

Zeitschrift:	Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber:	Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band:	21 (2016)
Artikel:	Construire la route du Lautaret : un décalage permanent entre des politiques nationales d'aménagement du réseau routier et des enjeux territoriaux locaux
Autor:	Marty, Agnès Pipien
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-630466

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Construire la route du Lautaret

Un décalage permanent entre des politiques nationales d'aménagement du réseau routier et des enjeux territoriaux locaux

Agnès Pipien Marty

Zusammenfassung

Bau der Route du Lautaret: Diskrepanzen zwischen den landespolitischen und lokalen Interessen am Ausbau des Strassennetzes

Die Arbeiten der Route du Lautaret (heute D1091) begannen 1804 während des Baus der napoleonischen Bergstrassen und wurden erst ein Jahrhundert später in der bereits einsetzenden Ära der Eisenbahn zu Ende gebracht. Die Handelsstrasse zwischen Grenoble und Italien war schnell obsolet und überholt. Erst der im späten 19. Jh. einsetzende Tourismus in der Dauphiné sowie eine tiefgründige Änderung der lokalen Verkehrslage im 20. Jh. verliehen ihr Gewicht. Heute jedoch lähmt die mittlerweile geschlossene Strasse die prosperierende lokale Wirtschaft.

L'homme a toujours vécu et circulé dans les Alpes.¹ Les États européens ont érigé au cours des siècles leurs frontières autour des massifs alpins qui constituaient des «limites naturelles» ou du moins étaient reconnus comme tels par les géographes² et avant eux les militaires qui avaient fondé, depuis le XVII^e siècle, une théorie à usage des souverains et de la défense des États. Cette notion politique a été alternativement utilisée, renforcée, discutée selon les protagonistes en fonction des contextes politiques ou scientifiques. Dès le début du XIX^e siècle, l'on cherche à effacer les «barrières naturelles», à lier les avant-pays entre-eux par le biais de routes carrossables empruntées par des voitures à chevaux puis à moteur. La route telle qu'elle est pensée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées au XIX^e siècle répond à des besoins politiques, stratégiques mais également économiques et commerciaux. La France, mais aussi les différents états transalpins font le choix de l'ouverture des Alpes jusqu'alors considérées comme une barrière

infranchissable par les sociétés exogènes. C'est un Napoléon conquérant qui dans une volonté d'asseoir la France dans une position hégémonique, opte le premier pour une «percée carrossable» des Alpes.³

L'ouverture de la route du Lautaret, actuelle route départementale 1091 qui relie entre elles la ville de Grenoble, capitale régionale, à l'ancienne ville de garnison de Briançon, constitue un exemple du façonnement graduel du réseau routier alpin au gré de politiques menées à de nombreuses échelles (européenne, nationale, départementale, locale) entre les XIX^e et XXI^e siècles. À cheval entre les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes, au cœur des vallées de la Romanche et de la Guisane, la D1091, souvent appelée «petite route de l'Oisans» ou encore «route du Lautaret», traverse deux régions de montagne, l'Oisans et le Briançonnais. Envisagée dans le même contexte que les principales voies alpines du XIX^e siècle⁴, elle demeure atypique et par bien des aspects, différente des grandes voies napoléoniennes, décrites par Marcel Blanchard, que sont les routes du Simplon et du Mont Cenis. La route du Lautaret, depuis les prémisses du chantier d'ouverture, n'attire en effet que l'attention et le soutien financier d'une élite locale pour laquelle elle semble constituer un véritable mirage. L'État, conscient de son rôle secondaire au plan national accorde ponctuellement des crédits lorsque le contexte y est favorable mais lui préfère invariablement la route du Cenis, objet de tous les subsides.

Afin de comprendre l'évolution des fonctions de la route du Lautaret au cours des siècles, il s'agit avant tout de s'interroger sur la façon dont celle-ci est devenue de façon progressive indispensable aux populations locales.

Une route secondaire au plan national, qui peine à se faire accepter des populations locales

Une route rêvée par les Grenoblois afin de développer les échanges commerciaux de leur ville avec l'Italie, en réalité: un gouffre financier

Baignant dans un discours national prônant l'ouverture et aspirant à la gloire et à la fortune par le biais d'un commerce extérieur florissant, une poignée de notables grenoblois se prend à rêver de l'édification d'un axe incontournable du négoce franco-italien qui ferait les beaux jours de Grenoble et permettrait à la ville d'endosser le rôle prestigieux de carrefour des Alpes si ce n'est celui de point relais central du commerce européen. Ce cercle restreint d'aristocrates et de

