

UN PEU D'HISTOIRE

Une fois la Gaule conquise, à partir de 312 av. J.C., les Romains commencèrent un travail de colonisation intensif. Pour relier ces nouvelles régions colonisées, pour des raisons autant stratégiques que politiques, il leur fallait améliorer les voies de communication existantes. Il s'agissait de relier toutes les régions acquises à la capitale Lugdunum (Lyon) et à la métropole, Rome. Les Via furent développées : Via Lusitanorum au Portugal, Via Augusta en Catalogne, Via Domitia, en Languedoc-Roussillon et en PACA, qui relie les Alpes aux Pyrénées, Via Corsica en Corse, Via Aemilia en Ligurie, Via des Gaules en Vallée d'Aoste, Via Flaminia en Ombrie, Via Egnata en Macédoine de l'Ouest, Via Aurélia qui traverse la Provence, ect... Ces routes, permettaient les rapides mouvements de troupe pour réprimer les révoltes, et favorisaient aussi les activités commerciales et la diffusion de la civilisation romaine. Au 2^{ème} siècle après J.C., on pouvait pratiquement faire le tour de la Méditerranée en suivant les voies romaines. Les Romains, gens très pratiques, ont à la fois annexé un réseau routier gaulois dense et préexistant, et tracé des routes rectilignes. La ligne droite étant le chemin le plus court pour relier deux points, l'identification des voies romaines sur une carte moderne se voit aujourd'hui.

Ces "autoroutes" de l'Antiquité possédaient de nombreux équipements :

- tous les 5 à 12 milles (1 mille = 1481m) un relais où changer les chevaux.
- tous les 30 ou 90 kilomètres, selon les difficultés du parcours, un gîte d'étape peint de couleur rouge, comprenait souvent une taverne ou un restaurant, et des entrepôts où stocker les marchandises.

Ces grandes routes sont toujours réalisées au frais de l'Etat, souvent sur la cassette personnelle de l'empereur ou sur le budget des armées.

A côté des grandes voies publiques existent un réseau secondaire (les **viae vicinales**, mot latin signifiant de voisinage) construit et entretenu par les **pagi** (d'où vient notre mot pays), c'est-à-dire les cantons, les districts.

Comment, sur ce réseau complexe, le piéton, le cavalier, le routier avec son chariot, s'y retrouvaient-ils?

Outre, bien sûr, les renseignements oraux, le voyageur disposait de divers éléments :

- des hautes bornes, les milliaires, portant le nom de la voie et des distances.
- des cartes, telle la fameuse "table de Peutinger", avec ses vignettes.
- des guides, comme l'itinéraire d'Antonin, qui donne les distances de ville à ville
- d'étranges objets, tels les quatre gobelets d'argent de Vicarello, en forme de milliaire, qui portent chacun un itinéraire avec la distance en milles entre chaque gîte d'étape, et étaient destinés à des curistes ibériques se rendant de Gadès (l'actuelle Cadix) à la station thermale de Vicarello, près de Rome. Table de Peutinger et gobelet portent le nom de Rama.

Autour de ces voies s'implantèrent les grandes **abbayes**, dont les moines défrichèrent le territoire alentour et créèrent pour elles une nouvelle économie.

Au sortir de la guerre de Cent Ans contre l'Angleterre (1337-1453), Louis XI (1423-1483) veut renforcer le pouvoir royal. La **création de la Poste Royale** a pour but d'organiser les communications dans le royaume. Un système de **relais auberge** est mis en place sur les grandes routes pour relayer les courriers. Ces relais sont espacés en général d'une trentaine de kilomètres, soit sept lieux de poste. Les tenanciers obtiennent l'autorisation de relayer les chevaux pour les particuliers, sous réserve d'en garder toujours des frais pour la Poste Royale. Au bas des grandes montées, les relais louent des chevaux ou des bœufs pour renforcer les attelages de passage. (Relais de La Bessée). Des ormes commencent à être plantés le long des routes pour garantir les équipages de la chaleur.

