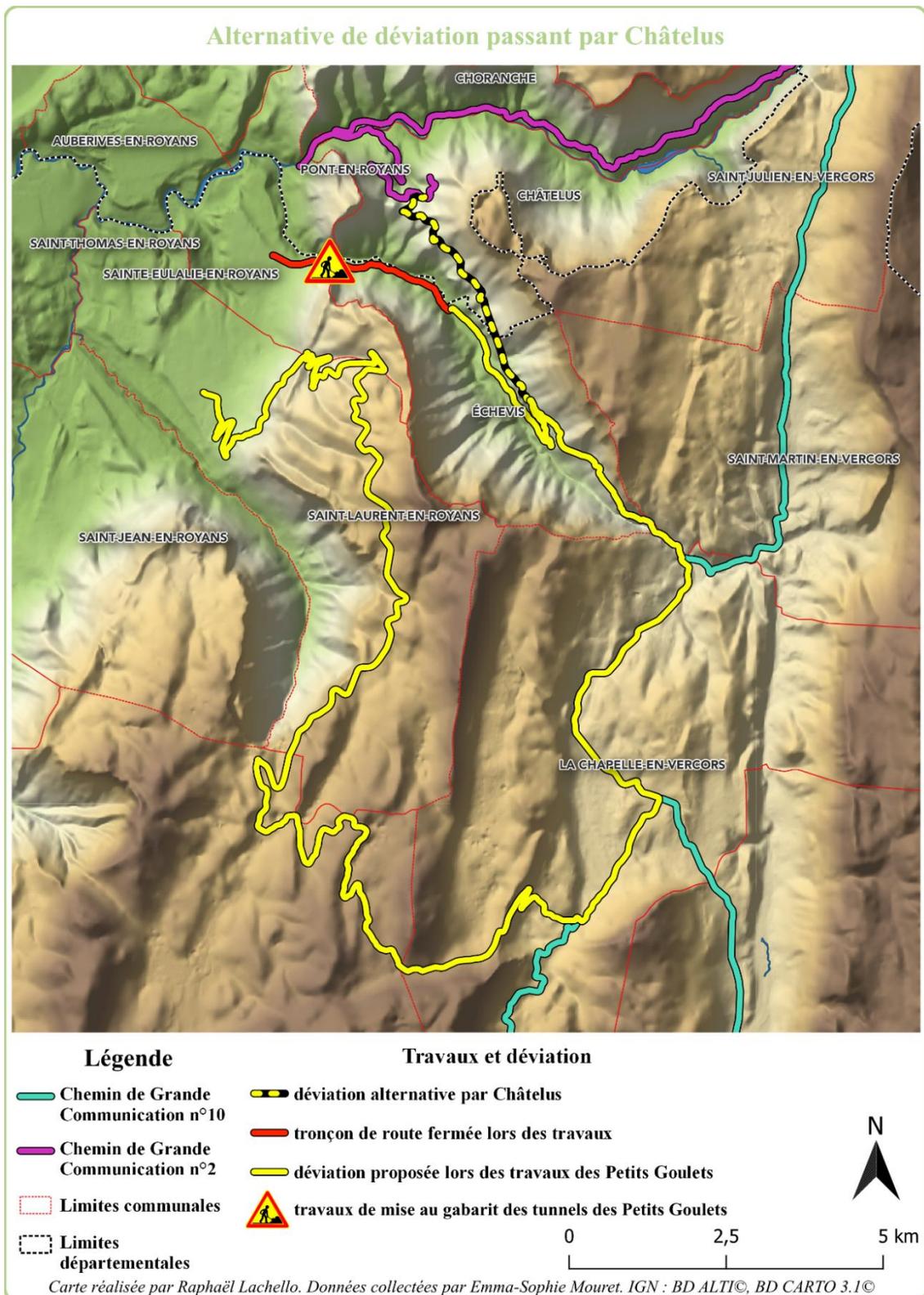


Source : Archives privées de la famille Perazio. Déblaiement d'un éboulement sur la route des gorges de la Bourne.[s.d.]

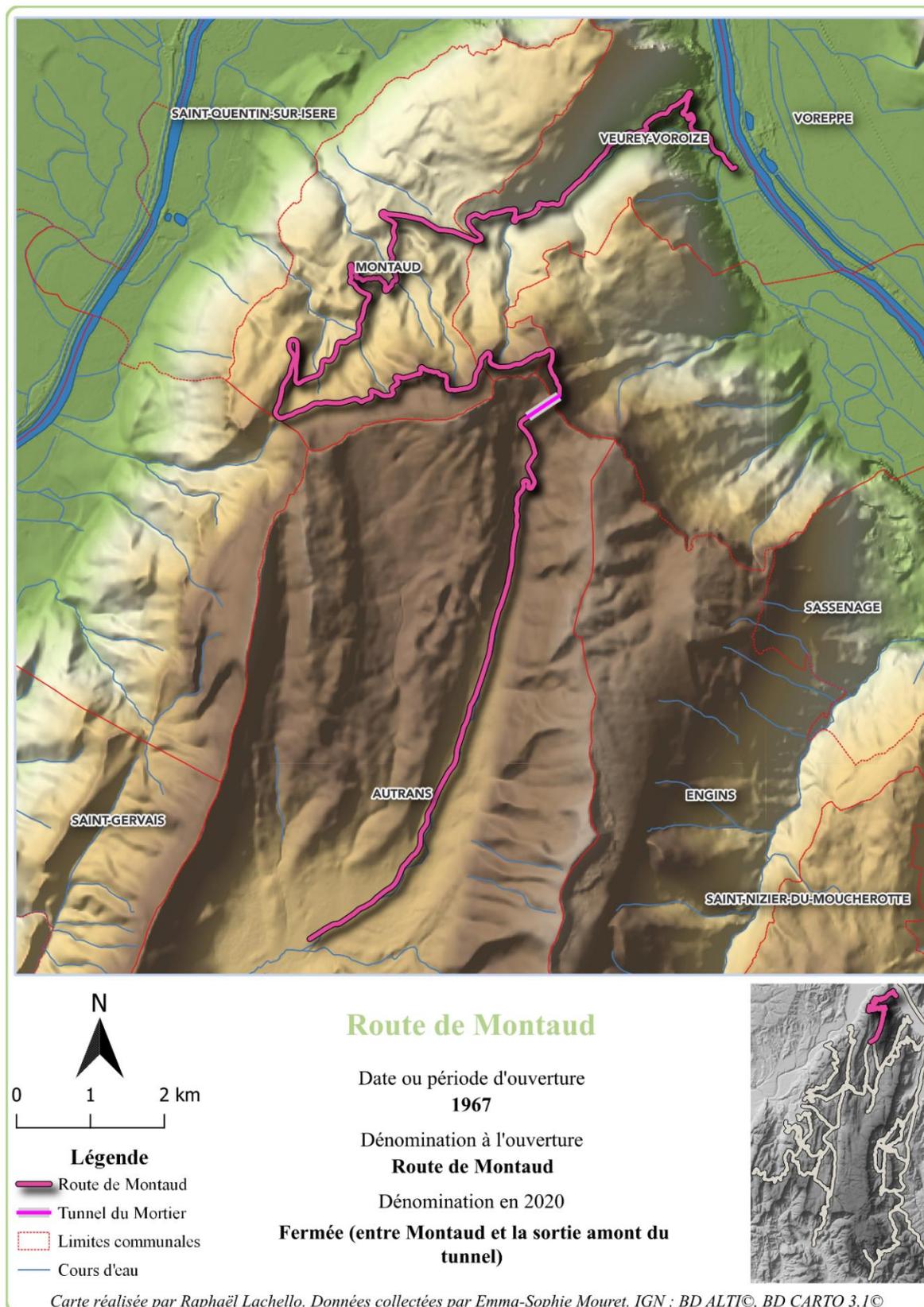
Carte 18 – Déviation lors des travaux des Petits Goulets