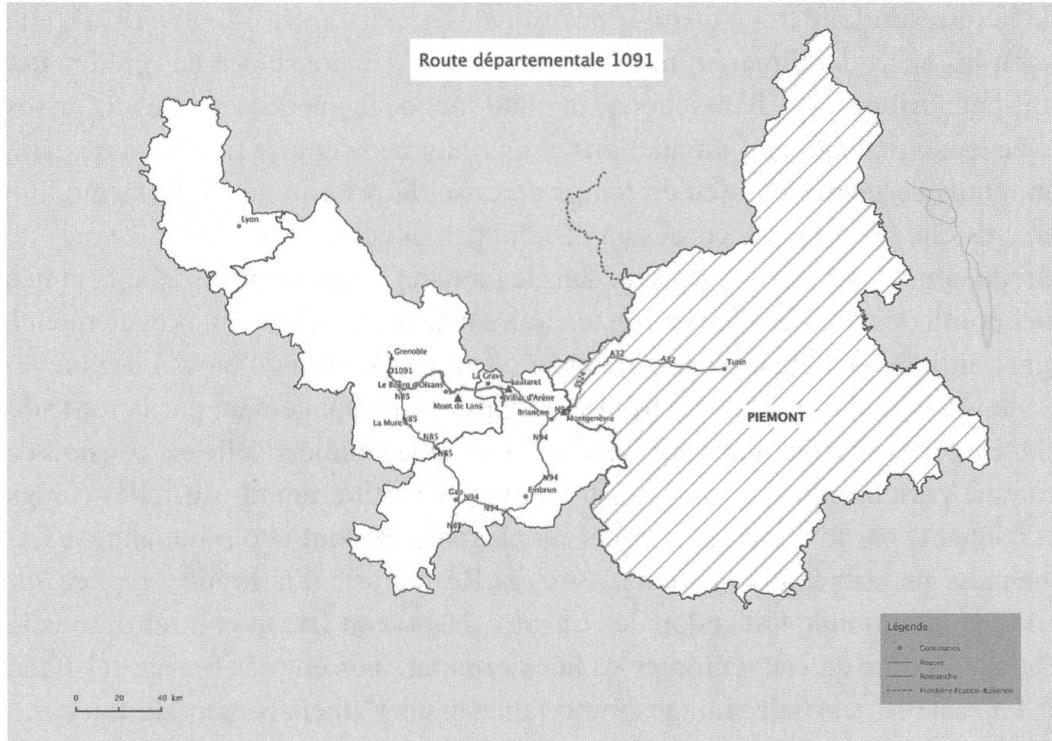


Fig. 1: *Route départementale 1091*. Source: A. Pipien, *Construire la modernité, développer les territoires alpins, une histoire politique et sociale de la route du Lautaret, XIX^e–XXI^e siècles, thèse de doctorat en histoire, sous la direction d'Anne-Marie Granet-Abisset, Université de Grenoble, 2014*.

grands bourgeois grenoblois⁵ a su donner corps à son projet et le porter jusqu’aux plus hautes sphères de l’État. Par le biais des députés et du préfet de l’Isère Joseph Fourier⁶, menant une véritable campagne⁷ de «lobbying» auprès de Bonaparte et des ministères de l’intérieur et de la guerre, les Grenoblois ont obtenu dès 1804 l’autorisation de rendre carrossable (à leurs frais⁸) ce qui n’était naguère qu’un simple chemin muletier, la petite route de l’Oisans. Les experts, en 1804, s’accordent sur une estimation globale d’environ 1,5 millions de francs du coût des travaux.⁹ L’État y voit une occasion d’ouvrir à peu de frais une voie annexe, de secours, qui pourrait servir en temps de guerre de replis aux militaires.¹⁰ Cependant, il prend bientôt conscience de la démesure du coût de construction et d’entretien mais également du défi technique que représente l’ouverture d’une route de montagne. Au regard du rôle secondaire qu’est amenée à jouer cette voie de circulation, le jeu semble ne pas en valoir la chandelle. Victime d’un désintérêt chronique des gouvernements français successifs, la construction

de la route du Lautaret s'étend sur presque un siècle (entre 1804 et 1891), elle subit les aléas du climat et du terrain mais aussi l'inconstance des crédits qui lui sont attribués. Les bâtisseurs de la route sont de façon perpétuelle aux prises avec la neige, le gel, les inondations et un relief accidenté.¹¹ En temps de paix, en temps de guerre ou bien en temps de crise, la priorité de l'État se modifie et avec elle, les fonds accordés au développement et à l'entretien des voies de circulation. L'avancée des travaux dans le Lautaret est ainsi intrinsèquement liée aux politiques d'aménagement du territoire menées par l'État mais également à une politique globale d'ouverture ou au contraire de repli du pays. La route du Lautaret en tant que route de frontière (dans son prolongement par la route du Genève) et route de montagne possède un double handicap: elle est considérée comme périphérique, de plus, les travaux d'ouverture rendus difficiles (longs et coûteux) par le climat et le relief montagnard en font une route annexe qui intéresse peu sur le plan national. Sous la Restauration, la France, repliée sur elle-même ordonne l'abandon des travaux. Napoléon III, au contraire, sous le Second Empire entend renforcer les liens commerciaux entre la France et l'Italie et fait voter l'octroi de sommes importantes pour l'aménagement du Lautaret. Tous les espoirs qu'avaient placés les Isérois dans la route, qu'ils voyaient déjà devenir l'axe principal du gros roulage franco-italien, sont mis à mal par les multiples revers essuyés lors de cette construction lente et coûteuse.¹² En 1861, le gros de la route est réalisé, la somme de 8 millions de francs a déjà été dépensée par l'État mais surtout par les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes. D'autres travaux sont réalisés entre 1861 et 1891, mais il ne s'agit que d'améliorations et d'adaptations progressives liées à l'évolution des techniques en matière de voirie et à la création, au développement et à l'utilisation généralisée de l'automobile. Une fois achevé, ce projet chimérique montre déjà les premiers signes d'obsolescence. À la route, succède le rail sur l'ensemble du territoire. La locomotive vit en effet ses heures de gloire au milieu du XIX^e siècle. La ligne de chemin de fer Grenoble-Gap-Briançon vient enterrer de façon définitive, en 1884, la vocation commerciale de la route du Lautaret, tant espérée par ses défenseurs. Cette voie construite à si grands frais semble déjà appartenir au passé, elle apparaît comme totalement inutile, de surcroît, la neige la rend impraticable aux véhicules durant huit mois de l'année.

Le symbole d'une dichotomie entre deux modes de pensée, celui du montagnard et celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées

Tout au long du XIX^e siècle, les routes des Alpes – et la route du Lautaret en particulier – sont le théâtre d'une confrontation entre deux modes de pensée, celui des ingénieurs, et celui des sociétés rurales. La route constitue selon de nombreux historiens¹³ et selon la pensée saint-simonienne, le symbole par excellence de la percée du monde moderne dans un monde où règnent retard et enfermement. La figure archétypale du montagnard d'un côté¹⁴, et celle de l'ingénieur de l'autre, sont dans l'entendement traditionnel, les allégories consacrées de l'archaïsme et de la modernité. Les ingénieurs, chargés du tracé et de la mise en œuvre du chantier, lorsqu'ils se rendent sur le terrain, portent un regard critique sur les us et coutumes des communautés locales. L'étude de cette dichotomie entre ingénieurs et paysans prend tout son sens dans un cadre montagnard. La montagne, qui voit persister le mythe du «crétin des alpes», est le lieu où perceptions et préjugés sont exacerbés à leur maximum. Nous sommes en présence d'une part, d'ingénieurs censés représenter l'élite de la nation, convaincus de l'utilité supérieure de leur tâche, et au corporatisme affirmé; d'autre part, de paysans pour qui la route est synonyme de malheur, du passage de l'armée et des puissants, et qui ne leur est d'aucune utilité. La route de montagne et à fortiori la route transfrontalière au XIX^e siècle, telle qu'elle est pensée par l'État et par les Ponts et Chaussées, traverse mais ne dessert pas le territoire. Elle permet à l'armée ou aux marchands et voyageurs de se rendre de part et d'autre de la frontière. Les populations locales ne sont que très peu intégrées au processus de construction, si ce n'est lorsqu'elles sont employées en tant que main d'œuvre sur le chantier. Leur avis n'est pas sollicité. Leur connaissance pratique et innée du terrain et la mémoire des risques qui s'est transmise au fil des générations au sein de ces sociétés, loin d'être considérées comme une forme d'expertise est reléguée dans la sphère de la superstition et des croyances. La relation qu'entretiennent ingénieurs et communautés locales semble basée sur une incompréhension mutuelle, un rejet parfois catégorique de l'autre. Durant les différentes étapes de la construction, populations et ingénieurs sont souvent en désaccord quant au tracé de la route. Le passage dit des «Ruines de Séchilienne», constitue l'un des plus marquants exemples de cette discorde qui mobilise à la fin des années 1850 jusqu'aux ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture. Un conflit d'une très grande ampleur voit le jour en 1858 autour de la route impériale n°91. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, soutenus

par leur administration, s'opposent aux populations utilisatrices de la route ainsi qu'aux habitants des abords de Séchilienne. La question du nouveau tracé que doit emprunter la route, détruite dans la section qui s'étend des «Ruines de Séchilienne» au «Grand-Bois» lors des inondations mémorables de 1856¹⁵, est au centre des débats. Différents tracés possibles sont proposés par les ingénieurs, ces derniers les désignent dans un avant-projet sous le nom de «tracé vert», «tracé orange» et «tracé rouge». Le «tracé vert» emporte leur agrément. Il est «établi à flanc de coteau à 6 m au-dessus de la plaine», le «tracé orange» «traverse la plaine du Grandbois en ligne directe et fait corps avec une digue continue», enfin le «tracé rouge» conserve l'ancien tracé de la route impériale n°91 en la mettant «à l'abri de la Romanche au moyen d'un endiguement continu resserrant la rivière dans un lit de 50 m au pied des rochers de la rive gauche».¹⁶ Les habitants et les usagers de la route sont favorables au «tracé rouge» qu'ils jugent plus sûr et qui permettrait le maintien des cultures sur les terrains situés de part et d'autre de la route. Le choix du tracé prôné par les ingénieurs met en avant le fait que ces derniers redoutent les crues de la Romanche mais ne sont pas prêts à investir dans des travaux d'endiguements comme le suggèrent les populations locales. Le «tracé vert», établi à flanc de coteau mais au-dessus du lit de la Romanche semble pour eux le moyen de sécuriser à peu de frais la route. Cependant, cette position à flanc de coteaux fait redouter aux populations locales d'éventuels éboulements. Alertés par la rumeur publique, voituriers, propriétaires, commerçants, industriels et voyageurs se liguent pour faire entendre leur voix dans le conflit qui les oppose aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et adressent au préfet de l'Isère de nombreuses lettres de réclamation dont voici un exemple: «[...] le passage des Ruines a toujours été un passage dangereux et souvent impraticable et messieurs les ingénieurs des ponts et chaussées doivent trouver dans leurs archives une masse de rapports de leurs employés qui signalent de nombreux accidents arrivés dans ce passage. [...] les éboulements de rochers dans ce passage y sont très fréquents et pourraient causer de graves accidents [...] un endroit très périlleux où la circulation, s'il est adopté, sera gravement compromise par suite des éboulements fréquents des blocs de rocher et de ravin qui se détachent de la montagne au pied de laquelle la route en projet doit être emplacée et viennent souvent interrompre la circulation ainsi que cela est arrivé le 15 du courant où la route a été couverte d'une couche de ravin d'environ 2 m 50 de hauteur sur 20 à 25 mètres de longueur, et le 12 mai dernier par une masse de blocs de rochers qui l'ont endommagée sur plusieurs points et dans le même endroit. [...] L'autorité supérieure voulant prévenir tout

accident, dans l'intérêt Général, voudra bien faire ordonner le projet dont s'agit, et faire adopter le tracé de la route qui existait avant les inondations dans la plaine de Séchilienne. Laquelle sera d'un accès facile et où il n'y aura jamais d'accidents à déplorer, par suite des éboulements vu que l'emplacement est éloigné de la montagne.»¹⁷

Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, Eugène Rouher, est lui-même sommé de réagir face au tollé engendré par la reconstruction de la route impériale n°91 sur ce passage. Le 4 juin 1859, il approuve le tracé défendu par les ingénieurs au mépris des angoisses de la population et de l'avis d'une commission d'enquête, composée de notables locaux¹⁸, qui s'était réunie à l'initiative du préfet de l'Isère.¹⁹ Eugène Rouher accorde tout crédit à la science et à la technique qu'il croit capable de détourner voire même d'annihiler le risque et s'obstine à construire en toute confiance une route située selon ses détracteurs « au milieu des éboulis de la montagne». ²⁰ Plusieurs éboulements sans gravité majeure sont constatés sur ce passage par la gendarmerie durant un siècle d'utilisation de la route. L'on trouve en effet dans les archives départementales de l'Isère des comptes-rendus d'avarie assez fréquents rapportant la chute de rochers sur la route. Ces documents reconnaissent la dangerosité du lieu et admettent que «de tout temps des blocs étaient descendus sur la route». ²¹ Si le choix du tracé de la Route Impériale n°91 a suscité un véritable déchaînement de réactions et a été l'objet de toutes les préoccupations des populations riveraines, il est depuis 1985 fortement remis en question par les experts et a d'ailleurs été l'objet de déviations. Au cours de l'hiver 1985, des chutes de blocs très importantes ayant atteint et coupé la route nationale 91, les pouvoirs publics lancent de nombreuses études et campagnes de surveillance du massif.²² La Route est déviée. Le risque décrit en 1858 par les habitants dans les nombreuses pétitions adressées au Préfet de l'Isère est aujourd'hui considéré comme réel. Le passage des «ruines de Séchilienne» a profondément marqué les mémoires et la peur du risque qu'il représente s'est transmise au fil des générations auprès des populations locales.

