

DE BRIANCON AU BOURG D'OISANS,
L'OUVERTURE D'UNE ROUTE EN HAUTE MONTAGNE
ET SES EFFETS SUR LA VIE LOCALE

En France, au XIX^e siècle, la construction d'une route, c'est un signe de souveraineté, c'est un acte de l'État. Le tracé est choisi, défini, étudié par le Service des Ponts et Chaussées – Direction des Routes – dans une perspective nationale : pourquoi cette route doit-elle être construite plutôt que telle autre ? pourquoi ce tracé et non pas celui-là ? Mais c'est la direction départementale, de Gap ou de Grenoble par exemple, qui réalise sur le terrain les études de détail, procède au lancement des adjudications de travaux, suit la réalisation des marchés en surveillant les chantiers, liquide les indemnités dues aux propriétaires expropriés et règle les entrepreneurs. Elle a aussi la charge de rendre compte de l'exécution du dossier au Directeur des Routes.

La construction de la route n^o 91 (Vizille – Briançon)

Cette route, longue de 99 kms, traverse les vallées de la Romanche et de la Guisane. On l'appelle la «petite route de l'Oisans», par opposition à la «grande route» qui relie Briançon à Grenoble par le Col Bayard. Successivement impériale, royale, nationale (au hasard des changements de régime politique), elle a demandé des dizaines d'années de travail. Le premier tronçon a été ouvert en 1809 dans les gorges de la Romanche. Cette année-là, sept kilomètres de chaussée ont été livrés à la circulation avec les deux galeries de l'Infernay et du Chambon. La dernière «lacune» – la traversée du Monetier – a été comblée en 1876. A plusieurs reprises les travaux ont été interrompus par les intempéries, la lenteur des procédures liées à l'achat des terrains, les difficultés qu'éprouvent souvent les entrepreneurs à réaliser le marché des travaux (nature des terrains, sous-estimation du devis), les crises économiques, notamment en 1846-1848.

Les créateurs de la route – au double sens concepteurs-réalisateurs – sont deux ingénieurs en chef des Ponts. Ils ont, l'un et l'autre, dirigé le service du département de l'Isère : Dausse sous le Pre-

mier Empire, Crozet pendant la Monarchie de Juillet. C'est sous leur impulsion que la construction de la route a été décidée et mise en œuvre. L'entreprise fut ambitieuse, elle a coûté beaucoup d'argent : au minimum entre 10 et 11 millions de francs-or. Elle a provoqué aussi de nombreuses morts d'hommes, en particulier à l'occasion de l'ouverture de tunnels dans des roches de qualité médiocre. Ainsi, en 1848, les frères Louis et Simon Collomb, entrepreneurs chargés de la construction des galeries des Ardoisières et du Serre du Coin, perdent la vie dans un éboulement.

Grâce aux nombreux rapports conservés aux Archives Départementales de l'Isère et des Hautes-Alpes ou à des archives privées obligeamment ouvertes par leurs propriétaires aux chercheurs, on peut mesurer l'évolution des travaux. En 1838, l'ingénieur Crozet écrit encore (1) :

«La route actuelle n'est qu'un mauvais chemin de mulets praticable aux petites charrettes pendant trois ou quatre mois de l'année».

En février 1850, bien que la route soit devenue carrossable sur une grande partie du trajet, les voyageurs éventuels éprouvent encore quelques hésitations à l'emprunter. L'extrait d'une lettre, échangée entre deux notaires, l'expéditeur de Briançon, le destinataire de Villar d'Arène, en témoigne (2) :

«Ma femme devant partir pour St-Étienne avec mes enfants... je viens vous prier... de me donner de suite, s'il est possible, quelques renseignements...

1 — Le Lautaret, tel qu'il est, se franchit-il facilement avec un traîneau ?

2 — Le traîneau pourra-t'il aller jusqu'à cette époque au Bourg d'Oisans, en supposant que le temps continue au beau ?

3 — A supposer que le traîneau ne puisse plus aller de la Grave au Bourg, trouverait-on à la Grave une voiture pour les porter jusqu'au bout et à quel prix ?

4 — Dans le cas où il faudrait renoncer à la voiture, auriez-vous la bonté de me l'arrêter, si je vous écrivais la veille ?

5 — Les coulées sont-elles généralement tombées ? Pour les éviter, quelles seraient les heures qu'il conviendrait de prendre la Combe de Malaval ?»