La corvée instituée au XVI^e siècle, oblige les riverains, non nobles, d'une route, à l'entretenir un certain nombre de jours par an.

La création du tissu des routes royales sous Louis XV (nos actuelles routes nationales) est un coup de grâce pour les voies romaines.

Les nouvelles routes, soit longeront les anciennes, soit se superposeront. Pourtant la vie des voies romaines, plus modestes et plus locales se poursuivra. A la fin du règne de Louis XV (1760) la paysannerie largement pourvue de chevaux, de bœufs et de lourds chariots, se sert des antiques voies indestructibles pour ses déplacements à travers champs.

Mais le réseau routier reste en mauvais état. Beaucoup de chemins n'ont pas évolué depuis l'époque romaine, et l'absence d'une administration centralisée se fait sentir. C'est ainsi qu'en 1716 est créée l'**administration centrale des Ponts & Chaussées**.

Pendant la période révolutionnaire (1789-1800), la situation économique perturbée, restait gênée par l'état des communications, dont généraux et administrateurs n'avaient cessé de se plaindre.

Dans notre région une question se posait : fera-t-on le col de Mont Cenis ou celui du Mont Genève?

A l'instigation du préfet Ladoucette, le sous préfet Chaix de Briançon, fit appel à la population de dix-huit communes voisines et **le 18 août 1801** " 1700 hommes armés de pelles, de pioches et autres outils, précédés de tambours battants arrivèrent sur le tracé, MM. Les maires en tête".

La tâche des corvistes, qu'ils fussent médecins, avoués, prêtres, colporteurs ou porte-faix, était fixée en moyenne à deux ou trois mètres linéaire. Militaires de garnison, hommes, femmes, enfants, dégagèrent en quinze jours 60.000 m³ de déblais. La route du col de Mont Genève fut ouverte le 11 avril 1804.

En 1835 la Route Royale N° 94 de Pont Saint-Esprit à Briançon, devint Route Impériale (Napoléon III).

Alors qu'en 1811, peu de villages étaient accessibles en voiture, en 1848, le réseau carrossable du département sera complet.

En 1859 Napoléon III donne des crédits d'exception à l'occasion de l'entrée de l'armée française en Italie. La Route Impériale N°94 est rénovée.

Journellement, les diligences effectuaient le trajet Briançon-Turin sans un seul retard. Turin était à 39 heures de Marseille. Briançon-Gap 15 heures à l'aller et 16 à 18 heures au retour, pour un prix de 8 à 12 francs.

Lorsque le train arriva à Briançon en 1884, l'activité des diligences diminua.

" Le 4 août 1889 le conseil municipal du village présidé par Joseph Célestin Poullilian, estimant que le suffixe de Sous-Briançon accolé au nom de la commune de La Roche, cause souvent des confusions au chemin de fer pour l'adresse des marchandises, il paraît plus convenable d'associer le nom de Rame à celui de la Roche, afin d'assurer la conservation d'un souvenir de l'histoire locale."

"Pour aller danser nous allions à pied, pour aller au bois nous allions à pied, pour aller à la foire nous allions à pied...toujours nous marchions..." paroles d'anciens nés en 1913...

Sentiers de village

Ils étaient utilisés pour aller d'un hameau à l'autre et pour rejoindre ses champs. Certains furent élargis et devinrent des chemins vicinaux comme le chemin rive droite du torrent de Bouchouze, le chemin qui va du chef-lieu à Géro, le chemin qui va du Serre aux Gillis, ou encore le chemin rive gauche de la Ruine.

On se rendait chez les uns et les autres pour veiller ou pour aider : casser les noix, tuer le cochon. La nuit le fanal au suif nous éclairait.

Les Pénitents dont le rôle était d'annoncer les décès et d'enterrer les morts empruntaient ces chemins de village, agitant leur clochette et dit-on la retournant pour avoir du vin. On dit que de blanc (leur tunique), ils revenaient gris!

Ces sentiers passaient dans des charrières, entre des maisons, comme celui de la Fare vers la Combe ou celui du Goutail vers les Bruns.

