



HAL
open science

Barrer ou circuler : le paradoxe montagnard, l'exemple de Briançon et du col de Montgenèvre

Hugues Paucot, Nicolas Faucherre

► To cite this version:

Hugues Paucot, Nicolas Faucherre. Barrer ou circuler : le paradoxe montagnard, l'exemple de Briançon et du col de Montgenèvre. Philippe Bourdin; Bernard Gainot. La montagne comme terrain d'affrontements: [142e congrès CTHS, Pau, 24-29 avril 2017], Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, p-p, 2019, Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 978-2-7355-0891-4. 10.4000/books.cths.5925 . hal-03586370

HAL Id: hal-03586370

<https://hal.science/hal-03586370>

Submitted on 23 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Philippe Bourdin et Bernard Gainot (dir.)

La montagne comme terrain d'affrontements

Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Barrer ou circuler : le paradoxe montagnard, l'exemple de Briançon et du col de Montgenèvre

Hugues Paucot et Nicolas Faucherre

DOI : 10.4000/books.cths.5925

Éditeur : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Lieu d'édition : Paris

Année d'édition : 2019

Date de mise en ligne : 30 septembre 2019

Collection : Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques

EAN électronique : 9782735508914



<http://books.openedition.org>

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

PAUCOT, Hugues ; FAUCHERRE, Nicolas. *Barrer ou circuler : le paradoxe montagnard, l'exemple de Briançon et du col de Montgenèvre* In : *La montagne comme terrain d'affrontements* [en ligne]. Paris : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019 (généré le 23 février 2022).

Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/cths/5925>>. ISBN : 9782735508914. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.cths.5925>.

Ce document a été généré automatiquement le 20 novembre 2020.

Barrer ou circuler : le paradoxe montagnard, l'exemple de Briançon et du col de Montgenèvre

Hugues Paucot et Nicolas Faucherre

Des origines aux guerres d'Italie

- De tout temps, les cols montagnards ont constitué des points de passage migratoires essentiels tant commerciaux que militaires. Ainsi, depuis des millénaires, leur aménagement, indispensable au transit commercial, a généré le problème de leur contrôle pour, le cas échéant, tenter d'arrêter toute migration hostile. Parmi l'ensemble des cols transalpins entre France et Italie, celui de Montgenèvre, situé sur l'axe Gap - Turin (fig. 1), constitue, depuis au minimum le II^e siècle avant J.-C., une de ces voies commerciales et militaires d'importance tel qu'en attestera au III^e siècle la table de Peutinger. Passage clé de l'Empire romain, son destin se scelle lors de la pacification des Alpes par Auguste et son alliance avec le roi Cottius. Nommé préfet, celui-ci fait édifier des fortifications pour assurer la sûreté de la route, et la rendre carrossable. La maîtrise de la voie du Montgenèvre paraît en effet un préalable obligé, car donnant accès à Lyon, centre logistique essentiel pour la préparation des campagnes suivantes¹. Mais si la vocation militaire du Montgenèvre s'affirme très tôt, sa fonction commerciale ne doit pas être négligée, même si ce trafic pacifique a laissé moins de traces. Les archives douanières d'Ad Fines et de Cularo laissent pressentir l'importance de ces échanges². Lieu de passage régulièrement fréquenté par les troupes en mouvement, le col jouera encore un rôle essentiel durant toutes les guerres d'Italie. En 1494, Charles VIII s'arrête à Briançon avec une armée de 5 000 hommes avant de passer le Montgenèvre³; mais on pourrait également citer le cas de Galiot de Genouillac y conduisant l'artillerie lourde à la veille de la bataille de Marignan⁴. Cet exploit ne doit toutefois pas masquer les difficultés de ce franchissement. Il convient en effet de signaler que jusqu'au début du XIX^e siècle, le chemin d'accès au col reste difficilement carrossable, et que le transfert de tout charroi lourd ou pièce d'artillerie s'effectue par

morceaux, et nécessite l'utilisation de palans, voire de traîneaux selon la saison. Malgré ces obstacles, et pour contrer toute invasion depuis le Piémont italien, la ville de Briançon, gardienne du col, se voyait défendue depuis le IV^e siècle par un château, et il semble que la ville elle-même sera fortifiée et entourée de murailles dès avant le XIV^e siècle⁵. Ainsi, dans une description du château de Briançon, datée du 28 mai 1339, on peut lire :

« Ce château était bâti sur une montagne assez haute, avec un grand donjon, le tout de la longueur de vingt-six toises [...] plus qu'au milieu du donjon, il y avait une tour carrée de la hauteur de douze toises [...] plus que la ville était fermée de murailles formant dix bastions ; qu'elle avait encore pour enceinte la rivière de la Durance et un grand roche. »⁶

Fig. 1. - Schéma général de situation.



Schéma : H. Paucot ©.