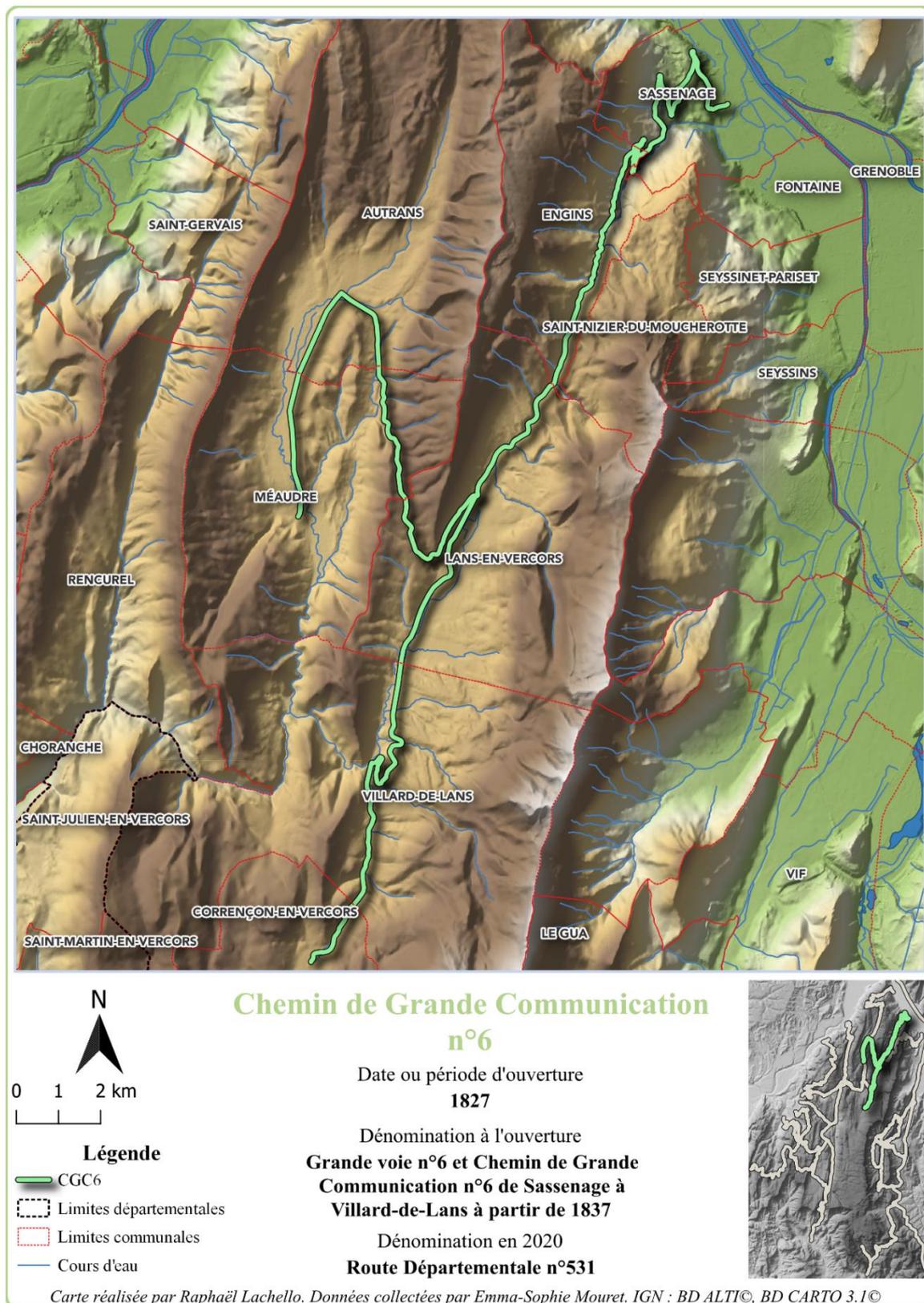
Carte 19 – Alternative de déviation pour la RD 518



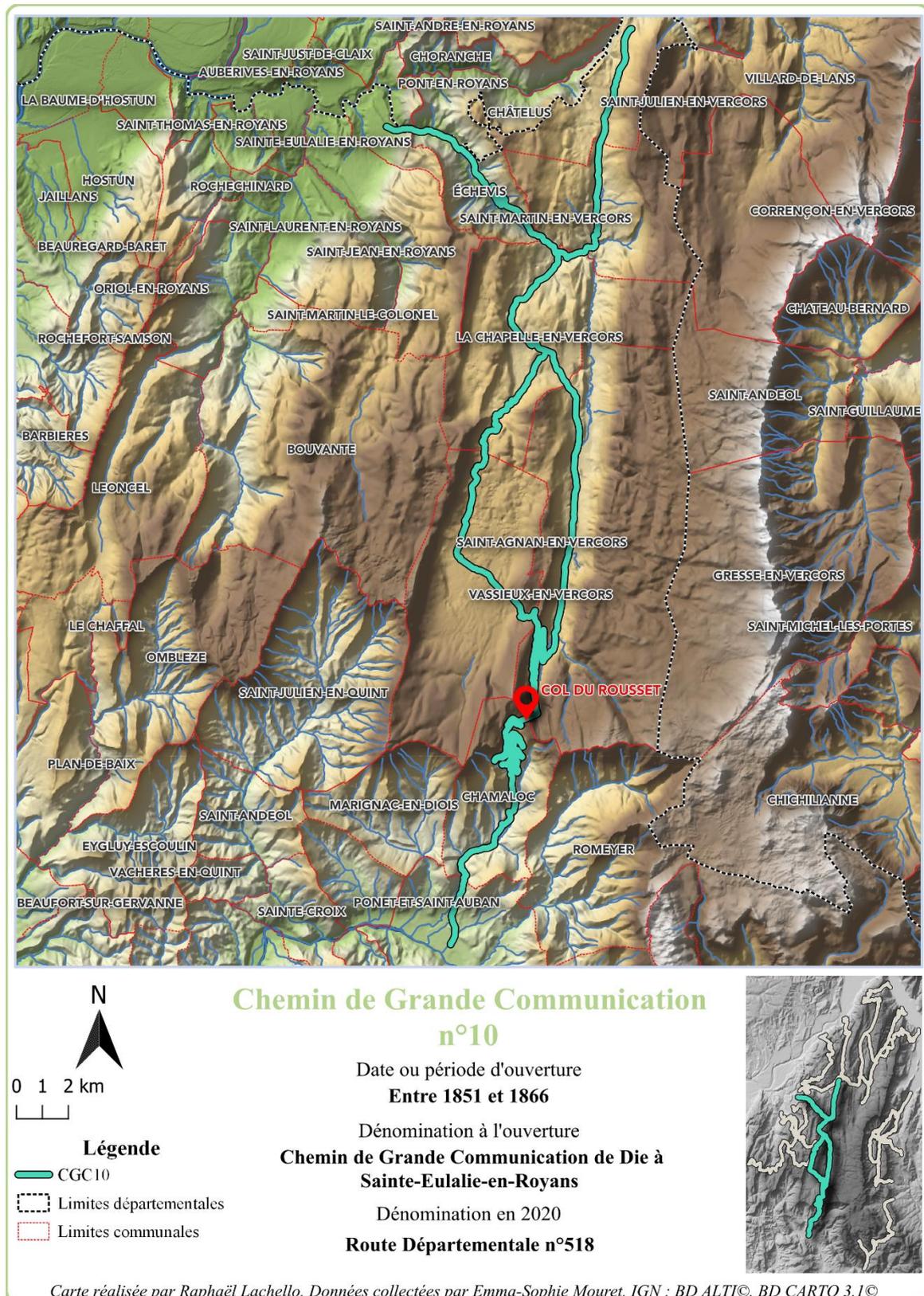
Carte 20 – Le tunnel du Mortier



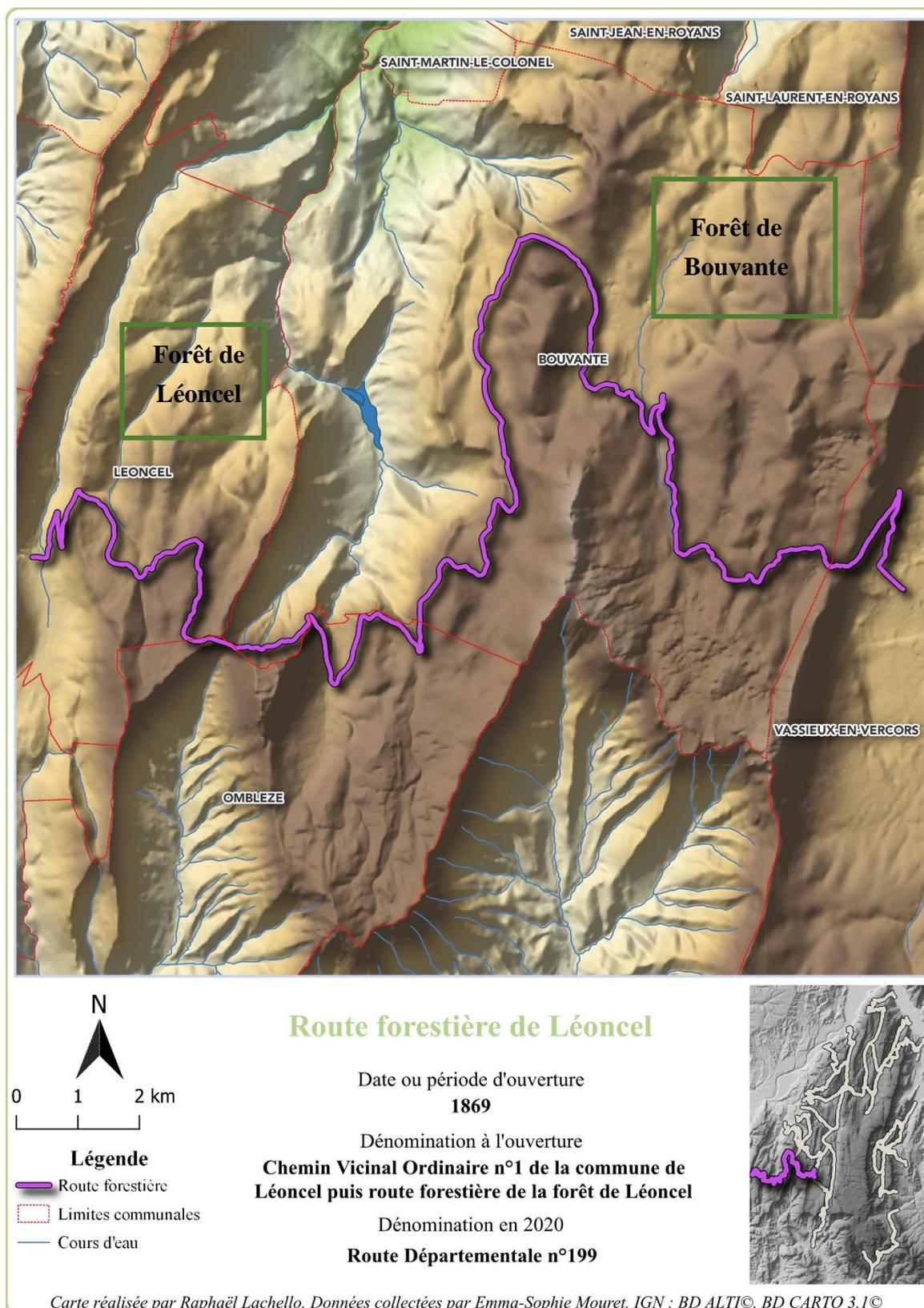
Carte 21 – Chemin de Grande Communication n°6



