

# Fourier, préfet de l'Isère, et la route de France en Italie par le Lautaret

Jean-Charles GUILLAUME

Par un arrêté en date du 23 pluviôse an X [12 février 1802], Fourier est nommé préfet du département de l'Isère par Bonaparte, Premier Consul de la République<sup>1</sup>. Dès son arrivée, il désenclave les mines de charbon d'Allevard en ouvrant un chemin de 15 km de longueur sur 8 m entre Goncelin, dans la vallée de l'Isère], et les limites du département du Mont-Blanc<sup>2</sup>. Mais il consacre surtout beaucoup d'efforts à l'ouverture de la route entre Lyon et Turin par Bourgoin, Moirans, Grenoble, Vizille, le Bourg d'Oisans, Briançon et Suse avec la traversée des montagnes du Mont-de-Lans, du Lautaret et du Montgenèvre.

Ce tracé existe depuis des siècles, mais comme passage pour les piétons, les mulets et parfois les corps d'infanterie<sup>3</sup>. En 1794, on écrit : « Rien d'aisé comme de faire un beau chemin à roues jusques au pied du Mont de Lans par l'Oisans. On peut aussi arriver avec des voitures depuis le Briançonnais jusqu'au pied de la même montagne. Le difficile est de la franchir<sup>4</sup>. » Le Ministre de l'Intérieur François de Neufchâteau a approuvé en 1797 les plans, détails estimatifs et mémoires de l'ingénieur en chef Dausse pour la route « de Grenoble à Savone par Briançon ». Fourier n'est donc pas le premier à chercher à rendre accessible cette voie aux voitures, mais il est le seul à obtenir l'autorisation de construire la route « impériale n°110 » par la loi du 9 ventôse an XII (29 février 1804).

Ce succès est à mettre à son crédit : face aux nouveaux enjeux et à la concurrence des autres itinéraires possibles, il se révèle un bon stratège et un administrateur efficace dans la conduite d'une œuvre importante. Il ne peut toutefois pas empêcher la baisse du rythme des travaux après 1808 et la route n'est pas achevée quand il quitte son poste pour Lyon le 9 mars 1815.

## DE NOUVEAUX ENJEUX

Les députés locaux relancent le Premier Consul dès sa prise du pouvoir<sup>5</sup> », mais rien ne bouge car la route par la vallée de la Maurienne et le col du Mont Cenis suffit aux besoins du commerce entre la France et les pays italiens. La victoire française de Marengo le 25 prairial an VIII (14 juin 1800) et la paix de Lunéville le 20 pluviôse an IX (9 février 1801) changent la donne. Le Piémont devient une « nouvelle et intéressante portion du territoire français »<sup>6</sup>. Aucune route carrossable n'est encore achevée à travers les Alpes occidentales. Les franchir en quatre jours est d'un grand intérêt stratégique<sup>7</sup>. Fourier dispose d'un atout important dès son arrivée à Grenoble pour rallier le pouvoir central à sa cause. Dausse est chargé le 4 fructidor an XI (22 août 1803) par Roland, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, de terminer les projets qu'il a commencés. Il devient un allié de

---

<sup>1</sup> Letonnelier (Georges), « Le préfet Fourier », *Bulletin de l'Académie delphinale*, 5<sup>e</sup> série, tome XIII-1, 1922, p.135.

<sup>2</sup> Rapport sur la situation du département de l'Isère présentés au Ministère de l'Intérieur, An XIII (1804-1805) (ADI, 136 M7).

<sup>3</sup> Dhombres (Jean) et Robert (Jean-Bernard), *Fourier, créateur de la physique-mathématique*, Belin, 1998, p.273.

<sup>4</sup> « Mémoire de reconnaissance de la petite route de Briançon à Grenoble » par le citoyen Lacoste, capitaine du génie, 17 floréal an II (6 mai 1794) (ADI, L.493 n°17).

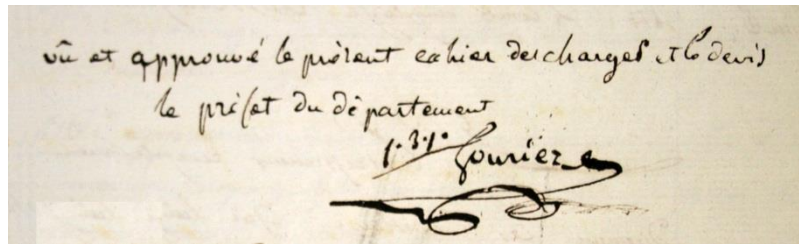
<sup>5</sup> « Les citoyens Berthier, Barral et Saint-Germain, députés de votre département, avaient proposé au Premier Consul le projet d'une nouvelle route qui établirait la communication la plus courte, la plus sûre et la plus commode entre la France et l'Italie, en partant de Lyon », Lettre du Conseiller d'Etat chargé spécialement des Ponts-et-Chaussées, au préfet, 28 frimaire an IX (19 décembre 1800) (ADY, 1S3/248)

<sup>6</sup> Mémoire signé Fourier sur la route d'Italie par Grenoble, de Lautaret et le Montgenèvre, 14 floréal an IX (4 mai 1803) (ADY, 1S3/248). En réalité, la France se contente d'exercer sa « protection » sur les Républiques Cisalpine et Ligurienne, et laisse à l'Autriche la partie orientale de l'Italie du Nord.

<sup>7</sup> « On voit alors de quel intérêt il eût été de pouvoir, en quatre jours, porter une armée de Grenoble dans les plaines du Piémont, de pouvoir, en cas de défaite, se retirer sous les places fortes de Briançon et de Mont-Lion, pour, de là, reprendre le chemin de la victoire. » Id.