- En réalité, l'enceinte existante était principalement constituée des façades arrière des maisons sises en lisière extérieure. Le château sera par ailleurs renforcé de bastions dès le milieu du XVI^e siècle comme en atteste un plan conservé aux archives départementales de l'Isère (J 500) et confirmé par un courrier de Lesdiguières à Henri IV⁷. Cependant, depuis l'invasion du Piémont en 1536 par les troupes de François I^{er}, la possession des forteresses d'Exilles, Fenestrelle, Casal, Pignerol et Château-Dauphin avait éloigné la frontière savoyarde de la ville et de son col, Briançon ne constituant dès lors plus qu'une place de troisième ligne. Jusqu'à la fin du siècle, seul le rôle que Briançon aura à jouer durant les guerres de religion induit durant cette période un certain entretien des fortifications existantes. Le rôle militaire de barrage face à une invasion étrangère éventuelle paraît donc, à cette époque, limité. Mais Lesdiguières, qui a franchi le col un certain nombre de fois, conscient de l'enjeu stratégique et économique qu'il représente, va tenter de maintenir son importance :

« Car, puisque celluy du Mont-Genèvre est le plus court, le plus aisé et le plus ancien et usité, il n'y auroit point de raison de souffrir que les intérétz du Roy fussent privez de l'utilité de ce passage, et que ceux d'un prince estrange s'en prévalussent à leur intérêt. »⁸

La guerre de la Ligue d'Augsbourg

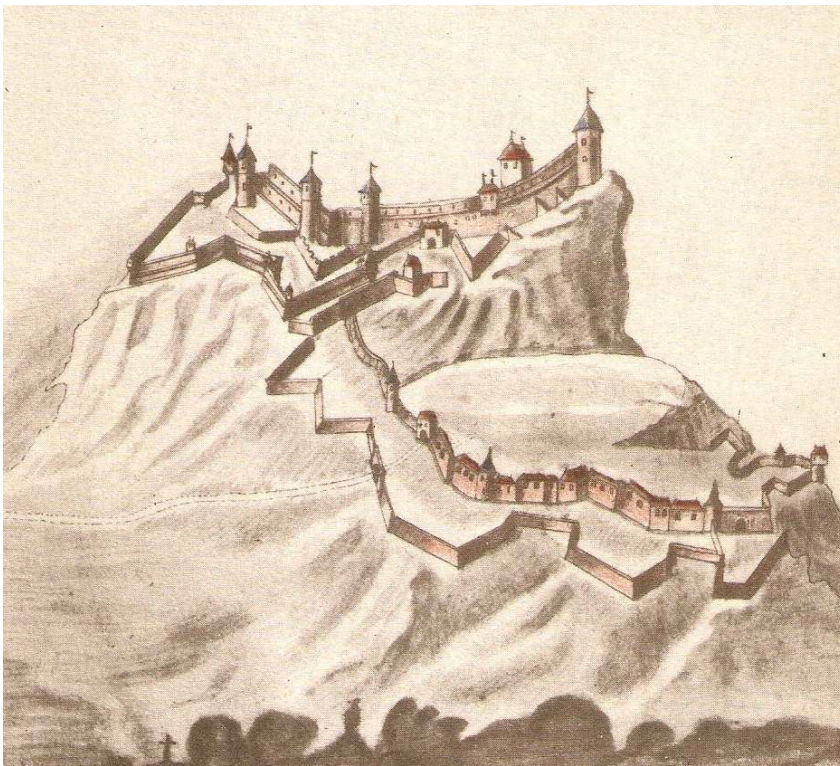
- 3 Cependant, à la fin du XVII^e siècle, la ville n'était encore entourée que de l'enceinte de Charles VI lorsque la décision est prise par l'intendant Bouchu de charger Hue de Langrune, ingénieur du Roy à Grenoble, de renforcer les défenses de Briançon. La paternité de la première enceinte bastionnée peut lui en être ainsi attribuée comme en atteste un plan daté du 14 août 1691 (fig. 2). Toutefois, certains travaux préliminaires semblent avoir été entrepris dès 1689 sur l'enceinte existante, comme le montre le devis dressé par M. d'Angrogne, ingénieur du Roy. Ces travaux consistaient à « fermer les jours et fenêtres visant hors la ville, à réparer les brèches de la fausse-braye du château, etc. ». De plus, les portes de la ville étaient en si mauvais état qu'il fut nécessaire de les refaire⁹. Ces travaux réalisés avec de maigres ressources locales ne seront en réalité que cautère sur jambe de bois. La décision de construction d'une première enceinte bastionnée avait été prise entretemps devant la menace d'un coup de main que faisaient peser les Vaudois sur la ville. Communauté religieuse née à Lyon à la fin du XII^e siècle, passée à la Réforme et persécutée tant par la France que par la Savoie, elle constituait alors un danger suffisamment sérieux pour justifier la construction de l'enceinte en question. Quoi qu'il en soit, le tracé de l'enceinte médiévale peut être observé sur un tableau, ex-voto dédié à saint Nicolas, et exposé dans le croisillon Sud du transept de la collégiale. Les deux profils de l'ancienne et de la nouvelle enceinte peuvent aussi être plus facilement comparés sur la gravure de La Pointe donnée en figure 3.

Fig. 2. - Plan de l'enceinte urbaine de Briançon en 1691 signé Delangrune.



© Musée des Plans-reliefs, Paris. Photo. B. Arrigoni.

Fig. 3. - Dessin de La Pointe.



