

## La Vieille Borne de Ruy

En 2014, la FAPI (fédération des associations du patrimoine de l'Isère) entreprend l'inventaire des bornes du département avec le soutien du Conseil Général. Un site Internet est créé et un livre est édité en 2019. J'ai contribué à cet inventaire et découvert l'existence des bornes royales dont celle de RUY. C'est plus largement l'histoire de cette borne et des routes de nos contrées que je vous propose d'évoquer.

**PARTICIPEZ A L'INVENTAIRE DES BORNES DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE**

Organisé par la Fapi en collaboration avec le Conseil général de l'Isère

**CONNAITRE SAUVEGARDER VALORISER CE PATRIMOINE**

Rendez-vous sur [www.fapiser.fr](http://www.fapiser.fr) pour télécharger le document de présentation de la démarche et la fiche inventaire à renseigner pour chaque borne

Pour tout renseignement contactez la FAPI [inventaire.bornesfapiser.fr](http://inventaire.bornesfapiser.fr)  
Tel. 04 84 45 35 21  
FAPI - 10 rue Denoyer - 38000 Grenoble

**fapi**  
Fédération des Associations Patrimoniales de l'Isère  
**isère**  
[www.isere.fr](http://www.isere.fr)

Au moyen-âge, les axes de communication, propriétés féodales, étaient grevés de péages, ce qui gênait la circulation et n'assurait pas un entretien satisfaisant. La route de Lyon à Bourgoin et la Tour-du-Pin était propriété du Dauphin et gérée par le châtelain de Bourgoin. Le 19 janvier 1391, le châtelain interdit à noble François, seigneur de Maubec, de percevoir un droit de péage à Saint-Alban-de-Roche sur le chemin qui va de Bourgoin à La Verpillière.



Relais de Fontenay sur la route de Paris à Lyon par Horace Vernet

En 1599, un édit du roi Henry IV plaça sous la main royale les voies importantes pour assurer la viabilité, elles n'avaient pas le tracé rectiligne que nous leur connaissons aujourd'hui et traversaient les villages où se trouvaient les relais de la poste royale, les auberges et les relais de diligences pour changer de monture. En 1698, l'intendant Bouche recensait quatre grands chemins dont celui de Lyon à Grenoble par Heyrieux, Bonnefamille, Artas, Champier, Rives et Moirans et celui de Lyon à Chambéry par la Verpillière, Bourgoin, La Tour du Pin et Pont-de-Beauvoisin.

« Ces chemins où passent carrosses et chariots sont entretenus avec les fonds qu'il plait au roi d'assigner sur l'état des ponts et chaussées. » Sur le chemin de Grenoble « le plus droit », les bois d'Artas et de la Bièvre étaient signalés comme dangereux car isolés des agglomérations et propices à une embuscade. En 1552, le Guide des chemins de France préconisait « le plus aisé » par Bourgoin, Ruy, La Tour du Pin, Chirens, La Murette et Moirans. Au XVII<sup>e</sup> siècle, on passait par Mornas et Vaux (Saint Victor de Cessieu), Virieu et Voiron. Pour un cavalier, une variante plus courte existait par Montrevel, Châbons, le Grand-Lemps et Rives, tracé de l'autoroute actuel.\* 1



Relais de Poste de La Tour du pin-1606

En 1683, Pierre Cardin le Bret, chevalier, conseiller du Roy et intendant du Dauphiné, reçut les travaux entrepris sur le chemin de Moirans à Grenoble, pour 1975 livres. Ils seront suivis des portions de Rives, La Frette et Champier sur le trajet de l'actuelle départementale D1085.

