



Route conduisant à Val-d'Isère et au col de l'Iseran, AM Tignes, 38Fi126

Routes et chemins dans l'ancien Tignes

Se mettre en route n'est jamais un acte anodin, d'autant plus en région de montagne. Et il a bien souvent été téméraire voire dangereux de se déplacer, voire de s'aventurer sur les voies. De nombreuses histoires ou témoignages relatent ainsi, depuis le Néolithique jusqu'à nos jours, de terribles destins et les oratoires encore présents à l'approche des passages dangereux nous indiquent toujours à quel Saint nous vouer.

C'est pourquoi les différents États, qu'ils soient comté, duché, république ou empire ont toujours cherché à en contrôler et le flux et la gestion, que ce soit d'un point de vue commercial, fiscal, stratégique, militaire ou touristique.

De l'Antiquité à l'époque Moderne

La Tarentaise connaît ses premières routes identifiables dès l'Antiquité. Ainsi, une voie prétorienne reliant notamment Aime (Axima), capitale des Ceutrons puis de la province romaine des Alpes Graies à l'Italie, est construite au début de la Pax Romana (toute fin du 1er siècle av. J.-C.). Cette voie, qui passe par Bourg-Saint-Maurice (Bergintrum) est presque entièrement carrossable, surveillée, entretenue et même jalonnée de relais et stations. Ainsi, outre la pierre utilisée contre la boue et la poussière, des éclats de schiste sont même posés afin d'améliorer l'adhérence des pieds et des sabots dans les endroits pentus (où les rampes atteignaient parfois les 15 %).

D'un des points d'entrée en Gaule, le col du Petit-Saint-Bernard devient dès lors le principal axe, militaire, administratif, mais aussi commercial entre les provinces de Gaule et l'Italie, permettant notamment aux Romains l'importation de produits miniers, agricoles.

Mais les Romains se concentrant sur les grands axes, ceux-ci laissent les axes secondaires aux habitants locaux. Ainsi, la Haute-Tarentaise n'est pas desservie par de telles infrastructures. Toutefois, des témoignages attestent néanmoins de l'occupation de ces hautes vallées dès le Néolithique (les pierres à cupules de Tignes et Val d'Isère) puis l'Antiquité romaine (la gravure du Sarrasin datant probablement du IV-Ve siècle apr. J.-C.).

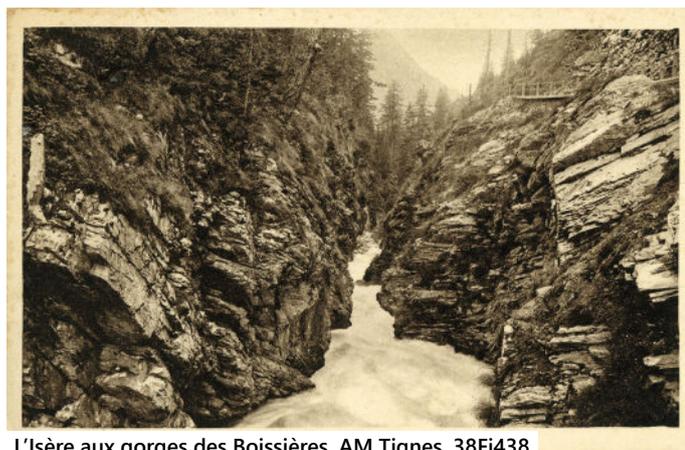
Mis à part son apparition sur la Table de Peutinger, nous ne disposons par la suite que de peu de renseignement sur cette route et les voies secondaires afférentes jusqu'à l'époque moderne, d'autant plus que le passage de son concurrent direct, le Mont-Cenis, est largement privilégié par la Maison de Savoie, bientôt dénommée « Les Portiers des Alpes ».

Ainsi, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, en Savoie et principalement en Tarentaise, les travaux d'aménagement, d'entretien et de réfection des voies de communication sont marginaux, même pour le col du Mont-Cenis, pourtant indispensable au désormais Duché. Une raison stratégique importante : la Savoie ayant été de multiples fois occupée par des troupes ennemies entre le XVIe et le XVIIIe siècle (quatre fois par la

France et une fois par l'Espagne), cela aurait également signifié une accessibilité plus aisée des étrangers, que ce soit déjà d'un point de vue économique, mais surtout militaire. Néanmoins, dès le XVII^e siècle, les intendants des provinces ont la main mise sur tous les projets d'aménagement. Les châtelains et syndics sont, quant à eux, chargés de l'entretien et l'inspection bisannuelle des routes et chemins.