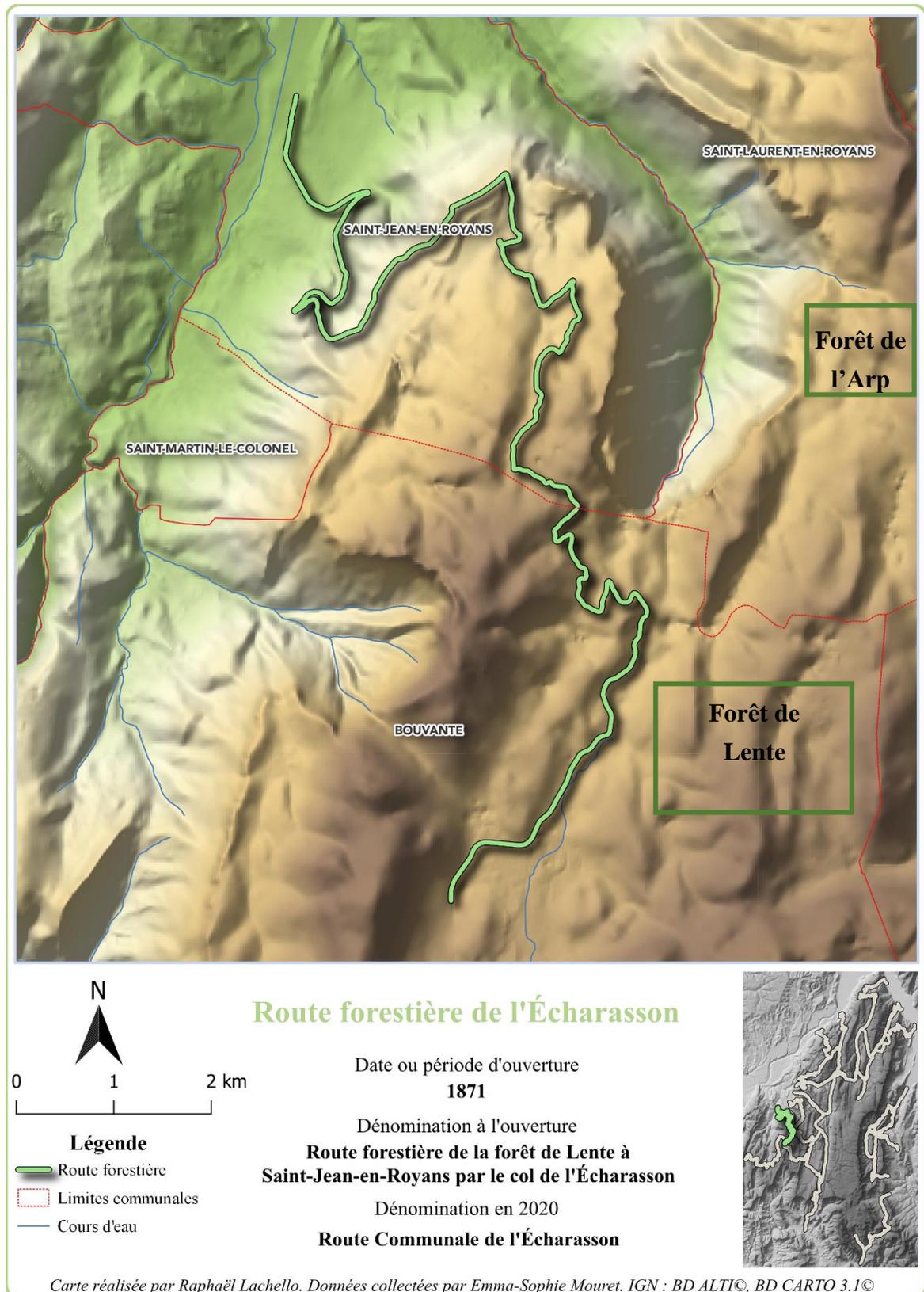
Carte 22 – Chemin de Grande Communication n°10