(coll. H. Paucot).

- 4 En 1692, le duc de Savoie Victor Amédée II, qui a rejoint la Ligue d'Augsbourg, envahit le sud du Dauphiné par les cols de Larche et de Vars. Guillestre, Gap et Embrun sont prises, et l'alerte est suffisamment chaude pour déclencher la venue de Vauban dès le mois d'octobre. Lors de son arrivée, Vauban observe les constructions et rend ainsi compte dans son mémoire de novembre 1692 :
- « La ville est formée de deux enceintes, l'une vieille, l'autre nouvelle. On ne peut guère compter sur l'ancienne qui est très mince, toute percée de fenestragés et d'égouts, et adossée partout de bâtiment. »
- 5 Sans doute, mal ou pas informé de l'existence de la nouvelle, il poursuit :
- « La nouvelle enceinte de la place ayant été faite en vue de la sauver d'une insulte des Barbets¹⁰ et non de soutenir un siège réglé, est peu de chose : ce ne sont que murs de moellons [...] les flancs en sont très petits [...] peu ou point de fossé et le tout fort acculé sur la vieille enceinte, ce qui rétrécit l'espace. »
- 6 Le moment de mauvaise humeur et de surprise passé, il poursuit cependant :
- « Il ne faut pourtant accuser ici personne de malfaçon [...] de sorte qu'à tout prendre, il me paraît qu'on a à peu près tiré tout le bon parti que l'on peut attendre de cette mauvaise situation. »¹¹
- 7 Lors de son second voyage effectué quelques années plus tard, il confirmera d'ailleurs cette opinion en parlant de « la mauvaise situation du lieu qui est horriblement bossillé et commandé à vue d'oiseau presque de tout côté »¹². Dans son premier projet pour la ville (*Projet des ouvrages à faire à la ville et au château de Briançon* daté du 22 novembre 1692, et conservé au Service Historique de la Défense), il prescrit le développement des fortifications et souligne la nécessité de fortifier le replat au pied de la « montagne du Poët » (future redoute des Salettes – fig. 4). C'est également au cours de ce voyage que, sur indication du maréchal de Catinat, Vauban découvre le plateau des « mille vents », qui deviendra le site de la forteresse de Mont-Dauphin¹³.

Fig. 4. - Plan des forts de Briançon au milieu du XVIII^e siècle.

© Musée des Plans-reliefs, Paris. Photo. B. Arrigoni.

- 8 La citadelle de Pignerol ayant été abandonnée lors du traité de Turin (1696), il en résulte que la frontière se rapproche alors du col et de la ville de Briançon. En 1700, lors de son second voyage, Vauban prescrit à nouveau la construction d'une « redoute à mâchicoulis » sur l'emplacement de la future redoute des Salettes. Il souligne la nécessité d'occuper le plateau des Têtes qui domine la ville, d'en assurer la liaison avec la ville en construisant un pont sur la Durance, le futur pont « d'Asfeld » (fig. 4). Bien que ce point soit controversé, il émet, semble-t-il, un projet sur le plan et l'emplacement de la nouvelle église ; l'ancienne, située en dehors des murs, avait été détruite lors de la construction de la nouvelle enceinte¹⁴. D'après lui, la dépense est alors estimée à 1 940 231 livres¹⁵.

La guerre de Succession d'Espagne

- 9 En 1708 et 1709, lors de la Guerre de Succession d'Espagne, les troupes savoyardes pénètrent à nouveau en France et menacent Briançon, mais sont finalement bloquées à La Vachette, hameau situé entre Briançon et le col¹⁶, ainsi que sur le col de Buffère (fig. 1). Une fois encore, l'alerte fut chaude, et l'on s'empresse de ressortir des cartons les mémoires de Vauban. Parmi ses projets, auront donc été réalisés rapidement : les portes de Pignerol et d'Embrun, la fausse braie du front Nord et son chemin couvert maçonné (fig. 5), les deux poudrières, celle du château et celle sise près du couvent des Cordeliers, la grande caserne construite sous le château ainsi que la couverture du puits. La même année, la redoute des Salettes est réalisée par l'ingénieur Tardif.

Fig. 5. - Vue aérienne de la ville de Briançon, de son enceinte urbaine, œuvre de Hue de Langrune et de Vauban, et du château royal, entièrement remanié sous la Monarchie de Juillet.



© Photographie H. Paucot.