En 1726, le "*chemin de la poste*", utilisé par les courriers, entre Champier, Eclose, Nivolas-Vermelle et Bourgoin et la portion de la "*grande route*", utilisée par les diligences, de Lyon à Grenoble qui passait par Châtonnay, Artas et Heyrieux, étaient devenus impraticables en certains endroits ; les travaux d'urgence furent "*adjugés à Claude Gourgues, entrepreneur de Moirans*". La route de Lyon à Bourgoin n'était pas mieux lotie, ces chaussées élargies à quatre toises\* étaient faites de cailloutis mélangés à du sable et de pavés dans la traversée des villages.\*2

Le 19 juin 1464, Louis XI créa la poste aux chevaux chargée de transmettre les plis officiels. Il ordonna au sénéchal de Lyon "*qu'il met poste de sept lieues en sept lieues pour savoir et avoir des nouvelles*", "*les chevaucheurs du roi*" pouvaient y trouver un repas et un cheval frais en échange de leur monture fourbue. Ces relais étaient réservés au service de l'état, de jour comme de nuit. Ce n'est que sous Henri IV que la poste royale deviendra un service pour le courrier "*de correspondance*" des particuliers. Désormais, le maître de poste était toujours le seul habilité à fournir des chevaux à "*coure la poste*", c'est à dire au galop, pour le service royal et pouvait aussi prêter contre paiement, des chevaux de louage "en demi-poste", c'est à dire au pas ou au trot, pour les courriers postaux destinés au public. La façade de la poste royale était ornée de deux blasons, les fleurs de lys du roi et le huchet, emblème de La Poste, petit instrument ancêtre du cor de chasse, utilisé par les chevaucheurs pour avertir de leur arrivée. Devant le succès de la poste, Louis XIII nomma un maître des courriers installé à Lyon, pour toute notre région. La Carte des Postes de Nicolas Sanson d'Abbeville en 1632 montre les postes de Bron, Saint Laurents (de Mure), La Verpillière, Bourgoin, La Tour-du-Pin, Le Gua (Saint-André-le-Gaz), Pont-de-Beauvoisin. Sous Louis XIV, on arrivait à parcourir 8 à 10 lieues (32 à 40 km) par jour sur des routes en bon état.\*3



Relais de poste de St Laurent deMure avec le huchet et les fleurs de lys

A partir de 1739, Louis XV chargea Daniel Trudaine, fondateur de l'école des Ponts et Chaussées, de rénover *les routes royales* et réaliser des travaux de rénovation des grands chemins de Lyon à Pont de Beauvoisin et de Lyon à Grenoble. A chaque étape se trouvait un relais de poste pour le courrier et une auberge avec un relais de diligences pour les voyageurs. On décida de rectifier le tracé, de choisir l'itinéraire le plus court, de sécuriser les

passages dangereux ou inondables, d'élargir et de rehausser la chaussée, de creuser des fossés pour l'évacuation des eaux.. Ce sera le début des travaux qui dureront plusieurs années, sous la direction de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Rolland ; le financement est confié à Jean Antoine Jornaron, chevalier, conseiller du Roy, trésorier de France à la chambre du domaine de la généralité de Grenoble sous les ordres de Mr Gaspard Moïse de Fontanieu, marquis de Fiennes, seigneur de Belbrune et autres places, conseiller du Roy, maître des requêtes, intendant et contrôleur des meubles de la couronne, intendant de justice, police et finances en Dauphiné.



Bourgoin-Atlas Trudaine de 1745-Archives Nationales-F/14/8479

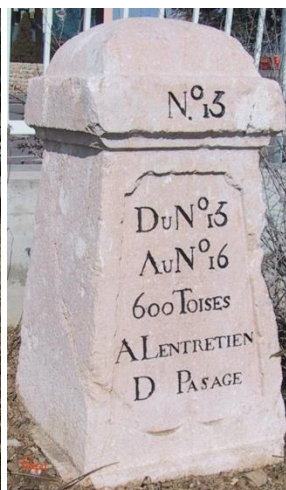
Concernant la borne Ruy, au 174 avenue de la Vieille Borne, elle ne fait pas partie de l'atlas Trudaine et de son inventaire. Les numéros ne correspondent pas non plus, Bourgoin était le n° 19 à 20, Nivolas n°21, Les Eparres n°21 à 22 St Alban de Roche n°18 à 19.