Trente ans plus tard, sur l'ensemble du trajet, le «mauvais chemin» est devenu une route moderne de 8 m. de largeur en moyenne. Ses caractéristiques sont les suivantes :

«... une chaussée construite en pierres cassées extraites des éboulis de la montagne ou cailloux extraits des plages de la Romanche... Elle sera formée d'une seule couche de pierre de 0,15 mètre d'épaisseur à laquelle il sera ajouté autant de sable graveleux fin qu'il faudra.» (3)

La route, un acte de l'État qui nécessite des médiateurs locaux

Bien que la décision de construire la route relève de la souveraineté de l'État, même si sa réalisation est sous le contrôle du corps des Ponts et Chaussées, des intermédiaires sont nécessaires pour faire accepter, dans les vallées concernées, le tracé retenu ou faciliter ultérieurement d'autres travaux.

Vers 1825-1830, au moment où la traversée de la plaine d'Oisans est encore en projet et le tracé pas encore définitivement arrêté, trois Bourçats (nom des habitants du Bourg d'Oisans) plaident en faveur du lancement du chantier de la route. En conclusion de leur rapport, François Louis Balmie, notaire et maire, et Louis David Faure, receveur de l'enregistrement et ancien maire, Bos, percepteur, écrivent (4) :

«La partie la plus élevée du canton qui comprend la route dite de Mallaval est obligée de s'approvisionner dans le Briançonnais, plus fertile que l'Oisans. On sait combien ces approvisionnements sont coûteux et pénibles et combien il serait plus facile et plus économique par le moyen du roulage.»

Près d'un siècle après, un autre intermédiaire agira avec efficacité pour l'amélioration du réseau routier autour du Bourg d'Oisans. Il s'agit du conseiller général du canton, Léon Perrier. Ses démarches patientes et répétées — facilitées par le fait qu'il préside, pendant une partie de cette période, le Conseil général — permettront d'obtenir de l'État, de 1907 à 1939, les crédits nécessaires à l'ouverture de routes entre le chef-lieu du canton et les communes d'Huez, d'Oulles, de Villard Notre-Dame, de Villard Reculas, jusque là reliées seulement au Bourg d'Oisans par un chemin muletier. Ces efforts

entraîneront le lancement de la station de ski de l'Alpe d'Huez. C'est au même moment qu'est entreprise la construction de la route de Saint-Christophe à la Bérarde, commencée en 1911, achevée en 1927 (5).

Un autre conseiller général de l'Oisans — de la partie située dans les Hautes-Alpes — obtiendra aussi de son côté, entre les deux guerres mondiales, les crédits nécessaires au «débouchage» des hameaux du canton de la Grave. Grâce à Benjamin Alphonse Bois, les villages du Chazet, des Hières, de Ventelon seront reliés au bourg de la Grave par une route départementale, et non plus par un chemin muletier.

Les perceptions de l'espace s'élargissent

Cette route nouvelle se surimpose au réseau antérieur de voies de communication, elle ne le remplace que partiellement, elle ne l'efface pas pour autant.

— Avant 1830-1850, période où seuls quelques tronçons de la route n^o 91 sont utilisables, la circulation à travers le Briançonnais et l'Oisans a lieu soit suivant un axe parallèle au lit majeur de la Guisane ou de la Romanche dont les crues emportent souvent les ponts en bois qui la franchissent, ou bien elle se fait en direction des cols d'Ornon, du Sabot, des Prés Nouveaux, de l'Eychauda, du Chardonnet, du Mont Genève... Elle utilise des sentiers muletiers dont certains tronçons sont «caladés» (chaussée empierrée avec des galets) pour faciliter le passage des animaux.

— Après 1850-1860, moment où la construction de la route est bien amorcée ou sur le point d'être achevée, deux modes de circulation vont fonctionner de façon complémentaire. Sur l'axe Guisane-Romanche, la nouvelle chaussée s'éloigne nettement du lit majeur pour être à l'abri des crues; quand elle franchit le torrent, c'est sur un pont de pierre. Si elle passe à proximité, elle en est protégée par une digue. Tel est le cas dans la plaine d'Oisans facilement inondable par les crues conjuguées, au moment de la fonte des neiges, de la Romanche et de son affluent, le Vénéon. Par contre les chemins muletiers transversaux gardent tout leur intérêt.

L'ouverture de la route modifie la perception de l'espace, elle introduit de nouveaux flux de circulation sans pour autant faire disparaître les anciens. Bien avant la construction de la route n° 91, le Briançonnais et l'Oisans sont des pays qu'on traverse : on y entre, on en sort, plus ou moins facilement selon les saisons. Selon la formule de W. Rabi (6) :

«L'homme a toujours utilisé tout ce que la nature lui proposait : vallons, replats, cols. Il circule en fonction des difficultés que présente le terrain. Ce n'est pas sa possibilité de circulation qui est limitée, c'est uniquement la vitesse de son déplacement».