- 10 En 1713, par le traité d'Utrecht, la France perd son glaciis piémontais et les places d'Exilles, Fenestrelle et Château-Dauphin ; la limite avec la Savoie s'établit dorénavant aux eaux pendantes et Briançon devient alors place frontière. En conséquence, et de manière encore plus accrue depuis cette modification, toute la politique des transports transalpins est de facto contrôlée par le duc de Savoie. En effet, s'étant ainsi assuré de tous les cols et de tous les débouchés vers l'Italie, il va promouvoir le col du Mont-Cenis, ainsi que le col de Tende, dont il contrôle les deux versants, au détriment notamment du Montgenèvre. Dès lors, cessant d'entretenir la partie orientale de l'accès au col, il le transforme en véritable impasse, en y appliquant « un rigoureux système de clôture hermétique complété par la destruction des chemins sur le débouché oriental »¹⁷. Outre l'aspect économique, les militaires savoyards avaient également tout intérêt à s'opposer à l'édification d'une route carrossable traversant le col pour mieux protéger la capitale turinoise d'une attaque toujours possible des troupes françaises.
- 11 À l'inverse, côté français, cette césure est d'autant plus mal vécue par les habitants du Briançonnais que ceux-ci avaient constitué une forme de confédération, répartie de part et d'autre du col, entre communautés montagnardes, et appelée le Grand Escarton ; le col constituait donc jusque-là un lien entre ces communautés qui sera quasiment détruit par sa fermeture¹⁸. De leur côté, les militaires, Vauban excepté sans doute, auraient préféré conserver la tête de pont à la conception linéaire de la frontière. En conséquence, bien que les rampes aient été moins accentuées et qu'il n'était pas systématiquement nécessaire de démonter les voitures comme lors de la traversée du Mont-Cenis, le col du Montgenèvre va connaître un profond déclin tout au long du XVIII^e siècle¹⁹. Cependant, malgré ces difficultés accrues de franchissement, décision est prise de fortifier la ville afin d'éviter toute surprise. Il est fort probable que cette décision ait eu pour motivation de créer un centre logistique important pour faire peser une menace sur le Piémont savoyard et anticiper ainsi une invasion toujours

envisageable ; cette base de départ palliant peu ou prou la perte de la tête de pont, qui aurait permis de porter les troupes en Italie. Ainsi, s'inspirant du projet de Vauban, le marquis d'Asfeld fait réaliser la fortification du plateau des 3 têtes ; mais celui-ci étant dominé par celui du Randouillet, un fort y est également construit. De plus, pour prémunir ce fort d'une attaque depuis le replat de Serre la Latte, situé un peu plus haut, on y construit les forts d'Anjou et la redoute du Point du Jour (fig. 4). Le sommet de l'Infernet, montagne sur les pentes de laquelle tous ces ouvrages ont été établis, sera lui-même doté de fortifications de campagne par le maréchal de Berwick, puis d'une construction permanente par le comte de Mailly au lendemain de la bataille du col de l'Assiette²⁰. Enfin, sur la route provenant du Montgenèvre, en rive gauche de la Durance, le fort Dauphin, dernière réalisation, servira d'avant-poste. Pour assurer la liaison entre tous les ouvrages, le marquis d'Asfeld fait établir un pont de pierres sur la Durance, et un ouvrage unique et original, la communication « Y », entre forts des Têtes et du Randouillet. Le chantier va durer de 1709 à 1734 et nécessiter un budget de plusieurs millions de livres²¹. Situé au pied d'un col moyennement carrossable et quasi fermé par la politique savoyarde de préférence au Mont-Cenis, cette dépense paraît somptueuse et l'ensemble complètement démesuré.

La guerre de Succession d'Autriche

- 12 Et à vrai dire, les fortifications de Briançon ne seront effectivement menacées qu'une seule fois avant la fin du siècle, au cours de la guerre de succession d'Autriche, lorsque les troupes austro-sardes seront facilement repoussées au col de L'Échelle et du Montgenèvre en juillet 1747 par quelques troupes légères et par les milices du pays. À peine les Savoyards eurent-ils le temps d'effectuer une incursion dans la vallée de la Cerveyrette²² et de piller Cervières²³. Ces événements faisaient suite à la défaite désastreuse du col de l'Assiette (19 juillet) où 430 officiers et 4 500 sous-officiers et soldats français sont mis hors de combat, dont beaucoup mourront faute d'hôpitaux pour les accueillir²⁴. Les blessés ayant été dirigés vers Briançon via le Montgenèvre, on rapporte que le lieutenant du roi de l'époque, M. d'Audiffret, lieutenant-colonel du régiment des gardes lorraines, vendit sa vaisselle d'argent pour les faire soigner ; sa femme, dans un état de grossesse avancée, les pansa de ses mains et « mourut en s'acquittant de ce pieux office »²⁵. À cette date, la ville ne disposait en effet que d'un hôpital provisoire, installé dans une maison particulière²⁶.
- 13 La paix revenue après le traité d'Aix-la-Chapelle en 1748, la situation de la circulation par le col n'évolua cependant pas de manière très favorable, la Savoie maintenant sa préférence pour le Mont-Cenis. Ainsi, si le col de Montgenèvre avait permis de conduire des pièces d'artillerie lourde au-delà des monts, seul un exploit comme celui entrepris par un habile cocher en 1770 permettait encore à un charriot à deux chevaux de monter de Cesana à Clavière. Toutefois, cette performance ne sera réalisée qu'avec l'aide des villageois qui poussaient les roues, et qui soutenaient régulièrement le charriot pour donner le temps aux chevaux de se reposer. Cela sembla d'ailleurs un fait tellement extravagant que les habitants de Clavière, première cité italienne de l'autre côté du col, l'avaient inscrit sur le mur de la chapelle de San Gervasio²⁷. Ceci étant, dans un rapport émis le 1^{er} prairial an IX²⁸, il est dit que :
- « Les ingénieurs militaires ne trouvent pas les rampes de cette route trop forte parce que les chevaux pour doubler et les hommes pour pousser à la roue ne

manquent jamais au moyen des réquisitions que l'on exerce sur les communes environnantes. »

- 14 En réalité, des 30 % de pente franchissables par les mulets, des 15 % tolérables pour les chars romains, il était quasi impératif de descendre pour les diligences à 5 % en moyenne²⁹.