Un autre exemple de cette discorde nous est donné avec les Faranchins, habitants du Villar d'Arène, commune traversée par la route du Lautaret. Ces derniers sont farouchement opposés à la construction ou du moins à l'utilisation d'un tunnel qu'ils jugent peu sûr.²³ Les ingénieurs tentent en 1855 de sécuriser le passage dit «des Ardoisières» en y perçant un tunnel, cependant, ils créent de l'avis général des populations locales, un véritable piège. Les habitants de la région ont peur de s'y aventurer.²⁴ Ces derniers sont très largement favorables à

l'ouverture d'une route à ciel ouvert. Au-delà de la peur de se risquer dans cette sombre galerie, le passage semble présenter de véritables risques. Le tunnel des Ardoisières, comme son nom l'indique, est percé dans une portion de la montagne extrêmement friable (puisque composée d'ardoise) et les Faranchins doutent très fortement des solutions que leur apportent la science et la technique. Le tunnel est livré à la circulation en 1856. En 1861, soit à peine cinq ans après son inauguration, Achille Raverat²⁵, qui traverse le Dauphiné par la route du Lautaret déplore déjà la fermeture de ce passage, trop dangereux pour les voyageurs. La nature du sol donne finalement raison aux populations locales.

Le chantier de construction de la route du Lautaret est un laboratoire complexe qui nous permet de nous interroger sur la société du XIX^e siècle en général. Ingénieurs et population s'affrontent autour du chantier, si l'expertise et la technique de l'ingénieur l'emportent toujours dans la phase de construction, lorsqu'il qu'il s'agit d'utiliser la route, nous le verrons, les pratiques locales, bien ancrées, sont plus difficiles à combattre. Le processus d'adaptation des populations locales à la route est long. D'abord vécue comme une intrusion, la route nécessite un apprentissage de nouvelles règles de circulation et de sécurité.

La route, dans un premier temps, objet de contrainte pour les populations locales

Les sociétés locales sont d'abord réfractaires à la route qu'elles considèrent avant tout comme un danger mais également comme une forme d'insulte à des pratiques d'élevage et de mobilité séculaires. Préfets et ingénieurs, chargés de la construction et de la préservation des voies de communication, peinent à encadrer ces pratiques le long de la route du Lautaret. Ils sont les garants de sa viabilité, pour cela, ils doivent faire appliquer un certain nombre de règles en matière de voirie et de circulation auprès des usagers mais également des populations locales. Très souvent, ces dernières ne comprennent pas la nécessité d'adapter des pratiques anciennes aux besoins impérieux de la route. La route qui passe le long des habitations est considérée par ces dernières, loin de se douter qu'elles peuvent entraver la circulation, comme une annexe sur laquelle elles entreposent divers matériaux, bois, fumier. En 1806, une «police du roulage» vient réglementer progressivement la circulation sur les voies publiques, fixant les tarifs, le poids des diligences, la largeur des jantes des voitures.²⁶ L'adaptation des habitants aux nouvelles règles imposées par la route est longue et difficile.

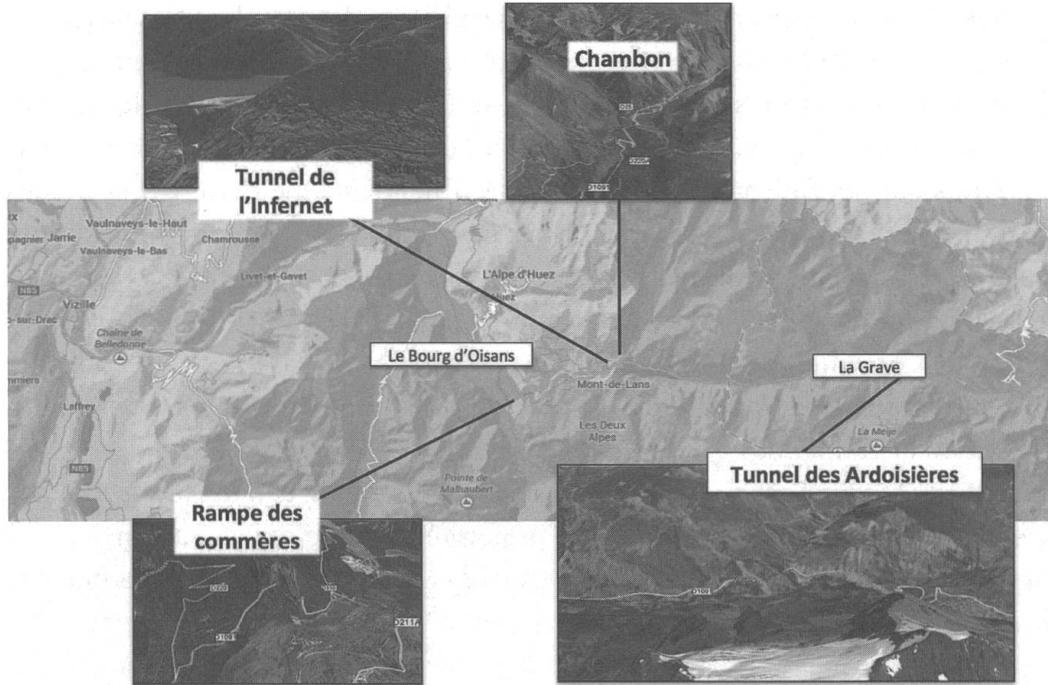


Fig. 2: Principaux obstacles sur le chantier de construction de la route N°91

Source: A. Pipien, *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 d'Anne-Marie Granet-Abisset, Université de Grenoble, 2014.*