Jusque vers le milieu du XIXe siècle, la clef de l'espace, c'est le col qui mène à la région voisine. Soit celle-ci prolonge un espace culturel familier, le monde provençal des anciens Escartons où reste vif le regret de la partition de 1713 (le traité d'Utrecht concrétise la cession, par le roi de France, des escartons de Château Dauphin, d'Oulx et de Val Cluson au duc de Savoie). Ou parfois le col introduit dans un autre monde vers la Savoie franco-provençale, par le col du Galibier ou celui des Rochilles proche du Mont Thabor; ou encore vers le Piémont tout proche au delà du Mont Genève. Un peu partout, «les limites linguistiques suivent les véritables frontières intérieures» (7).

Même si le col est, comme le nomme Ramuz, «un mauvais pays», surtout quand il est situé à haute altitude (le Galibier est à 2.645 m.), il n'en reste pas moins un passage. A ce titre, il intéresse les paysans qui recherchent des pâturages pour la saison d'été, les colporteurs, les maquignons et les... contrebandiers. Ces hommes sont à l'aise pour passer d'un univers culturel à un autre; ils parlent ou comprennent plusieurs langues. C'est le cas de Favre, le colporteur savoyard dont le film «La Trace» relate le voyage à travers les Alpes durant l'hiver 1859-1860. C'est aussi celui de Joseph Allais, le père d'Émilie Carles qui, dans les années 1890-1910, passe en contrebande des moutons du Briançonnais vers le Piémont.

Après 1850-1860, une autre clef de l'espace, c'est la route nouvelle qui sinue un peu au-dessus des lits majeurs de la Romanche

et de la Guisane. Grâce à elle, les déplacements sont plus rapides. On peut sortir, presque toute l'année, de la montagne (sauf quelques semaines en hiver) quand on y habite, et la traverser quand on vient de la plaine. Parmi les premiers utilisateurs de cet itinéraire, se trouve une partie des troupes envoyées au printemps 1859, par l'Empereur Napoléon III, pour participer aux côtés des soldats piémontais à la guerre contre l'Autriche. On retrouve périodiquement des militaires qui vont participer à des manœuvres autour de Briançon. Ils ne constituent qu'une minorité des usagers de la route, car le trafic est essentiellement commercial.

Les périodes de pointe coïncident avec la tenue des foires de printemps ou d'automne dans les quatre centres de vie sociale que constituent le Bourg d'Oisans, la Grave en Oisans, le Monétier de Briançon, Briançon. Éleveurs et maquignons, paysans et marchands s'y retrouvent chaque année pendant deux à trois jours. Beaucoup de photos, prises dans les dernières années du XIXe siècle ou les premières années du nôtre, attestent de ce mouvement. Elles sont souvent conservées à Grenoble dans les archives du Musée Dauphinois ou celles de la Bibliothèque Municipale. Les colporteurs empruntent à leur tour cette route; elle rend plus faciles leurs déplacements vers la région lyonnaise où ils font le commerce des tissus, vers le Val de Loire où ils s'approvisionnent en bulbes ou oignons de fleurs pour les revendre en Russie, dans l'Empire Ottoman, voire en Amérique du Sud.

En sens inverse voici venir les premiers alpinistes : des Britanniques bien souvent, des Français parfois. Avec l'aide de guides locaux, ils viennent escalader les plus hauts sommets de l'Oisans. 1877 est l'année de la première ascension du grand Pic de la Meije (3.983 m.).

Les stratégies d'utilisation de l'espace après la route

Quelle que soit la période considérée au cours du XIXe siècle, l'espace dans lequel vivent les communautés du Briançonnais et de l'Oisans n'est pas refermé sur lui-même. Il est pénétré par des courants d'échanges sous des formes marchandes; il voit s'opérer fréquemment des transactions foncières, car la terre est la valeur par excellence.

L'ouverture de la route est bien accueillie par les habitants de ces régions. certains d'entre eux servent même de médiateurs aux ingénieurs des Ponts et Chaussées pour faire accepter le tracé ou demander quelques modifications. Parallèlement à l'avancement des travaux, l'activité économique est stimulée : exploitation de carrières, de gravières; logement et nourriture de la main d'œuvre temporaire. Quand la route devient carrossable sur la plus grande partie du trajet, d'autres «retombées» économiques apparaissent. Des auberges sont agrandies ou reconstruites, la clientèle des bourreliers, des maréchaux-ferrants et autres métiers de la route s'accroît. La recherche minière est relancée, le transport à longue distance s'organise, des usines textiles s'ouvrent au Bourg d'Oisans et surtout à Briançon. Un peu plus tard une collecte du lait en vue de sa transformation en beurre et fromages est mise en place.