Napoléon ou la réouverture du col

- 15 Cependant, au début du XIX^e siècle, un immense espoir de voir se développer la communication par le col surgit brusquement. Bonaparte, au cours des deux campagnes d'Italie, avait bien compris l'importance des passages transalpins. Pour des motifs à la fois politiques et militaires, Napoléon persistera dans le projet. Passage préféré des militaires, et particulièrement des artilleurs, grâce à la facilité d'accès de ses rampes et à la proximité de Briançon, le col présentait donc des avantages et le désir des Briançonnais était vif de rendre au Montgenèvre toute son activité³⁰. Des crédits sont finalement débloqués, mais l'essentiel de l'élan viendra du préfet Ladoucette, du sous-préfet Chaix et des Briançonnais eux-mêmes qui, n'hésitant pas à mettre la main à la poche et à la pâte, entreprirent dès 1802 la construction de la route que nous connaissons aujourd'hui. Malgré l'opposition d'Emmanuel Crétet de Champmol, directeur des Ponts et Chaussées puis ministre de l'Intérieur, savoyard qui défendait le développement du Mont-Cenis, l'ouverture de la route sera effective le 12 avril 1804³¹. Un obélisque à la gloire de Napoléon érigé au col (fig. 6), une fontaine, simple abreuvoir pour les mules, disposée au pied des lacets et dédiée au ministre Crétet, ainsi qu'une inscription régulièrement restaurée sur la roche à la sortie de Briançon³², témoignent de l'engagement de tous ces acteurs. La mise en service de cette route va ouvrir de nouvelles perspectives, les voitures et diligences pourront en effet passer facilement, et il ne sera plus nécessaire de les démonter, sauf en hiver. Toutefois, le Montgenèvre, auquel manque alors sa voie d'accès depuis Grenoble par l'Oisans et le Lautaret, se voit assigner encore et toujours un rôle essentiellement militaire mais aucune activité commerciale d'importance ne s'y développe. Ainsi, si les événements militaires qui entraînèrent la première abdication de Napoléon en 1814 se déroulèrent pour l'essentiel loin de Briançon³³, il n'en sera pas de même en 1815, date à laquelle la ville va subir un blocus teinté de menaces de la part des troupes sardes³⁴. Mais la résistance du général Eberlée, gouverneur militaire de la place, et des habitants permet de lui éviter toute insulte.

Fig. 6. - Obélisque de Montgenèvre.



© Photographie H. Paucot.

- 16 Malgré le retour de la paix, l'espoir de voir rétablir le col comme un axe de communication important sera de courte durée. Les Savoyards, pour des raisons militaires et économiques toujours identiques, vont encore maintenir le col fermé pendant de nombreuses années.

Le XIX^e siècle et le réarmement

- 17 Qui plus est, au cours du XIX^e siècle, l'opinion publique italienne se retourne à nouveau contre la France du fait du retrait prématuré de l'aide française à l'unification du pays, puis de la protection apportée par Napoléon III à la défense des États Pontificaux. La défaite contre la Prusse en 1871 et l'invasion de la Tunisie en 1881 vont convaincre l'Italie d'adhérer à la Triple Alliance, aux côtés de l'Allemagne et de l'Empire austro-hongrois. Dans son programme de re-fortification qui faisait suite à la défaite de 1871 et à la perte de l'Alsace-Moselle, l'état-major devait ainsi prendre en compte la situation politique sur les Alpes. Par ailleurs, en 1858, l'apparition de l'artillerie rayée – qui remplaçait le boulet sphérique par l'obus cylindro-ogival, et augmentait brutalement la portée des canons – rendait Briançon beaucoup plus vulnérable. Toutes ces conditions vont donc à la fois frapper d'obsolescence les fortifications de la ville et nécessiter la réalisation de nouvelles constructions défensives en direction du col. Briançon va désormais se développer au cours d'un processus d'escalade, au sens littéral du terme, en fonction de l'accroissement des portées de l'artillerie et de l'amélioration de ses possibilités de déplacement, jusqu'à l'occupation complète de toutes les crêtes environnantes. Il s'ensuivra la construction d'un vaste ensemble de forts d'arrêts, de redoutes, de batteries, le tout destiné à contenir l'ennemi au plus près des cols et donc