Vieille borne de Ruy

La *corvée de route* est imposée aux habitants *taillables*, âgés de seize à soixante ans vivant à moins de 3 lieues (~12 km) de la chaussée. Les communautés des villages fourniront "les *corvées*" qui sont la main d'œuvre, pour les ouvrages et les voitures, nécessaire au transport ; l'entrepreneur fournira les matériaux et les outils et rémunérera les corvées selon un barème imposé par ordonnance royale. Ces corvées étaient exigées en dehors des travaux des champs et des récoltes. "Nous ordonnons qu'il sera payé à chaque manouvrier 8 sols par jour; 1 livre et 8 sols pour un couple de bœufs attelé à un tombereau, y compris le bouvier; 2 livres et 8 sols pour 4 bœufs attelés à un char, le bouvier compris; 1 livre et 3 sols pour un cheval, mule ou mulet attelé à un tombereau, le charretier compris; 1 livre et 18 sols pour chaque tombereau ou charrette attelée de deux chevaux, mules ou mulets, le charretier compris; 1 livre et 4 sols pour un tombereau attelé de deux vaches, y compris le bouvier et 2 livres pour quatre vaches attelées. Le décompte et paiement sera fait tous les trois jours... La présente sera lue le dimanche après sa réception et affichée dans chaque communauté. Signé Fontanieu." "Pour indiquer l'entretien des communautés, **deux bornes en pierres de taille** pris des carrières de Villebois (dans l'Ain en face de Montalieu), de 4 pieds de haut et deux pieds de "racine" (enterré), un pied en carré à la cime et quinze pouces par le bas seront plantés à six pieds du bord, de chaque côté du chemin aux frais de l'entrepreneur." Elles étaient disposées au départ de chaque portion de communauté portant son nom et la distance à entretenir était précisée.

Pour la portion de route qui nous intéresse, la borne Ruy faisait partie de la route royale de Bourgoin à Pont de Beauvoisin, d'après les cartes du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle commençait à Jallieu puis Ruy, Cessieu et La Tour du Pin. Sur la commune Tour du Pin on peut voir quatre bornes : n°5 au n°6, 1200 toises à l'entretien de Cessieu ; n°7 à 8, 900 toises »en 1750 « à l'entretien de Toirin (Rochetoirin) ; n°10 à 11, 1500 toises à l'entretien de La Tour du Pin ; n°11 à 12, 1500 toises « en 1750 » à l'entretien de La Chapelle (de la Tour). Sur la commune de Saint-André-le-Gaz deux bornes : n°15 au 16, 600 toises à l'entretien du Passage ; n°16 au 17, 1000 toises à l'entretien de Dolomieu. Pour info, la borne de Ruy dont le chapeau a été coupé, la cartouche gravée et l'orthographe sont les mêmes que les autres bornes de corvée royale : « du n°2 au n°3 900 toises à l'entretien de Demptézieu-Saint-Savin ». \*3



Bornes n°5/6 et n°15/16

Les Archives de l'Isère nous donnent le détail des travaux effectués sur ce *grand chemin* de 1735 à 1775. Le 15 avril 1735, Jean-Antoine Jornaron, conseiller du roi, trésorier de France de la généralité de Grenoble, dresse un état des lieux de la grande route de Lyon au Pont de Beauvoisin. *De Bourgoin à Ruy, au-dessus des halles une partie de la rue est étroite mal pavée et donne beaucoup d'embarras aux voitures jusqu'à la sortie du bourg où on traverse à gué une prise d'eau de la Bourbre qui conduit à un béal (bief) d'un moulin. Ensuite, le chemin est un borbier continuel jusqu'au pont de la Bourbre, qui est dégradé. Ensuite, dans la plaine jusqu'à Ruy se forment des ornières par temps de pluie. On traverse le village de Ruy qui est coupé par plusieurs ravines dont les eaux se répandent sur la chaussée. Les habitants ont avancé leurs clôtures et réduisent le chemin en largeur. Jusqu'à la croix de la Thuillère (La Thivolière), par endroits, le chemin reçoit l'égout des eaux des prairies qui le rend impraticable...* On voit là l'état déplorable des chemins de l'époque qui vont nécessiter d'importants travaux.