L'ouverture de la route incite certains habitants du Briançonnais et de l'Oisans à définir une stratégie d'aménagement de l'espace, à se demander quel parti ils peuvent en tirer. A des échelles différentes, pour des durées variables, des entreprises naissent, se développent. Directement ou indirectement, elles procurent du travail, elles créent sur place des emplois. Pour éclairer cette stratégie, voici trois exemples d'entreprises, nées avec ou après l'ouverture de la route.

L'Entreprise Amieux-Bois et Cie répond à une demande de transport qui s'affirme avec les années 1860, période d'expansion économique rapide en France. Par une affiche conservée dans les archives de la famille Bois, nous savons qu'elle a commencé son activité le 1er juin 1863, au moment du retour à la belle saison. Quatre hommes s'associent pour créer une entreprise de services entre le Bourg d'Oisans et Briançon : Jérôme Amieux, Camille Bois (tous deux du Villar d'Arène); Victor Josserand du Bourg d'Oisans, Laurent Rochas de Briançon. Quelques années après, Benjamin Bois, un frère cadet de Camille, entrera dans le groupe. La forme juridique nous reste inconnue : société de fait, c'est-à-dire simple association de personnes ? société en nom collectif ? Le siège de l'activité est fixé au Villar d'Arène, à proximité du col du Lautaret. La place du village est bordée par deux grandes maisons appartenant aux familles Amieux et Bois. L'une et l'autre disposent d'écuries-entrepôts.

Cette entreprise remplit deux fonctions complémentaires. Tous les jours, elle assure la correspondance de la diligence Grenoble — le Bourg d'Oisans. Ses horaires sont les suivants : «départ du Bourg à 5 heures du matin, arrivée à Briançon à 2 heures du soir» (ce sont les termes de l'affiche). Pour 67 kms, il faut donc 14 heures de voyage, soit une vitesse moyenne horaire de 5 kms. Par ailleurs, à intervalles moins réguliers (deux fois par mois en moyenne), des chariots ou des charrettes transportent toutes sortes de marchandises de Grenoble à Briançon et vice-versa : produits alimentaires, par exemple, céréales, fûts de bière ou pièces de vins, meubles, quincaillerie, tissus... Tout le long du parcours, des relais sont prévus pour changer l'attelage, permettre le repos des voyageurs, charger ou décharger les objets transportés. Le trafic est déséquilibré, car les échanges se font presque exclusivement de la plaine vers la montagne.

Autour des associés de la «Compagnie Amieux-Bois» gravite un groupe d'intermédiaires. Aubergistes ou voituriers, ils assurent la redistribution des marchandises dans un rayon d'action de 10 à 15 kms. Les uns et les autres sont aidés par des domestiques — les frères Bois en occupent en permanence deux ou trois — ou des tâcherons. Au total, trente à quarante personnes vivent dans la mouvance de cette entreprise; elles exercent une double activité de transporteurs-paysans. La durée de cette société est difficile à déterminer, car peu de documents subsistent. Certains associés se sont retirés très vite, d'autres les ont remplacés. Il semble évident qu'après 1880 les frères Bois, Camille surtout, restent les seuls responsables (8).

Une société identique fonctionne à la même époque à Briançon autour de trois personnes : Marguerite Bouchie-Finat, aubergiste et concessionnaire du service des dépêches, et les frères Philippe et Jules Brun, banquiers et entrepreneurs de diligences.

La Manufacture Chancel obéit à une autre logique et fonctionne selon d'autres règles. Implantée dans le faubourg de Sainte-Catherine à Briançon à partir de 1842, elle traite des déchets de cocons revendus par des soyeux du Piémont tout proche. Arrivés en balles par la route du Mont Genève, ces déchets sont lavés; ils fermentent. Sous l'effet de la cuisson, ils s'ouvrent. Après cette phase de décreusage, ils sont peignés sur place, puis revendus

un peu partout en Europe, sous le nom de fil de schappe, notamment à des fabricants lyonnais. Une fois inauguré en 1863 un nouveau bâtiment, «l'usine de Briançon devient un des plus grands décreusages et peignages d'Europe» (9).

Cette entreprise est créée par des Queyrassins. Elle est presque immédiatement rachetée par un banquier briançonnais, Adelphe Arduin. Celui-ci s'associe avec trois frères, Paul, Évariste, Marius Chancel qui sont aussi ses cousins. Progressivement les Chancel en deviennent les seuls propriétaires, sous la forme d'une commandite par actions. Pendant les vingt ans (1860-1880) où ils dirigent de très près, puis d'un peu plus loin, l'usine de la «Schappe», la progression de la production et du chiffre d'affaires est constante.