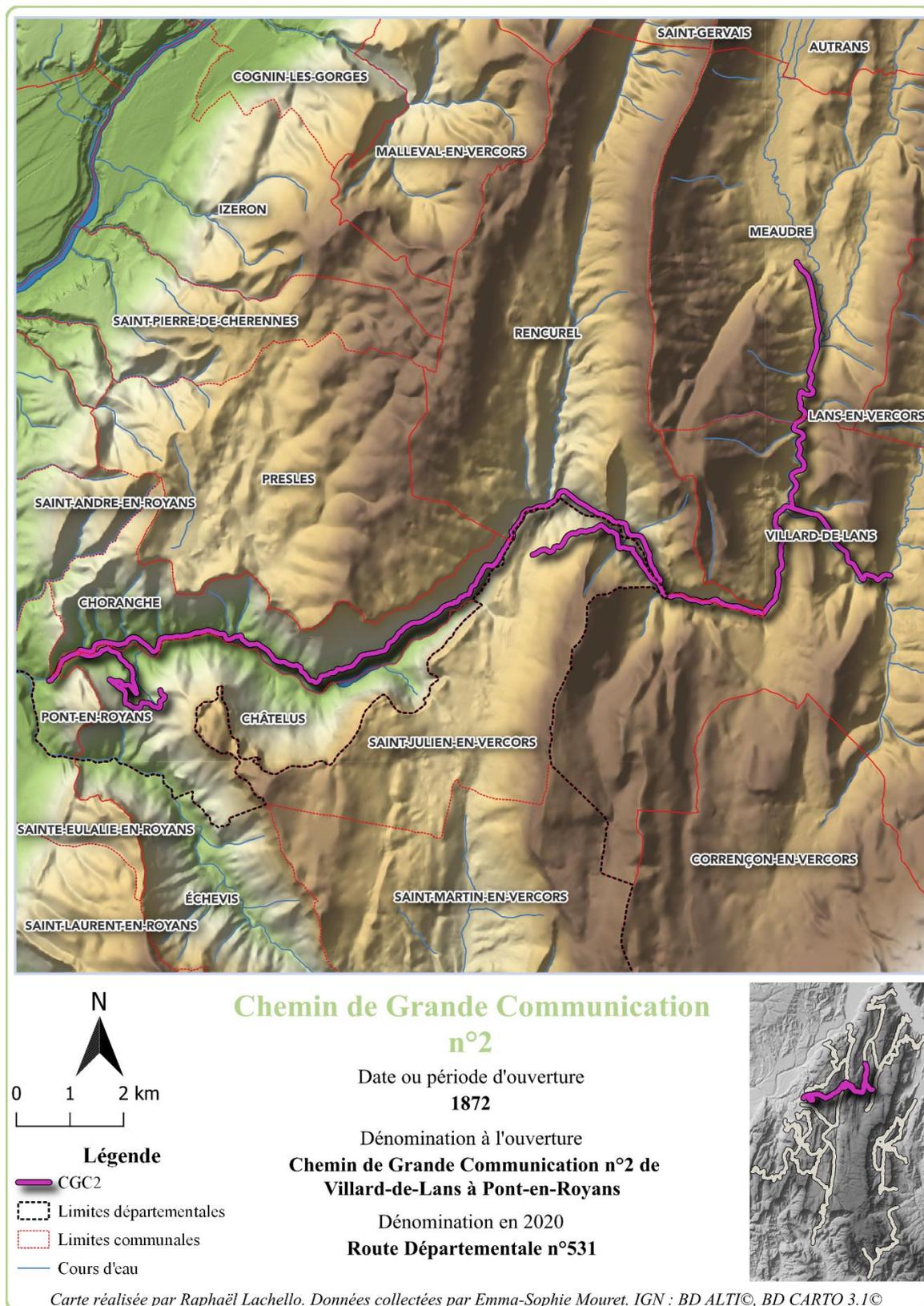
Carte 23 – Route forestière de Léoncel



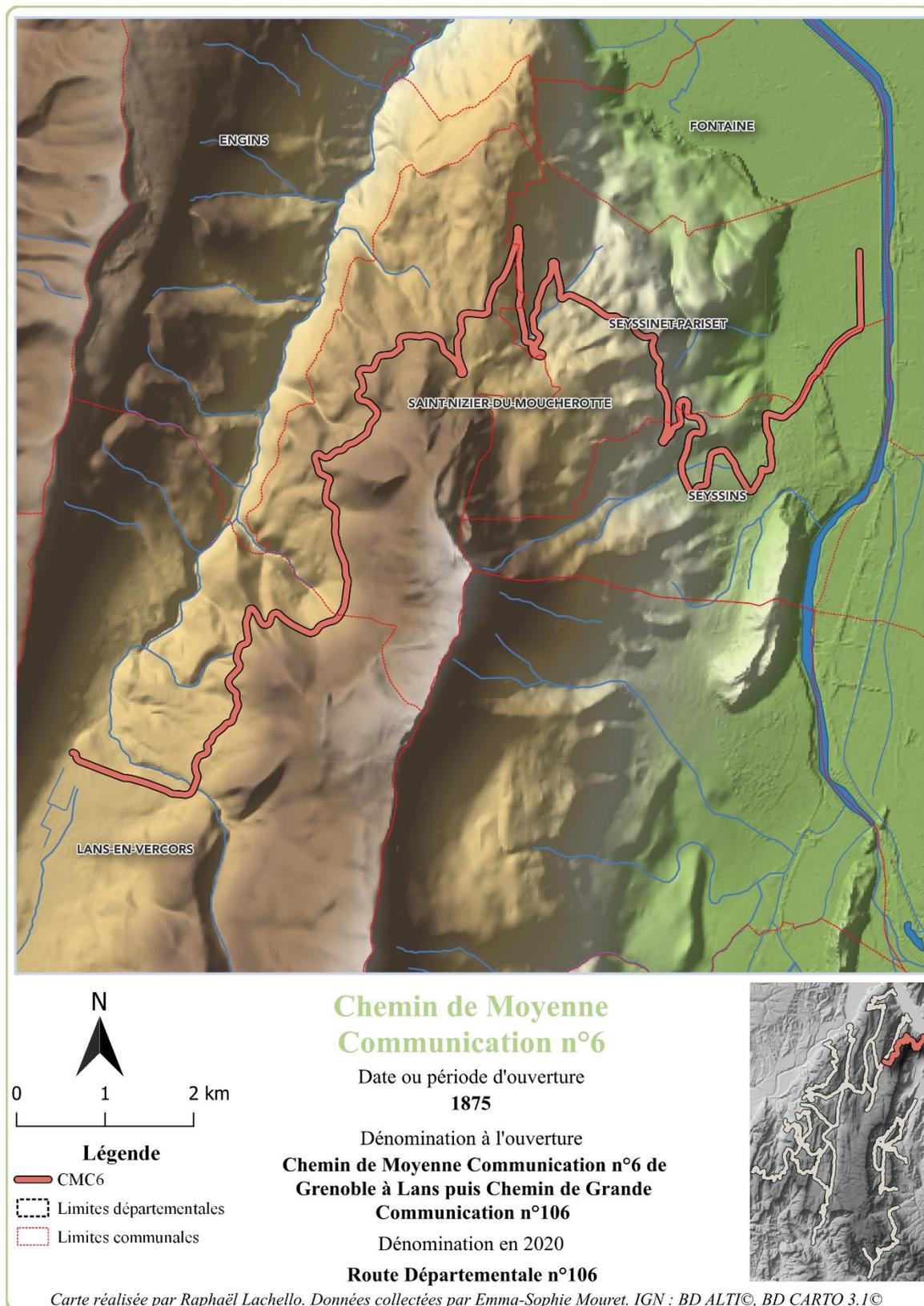
Carte 24 – Route forestière de l'Écharasson



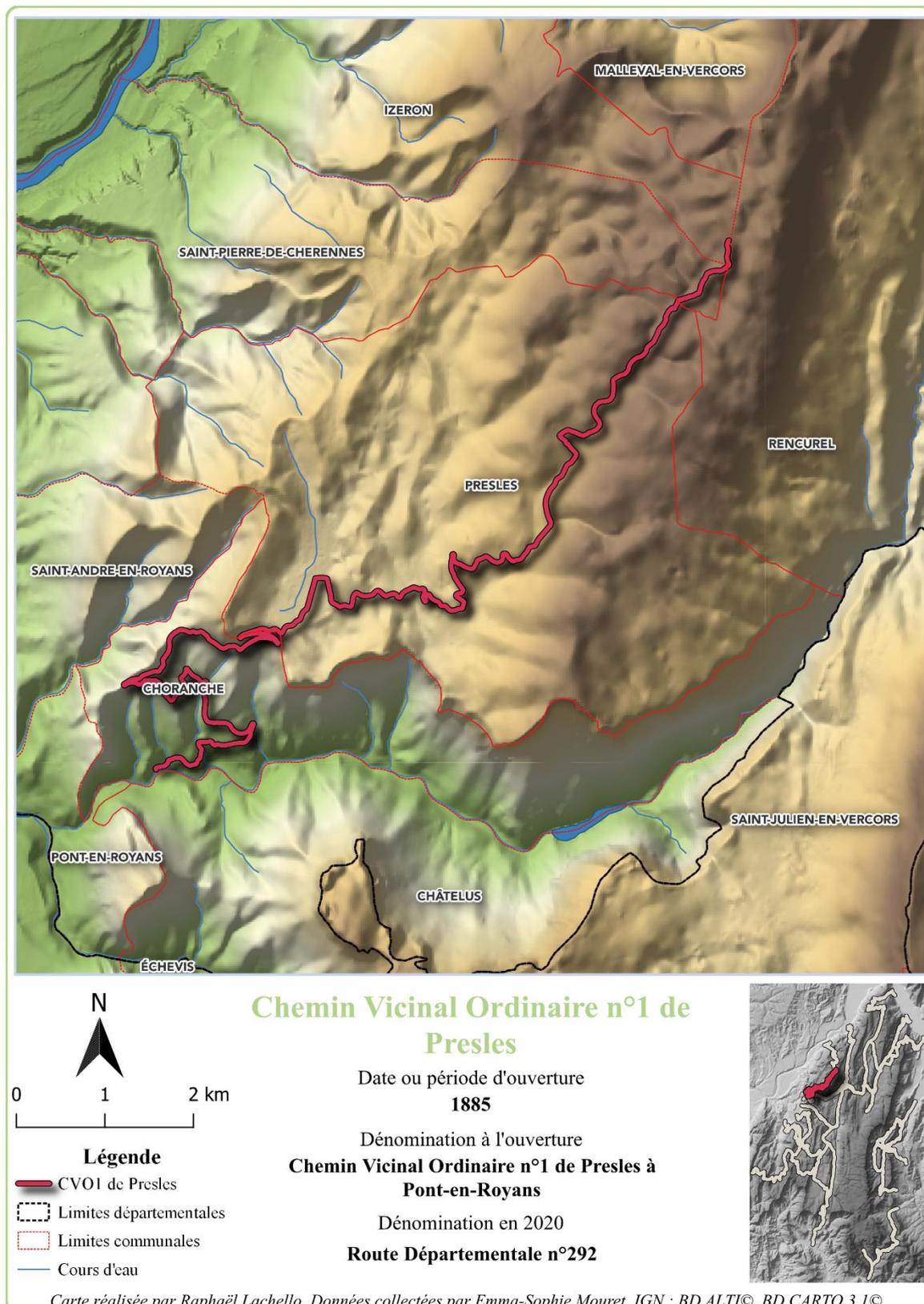
Carte 25 – Chemin de Grande Communication n°2