Les archives préfectorales nous en donnent plusieurs exemples. Le 3 pluviôse an XIII, le préfet de l'Isère décide d'un arrêté interdisant aux habitants du Mont de Lans de débroussailler les terrains situés le long de la route du Lautaret afin d'éviter d'éventuels éboulements et glissements de terrains pouvant endommager la chaussée.²⁷ Il est interdit aux habitants «de défricher les terrains», «d'en couper ni arracher les broussailles, ronces épines ou autres bois» en amont de la route. Le ton est scolaire, il faut éduquer les sociétés locales à la route. Les maires et premiers adjoints des communes traversées, mais également les ingénieurs, les conducteurs de travaux et jusqu'aux agents de travaux représentent l'autorité sur la route, ils sont chargés de verbaliser les contrevenants à la loi.²⁸ L'on trouve la trace dans les archives départementales de l'Isère de nombreux conflits opposant populations locales et ingénieurs autour de la route. Ces «affaires de voirie» telles qu'elles sont désignées dans les archives concernent le plus souvent des dégradations ou des entraves à la bonne circulation occasionnées sur la chaussée

par des riverains qui y entreposent divers matériaux, des éboulements de pierres provoqués par des troupeaux, du bois lâché à flanc de coteau sur la route lors de l'exploitation des forêts voisines.²⁹ Des cantonniers sont affectés à la surveillance de la voie. Ils sont bien entendu chargés de prévenir d'éventuels dégâts matériels qui pourraient survenir à la suite d'incidents météorologiques, mais ils sont également chargés de surveiller et de verbaliser les pratiques locales qui pourraient nuire à la viabilité. Les contrevenants sont contraints de s'acquitter d'amendes et de se conformer aux arrêtés préfectoraux. Par exemple, pour ce qui est de l'exploitation forestière, la descente des bois sur la route est autorisée mais encadrée par la préfecture de l'Isère.³⁰ La route devient le théâtre d'affrontement de deux mondes qui peinent à coexister.

La route du Lautaret est d'abord cantonnée à une utilisation confidentielle. Boudée des négociants franco-italiens qui lui préfèrent invariablement sa concurrente du Cenis, plus accessible et sûre, elle trouve cependant petit à petit sa place et devient indispensable au transit local.

Comment la route du Lautaret est devenue au fil du XX^e siècle indispensable à un transit local et touristique?

Une route à contre-courant des grandes voies napoléoniennes

La fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle, rappelons-le, marquent l'âge d'or de la construction du réseau routier français. L'Empire rend carrossable trois grands axes que sont la route du Cenis, la route du Simplon et la route du Genève. Ces trois grandes routes impériales sont dès lors l'objet d'un trafic intense de nature commerciale mais également touristique. Cependant, au fil des XIX^e, XX^e et même XXI^e siècle un certain nombre d'évènements marquants vont modifier en profondeur le réseau routier transalpin. Des révolutions, tant sur le plan automobile que sur celui des infrastructures et des techniques routières en matière d'aménagement et de viabilité, vont lentement redessiner les routes des Alpes en fonction de nouveaux besoins et de nouvelles attentes de la part de leurs utilisateurs.

Entre 1848 et 1914, «le rail conquiert les Alpes».³¹ L'Europe se lance dans une course effrénée à la construction de tunnels ferroviaires transalpins rendant les voies napoléoniennes obsolètes. Durant la période de l'entre-deux-guerres, l'automobile connaît un essor considérable et devient petit à petit un instrument

indispensable aux déplacements du quotidien mais également à la pratique des loisirs. Dans les années 1970, les routes des Alpes sont progressivement lissées par le biais de tunnels routiers et sont parfois même supplantées par les autoroutes. Les routes transalpines se divisent alors en deux catégories distinctes, les voies de circulation permettant des parcours longue distance souvent privilégiées des poids lourds et celles abritant un transit local plus confidentiel, des routes permettant des déplacements quotidiens ou une découverte touristique des massifs.

À cette différenciation d'échelle du trafic, s'ajoutent des politiques de gestion mettant en évidence plusieurs degrés d'enjeux. Les axes d'intérêts locaux sont rapidement distingués des axes d'intérêts nationaux voire internationaux. Cette distinction est d'autant plus marquée en France en 2006 avec les différentes lois de décentralisation en matière routière. Un certain nombre de routes deviennent départementales et sont désormais à la charge des régions et du conseil général alors que d'autres axes jugés plus importants conservent le titre de routes nationales. La route du Lautaret, d'abord route impériale en 1804, puis route royale et enfin route nationale s'inscrit dans ce long processus de dé-classification et devient la route départementale 1091. Elle est depuis 2006 pensée comme une route locale et touristique. Afin de comprendre comment cette dernière est devenue indispensable au quotidien de toute une région il est nécessaire de nous attarder sur l'évolution des formes de mobilité entre le XIX^e et le XX^e siècle en montagne.

Une redéfinition des intérêts locaux, vers une mutation du transit transalpin

Avant la construction des routes carrossables dans l'Oisans et le Briançonnais, les hommes se sont toujours déplacés sans encombre de vallées en vallées.³² La pratique du colportage est une pratique bien ancrée dans les usages de ces sociétés de montagne. Cette expatriation hivernale représentait une forme de mobilité choisie ou imposée aux hommes afin de subvenir aux besoins de leurs familles. L'on se déplaçait à pied ou bien à dos de mulets, en empruntant des sentiers ancestraux.

L'ouverture des routes de montagne au XIX^e siècle, jointe à l'évolution des moyens de transport au XX^e siècle, crée de nouveaux besoins et de nouvelles formes de mobilité rendant les formes anciennes de circulation montagnarde inadaptées. Les sociétés locales sont progressivement contraintes d'accepter

ces nouvelles règles de mobilité. Avec l'utilisation généralisée de l'automobile et les progrès de la technique, les distances de trajets sont maîtrisées et les temps de transports s'amenuisent. La montagne est par excellence le territoire de la lenteur et doit de façon paradoxale s'adapter aux nouvelles formes de circulation qui inscrivent au sein des pratiques routières le règne de la vitesse. Les sociétés locales doivent donc apprendre à utiliser la route et les nouveaux moyens de transports qu'elle génère. Les locaux, au rythme de l'évolution du réseau routier français et de la technique automobile s'approprient peu à peu la route du Lautaret.