Dans la période 1870-1880, 1.200 à 1.400 personnes travaillent pour le compte des frères Chancel. La main d'œuvre est originaire de la région de Briançon; elle compte vite beaucoup de femmes et d'enfants. Au fur et à mesure du développement, il faut la recruter en Italie : en majorité des jeunes filles, originaires des anciens Escartons.

C'est tout naturellement par la route du Lautaret que le «fil de Schappe» est transporté vers Lyon ou la Suisse. Il faut 18 heures pour l'acheminement par la «petite route du Lautaret», contre 36 heures par la «grande route». Ce sont habituellement les associés Amieux-Bois ou Brun-Finat qui s'en chargent.

La Laiterie Briançonnaise est née en 1887 ou en 1888 d'un constat. A la fin du XIXe siècle, l'activité majeure des pays de montagne de l'arc alpin reste l'élevage bovin. Le lait et les produits qui en dérivent, dès lors qu'ils disposent d'un label, que celui-ci a acquis une notoriété, se voient reconnaître une valeur marchande appréciable. Mais avant de transformer le lait, il faut en organiser la collecte sur la plus grande échelle possible.

Un jeune négociant, originaire de la Salle-les-Alpes, Jules Jean Gravier, fait adopter cette analyse par deux autres briançonnais : Pascal Audoyer, alors directeur de la »Schappe» et Jules Brun, banquier, l'ancien associé de Mme Finat. Ils créent une société en commandite par actions dont ils sont co-responsables. Rapidement celle-ci rayonne sur quatre vallées proches ou voisines de Briançon : La

Clarée, le Guil (Queyras), la Guisane, la Romanche. En été, le lait est transporté par route jusqu'à l'usine du Pont de Cervières à Briançon. Il y est transformé en beurre ou en fromage. En hiver, il est pré-traité sur le lieu de production dans des fruitières de type jurassien. L'affinage se fait dans les caves de l'usine de Briançon.

L'entreprise n'a qu'un nombre réduit de salariés – 40 à 50 au Pont de Cervières. Elle fait vivre plusieurs centaines de personnes, producteurs, ramasseurs – transporteurs qui utilisent des voitures à chevaux ou des traîneaux selon la saison. Les produits de la Laiterie Briançonnaise sont connus dans tout le sud-est de la France grâce à un solide réseau commercial d'une trentaine de représentants. Leurs noms deviennent synonymes de qualité : l'Alpin, le Val des Près (camembert briançonnais), le bleu de l'Oisans ou du Queyras. A l'exemple suisse ou des Alpes du nord, ils entrent dans une économie spéculative.

Le fondateur devient, au bout de quelques années, le seul propriétaire. Jusqu'à sa mort, survenue en 1931, il ne cesse de développer ses activités. L'amélioration du réseau routier dans le Haut-Oisans autour des «Traverses» de la Grave lui facilite la tâche; elle lui permet d'ouvrir une annexe de la Laiterie au Villar d'Arène, où est rassemblé tout le lait du canton de la Grave (10) : 2.500 à 3.000 litres par jour au début des années 1920.

Trois entreprises différentes, trois modes d'utilisation de la route. Dans le premier cas, celui de la société de transports Amieux-Bois, l'activité économique est étroitement liée à la vie de la route. Elle est conditionnée par elle, elle en épouse les rythmes et les contraintes, ne fût-ce que dans l'adaptation des véhicules aux conditions atmosphériques : chariots et charrettes en été, traîneaux en hiver. La Laiterie Briançonnaise utilise la route toute l'année dans l'environnement immédiat de Briançon (Clarée et Guisane). Elle ne relève le lait que l'été dans le Haut Pays d'Oisans, car le passage du Lautaret est difficile, voire impraticable en hiver. Il en est sans doute de même pour les relations avec le Queyras. Les dirigeants de la «Schappe» – les frères Chancel jusqu'à la fin des années 1870; un groupe financier franco-suisse dont le siège est à Bâle – apprécient l'ouverture de la route tant qu'elle réduit de moitié la durée du trajet de Briançon à Grenoble. A partir du moment où, en septembre 1884, le train met

8 heures en moyenne pour couvrir la même distance (11), la route du Lautaret n'a plus d'intérêt pour eux, elle a cessé d'être indispensable.

Des clefs possibles pour la lecture d'une histoire locale

Ainsi, pendant une courte période, à peine un quart de siècle (1860 - 1884), la route n^o 91 connaît une intense activité. Le trafic prend deux formes majeures : desserte locale du Briançonnais à l'Oisans et vice-versa, utilisation à l'échelle régionale (de Grenoble à Briançon et un peu au-delà vers l'Italie, par le col du Mont Genève). Tout un milieu spécifique prend appui sur ce trafic. Aubergistes-Hôteliers, Entrepreneurs de transport et voituriers en sont les figures-clefs. Autour d'eux gravitent beaucoup d'autres «hommes de la route» – expression empruntée à l'écrivain cévenol André Chamson. Ils sont bourreliers, charrons, forgerons, maréchaux-ferrants. Leurs racines plongent dans ce monde rural analysé récemment dans deux ouvrages (12). Elles sont les mêmes que celles des colporteurs.