Par la suite, un service autonome est créé au milieu du XVIII^e, la direction des Ponts et chemins, qui prend en main les grandes routes grâce à une imposition spéciale sur les biens. Dès lors, c'est l'intendant qui fixe les augmentations ou diminutions de tailles selon les dépenses engagées ou à venir. La paroisse de Tignes doit par exemple s'acquitter en 1778 de 5 livres « pour jeter la terre sur la neige, au printemps, pour ouvrir des passages, 25 livres pour escarpement du roc, dans le chemin au-dessus des Brévières, où le pas est mauvais » ou de 50 livres en 1786 pour des « réparations à faire au chemin des gorges, dans différents endroits qui sont très périlleux. »

Ainsi, en dehors des ponts et autres ouvrages d'art, les travaux sont le plus souvent effectués au moyen des corvées, non rémunérées et qui obligent les paysans à quitter leurs champs parfois plusieurs semaines. Et celles-ci sont souvent mal acceptées au vu de la pauvreté des ressources et des conditions difficiles et destructrices pour les infrastructures. Il faudra attendre les grands travaux napoléoniens pour voir les premières routes carrossables franchissant les Alpes, suite à la première campagne d'Italie et le redéveloppement du Petit Saint Bernard au XIX^e siècle, bien qu'encore principalement emprunté par la population locale. Mais, pour les voies secondaires, telles que celles de Tignes, ce sont toujours les communes qui en ont la charge.



L'Isère aux gorges des Boissières, AM Tignes, 38Fi438

À la Restauration sarde, après 1815, le gouvernement multiplie les travaux routiers en Savoie. Celui-ci envoie du personnel du génie civil, des géomètres, et des agents voyers afin d'établir des rapports et des états des lieux avant mise en demeure à la paroisse de prendre des "dispositions pour la bonne viabilité du chemin." À Tignes, les travaux concernent généralement les gorges des Boissières où des accidents, parfois mortels, sont fréquents. Ceux-ci consistent à enlever les pierres et éboulements, à élargir les chemins, à rétablir des pavés et murs de soutènement, niveler et arranger le sol des routes qui a été dégradé par les eaux et les neiges. Ainsi, en 1853, une

liste des travaux à effectuer estime à 2358 journées hommes les réparations. En cas de paiement, chaque journée homme est évaluée à 2 livres neuves et d'homme avec un mulet à 3 livres, à exécuter dans le courant de juin, juillet et octobre. En 1856 est même nommé un cantonnier chargé exclusivement de l'entretien de la route communale des Boissières, et qui doit notamment pendant la mauvaise saison maintenir la traversée du chemin des Boissières libre pour la circulation des voyageurs.



Route de Tignes, Tunnel de La Thuile, AM Tignes,

L'accès touristique à Tignes

En 1860, l'État français, plus centralisé, organisé et disposant de moyens plus importants fait directement classer les routes en Savoie et prend en charge la voirie départementale pendant 5 ans. Pour ce faire, dans chaque canton, un agent voyer est chargé de dresser un tableau général des chemins vicinaux. La route Bourg-Val d'Isère est ainsi classée chemin de grande Communication n° 16. Malgré tout, les travaux sont toujours assignés au budget de la commune même si ceux-ci peuvent être subventionnés par le département.

Les prestations pour travaux de réparation et entretien des chemins vicinaux, toujours exigible en argent ou en nature. N'en ayant pas le budget, la commune de Tignes décide le plus souvent de recourir aux prestations en nature, à la levée de contributions exceptionnelles, à l'emprunt voire à la participation d'autres communes concernées. En 1894, le conseil municipal s'émeut d'ailleurs de la rareté de la main d'œuvre : «...pénurie résultant surtout du grand mouvement d'émigration qui dépeuple les montagnes et qui les prive d'un très grand nombre de journées de prestations. »

En revanche, la municipalité refuse de classer en chemin vicinal certaines de ses routes et d'en élargir ainsi le réseau, ou même de participer ou de voter des dépenses liées à celles-ci. Ce qui n'est pas sans exaspérer le Service vicinal départemental : « les subterfuges employés par la Municipalité de Tignes pour esquiver le vote de la somme de 90 francs confinent à la raillerie... »

Chemin toujours dangereux et mortifère, la commune cherche tant bien que mal à faire classer cette route de grande communication n° 16 en route départementale voire nationale, afin de ne plus en avoir la responsabilité, épuisée par les dépenses et l'achat des terrains nécessaires à son passage et ses rectifications.



