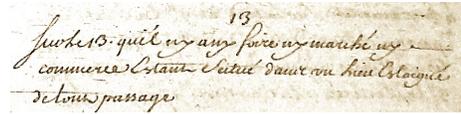


Le chemin n° 13 bis

Lors de la Révision des Feux de 1700, les représentants de la communauté doivent répondre à un questionnaire en une vingtaine de points. Le treizième concerne le commerce. La réponse de Cornillon est : « il n'y a ny foire ny marché ny commerce Estant scitué dans un lieu esloigné de tout passage ».



13
Sur le 13. qu'il n'y a ny foire ny marché ny
commerce Estant scitué dans un lieu esloigné
de tout passage



Esloigné de tout passage ? Un peu exagéré vous ne trouvez pas ? À l'époque, pas tant que ça. Quand en 1836 on décide de classer les voies locales, une seule sur la commune obtient le label « chemin de grande communication » : il s'agit du n° 13 bis, de Mens à Clelles ; il passe par les Richards et Blanchardeyres.

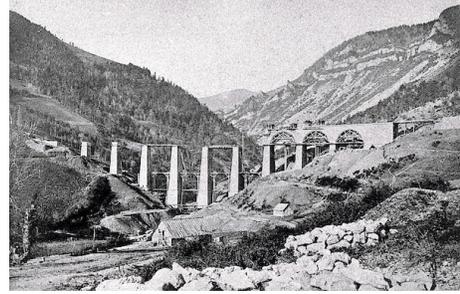
Ce n'est qu'en 1846, que le « chemin de grande communication n° 34 de Mens au Monestier de Clermont » par le col de Cornillon, obtiendra son label. Écoutez monsieur le Préfet de l'Isère exposer une belle idée au Conseil Général le 30 août 1866. Il veut faire communiquer « les deux cantons du Monestier-de-Clermont et de la Mure, séparés par la profonde coupure où coule le Drac ».

« Cette question paraissait donc insoluble, lorsque la rectification de route départementale n° 6 est venue la raviver. Dans la traversée du territoire de Saint-Jean d'Hérans, en effet, la nouvelle route passe à une faible distance du chemin de grande communication n° 34 du Monestier à Mens. Rien de plus facile, dès lors, que d'établir la communication désirée en reliant chemin et route au moyen d'un embranchement sur le territoire des communes de Cornillon et de Saint-Jean-d'Hérans.

L'examen des pièces du dossier me paraît démontrer d'une manière incontestable l'utilité de l'embranchement projeté. Cette utilité, suffisante dès à présent pour justifier le classement du chemin dans la grande vicinalité, ne peut que s'accroître encore après l'établissement de la ligne ferrée de Grenoble à Gap, car alors, avec son prolongement jusqu'au chemin n° 13 bis (trois kilomètres environ), il constituera pour beaucoup de communes le moyen d'accès le plus court à la gare de Clelles. »

Et c'est ainsi que l'Homme du Lac est devenu un carrefour. Ah mais attendez : le préfet parle bien de la ligne ferrée de Grenoble à Gap ? Elle était donc déjà lancée ? L'idée oui ; mais le décret impérial déclarant la ligne d'utilité publique n'a été signé que le 2 janvier 1869. Quant à la réalisation...

Cette photo du viaduc de Casseyres encore en construction date du 16 mai 1877. Le 9 janvier 1878, Richard-Bérenger intervenait au Conseil Général pour rappeler « que l'ouverture du chemin de fer de Grenoble à Gap est prochaine. Il y a lieu par conséquent de se préoccuper de la manière dont les populations indirectement desservies par cette ligne pourront se mettre en communication avec les gares. »



Richard-Bérenger demande donc que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée relie la station de Clelles au bourg de Mens, par un service de correspondance subventionné. Fort bien, mais par où vont passer les voitures ?

« Considérant que le tracé du chemin de grande communication n° 13 *bis* est d'une défektivité reconnue ; que ce chemin présente des pentes et des détours qu'il serait possible de faire disparaître ; que M. l'Agent voyer reconnaît que ce chemin, fort ancien, doit être rectifié au moins sur la moitié de son parcours, il est proposé d'inviter M. le Préfet à faire procéder le plus promptement possible, par le service de la voirie, à une étude complète de la rectification du chemin de grande communication n° 13 *bis*, de Mens à Clelles. »

Vous connaissez la suite : le chemin de grande communication n° 13 *bis* a bien été « rectifié », mais on ne l'emprunte plus du tout pour aller de Mens à Clelles !