Cette société, où presque tous sont propriétaires d'une maison et de quelques terres, vit de la mobilité de ses membres. «Vieille habitude de ces montagnes pauvres, il faut être nombreux pour cultiver la terre et pour en partager les fruits» (L. Fontaine). Jusque vers les années 1850-1870, il faut s'expatrier temporairement, durablement ensuite. Au temps des chemins muletiers, la seule forme de migration organisée, c'est le colportage. Quand la route entre en service, le roulage devient une autre manifestation de la nécessaire migration.

L'organisation de ces déplacements passe par des intermédiaires locaux. Ces hommes, et quelquefois leurs femmes, sont propriétaires de maisons de grande taille ainsi que d'un capital foncier supérieur à la moyenne de ces régions. frottés à la littérature classique (latine ou française, parfois européenne), armés souvent d'une solide culture juridique, ils sont au cœur d'un système de relations sociales qui, du Briançonnais et de l'Oisans, s'étend jusqu'à Grenoble, Lyon ou Marseille, voire en Italie. Ils sont ainsi en mesure de proposer du travail autour d'eux, ils sont capables de mobiliser sur place des capitaux et de les prêter. Ce rôle de médiateurs est rempli

par des hommes de loi — huissiers ou notaires : il y en a un ou deux par canton —, des aubergistes qui sont parfois en même temps entrepreneurs de transport, des fabricants de tissus de laine (à Villeneuve la Salle), des manufacturiers, tels les dirigeants de la «Schappe» à Briançon Sainte-Catherine.

Ces «hommes de la route» sont au carrefour de plusieurs mondes marchands, avec lesquels ils entretiennent des rapports complexes et étroitement hiérarchisés. L'activité du colporteur n'obéit pas à la même logique que celle du voiturier. Le premier est un individualiste; il quitte son village ou son bourg natal poussé par la nécessité, parfois la curiosité, pour chercher au loin des moyens d'existence, en ramener quelque argent qu'il investira dans l'achat de terres ou le remboursement de ses dettes. Parfois, tel Claude Chouvin ou Pierre Veyrat, dont L. Fontaine suit attentivement les déplacements vers l'Amérique latine ou vers la Russie, ils vivent des aventures singulières. Le voiturier reste plus enraciné dans sa région d'origine; son rayon d'action ne l'en éloigne que temporairement. De ce fait, il est étroitement mêlé à la vie de la communauté. Ses activités sont moins autonomes : soit il travaille dans le cadre d'une entreprise familiale de transport — tel est le cas de Pierre-Eugène Vial au Lauzet — soit il est à son compte, mais à côté de ses propres clients, il doit accepter de servir de relais à des entrepreneurs locaux (du Villar d'Arène), briançonnais, gapençais ou grenoblois.

Colporteurs et voituriers ne sont pas originaires des mêmes communes, ou s'ils le sont, c'est de familles différentes. Les uns proviennent en majorité des «hauts pays», de villages souvent isolés que la route n° 91 ne dessert pas ou partiellement : Auris, Huez, Mont de Lans, Ornon, les «Traverses» de la Grave du côté Oisans; le Bez, la Salle, le Villard Laté du côté Briançonnais. Une fois la route en service, leur nombre décroît très vite dans les localités qu'elle traverse, notamment à la Grave. Les voituriers appartiennent, eux, aux familles qui ont le plus souhaité la nouvelle liaison Briançon-Bourg d'Oisans — Vizille.

Entre les uns et les autres, il y a les intermédiaires locaux. Ils parlent en leur nom, car ils sont les porte-parole de la communauté, soit que le préfet, au nom du gouvernement, les ait désignés comme

maire, soit que le suffrage universel les ait confirmés dans cette fonction. Le même constat vaut pour les conseillers généraux ou d'arrondissement. Du fait de leur relative aisance, de leur niveau de culture, de leur mandat, ces notables sont acceptés comme des arbitres. Ils se portent souvent garants des emprunts contractés par tel ou tel colporteur ou voiturier de leur entourage; à leur tour, ils se proposent comme prêteurs. Huissiers et notaires, relations d'affaires de Victor Nicolet, sont les intermédiaires les plus connus. Dans bien des cas, l'intérêt perçu reste dans des limites raisonnables. Certains se transforment en usuriers, y compris des colporteurs qui sont revenus au pays avec un capital mobilisable. Un notaire queyrassin a dû, sous la Monarchie de Juillet, vendre son étude, tellement les plaintes à son égard étaient nombreuses (14). Il est tout de même nommé juge de paix à la Grave sous le Second Empire.