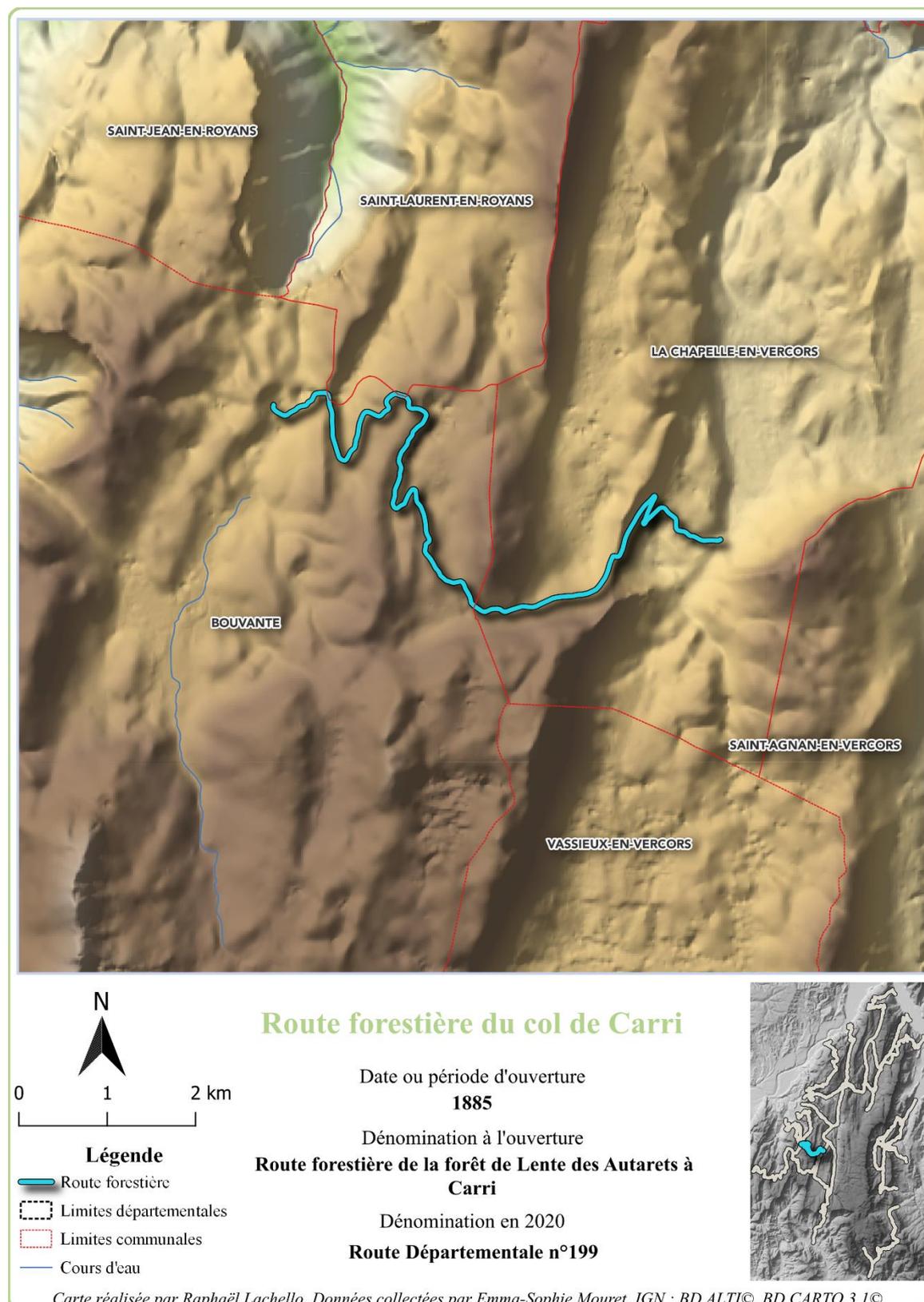
Carte 26 – Chemin de Moyenne Communication n°6



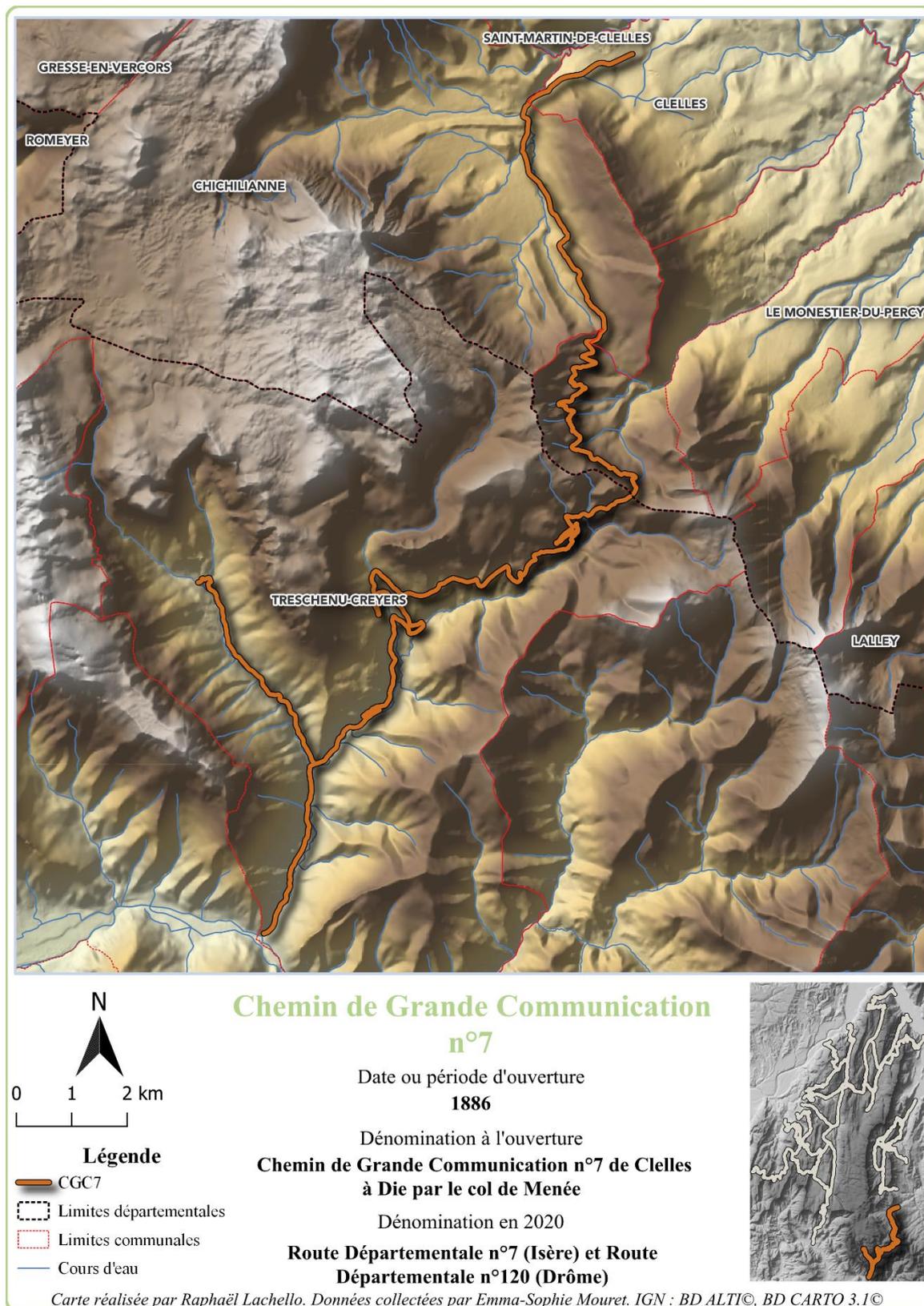
Carte 27 – Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Presles