Les travaux d'ouverture de la route du Lautaret s'étendent sur une très longue période (1804–1891). Malgré de nombreuses lacunes et d'immenses problèmes de viabilité en période hivernale, elle commence à être empruntée de façon régulière par des voyageurs et par les populations locales dès le début des années 1840. Se développe toute une activité liée au roulage et au tourisme, sociétés de transport et hôtels fleurissent le long de la route.³³ La circulation routière, elle, se banalise au cours des XIX^e et XX^e siècles. L'essor conjoint des voitures à chevaux puis de l'automobile rend la route du Lautaret indispensable aux sociétés locales. L'engouement pour l'automobile qui se transforme à la fois en objet culturel et en outil indispensable du quotidien des sociétés du XX^e siècle crée de nouvelles attentes de la part des utilisateurs de la route: le développement des autoroutes, rend les communications plus faciles et plus rapides à travers le pays. De plus en plus de citadins, qui travaillent en ville, viennent s'installer dans les massifs alpins et font de la circulation en montagne un acte du quotidien. Aujourd'hui, la question de l'entretien et de la préservation de ce réseau est primordiale.

La route du Lautaret endosse également une fonction touristique avec les débuts du tourisme estival en Dauphiné à la fin du XIX^e siècle. Mais c'est réellement dans la deuxième moitié du XX^e siècle qu'elle acquiert toute sa dimension. La pratique des sports d'hiver se répand de plus en plus, la route du Lautaret permet un accès aux stations de ski. On assiste à la naissance d'une véritable politique à la fois nationale et départementale de viabilité hivernale. Le déneigement se perfectionne et se professionnalise. L'on tente de contrer au maximum les conditions néfastes inhérentes à la circulation en montagne.

En 1957 a lieu un véritable basculement, jusqu'alors en décalage permanent, la route semble désormais utile. L'État et le département des Hautes-Alpes choisissent en effet d'ouvrir de façon permanente le col du Lautaret l'hiver, reconnaissent et cautionnent cette nouvelle forme d'utilisation. On investit dans des techniques de pointe, le déneigement du Lautaret devient une des priorités

du département des Hautes-Alpes.³⁴ Ailleurs, on fait le pari du tunnel routier afin de pallier les contraintes inhérentes au milieu montagnard. L'investissement ou non dans des infrastructures de pointe sur les routes de montagne est révélateur des enjeux de circulation et du degré d'importance du trafic qu'elles génèrent. La route du Lautaret est une route moyenne, indispensable d'un point de vue local, elle est cependant loin d'abriter les mêmes flux de circulation que l'autoroute de la Maurienne par exemple.

Envisagées dans un même contexte, les routes du Lautaret et du Cenis ont des destinées antagonistes. Tout au long des XIX^e et XX^e siècles la route du Lautaret connaît un usage restreint, la route du Cenis au contraire voit son importance croître et se multiplier jusqu'à l'ouverture du tunnel du Fréjus qui annihile les difficultés propres à la montagne. La partie «Cenis» de la route est totalement abandonnée et le tracé est détourné. Dans les années 2000, l'A43 assure la jonction entre le tunnel du Fréjus et le reste du réseau autoroutier français. Cependant, le tunnel est souvent synonyme d'étouffement des territoires traversés qui ne sont plus des destinations à proprement parler mais plutôt des lieux de passage. La route du Lautaret au cours du XX^e siècle s'est en quelques sortes réinventée, en devenant à la fois une route touristique et locale, elle est devenue peu à peu attractive et indispensable, ne traversant plus simplement le Haut-Dauphiné mais le desservant.

Aujourd'hui la fermeture de la route tue l'économie locale qui s'était développée autour d'elle

La route du Lautaret est aujourd'hui un instrument indispensable à un transit local quotidien et touristique. Cependant, il s'agit d'une route de montagne. L'habitude de pouvoir se rendre partout et tout le temps grâce à la pratique automobile masque une réalité propre au relief alpin, celle des risques et de l'instabilité du relief. Le 10 avril 2015, le tunnel du Chambon, percé dans une montagne composée en majorité de schiste ardoisier, menace de s'effondrer. La décision est prise par les autorités locales de fermer la route à la circulation. La Haute Romanche est alors divisée en deux. Un certain nombre de solutions a été envisagé afin permettre la circulation des populations allant des plus provisoires aux plus pérennes. La route, d'une longueur totale de 112 km et qui selon les chiffres du *Dauphiné Libéré* abritait un trafic automobile quotidien d'environ 2700 véhicules est déviée depuis Briançon par les cols du Lautaret et du Galibier

(188 km) ou par le Montgenèvre et le tunnel du Fréjus (198 km). En plus de rallonger de façon considérable les temps de trajets, la solution du Galibier n'est que provisoire, le col demeurant fermé à la circulation l'hiver. D'autre part, la traversée du tunnel du Fréjus si elle a lieu à des tarifs préférentiels, coûte cher. Des ponts aériens ont été mis en place au moyen d'hélicoptères afin de ravitailler dans l'urgence les populations locales. Une navette lacustre dont le coût mensuel est estimé à environ 100 000 euros assurait également une liaison par le lac du Chambon. Parallèlement à cela, une voie de secours provisoire a été construite sur la rive gauche du lac et mise en circulation le 24 novembre 2015. Cependant, cette dernière ne permet pas un accès aux sports d'hiver et n'est pas praticable aux poids lourds et autocars, elle est également fortement exposée aux risques d'avalanches et doit faire l'objet d'une surveillances accrue et de nombreuses mesures préventives. Enfin, le Conseil départemental de l'Isère a annoncé le forage dès le mois de mai 2016 d'un nouveau tunnel de dérivation au Chambon qui contournerait le glissement de terrain. Cette solution qui aurait un coût de 25 millions d'euros permettrait de rétablir la circulation sur la route départementale 1091 pour la saison hivernale 2016–2017.