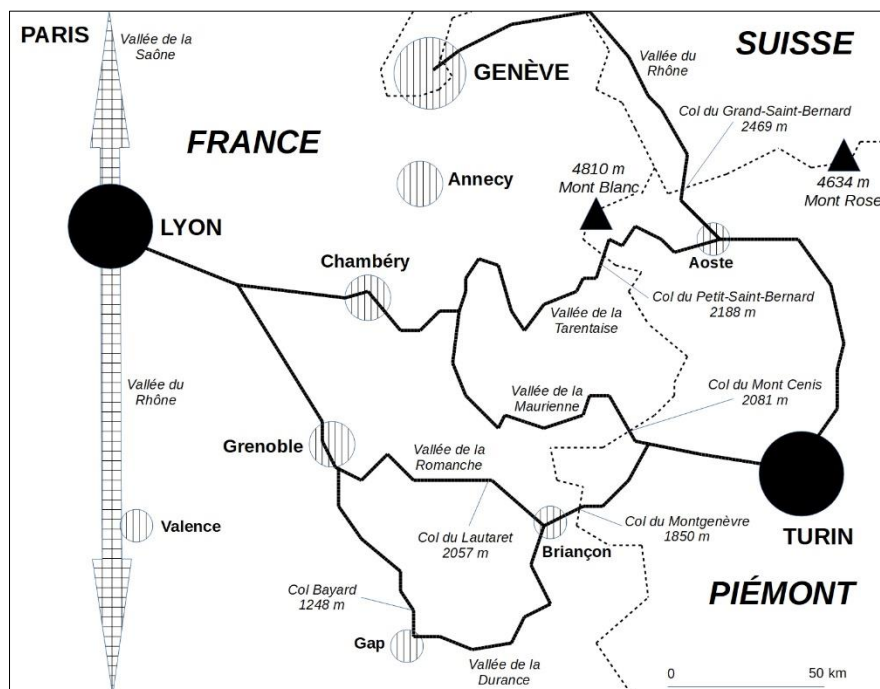
pois du préfet quand il écrit : « Je ferai tout ce qui dépendra de moi pour vous mettre dans le cas de solliciter avant la fin de brumaire prochain auprès du gouvernement la décision que vous désirez<sup>8</sup>. »

Signature de Fourier en bas du cahier des charges du 7 messidor an XII (26 juin 1804)



1 S3/248 : Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon, an VIII-an XIII

## MONTGENÈVRE OU MONT CENIS ?



Les différents itinéraires pour franchir les Alpes

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'État sarde a le contrôle complet des passages des Alpes. Il a fermé le Genève au trafic et le Briançonnais est devenu une véritable impasse. Le Mont Cenis monopolise tout le transit de l'Italie vers l'Europe occidentale, en particulier celui des marchandises précieuses et surtout des soies qui grandit sans cesse avec l'essor de la fabrique lyonnaise<sup>9</sup>. À partir de 1792, les bouleversements révolutionnaires ont tout remis en question en conduisant la France à annexer la Savoie. Grenoble et Briançon reprennent espoir et n'hésitent pas à mettre la main à la poche. Le Montgenèvre est le passage préféré des militaires français. Les artilleurs apprécient la facilité de ses rampes d'accès et la proximité de Briançon. Par ailleurs, commerçants et industriels locaux « enrichis ou en goût de

<sup>8</sup> Lettre de Dausse, ingénieur en chef, Directeur des Ponts-et-Chaussées, au préfet, 4 fructidor an XI (22 août 1803) (ADY, 1S3/248)

<sup>9</sup> Blanchard (Marcel), *Les routes des Alpes occidentale à l'époque napoléonienne (1796-1815), Essai d'étude historique sur un groupe de voies de communication*, Grenoble, Rey, 1921, 415 pages. Voir aussi : Blanchard (Raoul), « Les routes des Alpes occidentale à l'époque napoléonienne (1796-1815), *Revue de géographie alpine*, tome 9, n°2, 1921, p.312-321.

s'enrichir suivant le cours nouveau des affaires » entendent tirer profit de la reprise du commerce franco-italien. C'est le cas en particulier de Claude Perier (1742-1801), industriel lyonnais implanté à Vizille, qui « rêve de la mise en valeur de l'Oisans »<sup>10</sup> et de ses descendants.

Les deux cols offrent au sommet des qualités à peu près égales. Sur le versant occidental, leur escalade est d'une facilité à peu près semblable. À l'opposé, sur le versant italien, le Montgenèvre prend l'avantage : sa descente sur la vallée de la Doire, plus longue, n'offre pas de réelles difficultés, alors que celle du Mont Cenis vers Suse, beaucoup plus courte, est très forte (1500 m de dénivellation). En revanche, la balance s'inverse en ce qui concerne les voies d'accès. La Maurienne et la Durance ne présentent pas le même intérêt. La première est un beau couloir reliant directement le col à des régions bien intégrées à l'économie française ; la seconde ne dessert qu'une zone isolée. Le Genèvre ne peut générer un transit important que s'il est relié directement à Lyon par le col du Lautaret et la difficile vallée de la Romanche<sup>11</sup>.

Ainsi, dans la bataille des tracés, s'opposent d'un côté la Savoie, trois arrondissements de l'Isère (La Tour du Pin, Saint-Marcellin, Vienne), proches de Chambéry, et de l'autre, l'arrondissement de Grenoble et les préfets des Hautes-Alpes (Bonnaire, puis la Doucette). Mais dans le camp des partisans du Montgenèvre, Grenoblois et Briançonnais défendent le passage par la vallée de la Romanche et le Lautaret (la *petite route*), tandis que les habitants de Gap, notamment le maire, Blanc, et le préfet, Ladoucette<sup>12</sup>, défendent celui par les vallées du Drac et de la Durance par la Mure, Gap, Embrun et Briançon (la *grande route*). Par ailleurs, à Paris, l'administration centrale, qui affecte de marquer une bonne volonté apparente, est secrètement hostile à la route de l'Oisans comme à celle de Gap, et favorable au Mont Cenis<sup>13</sup>. Crétet, directeur des ponts et chaussées, originaire du Pont-de-Beauvoisin, bourg routier particulièrement intéressé au trafic du Cenis, empêche les militaires d'ouvrir eux-mêmes le Genèvre, tergiverse lorsque Napoléon ordonne de pousser les travaux du col, gagne assez de temps pour permettre à la pensée du maître, jusque-là hésitante, de se fixer définitivement sur le Cenis<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> Allix (André), « La construction de la route du Lautaret », *Les Etudes rhodaniennes*, Année 1929, volume 5, n°5-2, p.279.