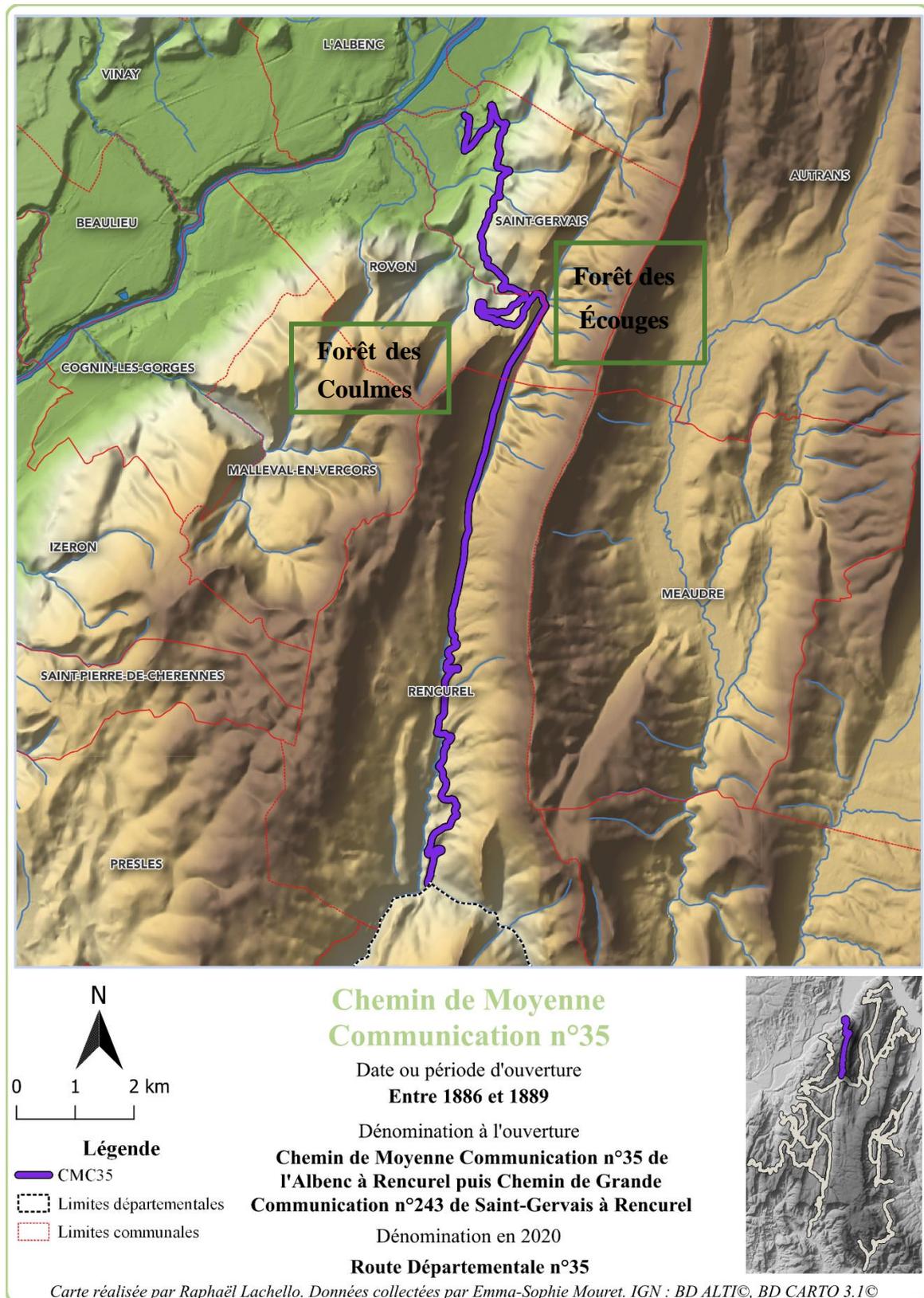
Carte 28 – Route forestière du col de Carri



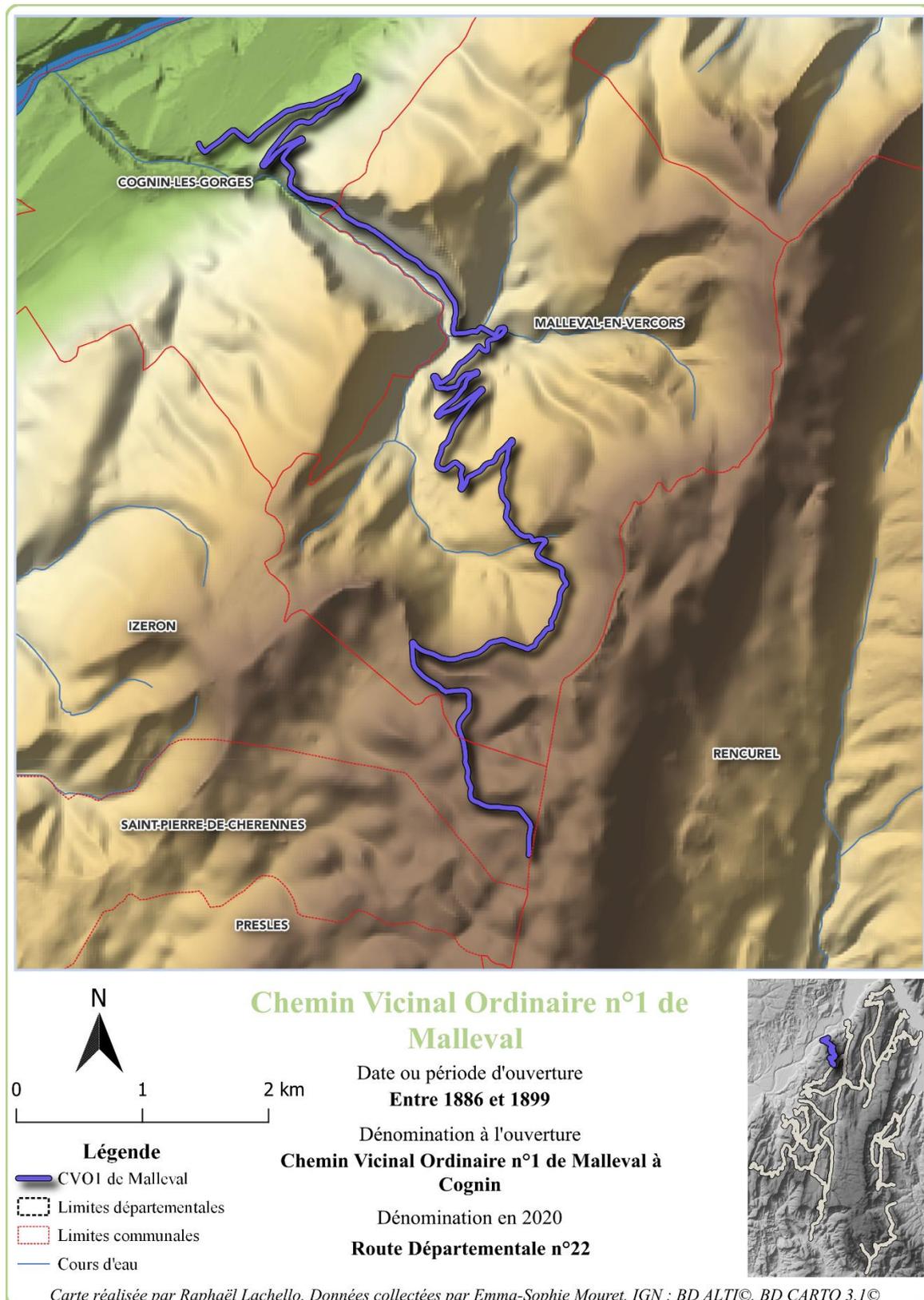
Carte 29 – Chemin de Grande Communication n°7



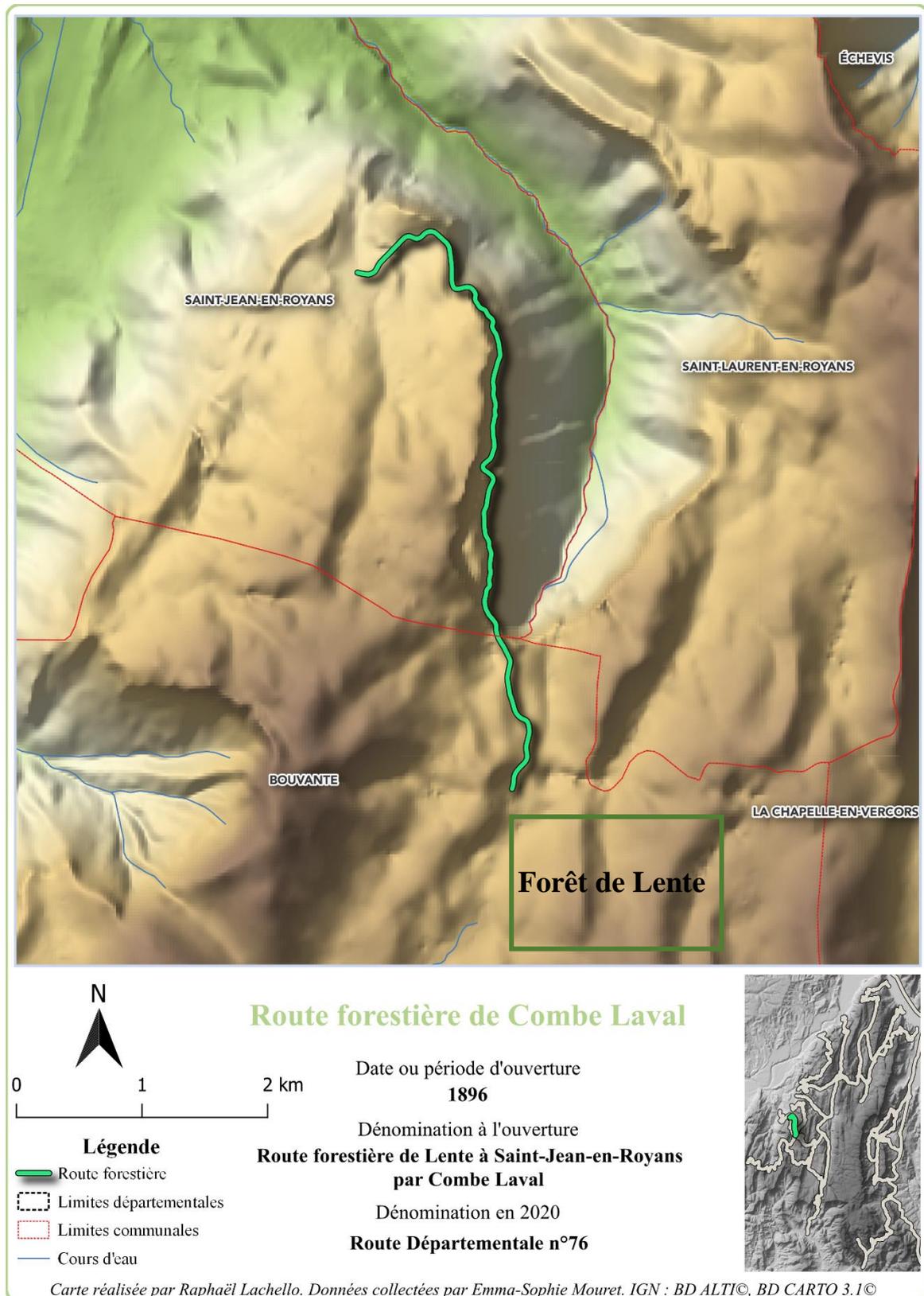
Carte 30 – Chemin de Moyenne Communication n°35