15041 EN HAUTE TARENTEISE — LA ROUTE DANS LES GORGES DES BOISSIÈRES

La route dans les gorges des Boissières, AM Tignes, 38Fi434A

Début XXe, malgré les derniers travaux, c'est une voie difficile d'accès qui ne peut répondre au tourisme naissant. C'est pourquoi, en 1906, le maire fait part avec grand plaisir au Conseil Municipal de l'adoption du projet de Route Nationale de Thonon à Nice, future Grande Route Des Alpes, bien que la commune soit appelée à participer aux dépenses de ladite route : « Considérant que la route nationale est l'avenir de la haute Tarentaise et de Tignes en particulier, qu'un tel projet comble par conséquent les vœux de la presque unanimité des habitants de notre région, que la commune en échange des dépenses assez fortes à elle imposées pour ladite route, se verra déchargée par la suite du paiement des cantonniers et agents voyers. »

Toutefois, l'avant-projet n'est pas à la hauteur de leurs attentes : celui-ci délaisse ainsi le chef-lieu de Tignes. Alors en contrepartie d'un nouveau tracé, la commune s'engage à acheter à ses frais les terrains et maisons qui doivent être expropriés (moyennant tout de même une forte subvention du département). Ce qu'elle ne fera pas sans mal : « soit que les propriétaires soient absents, soit qu'ils soient trop exigeants. »



Calèche dans l'Ancien Tignes, AM Tignes, Fonds José Reymond, 007Fi013

À la veille de la Première Guerre mondiale, l'arrivée du train à Bourg-Saint-Maurice en 1914 accroît les besoins, alors que le transport de voyageur n'atteint encore que Sainte-Foy. Toutefois, les travaux sont principalement réalisés dans les années 1920. Des plaques indicatrices à l'entrée des agglomérations invitant au ralentissement des véhicules à 10 km/h témoignent déjà de l'arrivée d'automobiles. Mais les autocars chauffés et confortables et les voitures particulières de l'entreprise Martin & Boch ne pourront emprunter cette route sans difficulté et appréhension qu'à son achèvement, en 1935 côté Tarentaise. Malgré cela, le chasse-neige n'est pas toujours en capacité d'ouvrir

la route jusqu'à Tignes, comme en mars 1944 où les touristes sont déposés aux Pigettes et acheminés à Tignes en traîneaux. L'ouverture de la route touristique de l'Iseran en 1937 est vue comme la plus remarquable réalisation des Ponts et Chaussées en Savoie.



La montée à Tignes, AM Tignes, 38Fi432

Mais d'autres projets sont aussi à l'étude dès les années 1910, quand certains habitants se tournent déjà vers le tourisme. En 1910, le conseil municipal demande à l'administration supérieure de prolonger le chemin vicinal n° 01 de Tignes par Villarstrassiaz et les Combes jusqu'au lac de Tignes, celui-ci « faciliterait les excursions qui se font de plus en plus sentir, vu le nombre croissant toutes les années des touristes. » Un projet d'étude de la construction d'un chemin vicinal du chef-lieu au lac de Tignes est ainsi rendu 2 ans plus tard par les agents voyers.

Pourtant, ce n'est qu'en 1937 que plusieurs projets de construction d'une route touristique menant au lac sont réétudiés. Certains, comme Raymond Pantz ou Florian Favre, au vu du potentiel touristique, souhaite d'ailleurs que cette route soit prolongée vers Champagny et Peisey-Nancroix. Mais cela génère des craintes quant au devenir des finances locales et de l'activité agropastorale. Cette route ne se matérialisera ainsi que quelques années plus tard, de façon plus urgente et impérative, une fois le village noyé.