<sup>11</sup> Blanchard (Marcel), *opus cité*, et Blanchard (Raoul), art. cité.

<sup>12</sup> Letonnellier (Georges), « Le préfet Fourier », *Bulletin de l'Académie delphinale*, 5<sup>e</sup> série, tome XIII-1, 1922, p.144.

<sup>13</sup> Allix (André), p.283.

<sup>14</sup> Blanchard (Marcel), *opus cité*, et Blanchard (Raoul), art. cité, p.316.

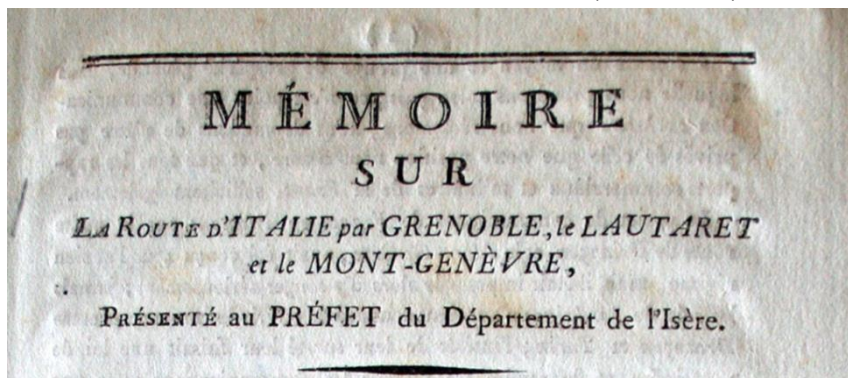
# FOURIER EST UN BON STRATÈGE

Fourier entreprend en 1802 un voyage d'études de Grenoble à Briançon<sup>15</sup> et gagne à sa cause tous les parlementaires du département. Face aux routes concurrentes, il engage la bataille de l'image et du financement et n'hésite pas à s'opposer aux partisans d'un autre itinéraire, notamment à son collègue des Hautes-Alpes.

## A) Une bataille d'image

### 1) Un mémoire à la gloire du projet

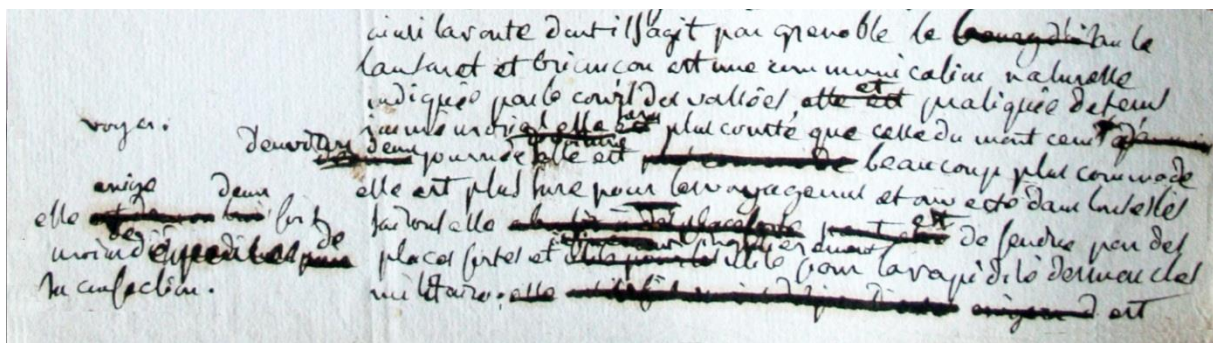
Mémoire de Fourier du 14 floréal an XI (4 mai 1803)



Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/248)

Dans ce mémoire, Fourier fait une présentation très favorable à la route d'Italie par Grenoble, de Lautaret et le Montgenèvre<sup>16</sup>.

Brouillon de lettre manuscrite de Fourier au directeur des ponts et chaussées vers le mois de mai 1803



Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/248)

« Ainsi la route dont il s'agit par Grenoble, le Lautaret et Briançon est une communication naturelle indiquée par le cours des vallées. Elle est pratiquée de temps immémorial. Elle est plus courte que celle du Montcenis d'environ deux journées. Elle est beaucoup plus commode. Elle est plus sûre pour les voyageurs et ouverte en toutes saisons. Elle est défendue par des places fortes et singulièrement utile pour la rapidité de la démarche militaire. » ; et dans la marge gauche : « Elle exige deux fois moins de dépenses pour sa confection. »

<sup>15</sup> ADI, L.493 n°18.

<sup>16</sup> Mémoire signé Fourier du 14 floréal an IX .

- « Une communication naturelle indiquée par le cours des vallées » : A Vizille, la route prend la Romanche et suit cette rivière sur l'une et l'autre rive, jusqu'à sa source en bas du Lautaret. Sitôt qu'on a traversé cette montagne, on trouve une autre rivière appelée la Cuisane, dont la route suit la rive gauche jusqu'à Briançon. Il faut traverser trois montagnes : Mont-de-Lans, Lautaret, Montgenèvre.
- « plus courte que celle du Montcenis » : La distance de Grenoble à Briançon (101 km) est raccourcie d'environ 25 kilomètres, et même en fait de 30 km. Elle est aussi plus courte de 71 km que la grande route par La Mure, Gap et Les Embruns.
- Elle est « plus commode » : le passage du Montgenèvre est déjà ouvert ; les rampes du Lautaret ne sont ni chères ni difficiles à établir ; en revanche, il faut franchir les rampes d'Eybons et de Vizille, faire des digues le long de la Romanche, escarper au Mont-de-Lans les rochers sur 3 500 m avec le ravin de l'Infernet<sup>17</sup>.
- « Elle est plus sûre et ouverte en toutes saisons » : « La tourmente n'est jamais dangereuse ».
- « Elle est défendue par des places fortes et singulièrement utile pour la rapidité de la démarche militaire » : en cas de guerre, on voit « de quel intérêt il eût été de pouvoir, en quatre jours, porter une armée de Grenoble dans les plaines du Piémont, de pouvoir, en cas de défaite, se retirer sous les places fortes de Briançon et de Mont-Lion, pour, de là, reprendre le chemin de la victoire ». Les troupes qu'on dirige par la petite route n'ont que 3 étapes, contre 9 par Gap et 5 par le Mont Cenis.
- « Elle exige deux fois moins de dépenses pour sa confection » : elle coûte 1 500 000 francs.