Les travaux d'entretien de 1737 s'avèrent insuffisants, un devis du 24 décembre 1750 prévoit de refaire la route et les ouvrages, sur 17160 toises de longueur (~33 km) et dix-huit pieds de large (6m~)\*, entre l'embranchement sur la route de Grenoble près de la halle de Bourgoin et le pont sur le Guiers à Pont de Beauvoisin. La route sera en cailloutis et réalisée par les communautés ; « *la corvée de Bourgoin aura 1500 toises et pourra être aidée par les communautés de Saint-Chef et Laval, la corvée de Demptézieu et Saint-Savin de 1200 toises sera aidée par Versin, Chamond et Montcarra, celle de Ruy aura 900 toises et sera aidée par Arcisse et Salagnon, ensuite celle de Cessieu qui aura 1500 toises avec l'aide de Vignieu et Trieux. L'entrepreneur marquera l'extrémité de la tâche de chaque communauté par des piquets de bois et dans le mois après le tracé, fait par l'ingénieur, il plantera à demeure deux poteaux en pierre de taille. Ce qui fera vingt-huit poteaux pour les quinze tâches. Chaque poteau aura quatre pieds et demi de hauteur de tige (~1.45m), d'un pied en carré (~0.325m) et planté de deux pieds de hauteur de racine brute (~0.65m), il sera entouré d'une maçonnerie de dix-huit pouces d'épaisseur (~48cm) sur deux pieds de large (~0.65m). Ils seront plantés à douze pieds (~3.5m) de distance de part et d'autre du bord du chemin fixé à 36 pieds (~11m)\*, la face de chacun sera garnie d'une inscription portant le nom de cette communauté et le nombre de toises indiquant la longueur de sa tâche. La pierre des poteaux de tâche sera tirée des carrières de Saint Quentin, mandement de Fallavier, de Fay dans le Bugey ou de la montagne des Crottes en Savoie aux choix et aux frais de l'entrepreneur »* Ensuite, sont détaillés les travaux à faire pour chaque communauté, le devis est signé par Rolland, ingénieur du roi, et par l'intendant Pierre Jean-François de la Porte, marquis de Presles, Saint Charlieu et autres places, conseiller du roi, maître des requêtes, intendant de justice en Dauphiné.

Le 28 avril 1751 est signé l'adjudication de construction et d'entretien de la route à l'entrepreneur de Pont de Beauvoisin, Gabriel Millet, pour neuf années moyennant 6870 livres la première année de construction et 1920 livres par an, pour les huit autres années d'entretien.



Construction d'un grand chemin-Joseph Vernet 1774-Musée du Louvre (INV-8831)

Neuf ans plus tard le 16 janvier 1760, l'entretien de la route de Bourgoin à Pont-de-Beauvoisin est laissé aux communautés. Celle de Bourgoin aura la tâche de la sortie de la ville jusqu'à Ruy, du n°1 au n°2 pour 1279 toises de longueur (2.492km), **celle de Demptézieu et St Savin** aura à commencer à l'entrée de Ruy vers Cessieu, du n°2 au n°3 pour 900 toises (1.754km), celle de St Chef et son mandement aura la tâche entre Ruy et Cessieu depuis le n°3 au n°4 pour 1000 toises (1.949km), celle de Ruy aura la sienne en continuant entre Ruy jusqu'à l'entrée de Cessieu depuis le n°4 au n°5 pour 842 toises (1.641km), la communauté de Cessieu aura sa tâche à commencer à l'entrée du village vers La Tour du Pin depuis le n°5 jusqu'au n°6 pour 1200 toises (2.338km). Et ainsi de suite jusqu'au pont sur le Guiers à Pont-de-Beauvoisin, pour une distance totale de 16658 toises (32.466km)\*, soit une distance inférieure à celle de 1750 car elle ne comprenait pas les parties pavées et les ouvrages d'art maçonnés.

Les communautés seront tenues de **fournir gratuitement** la main-d'œuvre les matériaux, les voitures et les outils pour l'exécution de l'ouvrage, le curage des fossés et des canaux sous les ponts et ponceaux. Les officiers seront nommés par les communautés pour diriger les travaux, sous l'autorité de l'entreprise adjudicatrice et de l'ingénieur. Les vingt-trois bornes seront fournies par l'entrepreneur et prises dans le Bugey aux **carrières de Villebois** (département de l'Ain)\*, aux mêmes dimensions qu'indiquées précédemment. « *Sur la face du devant sera gravé en gros caractères noircis le nom de la communauté, les numéros et la longueur de sa tâche.* » signé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Bouchet.