Le mode de vie de ces deux cellules montagnardes que sont le Briançonnais et l'Oisans a été modifié par la naissance de la route. Celle-ci a été ressentie localement comme un événement heureux : un trafic créateur d'activités, générateur de richesses. C'était ce que beaucoup espéraient. En réalité la route qui n'a vraiment servi que vingt-cinq ans, a sans doute accéléré un processus amorcé avec le colportage : les migrations temporaires deviennent définitives. Dès la fin du XIXe siècle, la décroissance démographique est partout sensible, sauf à Briançon où l'existence d'une importante garnison masque le phénomène.

Cette chaussée, construite à grands frais, semble alors devenir inutile. Pendant une assez longue période, de 1885 à 1920, le col du Lautaret ne connaît plus qu'un trafic résiduel, insignifiant l'hiver, plus important au printemps et à l'automne, mais à caractère local : les va-et-vient des hommes et des bêtes vers les foires de la Grave et du Monetier. Le développement de l'automobile dans les années 1920, et surtout 1950, redonnera à la route toute son utilité. Mais ceci est une autre histoire.

Bernard AMOURETTI
(Aix-en-Provence)

L'AVENTURE MELEE DES "HOMMES DE LA ROUTE"

LES COLPORTEURS

LES VOITURIERS

Un arriére
plan socio
économique
identique

L'Oisans et le Briançonnais sont au XIXème siècle des pays surpeuplés (le maximum démographique correspond à la période 1831-1851). Conséquence des partages après successions, les champs sont minuscules et difficiles à cultiver à cause des fortes pentes et de l'altitude.

Trop de bras
trop peu de
terres.

Une tradition
d'emigration
temporaire

Le départ des hommes de 18 à 45 ans pour exercer le métier de porte-balle est une tradition ancienne, attestée dès le XVIIème siècle; il a lieu à l'automne, après la fin des gros travaux agricoles. Le retour intervient huit ou neuf mois après. L'activité du voiturier s'insère dans cette perspective de migrations temporaires.

L'obligation
du voyage
est ancienne.

et
d'instruction

Ces montagnards sont des gens curieux du monde extérieur, vivant à la charnière de plusieurs espaces linguistiques (provençal, franco-provençal, piémontais) et comprenant ou parlant couramment plusieurs langues. Leur niveau d'instruction est nettement supérieur à la moyenne de l'époque. Bien avant que la scolarité ne soit obligatoire, une majorité des hommes savent lire et écrire; un bon nombre est familiarisé avec la littérature latine, française, voire d'autres pays européens.

Des esprits
cultivés.

LES COLPORTEURS

LES VOITURIERS

Des métiers
de contact
exercés dans
des
conditions
différentes

Le colporteur est un marchand ambulant. Il quitte son pays d'origine pour huit à neuf mois, parfois plusieurs années (pour ceux qui vont en Amérique, en Russie).

Le voiturier se déplace pour un temps plus court (quelques jours à quelques semaines) de son pays d'origine vers les villes de la région : Grenoble, Lyon).

L'un part
au loin
pour
longtemps
l'autre
voyage à
proximité

- Le colporteur propose, en vendant à domicile, des produits types : tissus et vêtements; fleurs ou oignons, plantes

- Le voiturier vend du transport, c'est-à-dire un service. Il utilise pour ses déplacements des charrettes ou des

L'un vend
des
produits
l'autre un
service.

médicinales, lunettes. Il se déplace à pied, ou accompagné d'une bête de somme, pour faire une tournée.

chariots, tractés par deux ou quatre chevaux, parfois six (les renforts) à l'approche d'un col.

- Le métier de colporteur est vécu comme une aventure individuelle ou à deux : le père initie son fils; deux frères ou cousins travaillent ensemble, ou deux habitants du même pays.

- L'activité du voiturier est conduite généralement à plusieurs dans le cadre de sociétés de fait ou "sociétés verbales".

Les conditions du métier

- Le colporteur doit créer une relation de confiance avec sa clientèle pour qu'elle lui reste fidèle. Cela demande du temps, cela suppose qu'il accepte un paiement différé, jusqu'à son prochain passage... l'année suivante ou plus tard. Le mécanisme du crédit consenti apparaît à travers le carnet tenu par le colporteur :

Pierre-Joseph BARET est originaire du Monétier de Briançon. Entre 1864 et 1868, il fait chaque année, de septembre à juin, la tournée des communes du canton de Thizy (Rhône). Quand il s'agit d'une petite commande, le règlement se fait au comptant. Autrement un acompte est versé par le client, le solde a lieu longtemps après en numéraire ou par signature d'un effet payable à 90 jours.