Nous le voyons, le département de l'Isère face à cette catastrophe naturelle est confronté à une véritable situation de crise qui nous rappelle la fragilité de la circulation en montagne. La Haute Romanche totalement asphyxiée et paralyisée est confrontée de plein fouet à la dépendance qu'engendre aujourd'hui la circulation routière vis à vis des populations. Aujourd'hui sa fermeture met en grande difficulté près d'une centaine d'entreprises, hôtels et restaurateurs.³⁵

Le département de l'Isère face au coût colossal engendré par la fermeture de la route, les mesures provisoires ainsi que le futur chantier de percement du tunnel de dérivation, en appelle à la solidarité de l'État, évoquant la possibilité d'une réintégration de la route départementale 1091 dans le domaine public routier.

La route du Lautaret semble souvent à contre-temps. Initialement pensée comme un instrument indispensable au transit commercial, un outil lucratif pour le négoce grenoblois elle est dans un premier temps totalement inutile. Sa construction, lente et coûteuse la placent dès le départ dans une situation de retard face aux grandes voies alpines qui sont — aux yeux des Grenoblois tout du moins — ses rivales, la route du Cenis et la route du Simplon. Au fil du XX^e siècle, elle devient peu à peu indispensable à une nouvelle forme de mobilité montagnarde à la fois quotidienne et touristique dépendant des transports automobiles. Ces formes nouvelles de transit en montagne qui incluent à la fois des déplacements professionnels, une pratique des loisirs et du tourisme, nécessaires également aux

industries locales, ont redéfini totalement les fonctions de la route du Lautaret. Aujourd’hui vitale, elle est pourtant le symbole de ce qu’est et a toujours été la circulation en montagne, incertaine et parfois impossible. Sensée être le reflet de la modernité, elle crée de l’enfermement, l’asphyxie de toute une industrie qui dépend entièrement d’elle. À l’heure où l’interruption de la circulation automobile paraît impossible, les Alpes semblent ici pourtant représenter une véritable «barrière» jusqu’alors ignorée des populations de l’Oisans et du Briançonnais.

Notes

- 1 J. Blache, *Les massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors, Étude géographique*, Grenoble, 2 t, 1931 «Les cols de tête n’ont en règle presque absolue, jamais servi de frontière aux langues, aux races [...] Jamais chaîne ne fit figure de barrière infranchissable.»
- 2 A. Sgard, «D’autres frontières naturelles: découpage et usage des massifs alpins», Texte paru dans H. Velasco-Gracie H., C. Bouquet (sous la dir. de), *Tropisme des frontières. Approche pluridisciplinaire*, tome 1, 2006, pp. 83–95.
- 3 M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l’époque napoléonienne (1786–1815), Essai d’étude historique sur un groupe de voies de communication*, Grenoble 1920; A. Allix, *Un pays de Haute montagne, l’Oisans. Étude géographique*, Marseille 1975.
- 4 Blanchard (voir note 3), p. 1.
- 5 A. Champollion-Figeac, *Chroniques dauphinoises et documents inédits relatifs au Dauphiné pendant la Révolution*, Vienne 1880–1881, Tome 1.
- 6 Le préfet de l’Isère, Joseph Fourier, mais également celui des Hautes-Alpes Jean-Charles Ladouceur jouent un rôle majeur dans la campagne de persuasion mise en place auprès du gouvernement afin de rendre carrossable la route du Lautaret. Cf. Blanchard (voir note 3), p. 1.
- 7 Blanchard (voir note 3), p. 1.
- 8 La loi qui autorise la construction de la route du Lautaret prévoit un financement par le biais de centimes additionnels, un impôt de 4 centimes par franc vient s’ajouter à l’impôt principal perçu par les communes du département de l’Isère sur les contributions foncières, mobilières, somptuaires et personnelles. Ce sont par conséquent les populations du département qui supportent le poids financier des travaux d’ouverture. Cf. Archives départementales de l’Isère (ADI) série S dossier 1S3 248 (loi du 9 ventôse de l’an XII, 28 février 1804).
- 9 Mémoire sur la Route d’Itale par Grenoble, le Lautaret et le Mont-Genèvre présenté au Préfet du département de l’Isère le 14 floréal an XI, ADI, série S dossier 1S3/248.
- 10 La route du Lautaret permet d’accéder aux places fortes de Briançon et Mont-Lion.
- 11 G.-A. Perrin, *Passer les cols, franchir les Alpes, Les «campagnes» d’un bâtisseur de routes sous le 1er empire, 1804–1815*, Montmélian 2002.
- 12 A. Pipien, *Construire la modernité, développer les territoires alpins, une histoire politique et sociale de la route du Lautaret (XIX^e–XXI^e siècles)*, Thèse dirigée par Anne-Marie Granet-Abisset (Université de Grenoble), chapitre 5 La route du Lautaret: une construction soumise à de nombreux enjeux pratiques et financiers (1804–1891)
- 13 E. Weber, *La fin des terroirs*, Paris 1998.
- 14 F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II*, («La part du milieu. Les péninsules: montagnes, plateaux, plaines»), Paris 1990, p. 37: «Les montagnes sont le refuge privilégié de ces cultures aberrantes, issues du lointain des âges».
- 15 La crue de la Romanche de 1856 a été décrite par Auguste Bouchayer, «Le Bassin du Drac», *Revue*

de géographie alpine, 13, 3, 1925, pp. 559–565: «Depuis 76 ans on n'avait pas enregistré semblable venue d'eau à Grenoble. Elle commença le 29 mai. Dans nos montagnes, les régions de Vizille et du Bourg-d'Oisans, traversées par la Romanche, toujours si redoutable, offraient un tableau lamentable de désolation. [...] elle emporta les ponts, les terres, la route et menaça de détruire le village de Séchilienne; [...].».