Pour éviter que certains contribuables n'échappent à la corvée, un appel est fait tous les jours et un registre est tenu par l'adjudicateur du chantier, qui se faisait en dehors des

travaux des champs. Quant aux habitants corvéables, alors que la crise sociale s'approfondissait, ils acceptaient de plus en plus mal la mobilisation forcée. En 1787, une ordonnance royale remplaça la corvée en nature par un paiement en argent et décida que les entrepreneurs adjudicataires réaliseront l'intégralité des travaux. Sous Napoléon I°, un décret impérial du 16 décembre 1811, mit en place l'entretien des chemins par les cantonniers.\*4

3. Notre ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Signé NAPOLEON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'état, signé LE COMTE DARU.

N.° 7644.) DÉCRET IMPÉRIAL contenant Règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des Routes.

Au palais des Tuileries, le 16 Décembre 1811.

NAPOLEON, EMPEREUR DES FRANÇAIS, ROI D'ITALIE, PROTECTEUR DE LA CONFÉDÉRATION DU RHIN, MÉDIATEUR DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE, &c. &c. &c.

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ;  
Notre Conseil d'état entendu,

Nous AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

#### TITRE I.°

##### Classification des Routes.

ART. 1.° Toutes les routes de notre Empire sont divisées en routes impériales et routes départementales.

2. Les routes impériales sont de trois classes, conformément aux tableaux I, II et III, joints au présent décret.

3. Les routes départementales sont toutes les grandes routes non comprises auxdits tableaux, et connues jusqu'à ce jour sous la dénomination de routes de troisième classe.

4. Toutes les fois qu'une route nouvelle sera ouverte, le décret qui en ordonnera la construction, indiquera la classe à laquelle elle appartiendra; et il sera pourvu au

En conséquence, la **Vieille Borne de Ruy** est décrite précisément dans ce document d'archives et date de 1760.

Rédaction : Jean-Paul Dell'ova





Remerciements à l'association **Les Amis du Musée de Bourgoin-Jallieu** pour son aide.

**Lexique :** \*Une toise royale après 1668 correspondait à 1.949m, le pied à 0.324m, le pouce à 27mm. La nouvelle lieue de Paris (1674-1793) ou des "Ponts et Chaussées" valait 2000 toises soit 3.898Km.

\*La carrière de Villebois est classée Espace Naturel Sensible par le département de l'Ain. Sa pierre calcaire, parfois appelée « choin de Villebois », a été exploitée jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle.

**Sources :**

\*1 : Bibliothèque de Grenoble-Inventaire François Marcellier en 1688-1704- R9 Viennois-Bourgoin p.188

La Gazette de Saint-Alban-de-Roche n°132-avril 2021p.31

\*2 Bornes répertoriées dans l'Inventaire des Bornes de l'Isère-site de la FAPI à Grenoble.

Archives de l'Isère 2C762

\*3-Catalogue des actes de Louis XI par Pilot de Thorey 1899 T.1 p. XIII, T.2 p.65

Revue Evocations mai 1955 p.1423. Au temps de la poste aux chevaux par le Dr Joseph Saunier

Autour du Plastre de Mures par Henri Charlin et Jérôme Montchal p.161 éditions Bellier – 1999.

Bornes répertoriées dans l'Inventaire des Bornes de l'Isère-site de la FAPI à Grenoble.

Carte de Cassini n°118-date 1758-IGN-Paris

Atlas Trudaine-généralité de Grenoble-date 1749-CP/F14-8479p.007R01

\*4 Archives de l'Isère 2C744-notice sur les chemins en Dauphiné XVIII<sup>e</sup> siècle.

2C747-Route de Lyon en Italie par (Bourgoin, Pont de Beauvoisin, Les Echelles). Devis d'ouvrages et baux d'entretien-1735-1775.

Borner et Indiquer par Dominique Chancel et la FAPI- édité par le Département de l'Isère en 2019 –p.56