- Le voiturier travaille dans un univers familial où il est connu : la vallée dont il est originaire, la vallée voisine, l'itinéraire qu'il emprunte régulièrement pour se rendre à Grenoble ou à Lyon. Ses prestations de transporteurs ne sont pas réglées pour autant immédiatement.

Une clientèle à fidéliser pour le colporteur: un environnement familial pour le voiturier.

Jean-Baptiste FAVRE, l'Ange CLOT sont domiciliés au Villar d'Arène. Ils travaillent à leur compte, mais louent souvent leurs services à l'entreprise de transport MIEUX-BOIS ou à la famille VIAL qui gère l'Hôtel du Soleil eu Lauzet. L'étude des registres de l'auberge (et du répertoire qui clôt chaque volume) prouve que le règlement des comptes intervient souvent l'année suivante, parfois deux ans plus tard.

Le règlement tardif par les clients.

- Mais il faut constituer la "balle" avant de visiter la clientèle (sauf s'il s'agit de vendre des

- Un fonds d'exploitation est indispensable : deux ou trois charrettes munies de pièces métalliques

La nécessité d'un capital de départ.

plantes médicinales cueillies dans les montagnes de l'Oisans à l'automne avant le départ). Le mécanisme du financement des campagnes du colporteur a été démontré voici peu (13).

- Victor NICOLET, négociant grenoblois et manieur d'argent, prête entre 1828 et 1842 aux colporteurs Uissans qui en font la demande. Il exige en contrepartie, pour garantir la rentrée de ses créances, la signature de cautions solidaires par des membres de la famille ou des associés. En cas de défaillance, il utilise les services des huissiers, notaires, percepteurs de l'Oisans qui le renseignent sur la solvabilité de ses créanciers : ont-ils des terres qu'on puisse saisir ? ou encore comment faire jouer la caution ?

indiquant les nom, prénoms, profession, domicile du propriétaire; quelques chevaux qu'il faut faire ferrer, des brides, des colliers, des licols, des mors à renouveler de temps à autre.

- Adelphe ARDUIN, banquier de Briançon et maire de la ville sous le Second Empire, Pierre Joseph FINAT, concessionnaire du relais de postes de Briançon, Jérôme AMIEUX et Camille BOIS... ils sont plusieurs à vouloir contrôler le trafic sur la "petite route de l'Oisans". Pour le nouveau venu, la place est difficile à prendre. André JUGE, en fait les frais en 1854, il fonde une entreprise de transport au Bourg d'Oisans et se retrouve, deux ans plus tard, déclaré en faillite par le tribunal de commerce de Grenoble.

NOTES

- 1 – AD Isère, RN n^o 91, IS3/276 carton 626.
- 2 – Archives Albert du Villar d'Arène.
- 3 – AD Isère, RN n^o 91, IS3/279 carton 628.
- 4 – AD Hautes-Alpes, RN n^o 91, I Sl.
- 5 – A. Allix, *L'Oisans*, A. Colin, 1929, Reprints 1975, pp. 653 à 654. Ces indications ont été opportunément rappelées, au cours du débat qui a suivi cette communication, par Pierre Barral, professeur à l'Université de Nancy.
- 6 – In *Passage – Cahiers de l'Alpinisme*, 5 novembre 1980, pp. 21 à 22.
- 7 – Gaston Tuailon, «Limite nord du provençal à l'est du Rhône», *Revue de Linguistique*, 1964, tome XXVIII, p. 138.
- 8 – Bernard Amouretti, «Une famille de notables de village dans l'Oisans de 1790 à 1930», *Le Monde Alpin et Rhodanien*, 1976, n^o 3-4, pp. 149 à 172.
- 9 – Françoise Guillemot, *Archives du Chalet*, 1981, p. 49.
- 10 – André Allix, *op. cit.*, p. 532.
- 11 – Horaires donnés par le *Petit Dauphinois* du 29 août 1884 et du 21 septembre 1884 (AD Isère).
- 12 – Laurence Fontaine, *Le voyage et la mémoire – Colporteurs de l'Oisans au XIXe siècle*, Lyon, P.U.L., 1984.
Bernard Amouretti, *De Briançon au Bourg d'Oisans les Hommes et la Route au XIXe siècle*, Aix, Edisud, 1984.
- 13 – Laurence Fontaine, *op. cit.*, pp. 45 à 77.
- 14 – Philippe Vigier, *La Seconde République dans la région alpine*, Paris, 1963, tome I, p. 129.