## 2) Le contre-mémoire du maire de Gap

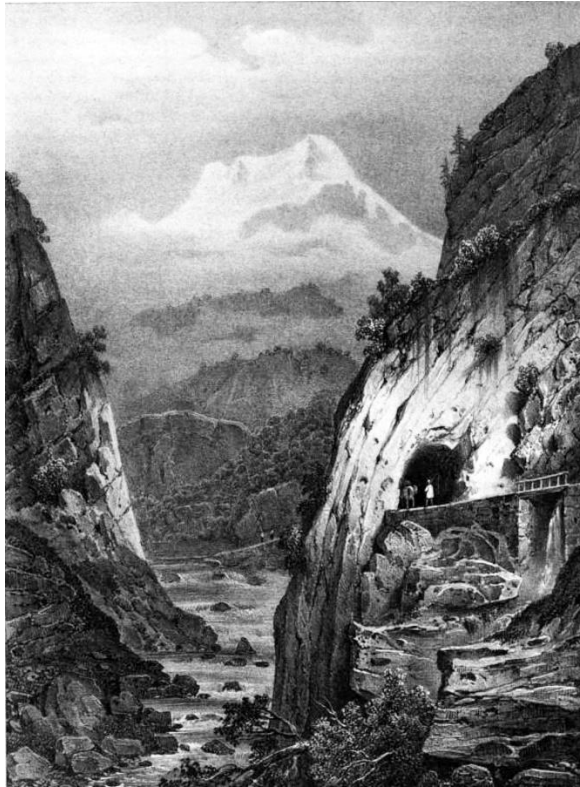
Le maire de Gap présente la route par le Lautaret d'une manière opposée :

« A Vizille, la route nouvelle se dirige vers une gorge noire et profonde où coule la Romanche. A peine trouve-t-on sur les bords la place d'un chemin pour les gens de pied et pour les mulets accoutumés à passer dans les précipices. Des rochers dont la tête est presque toute l'année couverte de neige bordent la rivière de part et d'autre et ne laissent aucune étendue à l'horizon. On avance de la route jusqu'au Mont-de-Lans, montagne escarpée et toujours périlleuse et, de là, jusqu'à l'affreux combe de Malaval.

Ici le voyageur le plus intrépide ne peut s'empêcher de reculer d'effroi : des bancs de rochers suspendus sur sa tête à chaque instant, prêts à s'écrouler, menacent de l'engloutir au fond des précipices. Des avalanches dont le bruit retentit au loin semblent lui montrer une mort certaine. Le terrain n'est même pas assuré sous ses pas et ses craintes sont d'autant plus fortes qu'elles se mêlent aux regrets de n'avoir pas profité de la belle communication que lui offrirait la grande route par La Mure et Gap<sup>18</sup>. »

<sup>17</sup> Notice sur la petite route de Grenoble à Briançon en l'an XI (ADY, 1S3/248).

<sup>18</sup> Mémoire du maire de Gap de germinal an XII (mars-avril 1804), cité dans « Observations du Conseil général de la commune de Briançon sur le Mémoire publié par le maire de Gap en germinal dernier », 14 thermidor an XII (2 août 1804) (ADY, 1S3/248)



La vallée de la Romanche vers 1837

Cassien (Victor), Debelle (Alexandre), Album du Dauphiné,  
tome III, Grenoble, Prudhomme, 1837

Ladoucette désapprouve – du moins officiellement - l'initiative de son administré :

« La ville de Gap s'[est] crue en droit [de] faire une réponse. Vous savez qu'elle m'a été communiquée trop tard eu je réprimandai le maire. [...]. Il m'assura qu'il vous avait prévenu verbalement<sup>19</sup>. »

Fourier s'appuie à Paris sur un réseau de personnes tissé lors de ses activités révolutionnaires, à l'École polytechnique ou en Égypte (le général Menou, Napoléon Bonaparte lui-même<sup>20</sup>). Au prix de péripéties de couloirs et d'antichambre à Paris, il finit par obtenir gain de cause en obtenant en février 1804 l'autorisation de la construction de la route impériale n°110.

## B) L'obtention d'une participation du Conseil général au financement

Le Conseil général de l'Isère vote le 26 messidor an XI (15 juillet 1803) 500 000 francs (dont 400 000 pour le seul arrondissement de Grenoble) répartis sur cinq ans pour le projet<sup>21</sup>. Sa délibération est

---

<sup>19</sup> Lettre du préfet des Hautes-Alpes [Ladoucette] au préfet de l'Isère [Fourier], 14 fructidor an XIII (1<sup>er</sup> septembre 1804), Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/249).

<sup>20</sup> Les deux hommes ne sont pas des intimes, mais ils s'estiment, même si le second reproche au premier d'avoir été l'un des plus chauds et des plus admirateurs du caractère de Kleber. Champollion-Figeac (Aimé), *Chroniques dauphinoises et documents inédits relatifs au Dauphiné pendant la Révolution*, Seconde période historique, 1794-1810, De l'imprimerie Savigné, Vienne, 1881 ; repris in *Les savants du département de l'Isère et la Société des lettres, Sciences et Arts de Grenoble, 1794-1810*, Laffitte Reprints, Marseille, 1973, [p.173].

<sup>21</sup> Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon, an VIII-an XIII (ADI, 1 S3/248).

approuvée par le gouvernement le 14 thermidor an XI [2 août 1803]<sup>22</sup> et validée par la loi du 9 ventôse an XII [3 mars 1804]. Dès le 10 floréal an XII (30 mai 1804), les dispositions sont prises pour la perception, par voie de centimes additionnels, des 500 000 francs du département<sup>23</sup>. Fourier qui a su fédérer les hommes politiques locaux présente habilement ce soutien à la nouvelle route avec celui à l'effort de guerre :

« Citoyen Ministre, j'ai l'honneur de vous adresser une délibération du Conseil général du département de l'Isère [...], dans laquelle il a offert au gouvernement, pour concourir aux frais de la guerre maritime, 8 centimes pour franc de toutes les contributions directes, plus seize chevaux harnachés et deux non harnachés, mais les dix-huit chevaux sans cavaliers. Les départements de la Drôme et des Hautes-Alpes n'ont fait aucune offre analogue. De plus, le Conseil général a renouvelé son vote antérieur de 500 000 francs, pour l'ouverture de la route de France en Italie par le Lautaret et le Montgenèvre ; l'arrêté du gouvernement du 14 thermidor an XI [2 août 1803], a approuvé cette délibération, pour être exécutée suivant sa forme et teneur<sup>24</sup>. ».