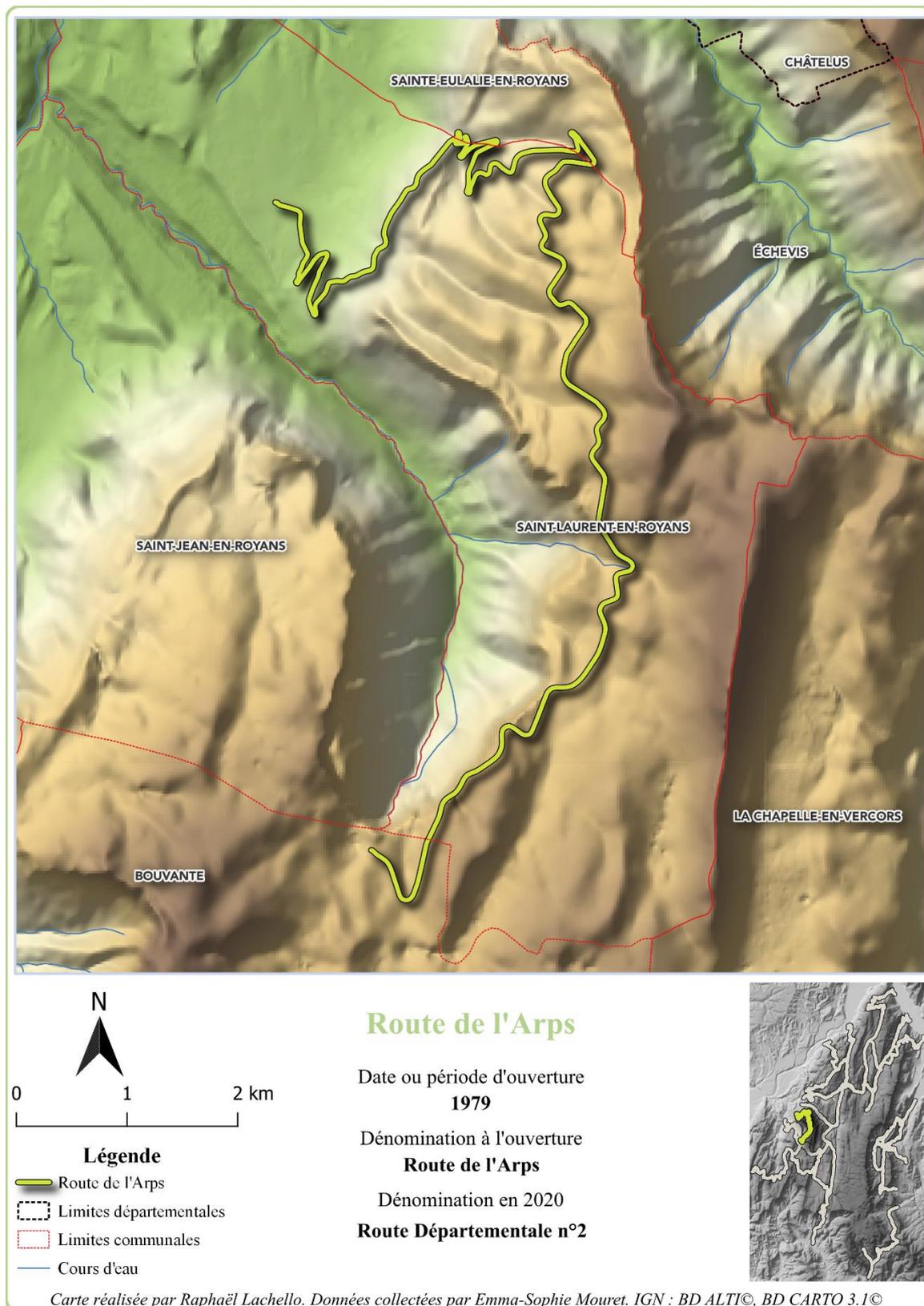
Carte 31 – Chemin Vicinal Ordinaire n°1 de Malleval



Carte 32 – Route forestière de Combe Laval



Carte 33 – Route de l'Arp



Enquête orale 1

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°14

Age : 38

Domicile : Sassenage (Isère)

FICHE ENQUÊTE

Date : 22 janvier 2018

Informateur : témoïn n°14

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Campus Universitaire de Saint-Martin d'Hères

Heure : 16h

Durée : 110 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien déroulé.

Précédents et suites : Plusieurs collaborations avec le PNRV par l'intermédiaire du témoïn n°14. À plusieurs reprises il accepte de répondre à mes questions.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-7	
7-15	
15-18	
18-25	
25-33	
33-43	
43-48	
48-59	

59-63	
63-76	
76-80	
80-87	
87-99	
99-110	

Enquête orale 2

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°18

Age : 36 ans

Domicile : Saint-Julien-en-Vercors

FICHE ENQUÊTE

Date : 30 janvier 2018

Informateur : Témoïn n°18

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Mairie de Saint-Julien-en-Vercors

Heure : 11h

Durée : 142 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien. L'entretien s'est bien déroulé. Plusieurs demandes d'interruptions d'enregistrement.

Précédents et suites : Le témoïn n°18 a régulièrement accepté de répondre à mes questions. J'ai réalisé durant un été un pré classement des archives de la commune.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-8	
8-10	
10-15	
15-29	
29-34	
34-44	

44-55	
55-59	
59-85	
85-93	
93-99	
5-25	
25-30	
30-36	
36-42	

Enquête orale 3

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°9

Age : non précisé (environ 50 ans)

Domicile : Saint-Vallier (Drôme)

FICHE ENQUÊTE

Date : 24 juillet 2018

Informateur : Témoïn n°9

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Saint-Vallier

Heure : 10h

Durée : 75 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : Des photographies de chantier

Déroulement de l'entretien : L'entretien s'est bien déroulé.

Précédents et suites : à plusieurs reprises le témoïn n°9 a accepté de répondre à des questions et de me tenir informée d'événements concernant la route de Combe Laval.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-6	
6-9	
9-12	
12-21	
21-29	
29-33	
33-43	
43-52	
52-55	
55-75	

Enquête orale 4

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°15

Age : 61

Domicile : Non précisé

Profession au moment de l'entretien : Non précisé (a fait des études de géologie)

FICHE ENQUÊTE

Date : 20 décembre 2018

Informateur : Témoïn n°15

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Lans-en-Vercors (Maison du Parc naturel régional du Vercors)

Heure : 17 h

Durée : 103 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : des documents d'archives concernant le Parc.

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien déroulé.

Précédents et suites: /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-3	
3-11	
11-29	
29-40	
40-55	
55-57	
57-83	
83-103	

Enquête orale 5

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°16

Age : non précisé (environ 70 ans)

Domicile : Rencurel

FICHE ENQUÊTE

Date : 15 février 2019

Informateur : Témoïn n°16

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Mairie de Rencurel

Heure : 10h

Durée : 67 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : une pétition des habitants de la Balme-de-Rencurel datée de 1949.

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé. Cependant le début de l'entretien n'est pas enregistré. Il aborde les accidents mortels de 2004 et 2007 et leurs conséquences.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-14	
14-29	
29-32	
32-34	
34-37	
37-48	

48-57	
57-67	

Enquête orale 6

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°22

Age : 65 ans

Domicile : Pont-en-Royans (Isère)

FICHE ENQUÊTE

Date : 16 mars 2019

Informateur : Témoïn n°22

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Pont-en-Royans

Heure : 10h

Durée : 135 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : Plusieurs dossiers d'archives.