Vous vous souvenez que le préfet en 1866 parlait d'un prolongement de 3 km depuis l'Homme du Lac jusqu'au chemin n° 13 *bis* ? Comme vous connaissez les lieux, vous vous doutez bien qu'il s'agit de descendre depuis l'Homme du Lac, par Aubépin et Grand Oriol, pour rejoindre Petit Oriol. Ah oui ? Alors écoutez le compte-rendu du conseil municipal du 16 mars 1932, 66 ans plus tard.

« M. Le Président appelle le Conseil à délibérer sur la question de savoir s'il y a lieu de mettre à l'étude le projet de rectification et d'élargissement du chemin vicinal ordinaire n° 3 du chemin de grande communication n° 34 au Petit Oriol sur une longueur de 3000 mètres, et s'il convient de solliciter du Conseil Général l'inscription de ce projet au programme des travaux à subventionner en 1933.

Le Conseil, considérant que ce chemin qui est le plus important de la commune, puisqu'il dessert le village du Grand Oriol, chef lieu de la commune, Petit Oriol et les Richards est à peu près impraticable, en raison de sa faible largeur et de l'absence de chaussée empierrée, demande au Conseil Général l'inscription du projet au programme des travaux à subventionner en 1933. »

Et les autres chemins de la commune ? Toujours au Conseil municipal, mais onze ans plus tard, le 21 février 1943 (en pleine guerre) :

« Monsieur le Maire expose au Conseil municipal que deux décisions du 31 décembre 1942 ont accordé à la commune de Cornillon-en-Trièves la subvention se rapportant aux travaux ci-après :

Chemin du Petit Oriol :

Dépense subventionnable : 57 200 francs
subvention allouée : 14 300 francs

Chemin de Villarnet :
Dépense subventionnable : 32 500 francs
subvention allouée : 8 125 francs »

Tout heureux, le Conseil décide de passer à l'exécution du projet. Oui mais voilà, tout le monde n'est pas d'accord, en particulier au Petit Oriol. Au fil des réunions, on sent même que la polémique s'envenime. Alors, le 19 décembre 1944, à la faveur du changement de municipalité, décidé par les nouvelles autorités à la Libération. . .

« M. Le Maire expose au Conseil municipal que le projet de reconstruction du chemin rural du Petit Oriol, établi par la précédente municipalité ne convient pas à la majorité des habitants, et qu'une vive opposition s'est manifestée contre la réalisation de ce projet, et qu'il y a lieu d'examiner s'il doit être donné suite à ce projet.

Le Conseil après en avoir délibéré, considérant les graves inconvénients du dit projet, considérant que les travaux n'ont pas encore été mis en adjudication et que les travaux d'expropriation des terrains nécessaires, ne sont pas encore terminés, considérant qu'il paraît nécessaire de modifier le tracé prévu, pour éviter des dommages importants aux propriétaires intéressés tout en donnant satisfaction aux habitants du village du Petit Oriol, décide de surseoir à l'exécution du projet, et demande en conséquence que les formalités d'expropriation en cours soient suspendues. »

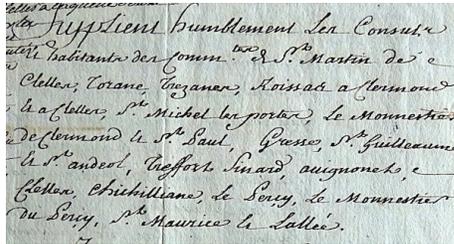
Non mais, attendez un peu. À lire ce qui précède, on dirait que le Trièves a attendu le Second Empire, voire la Troisième République, pour communiquer avec le reste du monde. Prenez par exemple la « route royale n° 75 », entre le col du Fau et celui de la Croix-Haute. L'ordonnance du Roi (Charles X) « qui classe la route de Grenoble à Marseille au rang des routes royales de 3^e classe » a été prise le 11 juin 1828 à la demande du Conseil Général de l'Isère, qui s'engage à payer 300 000 francs pour achever les travaux sur son territoire. Rappelons que jusque-là le passage du col de la Croix Haute ne se faisait qu'à dos de mulet. Les travaux prendront 10 bonnes années. En août 1838, ils sont achevés ou peu s'en faut. Le Conseil Général s'en félicite, et remarque :

« L'établissement de la route royale n° 75, passant par la Croix-Haute, étant le résultat de huit années de sacrifices considérables faits par le département de l'Isère, il importe de recueillir aujourd'hui le fruit de ces sacrifices. Cette route peut être considérée comme terminée, la circulation y est déjà en activité, et M. le Directeur général des postes se propose d'y établir une ligne de poste pour le service d'une malle aux frais de l'état. »

« Huit années de sacrifices considérables »... seulement ? Non : la fameuse route ne date pas du dix-neuvième siècle. Depuis toujours, elle est la voie la plus directe pour rejoindre le midi depuis Grenoble. Seulement voilà. . .