### C) La lutte avec le préfet des Hautes-Alpes

L'administration des Hautes-Alpes a proposé le 14 prairial an VI (2 juin 1798) de faire cause commune pour en montrer la supériorité. Mais le préfet des Hautes-Alpes, Charles François baron de Ladoucette (1772-1848) est un personnage important :

« Il eut l'audacieuse idée de faire tracer une route sur le Montgenèvre afin de mettre le Dauphiné en rapport avec le Piémont. Il travailla lui-même à l'établissement de cette route avec les habitants et les soldats de deux régiments. Il avança des fonds pour hâter les travaux<sup>25</sup>. »

On raconte même qu'il a avancé 25 000 francs de sa fortune personnelle pour accélérer les travaux de la route du Montgenèvre.

Ladoucette lui propose sans succès de le rencontrer :

« .Vous n'avez pas encore fixé [...] le jour et le lieu où nous devons nous réunir. [...] Seriez-vous assez aimable pour venir jusqu'à Gap. Mme Ladoucette serait charmée de vous y recevoir<sup>26</sup>. »

Deux questions séparent les deux hommes :

#### 1) La maîtrise administrative de la réalisation

Fourier donne vite l'impression à son collègue dauphinois qu'il entend chapeauter l'ensemble des travaux de Grenoble à Briançon :

« Le citoyen Ladoucette [...] paraît avoir tiré de ma correspondance avec lui la conséquence que j'avais le dessein de m'attribuer des fonctions administratives dans son département, ce qui est assurément bien contraire à mes intentions. Je regarde la confection des travaux dont il s'agit comme étant bien plutôt du ressort des ingénieurs des ponts et chaussées que celui des autorités locales. »

---

<sup>22</sup> Champollion-Figeac (Aimé), *Chroniques dauphinoises et documents inédits relatifs au Dauphiné pendant la Révolution*, Seconde période historique, 1794-1810, De l'imprimerie Savigné, Vienne, 1881 ; repris in *Les savants du département de l'Isère et la Société des lettres, Sciences et Arts de Grenoble, 1794-1810*, Laffitte Reprints, Marseille, 1973, p.169.

<sup>23</sup> Allix (André), art.cité.

<sup>24</sup> Champollion-Figeac (A.), 1880, t.IV, p.169, cité par Dhombres (Jean) et Robert (Jean-Bernard), *Fourier, créateur de la physique-mathématique*, Belin, 1998, p.272-273.

<sup>25</sup> Montemont (Albert), « Notice sur Ladoucette », *Bulletin de la Société de Géographie*, livre 3, volume 9, 1848, p351-362, notamment p.352.

<sup>26</sup> Lettre de Ladoucette à Fourier du 10 prairial an XII (30 mai 1804) (ADY, 1S3/248).

Il se réfugie derrière la nécessité de confier la direction à un seul ingénieur :

« Le travail du citoyen Dausse embrassant toute la longueur de la route à ouvrir et vos instructions portant que l'ingénieur en chef du département de l'Isère rédigerait le devis des travaux à exécuter, j'ai pensé que l'on devait dans cette circonstance suivre ce qui s'est pratiqué pour la route du Mont Cenis.

Le citoyen Dausse avait fait le projet de quatre parties de cette route ; [...] Je n'ai pas cru qu'il me convint de diviser un objet que vous avez considéré comme dépendant d'un travail unique.

Les travaux multipliés de l'ingénieur en chef de ce département m'ont engagé à vous faire la demande d'un ingénieur chargé exclusivement de la surveillance des travaux. J'ai l'honneur de réitérer ma demande. »

Il conclut perfidement :

« Je n'ai pas entendu [...] anticiper sur les fonctions de mon collègue des Hautes-Alpes<sup>27</sup>. Il désire infiniment au contraire qu'il conserve l'administration et la surveillance de tout ce qui se pratiquera sur le territoire du département confié à ses soins<sup>28</sup>. »

Ladoucette garde le traitement administratif dans la portion de la route située dans son département<sup>29</sup>.

## 2) La déstabilisation du département des Hautes-Alpes

Dans son mémoire, Fourier fait des propositions qui concernent d'autres départements que le sien :

« Il s'agirait [...] de changer un peu la direction de la route projetée pour les départements méridionaux et de la faire aboutir au pont Saint-Esprit, au lieu de la diriger vers Valence. Cette route et celle de Grenoble concourraient parfaitement au même but, et feraient communiquer avec l'Italie, le nord et le midi de la France<sup>30</sup>. »

Il déstabilise ainsi le département voisin. Briançon est directement intéressée par l'ouverture de la nouvelle route. Le 14 thermidor an XII (2 août 1804), le conseil général de la commune observe que « tout est faux » dans le mémoire publié par le maire de Gap : « Les charrettes vont et viennent tous les jours de Vizille au pied du Mont-de-Lans » et approvisionnent Briançon en sel et blé<sup>31</sup>.