de la frontière. De manière plus spécifique au Montgenèvre, le sommet de l'Infernet sera doté entre 1876 et 1878 d'un fort d'artillerie³⁵ (fig. 7), le col du Gondran d'un ensemble de constructions, forts, logements, redoutes, et le sommet du mont Janus qui domine le col à 2 540 mètres d'une redoute, commencée en 1883. Décision ayant été prise d'y rajouter un étage pour la transformer en caserne en temps de paix, les travaux s'y poursuivront jusqu'en 1892³⁶. En effet, en 1888, la crise de l'obus torpille décrite précédemment, alliée à la mise en œuvre de nouveaux explosifs et au chargement par la culasse, allaient rendre obsolète une bonne partie des constructions récentes, obligeant l'état-major à réagir, et notamment en enterrant les poudrières de divers forts à peine construits sous un épais matelas de terre. Qui plus est, sur le col, l'état-major italien décide de manière concomitante la construction d'un grand fort d'artillerie au sommet du mont Chaberton (3 131 mètres d'altitude)³⁷. Construit entre 1898 et 1910, dominant le col de près de 1 300 mètres, mais aussi le mont Janus, doté de canons de 149 mm, il faisait également peser une menace sur la ville de Briançon elle-même. Pour contrer dans la mesure du possible la puissance de feu du Chaberton, le génie français va réagir en décidant de réaliser un fort enterré sur le mont Janus, construit entre 1898 et 1906 (fig. 8). Pourvu de 4 canons de 95 sur affût marine, il avait pour mission principale d'interdire l'accès au col du Gondran depuis le Montgenèvre.

Fig. 7. - Fort de l'Infernet.



© Photographie H. Paucot.

Fig. 8. - Fort Séré de Rivière du Janus.



© Photographie H. Paucot.

- 18 Mais aucune place forte ne peut résister bien longtemps à l'ennemi si les communications entre les ouvrages et les vallées connexes ne sont pas correctement assurées, permettant ainsi les communications d'une vallée à l'autre, et donc les transferts de matériel et de personnel. Ainsi, de par la volonté du général Baron Bergé, commandant du 14^e corps et de la défense de Lyon de 1889 à 1893, de nombreuses routes et autres cols alpins seront rendus carrossables, dont les ceux d'Izoard et de Vars.

Les derniers combats

- 19 La dernière campagne de travaux qui s'étale de 1930 à 1940 appartient au grand mouvement de fortifications, conséquence de l'arrivée au pouvoir du mouvement fasciste en Italie, puis quelques années plus tard du mouvement nazi en Allemagne. Comme la frontière de l'Est, les Alpes vont bénéficier de crédits pour développer une ligne Maginot spécifique. Si la ligne de résistance principale est établie sur la crête séparant la vallée de la Guisane de la vallée de la Clarée (petits ouvrages des cols de Buffère, de Granon et, plus loin, des Aittes), de nombreux ouvrages sont réalisés sur la frontière afin d'arrêter l'ennemi au plus loin. Le Janus sera une fois de plus refortifié et transformé en un puissant ouvrage de combat³⁸ (fig. 9). Le col du Gondran sera quant à lui renforcé par la création d'un petit ouvrage enterré. Le barrage rapide de Montgenèvre (fig. 10) constituera un verrou facile à mettre en œuvre en cas d'attaque brusquée et sa protection rapprochée sera réalisée par une myriade de pilules construites par la main-d'œuvre militaire.

Fig. 9. - Ouvrage Maginot du Janus.



© Photographie H. Paucot.

Fig. 10. - Barrage rapide de Montgenèvre.



© Photographie H. Paucot.

- 20 Quel que soit l'état de la route menant au col, le besoin de communiquer et la menace que ce dernier engendrait ont toujours pesé dans les décisions politiques. Militairement, pour l'attaque comme pour la retraite, la voie était nécessaire ; pour le commerce, elle était indispensable. Mais l'ouvrir, c'était aussi offrir à l'adversaire savoyard puis italien une voie d'invasion qui a toujours entraîné le besoin de pouvoir la

clôturer. Au demeurant, les moyens mis en œuvre n'ont pas toujours été proportionnels aux besoins, que ce soit par le retard de constructions ou par la surabondance de moyens déployés. Ainsi, on pourrait presque dire que, jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, l'état-major s'est toujours préparé dans le Briançonnais à la guerre qu'il venait de perdre. En construisant Mont-Dauphin, on répondait à l'invasion de 1692. En lançant le vaste programme des forts bastionnés de Briançon, on répondait au traité d'Utrecht (1713), qui plaçait Briançon en première ligne sur la frontière, et Mont-Dauphin en retrait. En construisant dans cette place un grand hôpital entre 1784 et 1787, on répondait au désastre du col de l'Assiette de 1747. Il est frappant de remarquer que les investissements réalisés furent colossaux au regard des difficultés de circulation par le col. Le seul rôle majeur efficace de ces ouvrages va en définitive être de tenir à distance de Briançon les troupes alliées lors des invasions de la fin de l'Empire, malgré la quasi-absence de garnison. À l'inverse, la réalisation des forts Serré de Rivières à la fin du XIX^e siècle, va certainement jouer un rôle sur les décisions de la politique italienne de rester neutre, mais sa quantification en est par trop malaisée. Quoi qu'il en soit, ils ne furent jamais attaqués. En 1940, les réalisations Maginot n'empêchèrent pas les troupes italiennes de tenter des actions sur le col, sans pour autant jamais réussir à atteindre la ligne de défense principale ; et là encore, malgré des troupes résiduelles fortement réduites vu les envois répétés vers les zones de combats du Nord-Est. Il est donc intéressant de constater qu'à chaque tentative d'invasion, les troupes savoyardes, puis italiennes, vont facilement être arrêtées sur les cols (Montgenèvre, mais aussi Échelle) sans l'aide de fortifications majeures.