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien passé.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-11	
11-25	
25-35	
35-40	
40-62	

62-79	
79-97	
97-125	
125-135	

Enquête orale 7

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°5

Domicile : La Chapelle-en-Vercors

FICHE ENQUÊTE

Date : 26 septembre 2018

Informateur : Témoïn n°5

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : CED de La Chapelle-en-Vercors

Heure : 14h

Durée : 148 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : L'entretien s'est bien déroulé.

Précédents et suites : Un second entretien avec le témoïn n°5. Il a régulièrement accepté de répondre à mes questions.

SYNOPSIS

Temps (min)	Analyse
0	
3 - 9	
9-13	
13-16	
16-19	
19-26	
26-36	
36-39	
39-43	
43-47	
47-48	
48-59	
59-64	
64-67	
67-78	
78-88	

Enquête orale 8

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°11

Age : non précisé

Domicile : La Chapelle-en-Vercors

FICHE ENQUÊTE

Date : 29 octobre 2019

Informateur : Témoïn n°11

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : CED de la Chapelle-en-Vercors

Heure : 14h

Durée : 78 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien déroulé.

Précédents et suites : Deuxième entretien

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-9	
9-19	
19-23	
23-31	
31-40	
40-44	

44-47	
47-52	
52-55	
55-64	
64-78	

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°10

Age : 63 ans

Domicile : Saint-Jean-en-Royans

FICHE ENQUÊTE

Date : 17 septembre 2019

Informateur : Témoïn n°10

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Saint-Jean-en-Royans

Heure : 13h

Durée : 173 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : L'informateur a beaucoup de choses à dire et change rapidement de sujet, c'est parfois difficile de suivre.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-4	
4-10	
10-17	
17-26	
26-29	
29-43	
43-51	
51-63	
63-70	
70_88	
88-93	

93- 122	
122-133	
133-137	
137-173	

Enquête orale 10

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°13

Age : non précisé (environ 65 ans)

Domicile : Saint-Agnan-en-Vercors

FICHE ENQUÊTE

Date : 2 octobre 2019

Informateur : Témoïn n°13

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Saint-Agnan-en-Vercors

Heure : 14h

Durée : 35 minutes

Participants secondaires : Le témoïn n°13 m'emmène ensuite rencontrer une grande tante.

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé, très dense.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-6	
6-12	
12-19	
19-31	
31-35	

Enquête orale 11

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°7

Age : Non précisé (environ 45 ans)

Domicile : La Chapelle-en-Vercors

FICHE ENQUÊTE

Date : 13 juillet 2018

Informateur : Témoïn n°7

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : La Chapelle-en-Vercors

Heure : 15h

Durée : 69 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : Il est très prudent. Plusieurs demandes d'interruption d'enregistrement. Il semble se retenir.

Précédents et suites : Rencontré lors de la journée des mobilités du département de la Drôme (5 juillet 2018).

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-7	
7-15	
15-17	
17-20	
20-31	
31-40	
40-42	
42-53	
53-56	
56-69	

Enquête orale 12

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°6

Age : Non précisé (environ 45 ans)

Domicile : Villard-de-Lans

FICHE ENQUÊTE

Date : 28 mai 2018

Informateur : Témoïn n°6

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Villard-de-Lans, maison du Département

Heure : 14h

Durée : 105 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : L'informateur est très prudent.

Précédents et suites : Rencontré lors d'un COTECH pour le projet « sublimes routes ».

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-6	
6-20	
20-25	
25-38	
38-48	
48-54	
54-57	
57-60	
60-65	
65-74	
74-78	
78-82	
82-87	
87-88	

88-95	
-------	--

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°24

FICHE ENQUÊTE

Date : 28 octobre 2019

Informateur : témoïn n°24

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Auberives-en-Royans

Heure : 10h30

Durée :74 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : Des documents d'archives de famille.

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien passé. Une demande d'interruption d'enregistrement.

Précédents et suites : le témoïn n°24 a régulièrement mis à ma disposition des photographies ou autres documents.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-13	
13-15	
15-21	
21-27	
27-35	
35-43	
43-45	
45-51	

51-57	
57-74	

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°23

Age : 64 ans

Domicile : Auberives-en-Royans

FICHE ENQUÊTE

Date : 4 novembre 2019

Informateur : témoin n°23

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Auberives-en-Royans

Heure : 13h

Durée : 48 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé, plusieurs demandes d'interruptions.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-9	
9-23	
23-29	
29-41	
41-48	

FICHE INFORMATEUR

Nom/Prénom : Témoins 27 et 28

Age : 63 ans et 62 ans

Domicile : Échevis

FICHE ENQUÊTE

Date : 4 novembre 2019

Informateur : témoins n° 27 et 28

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Échevis

Heure : 18h30

Durée : 167 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : Des documents liés aux travaux des Petits Goulets et aux actions menées par le Collectifs citoyen des Petits Goulets.

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien passé.

Précédents et suites : le témoin 27 m'a contacté suite à un article que j'ai publié. J'essayais à cette même période d'entrer en contact avec le Collectif. Discussions régulières.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-32	
32-39	
39-47	
47-50	
50-65	
65-67	
67-78	
78-92	
92-104	

104- 107	
107- 115	
115- 118	
118- 167	

Enquête orale 16

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°26

Age : 55 ans

Domicile : Échevis

FICHE ENQUÊTE

Date : 8 janvier 2020

Informateur : Témoïn n°26

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Échevis

Heure : 17h30

Durée : 104 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : Coupures de presses.

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé.

Précédents et suites : Rencontre lors d'une réunion du Collectif.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-11	
11-12	
12-18	
18-26	
26-57	
57-61	
61-64	

64-79	
79-93	
93-104	

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°21

Age : 68 ans

Domicile : Sainte-Eulalie-en-Royans (Drôme)

FICHE ENQUÊTE

Date : 3 février 2020

Informateur : Témoïn n°21

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Mairie de Sainte-Eulalie-en-Royans

Heure : 13h

Durée : 58 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé. Une demande d'interruption d'enregistrement.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-3	
3-13	
13-25	
25-27	
27-33	
33-36	
36-40	
40-54	
54-58	

Enquête orale 18

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°25

Age : 47 ans

Domicile : Saou (Drôme)

FICHE ENQUÊTE

Date : 21 janvier 2021

Informateur : Témoïn n°25

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Saou

Heure : 10 h

Durée : 110 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien déroulé, plusieurs demandes d'interruption d'enregistrement.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-13	
13-42	
42-57	
57-59	
59-66	
66-70	
70-80	
80-91	

91-110	
--------	--

Enquête orale 19

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°31

Age : 35 ans

Domicile : Échevis

FICHE ENQUÊTE

Date : 24 février 2021

Informateur : Témoïn n°31

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Échevis

Heure : 11h

Durée : 128 minutes

Participants secondaires : Son compagnon

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien passé.

Précédents et suites : Rencontre lors d'une réunion du Collectif des Petits Goulets.

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-3	
3-15	
15-32	
32-35	
35-58	

58-93	
93-97	
97-128	

Enquête orale 20

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°30

Age : 67 ans

Domicile : Échevis

FICHE ENQUÊTE

Date : 21 juin 2021

Informateur : Témoïn n°30

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Échevis

Heure : 13h30

Durée : 99 minutes

Participants secondaires : Sa mère nous a rejoint.

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est très bien déroulé. Demande de suspendre l'enregistrement.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-6	
6-12	
12-21	
21-27	
27-31	
31-36	

36-42	
42-48	
48-55	
55-64	
64-99	

Enquête orale 21

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°29

Age : 55 ans

Domicile : Échevis

FICHE ENQUÊTE

Date : 21 juin 2021

Informateur : témoïn n°29

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Échevis

Heure : 16h45

Durée : 37 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé.

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-5	
5-15	
15-16	
16-23	
23-27	
27-37	

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°34

Age : Non précisé

Domicile : Saint-Jean-en-Royans

FICHE ENQUÊTE

Date : 27 juillet 2021

Informateur : témoin n°34

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Mairie de Saint-Jean-en-Royans

Heure : 14h

Durée : 98 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : /

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-3	
3-20	
20-25	
25-33	
33-38	
38-50	

50-51	
51-60	
60-81	
81-98	

FICHE INFORMATEUR

Témoïn n°32

Age : non précisé

Domicile : non précisé

FICHE ENQUÊTE

Date : 15 juillet 2021

Informateur : témoin n°32

Enquêteur : Emma-Sophie Mouret

Lieu : Maison du Département (Valence)

Heure : 10h

Durée : 118 minutes

Participants secondaires : /

Matériaux mis à disposition : documentations techniques

Déroulement de l'entretien : l'entretien s'est bien déroulé

Précédents et suites : /

SYNOPSIS

Temps (mn)	Analyse
0-15	
15-21	
21-23	
23-38	
38-48	
48-54	
54-67	
67-78	

78-85	
85-118	