Ladoucette soupçonne Fourier d'être à l'origine de cette attitude :

« Il m'est revenu [...] qu'un nouveau mémoire avait été fait à Grenoble sur la route qui s'ouvre au Mont-de-Lans qu'un fonctionnaire public l'avait envoyé tout récemment et clandestinement à Briançon où il avait été colporté et où l'on avait cherché à surprendre des signatures d'approbation avec lesquelles on se proposait de publier cette production<sup>32</sup>. »

Il refuse toute intervention d'un préfet dans un autre département que le sien :

« Je [...] défendis expressément [au maire de Gap] de chercher à s'attirer des partisans dans l'Isère. Néanmoins on insinuait de votre département à plusieurs communes des rives du Buech de

---

<sup>27</sup> Lettre de Ladoucette à Fourier du 10 prairial an XII (30 mai 1804) (ADY, 1S3/248)

<sup>28</sup> Lettre du préfet Fourier au Directeur général des travaux des Ponts-et-Chaussées, 8 floréal an XII (28 avril 1804) (ADY, 1S3/248)

<sup>29</sup> « Le Conseiller d'Etat, Directeur général des Ponts-et-Chaussées ayant décidé que la partie de la route de Grenoble à Briançon, qui se trouve dans les Hautes-Alpes, serait traitée administrativement par moi », Lettre de Ladoucette à Fourier du 10 prairial an XII.

<sup>30</sup> Mémoire signé Fourier du 14 floréal an IX .

<sup>31</sup> Observations du Conseil général de la commune de Briançon sur le Mémoire publié par le maire de Gap en germinal dernier, 14 thermidor an XII (2 août 1804) (ADY, 1S3/248)

<sup>32</sup> Lettre de Ladoucette à Fourier du 14 fructidor an XIII.



se prononcer pour la Croix-Haute. Aujourd'hui on engage Briançon à se prononcer pour la route de l'Oisans<sup>33</sup>. »

Et d'ajouter :

« Ce système, cette marche, ne sont pas dignes du département de l'Isère, de son savant et aimable préfet, d'une ville comme Grenoble et de son estimable maire. Ils ont donné lieu à des propos désagréables que je relèverais s'ils n'étaient à dédaigner. Mais tout cela a tendu à jeter un brandon de discorde entre deux départements voisins et entre plusieurs communes de mon ressort. [...]

Appeler votre attention sur cet état de choses [...] c'est s'assurer que vous y mettiez un terme. [...]

Nous l'aurions prévenu, j'aime à le croire, si vous aviez trouvé jour pour l'entrevue que je vous ai proposée plusieurs fois, mais j'espère que ce plaisir ne sera plus retardé. Le département des Hautes-Alpes élève sur le col du Mon-Genèvre un obélisque à la gloire de Sa Majesté Impériale. La première pierre doit être solennellement posée le 20 de ce mois. Je désire que vous assistiez à cette cérémonie<sup>34</sup>. [...]

## **DESTRAVAUX IMPORTANTS RONDEMENT MENÉS (1804-1808)**

Les emprises des voies alpines sont jusqu'alors impérieusement liées au relief. Dausse entend les « affranchir de la servitude du torrent et du rocher » en établissant, dans les bassins, des chaussées hors d'atteinte des crues et, dans les défilés, des tunnels pour en minimiser la pente. La loi du 9 ventôse an XII (29 février 1804) autorise la construction de la route du sommet de la plaine d'Oisans à la Madeleine du Lautaret, en quatre tronçons, à 10 mètres de largeur, moyennant 1 500 000 francs<sup>35</sup>. L'effort porte en premier sur le tronçon du Mont-de-Lans, entre la base de l'actuelle rampe des Commères et la Madeleine du Lautaret. Il s'agit de la partie plus dure, avec la traversée sur 3 500 m de rochers de roches cristallines à pic. Le devis estimatif dépasse les 500 000 francs<sup>36</sup>.

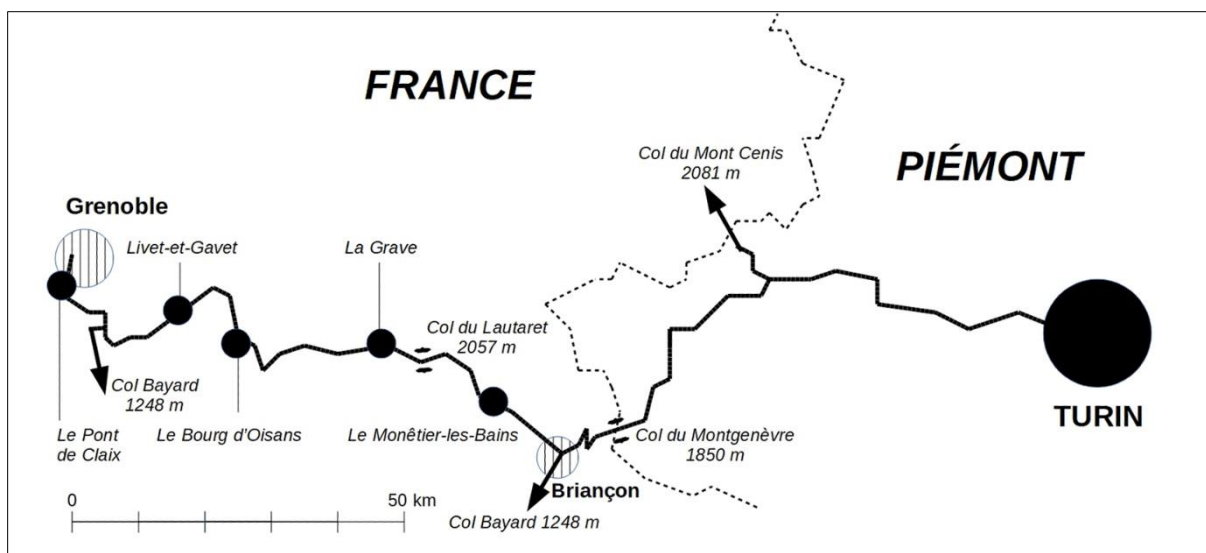
---

<sup>33</sup> Id..