« L'an mil sept cent douze, le sixième juillet à deux heures de relevée, nous Sanson Bial, commissaire du Roy, trésorier de France au bureau des finances de la généralité de Grenoble, et commissaire député par sa Majesté pour les Ponts et Chaussées et autres ouvrages publics de la Province de Dauphiné, sçavoir faisons qu'il est nécessaire de réparer le pont de pierre qui est entre Clesles et S^t Martin de Clesles sur la route de Grenoble en Provence. »

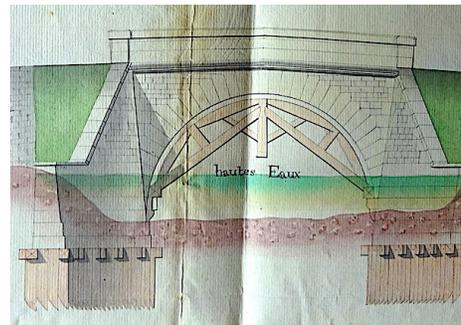
Mais un demi-siècle plus tard, le 6 novembre 1762, les consuls et habitants de 20 communautés triévoises s'associent pour adresser « à Monseigneur l'Intendant de cette province de Dauphiné » une « humble supplique ».



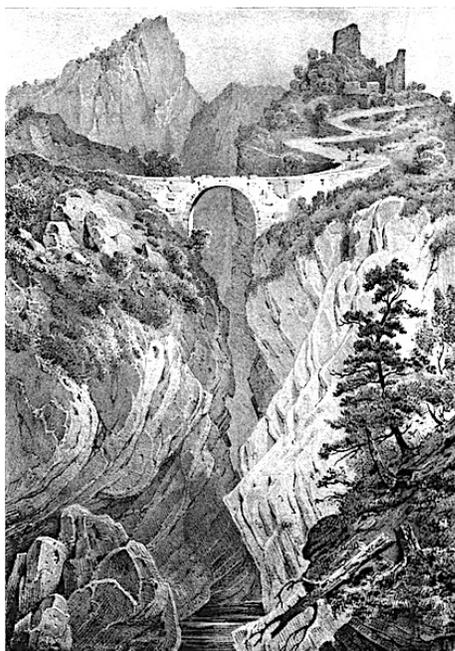
Les pétitionnaires « représentent que le pont dudit S^t Martin de Celles sur la route de Grenoble en Provence passant par la Croix Haute a été construit par sa Majesté et à grands frais, et comme les culées et les murs à côté de ce pont s'écroulent journellement, il est indispensable de le rétablir pour en éviter la destruction totale. »

Ils observent en outre que le pont sert non seulement au passage des troupes envoyées du Dauphiné en Provence, mais encore qu'elle est la principale voie de communication vers le nord, depuis le Diois et les Baronnie. Ils obtiendront gain de cause, mais combien de temps durera la réparation ?

La construction et la maintenance des ponts a toujours constitué le principal poste de dépense pour l'entretien des routes. Il est vrai que dans la première moitié du dix-neuvième siècle un effort exceptionnel a été consenti. Parmi ceux qui nous concernent voici quelques ponts et leurs dates de (re)construction : Parassat (1825), Chardeyre (1828), Vareille (1833), Recours (1839), Sandon (1844).



Mais ces travaux n'étaient que des étapes d'une longue histoire. Prenez par exemple Brion. L'existence d'un pont à cet endroit date probablement des Romains. Il y avait au-dessus un château avec, au moins jusqu'au XIV^e siècle, un village au pied. En mai 1586, la défense victorieuse du pont de Brion par les troupes de Lesdiguières lui avait permis de « tenir tout le pays de derrière à couvert », en clair de maintenir le Trièves dans le camp protestant. En 1790, lors de la toute première session du Conseil Général du département, une requête est examinée.



« Ce pont, élevé de 146 pieds au-dessus du lit de l'Ébron, entre deux rochers, a 34 pieds d'ouverture, mais sa largeur d'une tête à l'autre n'est que de 11 pieds, et se trouve encore réduite par la chute des murs des parapets et la dégradation de la maçonnerie des tympans en amont et en aval. Par délibération du 19 septembre dernier, la commune de Lavars a demandé que ce pont, où il se précipite souvent des bestiaux, fût, ainsi que les chemins aboutissants, promptement réparé, pour prévenir les accidents journaliers qu'éprouvent à ce passage les cultivateurs qui fréquentent les marchés de Mens et du Monestier-de-Clermont. »

Le pont dont il est question date de 1732. Rafistolé pendant la Révolution, il sera remplacé en 1854 par le pont « en fil de fer » que montre cette carte postale. Il est situé un peu en aval du précédent, dont les ruines sont encore visibles. La version actuelle date de 1951. Croyez-vous que l'histoire soit terminée ?