Sentiers en bon état

Le sentier qui part de la gare et va à Combe Clavelle et à mas des Monnier conduit aux champs plantés de lentilles, seigle, ou eyres (graminées données aux ruminants et non aux poules). Ils ne s'arrosaient pas. On ramenait la récolte à dos d'homme ou sur le traîneau. On voit encore les traces des murets de pierres qui marquent les champs. Les chemins ne passaient jamais au milieu des champs mais en bordure.

Les chemins portent un nom.

Ainsi "La latta", sentier muletier très raide, débute au plus bas Bathéoud en face du bassin et sort devant la maison de Marinette. Par endroit de grosses lattes de bois, posées au sol, rendent son parcours plus facile. Les maisons qui le bordent étaient des fermes avec des vaches. Alors est-il latta en rapport avec les bidons de lait transportés sur le traîneau tiré par la mule jusqu'au bassin pour être mis au frais avant le ramassage ou latta par les lattes de bois mises au sol ? Ou encore rata pour certains?

Ce chemin est un des plus anciens du village, emprunté pour aller au Puy en partant du chef-lieu. Il mène soit au Pitcharet, soit au Giet, soit au Puy, soit aux champs de Serre-Duc, propriétés de gens du Clos, et plantés de seigle, de luzerne, de pommes de terre, car ces champs s'arrosaient avec le canal de Serre-Duc. En juillet août, le mamelon de Serre-Duc était tout doré, le seigle étant mûr.

Sentiers impraticables aujourd'hui

En face de la maison Telmon (aujourd'hui) et à côté des ruines de celle de Thiennou Guieu, on prend le sentier dit "la Traversette" qui arrive près du bassin, dans le bas Bathéoud.

Ce sentier de la Traversette est envahi de frênes et de buissons et nécessite un gros travail de nettoyage. Il se repaire facilement grâce au mur de soutènement encore en bon état. Il est infranchissable actuellement. Par nécessité ou par habitude, un tracé sur le champ situé au-dessus, très visible aujourd'hui, rejoint le plus bas Bathéoud. Les enfants du plus haut Bathéoud prenaient ce chemin, encombré d'arbres aujourd'hui, pour se rendre à l'école d'alors située à l'emplacement de la mairie actuelle.

Un sentier à entretenir aussi est l'ancien chemin du village au Lauzet.

On le prend après le pont du Serre, au départ du sentier de la Gapette et au deuxième panneau jaune (qui a 6 indications) on va plein sud (parallèle à la route). On passe au-dessus de Coutin. On arrive ainsi à la Couagne. Ce chemin est souvent coupé par la

route actuelle. On le retrouve néanmoins en traversant la route, grâce encore aux murets. Il continue en face d'elle. En traîneau-luge l'hiver, en partant de la Couagne, et à vive allure, les garçons ne devaient pas manquer le pont du Serre ! Les chemins avaient tous à peu près la même largeur, de 1m50 à 2mètres, pour le passage du traîneau.

En 1945, il fallait occuper les prisonniers allemands que la commune avaient et Laurent Albrand leur fit tracer la route du Lauzet, mais lorsqu'il y avait trop de neige ou que le gel était trop fort, Laurent leur fit faire la route qui mène au canal de Serre-Duc et au canal de Guière situé plus bas et qui prit le surnom de canal de Guerre par les disputes qu'il occasionnait. C'était à la "morte saison" automne très tard ou printemps bonne heure. C'est ainsi que fut faite la première partie de la route du Lauzet, de Coutin jusqu'au virage du Calvaire. Puis du Calvaire au second pont, les prisonniers étant partis, l'entreprise Chienno prit la relève et la route fut réalisée jusqu'au Lauzet.