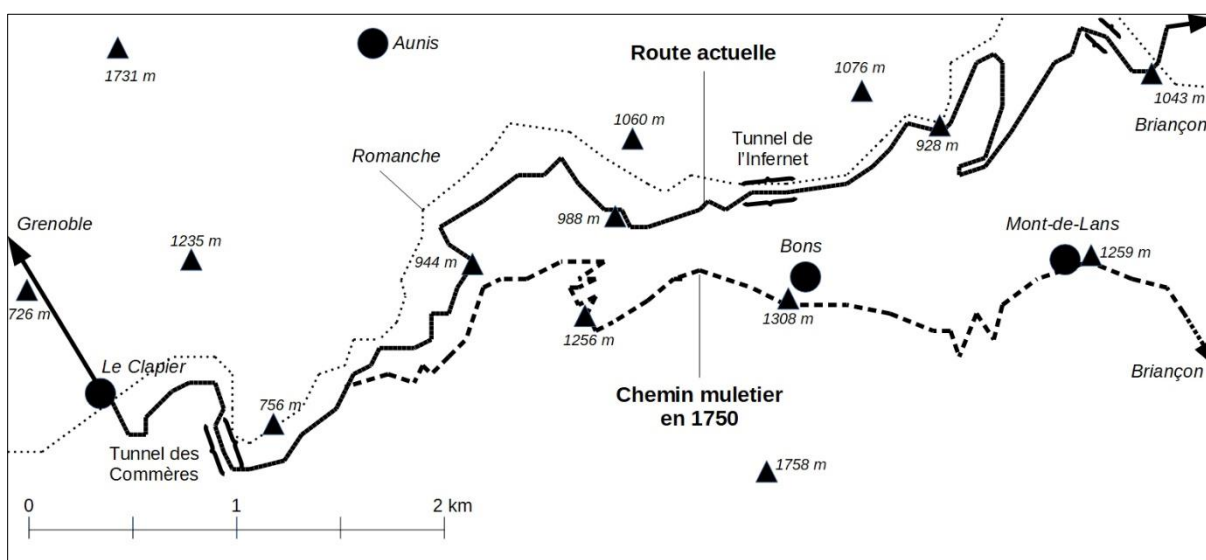
<sup>34</sup> Id.

<sup>35</sup> Allix (André), art.cité.

<sup>36</sup> 514 114,04 francs, Devis estimatif des ouvrages à faire pour rendre praticable la petite route de Grenoble à Briançon depuis le sommet de la plaine du Bourg d'Oisans jusqu'à la plaine des Chambons, 25 nivôse an XII (16 janvier 1804) (ADY, 1S3/248).



La petite route de l'Oisans



Sources : Atlas de Trudaine de 1850 et carte IGN.

La traversée du Mont-de-Lans

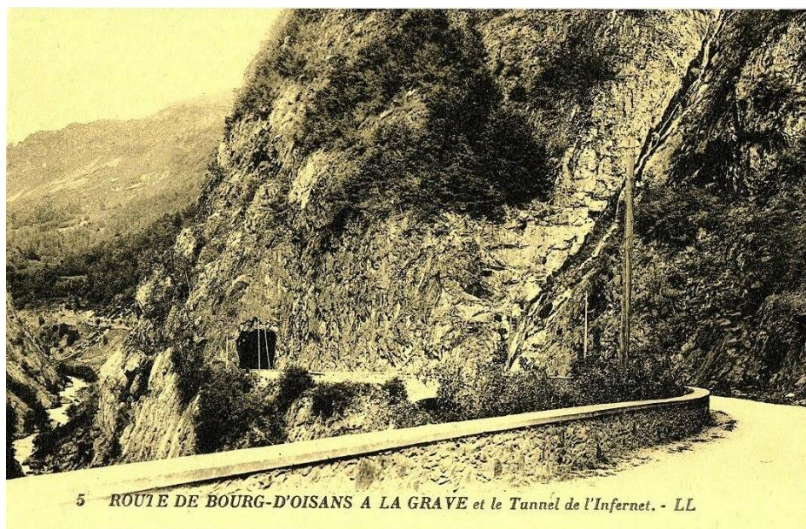
Les travaux, adjugés le 7 messidor an XII (26 juin 1804), commencent rapidement. 450<sup>37</sup>, dont les trois-quarts des Piémontais, puis plus de 500 ouvriers, dont 50 prisonniers de guerre napolitains<sup>38</sup>, sont employés sans interruption pendant la belle saison<sup>39</sup>. L'hospice créé pour administrer des secours aux blessés<sup>40</sup> fait face aux nombreux accidents<sup>41</sup>.

<sup>37</sup> Y compris les forgerons et porte-pistolets, Lettre de l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées attaché aux travaux de la nouvelle route d'Italie à l'ingénieur en chef du département de l'Isère, 20 thermidor an XIII (8 août 1805), Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/249).

<sup>38</sup> Allix (André), art.cité.

<sup>39</sup> Rapport sur la situation du département de l'Isère présentés au Ministère de l'Intérieur, An XIII (1804-1805) (ADI, 136 M7). Mais : « Les travaux [...] sont suspendus depuis la mauvaise saison. Cependant on continue, lorsque le temps le permet, à faire les tracés qui exécutent les habitants même du pays », *Annales politiques et littéraires du département de l'Isère, Journal administratif*, 2 décembre 1804.

<sup>40</sup> Arrêté du préfet Fourier ordonnant l'établissement d'un hospice au Bourg d'Oisans pour administrer des secours aux ouvriers employés à l'ouverture de la route de France en Italie, qui pourraient être blessés dans les travaux, 25 prairial an XIII (14 juin 1805) (ADY, 1S3/248) L'hospice héberge 32 ouvriers totalisant 1 347 journées du 13 messidor an XIII (25 juin 1805) au 26 mars 1806, et



Le tunnel de l'Infernet vers 1900

Le plan de 1797 ne prévoyait qu'un passage à ciel ouvert. Devant les difficultés d'exécution et les dépenses excessives, Dausse fut rappelé en 1807. Il proposa de percer le rocher en galerie avec quatre fenêtres latérales sur une longueur de 200 mètres. Par un travail ininterrompu de jour et de nuit, l'opération est faite en treize mois et achevée au mois d'octobre 1808. L'ouvrage réalisé est remarquable par sa hardiesse alors inouïe et par son coût inférieur<sup>42</sup>. Une formule nouvelle de route est trouvée.