- 16 ADI, carton 1S3/259 circulaire émanant du Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.
- 17 Extraits de pétitions transmises au Préfet de l'Isère (ADI, série S, dossier 1S3/259).
- 18 Cf. ADI, série S, dossier 1S3/259.
- 19 Courrier émanant du Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics signé par Eugène Rouher et adressé au préfet de l'Isère, 1S3/259.
- 20 Extrait du rapport de la Commission d'Enquête, Série S, sous-série 1S3 dossier n° 259.
- 21 Rapport du conducteur subdivisionnaire sur des éboulements de rochers, le 3 avril 1906, série S, sous-série 1S3, dossier n°268.
- 22 Afin d'anticiper le risque, l'État mandate des experts chargés d'examiner, de surveiller. Des études sur les mouvements en surface sont réalisées. Le Ministère de l'écologie et plus particulièrement le Conseil général de l'environnement et du développement durable a recensé en 2010 tous les articles et rapports d'experts publiés au sujet des «Ruines de Séchilienne». Entre 1985 et 2010, un peu plus d'une trentaine de rapports ont étudié les risques que représente le passage des «ruines» et les possibles répercussions d'un incident éventuel. Extrait d'un rapport CGPC/IGE de mars 2005: «Le risque d'éboulement des Ruines de Séchilienne, dans l'Isère, est connu de longue date et suivi avec une attention particulière de l'État depuis 1985. Il affecte le versant sud du Mont Sec, en rive droite de la Romanche à une quinzaine de kilomètres en amont de Grenoble. L'éboulement est susceptible de couper la Route Nationale 91, située en fond de vallée, et surtout de barrer la vallée sur une hauteur importante [...].».
- 23 «Mrs les Ingénieurs sont des hommes éminents qui sentent et comprennent bien mieux que nous les avantages et les inconvénients que peut présenter le tunnel ou bien la route à ciel ouvert; cependant si la nature du rocher à l'intérieur de la montagne n'a pas été telle qu'on le présumait; si la voûte ne garantit pas toutes les filtrations; si les grands froids et les fortes gelées de notre âpre climat, d'une part, décomposent ce rocher et, de l'autre, menacent la solidité des voûtes et leurs pieds- droits et rendent cette galerie si dangereuse en toutes saisons, si les dépenses pour l'achèvement de la route dans ce malheureux tunnel doivent absorber des sommes et un temps plus considérable qu'une route à ciel ouvert, pourquoi n'abandonnerait-on pas ce tunnel pour faire une route reconnue possible et dont les études ont été faites en 1852.»; lettre de Jean-Baptiste Albert au préfet, juin 1855, in: M. Martin-Burle, *Maître Albert et les Faranchins, chronique d'une communauté de montagne*, Grenoble 1991.
- 24 «Ces tunnels ou galeries commencés sur plusieurs points et qui dans l'état actuel seraient une retraite superbe pour des bandits.», lettre de Jean-Baptiste Albert à son oncle Clot. Cf. *Ibid.*
- 25 A. Raverat, *À travers le Dauphiné, Grenoble*, édition du Bastion, Grenoble 1861..
- 26 ADI, Série S, 1S1/46, Police du roulage.
- 27 Arrêté préfectoral du 3 pluviôse an XIII, ADI, Série L dossier n°493.
- 28 La loi du 29 floréal an X relative aux contraventions en matière de grande voirie prévoit que les fonctionnaires publics doivent prêter serment en justice devant le préfet. (Sources: *recueil général des lois, décrets, ordonnances, etc., depuis le mois de juin 1789 jusqu'au mois d'août 1830*).
- 29 ADI, série S dossiers 1S1/104, 1S3/249, 1S3/261, 1S3/266, 1S3/267.
- 30 Cf. ADI 1S1/104 arrêté préfectoral du 3 février 1891 extrait: «Vu la pétition par laquelle le sieur Perrin André dit Barthélémy, marchand de bois à l'Ile Falcon, commune de St Barthélémy de Séchilienne, sollicite l'autorisation d'exploiter une forêt de bois taillis située sur le bord gauche de la route nationale n°91, entre les bornes kilométriques 22k100 et 22k200. Vu le rapport de MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, en date du 26 janvier dernier; Considérant que la route

nationale est à cet endroit construite à flanc de coteau; que le talus de déblai ouvert dans le rocher est assez élevé, et que la largeur de la chaussée n'étant que de huit mètres, il importe de prendre les précautions nécessaires, pour ne pas gêner la circulation, et éviter les accidents. Considérant que l'exploitation de la forêt étant bien conduite, peut être terminée en trente jours et qu'il importe de ne pas prolonger au-delà de ce délai la gêne que l'exploitation apportera à la circulation.

Arrête: Article 1^e Le sieur Perrin André est autorisé à ses fins sous les conditions suivantes. Article 2: Il ne pourra être procédé à la descente des bois que le matin, au moment du gel, pour éviter la projection des pierres sur la route. Au fur et à mesure de leur descente les bois seront rangés, sur le bord gauche de la route de manière à ne pas dépasser le bord intérieur de la rigole pavée. Article 3: Pendant toute la durée de la descente des bois il sera placé sur la route à chaque extrémité de la forêt en exploitation, un observateur chargé de prévenir les voyageurs. Article 4: Les bois descendus dans la matinée devront être entièrement enlevés de la route complètement débarrassée avant le coucher du soleil. Article 5: L'autorisation ne sera accordée que pour un délai de 30 jours. Article 6: Le pétitionnaire sera rendu responsable de tous les accidents que pourrait causer son exploitation ainsi que des avaries qui pourraient en résulter pour les talus, la chaussée et les ouvrages de la route.»

- 31 P. Guichonnet, «Tracés et contexte de la traversée des Alpes au cours des siècles», *Revue de géographie alpine*, 90, 3, 2002, pp. 55–79.
- 32 L. Fontaine, *Le Voyage et la mémoire: colporteurs de l'Oisans au XIX^e*, Lyon 1984; A.-M. Granet-Abisset, *La route réinventée. Les migrations du Queyrassin au XIX^e et au XX^e siècles*, Grenoble 1994; N. Vivier, *Le Briançonnais rural aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Paris 1992.
- 33 B. Amouretti, *La société de la route dans le Briançonnais et l'Oisans de la fin du XVIII^e siècle à 1914*, thèse de l'Université de Provence, 1979.
- 34 S. Rouanet, A. Pipien, «Campagne de recueil de témoignages oraux: la viabilité hivernale dans les Hautes-Alpes», *Pour mémoire. Revue du ministère de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer*, 7, 2009, pp. 12–19.
- 35 Dans les Alpes, une vallée coupée du monde, le Figaro.fr, 13.06.13 (<http://www.lefigaro.fr>).