- 21 Enfin, on aurait pu penser que l'histoire des circulations et des barrages par le col de Montgenèvre pouvait s'arrêter là, sur un constat de libre circulation entre France et Italie, réunis au sein de l'Union Européenne. Mais c'était sans compter sur la situation géopolitique du Moyen Orient. Ainsi, le fanal qui illumine encore le clocher de l'église et qui a guidé durant des siècles les voyageurs égarés a repris du service. Fuyant leurs pays en guerre, instrumentalisés par des passeurs peu scrupuleux, de nombreux réfugiés affluent à nouveau régulièrement vers le col, obligeant les autorités à rétablir des contrôles systématiques... à barrer à nouveau. On peut donc en conclure que, encore aujourd'hui, le Montgenèvre est en définitive plus un enjeu de stratégie diplomatique et géopolitique, qu'un acteur économique.

BIBLIOGRAPHIE

Anonyme, *Dei Passagi Alpini*, Milan, Éditeur G. G.e Destefanis, 1804.

ARTRU François, « La circulation dans les Alpes à l'époque romaine ; l'exemple des Alpes cottiennes », *Dialogues d'histoire ancienne*, t. 39, n° 1, 2013, p. 237-263.

- BIGONI Sylvie, *Montgenèvre, de l'Infernet au Janus*, Oulx, editur, 2002.
- BIGONI Sylvie, *Le Chaberton et les fortifications de la faille de Clavière*, Oulx, editur, 2009.
- BLANCHARD Marcel, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, imprimerie Joseph Allier, 1920.
- BORNECQUE Robert, « Aspects médiévaux de la fortification classique en montagne », *Bulletin Monumental*, t. 134, n° 4, 1976, p. 309-328.
- BOYER Pierre, *Les Fortifications du Briançonnais*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997.
- CHABRAND Jean-Armand, « Aperçu historique sur Briançon, son vieux château, ses fortifications, ses gouverneurs et ses milices », *Bulletin de la Société d'Études des Hautes-Alpes*, 1^{ère} année, 1882, p. 237-247.
- CHABRAND Jean-Armand, « Le blocus de Briançon (1815) », *Bulletin de la Société d'Études des Hautes-Alpes*, 11^e année, 1892, p. 120-142.
- CLOULAS Ivan, *Charles VIII et le mirage italien*, Paris, Albin Michel, 1986.
- CRÉPIN-LEBLOND Thierry, FONKENELL Guillaume et THIBAUT Pascale, *Galiot de Genouillac, l'autre vainqueur de Marignan*, Paris, Réunion des Musées nationaux, 2015.
- DE ROCHAS Albert, *La Campagne de 1692 dans le Haut Dauphiné*, Grenoble, Maisonville et Jourdan, 1874.
- DOUGLAS Louis et ROMAN Joseph, *Actes et correspondance du connétable de Lesdiguières*, t. 1, Grenoble, Imprimerie Édouard Allier, 1878, 3 vol.
- GUILLAUME Paul, *Les premières fortifications de Briançon*, Gap, Imprimerie Jouglard père et fils, 1879.
- LADOUCKETTE Jean-Charles François, *Histoire, topographie, antiquités, usages, dialectes des Hautes-Alpes*, 2^e éd., Paris, Ancienne librairie de Fantin, 1834.
- MARQUILIE Franck, *Le fort du Janus, aboutissement de 250 ans de fortification dans le Briançonnais*, Val-des-Prés, Atelier Ranki, 2013.
- MARTIN Jean-Pierre, *Le destin avorté de Montgenèvre*, éd. numérique, [URL : <http://escartonoulx.eu/3/3montgenevre/3montgenevre.html>]
- O'BYRNE Henry, *La Bataille de l'Assiette*, Val-des-Prés, Éditions Transhumances, 2009.
- O'BYRNE Henry, *La Bataille de la Vachette*, Val-des-Prés, Éditions Transhumances, 2011.
- PETER Jean, *Le Journal de Vauban*, Paris, Economica, 2007.
- ROUTIER Jacqueline, *Briançon à travers l'histoire*, 2^e éd., Gap, Société d'études des Hautes-Alpes, 1997.
- SGANZIN Joseph et REIBEL Félix, *Programme ou résumé des leçons d'un cours de constructions*, 4^e éd., t. I, Paris, Éditeurs Carilian-Goeury et V. Dalmont, 1839, (2 vol.).
- VOLLAIRE Paul, *Les événements de 1814 dans les Hautes-Alpes*, Gap, Imprimerie Louis Jean & Peyrot, 1900.