---

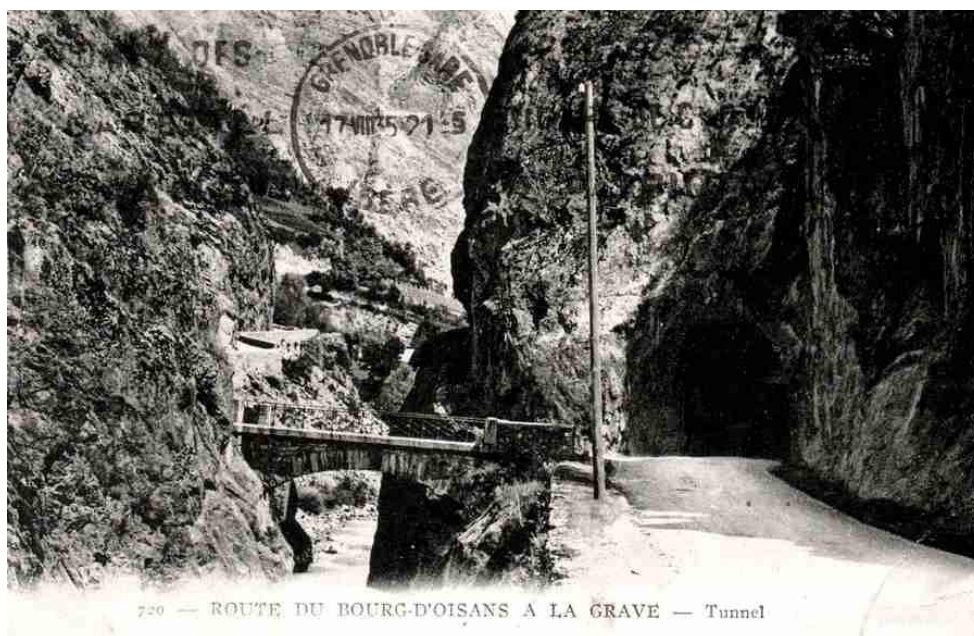
respectivement 19 et 324 du 14 août 1806 au 31 octobre 1807, Registre de l'hospice établi au Bourg d'Oisans, Lettre de l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées du 20 thermidor an XIII.

<sup>41</sup> « De nouveaux malheurs viennent de nous arriver. Deux mineurs ont eu la jambe cassée et le pied entièrement écrasé par la chute de pierres », Id. Ces accidents sont rarement graves. On déplore toutefois un mort dans les registres.

<sup>42</sup> Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées du département de l'Isère au préfet Fourier, 6 septembre 1809, Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/249).

## Une œuvre inachevée

Fourier veut continuer dans la même voie. Il crée en 1808 un nouveau lit de la Romanche, commence en 1809 son endiguement dans la plaine et fait sauter pendant l'hiver 1810 le verrou de Chambon en creusant une galerie de 40 mètres<sup>43</sup>. On y passe à pied et à cheval dès le printemps.



Le tunnel de Chambon vers 1900

Fourier entend aller plus loin et propose de mettre à la charge du gouvernement 264 000 francs et à celle du département 396 000 francs répartis par quart sur les années 1810, 1811, 1812 et 1813. En janvier 1812, il veut entreprendre l'aménagement du tronçon entre la Madeleine, située au pied du col du Lautaret, et les limites du département de l'Isère<sup>44</sup> pour un coût de 950 000 francs<sup>45</sup>. Mais il doit faire face au manque de crédits croissant imposé par les guerres. Il ne trouve pas en 1810 les 660 000 francs correspondant à la contribution du conseil général<sup>46</sup>. Mais il se heurte surtout au choix que l'Empereur a fait en 1805<sup>47</sup> de faire du Cenis et de la Maurienne la grande voie de communication franco-italienne reliée à la route Turin-Asti-Alexandrie-Parme et aux ports ligures. Des travaux de grande ampleur y sont rapidement effectués sous la direction de Dausse : six belles rampes en pente bien aménagées du côté savoyard, encorbellements et grands murs de soutènements pour accrocher la route aux flancs de la montagne du côté italien. Le Genève est réduit au rôle de grande voie stratégique et sans grande importance économique<sup>48</sup>. Fourier doit se résigner à fermer l'hôpital de Bourg d'Oisans en 1813.

Ainsi Fourier quitte son département en 1815 alors que la *petite route* n'est pas accessible aux voitures sur la totalité de son parcours. Rien d'étonnant donc qu'il considère qu'elle ne soit pas la

---

<sup>43</sup> Id.

<sup>44</sup> « Je transmets au préfet des Hautes-Alpes revêtu de ma signature les plans et devis estimatifs [...] pour l'ouverture de la nouvelle route », Lettre de l'ingénieur en chef du département de l'Isère au préfet Fourier, 26 janvier 1812, Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/249).

<sup>45</sup> Lettre du Directeur des Ponts-et-Chaussées au préfet Fourier, 26 janvier 1812, Route nationale n°91 de Grenoble à Briançon (ADI, 1S3/249).

<sup>46</sup> Id. du 16 novembre 1809.

<sup>47</sup> Ce choix devient définitif lors d'un voyage en Italie en 1805, mais il est en fait le résultat d'une longue évolution.

<sup>48</sup> Cité par Blanchard (Raoul), art. cité p.317.

grande affaire de son action à la tête de la préfecture de l'Isère, contrairement au dessèchement des marais de Bourgoin, « le plus grand ouvrage public que l'on ait achevé en France ces derniers temps »<sup>49</sup>

.La route est volontairement oubliée après son départ du département en 1815. Les travaux reprennent sous la Monarchie de Juillet (traversée de la plaine du Bourg d'Oisans, abords de la galerie Dausse, aménagement de la combe de Mallevall, rampe de Commères), continuent sous le Second Empire (ouverture du tunnel des Ardoisières, aménagement des accès au Lautaret) et le débuts de la Troisième République. L'intérêt économique et touristique prendra alors le pas sur l'intérêt stratégique.

---

<sup>49</sup> Cette affaire a « exigé du chef de l'administration des soins personnels très pénibles et de dépenses extraordinaires. Je puis dire en vérité que cette opération m'a occupé continuellement pendant onze années et qu'elle seule en quelque sorte équivalait à toutes les autres », Dossier « Fourier », demande de pension faite en 1815, Archives nationales, Voir Guillaume (Jean-Charles), « Fourier et le dessèchement des marais de Bourgoin, 1804-1815 », *Bulletin de Société des sciences historiques et naturelles de l'Yonne*, 155<sup>e</sup> volume, 2017, p.81-100.