Sentiers de montagne

Les habitants du village possédaient des terrains en montagne où ils fauchaient les pentes herbeuses. C'est là que les "montagnières" qui y restaient tout l'été, gardaient les vaches, les chèvres et faisaient le fromage. Elles coupaient le foin descendu par les hommes à dos de mulet. Le sentier qui conduit des Gillis à l'Eyrette conserve, par endroit, les traces d'empierrement au sol. Les propriétaires des maisons du Villard ou du Puy étaient de Géro et des Bonnaffés. Les habitants des Gillis et des Bruns avaient leur maison aux Aiguilles Ceux du chef-lieu étaient propriétaires dans les hameaux de montagne du Lauzet, du Cougnet, du Giet. Les habitants de Pra-Reboul possédaient terrains et bâtisses à Champossel. Le chemin qui part de Pra-Reboul et va à Champossel garde, à certains endroits, des murs de soutènement de un à deux mètres de hauteur.

La croix de Champossel domine Pra-Reboul et le dernier habitant du haut, qui gardait les bêtes de la famille Poullilian, chaque matin jouait du clairon, près de la croix, pour attester qu'il était encore en vie.

Le sentier qui, de Pra-Reboul conduit aux deux carrières de cargneule, qui exploitées jusqu'en 1900 ont fourni les pierres pour la construction de la cathédrale de Gap, est bordé du côté aval, par de grosses et longues pierres plantées tous les quatre à cinq mètres. Ces pierres servaient à maintenir la charge sur le sentier emprunté par les traîneaux qui profitaient parfois du gel pour descendre plus facilement les pierres taillées jusqu'à Pra-Reboul. Mises sur les hacquets, elles étaient transportées jusqu'à la gare de Mont-Dauphin.

Pour le passage de la mule et des hommes, les chemins se devaient d'être entretenus.

Lors de l'affouage et des journées de "menus produits", les hommes travaillaient sur ces chemins facilitant le passage des mules et des ânes et de leur charge. Coups de pelles et coups de pics allaient bon train. Les hommes recevaient en retour du bois à débiter. L'affouage existe encore aujourd'hui.

Certains sentiers de montagne ont une histoire.

Sur le sentier qui part de l'Eyrette pour rejoindre le hameau du Puy, à mi-chemin, se trouve un bloc carré d'un mètre sur un mètre à peu près, appelé "Pierre Espouzoïre". Ou bien c'était "la pierre des époussaïres "(les "futurs" se retrouvaient là, venant de hameaux différents), ou bien c'était une pierre pour se reposer. Souvenirs d'anciens.

Au dessous de Coutin une pierre de même dimension que la précédente, porte le nom de "Pierre Fenestrelle" (à la fenêtre). Elle se trouve sur l'ancien chemin du Gorgéras, à l'entrée de ce bois, et à une heure de marche du hameau de la Fare. Son nom viendrait des dessins que la nature a tracés sur cette pierre évoquant une tête d'homme derrière des barreaux.

Le chemin du Lauzet qu'empruntaient les hommes des Queyras, pour aller au bois ou aux maisons des alpages, croisait le chemin qui partait du Haut-Bathéoud. Ceux qui passaient les premiers posaient une pierre au carrefour sur un gros rocher.

Sur ces sentiers, des pierres posées au sol et en biais par rapport à la pente, renvoyaient l'eau de ruissellement qui aurait détérioré le chemin.

Des parties de sentiers actuellement assez raides et empruntés difficilement par les marcheurs, n'étaient pas des sentiers à l'origine, mais des traînes pour tirer les billes de bois. Parfois, les personnes qui ont refait les sentiers, n'ont pas cherché le vrai sentier situé souvent très près et nous font emprunter ces passages très pentus. On le voit bien dans la montée du chemin du Lauzet au lieu dit de la Gapette.

Pendant des siècles, ces sentiers ont été des chemins utilitaires pour le village. Des générations les ont tracés et entretenus pour leur travail. Aujourd'hui nous les empruntons pour notre détente, pour nos loisirs, bref pour notre plaisir.

Sources : *Briançon à travers l'histoire de Jacqueline Routier*
La vie publique dans les H.A. vers le milieu du XIX^e
Nos anciens du village

Colette Duc