NOTES

1. F. Artru, « La circulation dans les Alpes à l'époque romaine ; l'exemple des Alpes cottiennes », p. 241.

2. J. Martin, *Le destin avorté de Montgenèvre*, p. 3.
3. I. Cloulas, *Charles VIII et le mirage italien*, p. 53.
4. T. Crépin-Leblond, G. Fonkenell et P. Thibault, *Galiot de Genouillac, l'autre vainqueur de Marignan*, p. 10.
5. P. Guillaume, *Les premières fortifications de Briançon*, p. 5.
6. *Inventaire des Archives de la Chambre des comptes de Grenoble*, vol. I, p. 259 (cité par J. Chabrand, « Aperçu historique sur Briançon, son vieux château, ses fortifications, ses gouverneurs et ses milices », p. 240).
7. « Ce n'a point été un petit effet, car le chasteau de Briançon, ainsy accomodé et bastionné qu'il est, suffiroit pour amuser longuement une armée » (L. Douglas et J. Roman, *Actes et correspondance du connétable de Lesdiguières*, t. I, p. 138).
8. L. Douglas et J. Roman, *Actes et correspondance du connétable de Lesdiguières*, t. I, p. 274.
9. J. Chabrand, « Aperçu historique sur Briançon, son vieux château, ses fortifications, ses gouverneurs et ses milices », p. 242.
10. Autre nom attribué aux Vaudois.
11. P. Boyer, *Les Fortifications du Briançonnais*, p. 12.
12. Vauban à Le Peletier, 23 septembre 1700 cité par R. Bornecque, « Aspects médiévaux de la fortification classique en montagne », p. 310.
13. Mémoire du 25 septembre 1692 cité par A. de Rochas, *La Campagne de 1692 dans le Haut Dauphiné*, p. 104.
14. Lettre de Vauban aux membres de la fabrique de l'église de Briançon datée du 26 juin 1703 citée *Ibid.*, p.157.
15. J. Peter, *Le Journal de Vauban*, p. 267.
16. H. O'Byrne, *La Bataille de la Vachette*, p. 4.
17. M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, p. 30.
18. J. Routier, *Briançon à travers l'histoire*, p. 99.
19. J. Martin, *Le destin avorté de Montgenèvre*, p. 5.
20. *Mémoire sur l'attaque des retranchements de l'Assiette par Mr le Comte de Mailly* : http://vial.jean.free.fr/new_npi/revues_npi/21_2001/npi_2101/21_190747_relat4.htm.
21. J. Routier, *Briançon à travers l'histoire*, p. 246.
22. *Ibid.*, p. 236.
23. H. O'Byrne, *La Bataille de l'Assiette*, p. 30.
24. *Ibid.*, p. 26.
25. J. Chabrand, « Aperçu historique sur Briançon, son vieux château, ses fortifications, ses gouverneurs et ses milices », p. 245.
26. J. Routier, *Briançon à travers l'histoire*, p. 219.
27. Anonyme, *Dei Passaggi alpini*, p. 124.
28. Archives départementales des Hautes Alpes, série S, dossier de la route n°94, Rapport Lingie, cité par J. Martin, *Le destin avorté de Montgenèvre*, p. 6.
29. J. Sganzin et F.Reibell, *Programme ou résumé des leçons d'un cours de constructions*, p. 201.

30. M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, p. 38.
31. J. Ladoucette, *Histoire, topographie, antiquités, usages, dialectes des Hautes-Alpes*, p. 328.
32. *Latiorecce patet caesis via rupibus*. « Voilà que s'ouvre une route plus large, une fois les rochers brisés ». Que Julie Gallego, maître de conférences à l'UPPA, trouve ici l'expression de notre gratitude pour son aide à la traduction.
33. P. Voltaire, *Les événements de 1814 dans les Hautes-Alpes*, p. 1.
34. J. Chabrand, « Le blocus de Briançon (1815) », p. 120.
35. S. Bigoni, *Montgenèvre - De l'Infernet au Janus*, p. 13.
36. F. Marquillie, *Le fort du Janus, aboutissement de 250 ans de fortification dans le Briançonnais*, p. 56.
37. S. Bigoni, *Le Chaberton et les fortifications de la faille de Clavière*, p. 21
38. F. Marquillie, *Le fort du Janus, aboutissement de 250 ans de fortification dans le Briançonnais*, p. 114.
-

RÉSUMÉS

Devant les risques d'invasion, toute nation s'est vue contrainte à un moment ou à un autre de son histoire de barrer les accès à son territoire en fortifiant les points de passage empruntables par les armées ennemies ou les populations voisines. Mais ces axes sont aussi des voies de communication et d'échanges commerciaux essentielles au développement des pays limitrophes et des populations locales. Ainsi, parmi l'ensemble des points de passage entre France et Italie, le col de Montgenèvre représente, depuis bien avant notre ère, un lien essentiel d'unification, mais aussi une voie régulière de passage des armées. En conséquence, au fil des siècles, la circulation sera fluidifiée ou barrée au gré des politiques développées de part et d'autre du col. Si aujourd'hui, on peut raisonnablement penser que les canons se sont définitivement tus sur la frontière alpine, la réinstallation actuelle de points de contrôle illustre parfaitement la permanence de l'histoire.

AUTEURS

HUGUES PAUCOT

Ingénieur-conseil, cercle Historique de l'Arribère

NICOLAS FAUCHERRE

Professeur, Archéologie et Histoire de l'Art - Directeur du LA3M, UMR 7298, Aix Marseille université, CNRS