



Ne pas perdre le sud !

Des routes faites patrimoine? Dès sa naissance, le tourisme a transformé leur statut. Elles sont devenues un enjeu dans les politiques d'aménagement d'un territoire et la construction de son image. Route Napoléon, route des Grandes Alpes, Grande traversée des Alpes, Via Alta : dense est le maillage des itinéraires à forte valeur ajoutée dans les Alpes du Sud. Retour sur la création de ce réseau et ses évolutions les plus récentes.

Les manuels de géographie, les tribunes des journaux et jusqu'aux discours de certains acteurs régionaux alimentent volontiers l'image d'Alpes du Sud mal desservies et à l'écart des réseaux de communication dits modernes. De là un raccourci trop fréquemment utilisé pour expliquer des processus de marginalisation économique voire de dépeuplement des massifs. Cette relégation serait d'autant plus propice à l'identification et à la valorisation, touristique notamment, de nombreux itinéraires culturels. Leurs fondements historiques (route Napoléon), militaires (col du Parpaillon), sportifs (sentier de grande randonnée GR5), thématiques (routes de la lavande, du mimosa), spirituels ou religieux (Via Alta, pèlerinage de Notre-Dame du Laus et sa route du temps) tiendraient lieu *de facto* de légitimation. Ce foisonnement proposerait ainsi une forme de contrepoids, certes exposé à une forte saisonnalité, à la périphérisation des montagnes.

S'il s'agit de stratégie de développement, le risque est grand de verser dans des listes où le pittoresque le dispute à l'anecdotique, où seuls compteraient les brevets de mémoire locale et d'authenticité régionale. Il se joue pourtant autre chose dans ces multiples itinéraires sud-alpins. Bien plus que dans un enrichissement des cartes des routes et sentiers, les enjeux se situent dans des pratiques à la carte, où le sud est plus qu'un azimut et les montagnes davantage qu'un entre-deux à parcourir sur le chemin des vacances. Plus que jamais, il ne faut pas perdre le sud pour le traverser vraiment.

La prolifération d'itinéraires à plus ou moins haute valeur ajoutée est une tendance ancienne. Elle se généralise aujourd'hui dans ce qu'il est convenu d'appeler l'offre territoriale. Cette richesse fait partie du catalogue touristique et la densité des réseaux est souvent censée rendre compte d'une forme de dynamisme. Depuis le Tyrol jusqu'aux Dolomites, depuis le Valais jusqu'aux Pays de Savoie, rares sont les régions alpines qui échappent à ce constat d'empilement. Aux déjà classiques routes des vins se sont greffées ici de plus ou moins saugrenues routes des fromages. Ailleurs, cyclistes, motards ou automobilistes ont très tôt fait des cols des points d'étapes majeurs. Les trois départements des Alpes-de-Haute-Provence, des Hautes-Alpes et des Alpes-Maritimes n'échappent pas à ce processus.

Table d'orientation au col Agnel (2 744 mètres d'altitude) dans le Queyras (Hautes-Alpes). Une boussole pour ne pas perdre... le nord ! Deuxième plus haut col routier de France, celui-ci marque la ligne de partage des eaux de la Durance et du Pô. Photo : Bertrand Bodin.



L'AUTEUR

XAVIER BERNIER

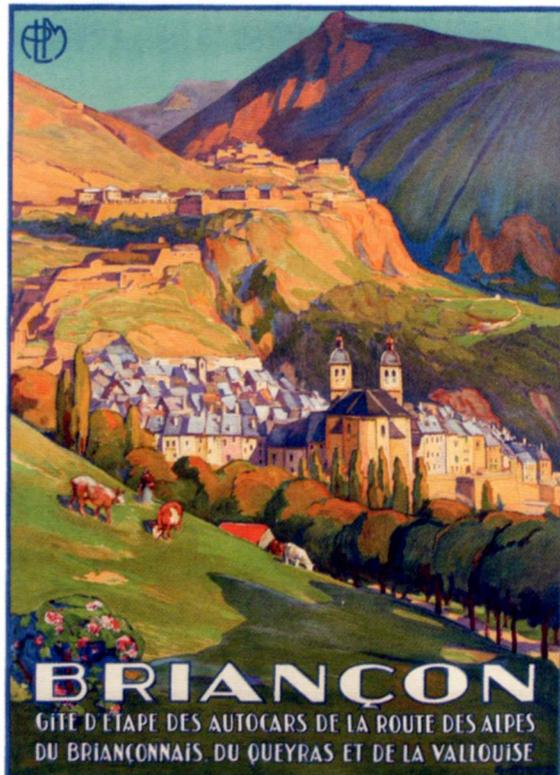
Professeur en géographie à Paris Sorbonne Université, co-auteur de *l'Atlas des Montagnes – Espaces habités, mondes imaginés* aux éditions Autrement (2013), il a publié de nombreux articles sur les différentes façons de traverser les montagnes.



Napoléon L'Aigle devenu label

Si la route Napoléon est ainsi baptisée en 1932, soit cinq ans après son goudronnage, son invention comme itinéraire de mémoire a été quasi immédiate. Elle s'est cristallisée juste après la remontée de l'empereur à son retour de l'île d'Elbe en mars 1815. Il s'agissait d'abord d'une affirmation nostalgique. Aujourd'hui, le parcours a parfois peu à voir avec le tracé initial. Il n'y avait par exemple pas de route construite entre Grasse et Digne au moment du périple napoléonien. Mais l'essentiel est sans doute ailleurs et se situe au-delà de la simple mise en relation patrimoniale de différents sites. Une signalétique apparente annonce telle ou telle trace hypothétique du passage. Mais ce sont aussi ces invites directement produites par le marketing touristique qui attirent l'attention. C'est le cas par exemple à Malijai (Alpes-de-Haute-Provence) avec ce panneau d'autojustification décomplexée qui, sous l'appellation dépourvue d'ambiguïté « *Tous commerces* », proclame : « *Napoléon s'y est arrêté, pourquoi pas vous ?* »

Cet effet d'opportunisme saisit désormais par capillarité tout l'itinéraire, qui voit dans la continuité de la route Napoléon une caution à toutes sortes d'activités, du club de sports à la boutique plus ou moins spécialisée, du menu de restaurant à la coupe de glace Napoléon ! L'anachronisme s'ajoute parfois aux erreurs de localisation... L'histoire des six refuges Napoléon, tous installés à proximité de cols (Manse, Noyer, Vars, Izoard, Lacroix, Agnel), est, elle aussi, édifiante. Construits par Napoléon III comme une forme d'exécution testamentaire des vœux de son oncle (qui souhaitait remercier les populations des Hautes-Alpes pour leur soutien lors de son retour de l'île d'Elbe), ils s'inscrivent dans une forme de continuité. D'une certaine façon, le refuge Napoléon



Affiche publicitaire de la compagnie PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) dessinée en 1927 par François Géo et invitant les voyageurs à faire étape à Briançon (Hautes-Alpes) dans une vision qui marie hauts sommets, ouvrages de Vauban, enceinte fortifiée de la ville et alpages bucoliques. Wagons-Lits Diffusion, Paris. Collection Musée dauphinois.

du col de Vars, loin de la route Napoléon, a bénéficié et bénéficie encore de cet héritage indirect. Il y a donc bel et bien une forme d'élargissement de la route, au-delà du ruban d'asphalte ou de ce que l'on pourrait appeler le chemin zéro.

De cols en cols : la route des Grandes Alpes

Historiquement, certains de ces itinéraires à valeur ajoutée sont d'ailleurs redevables d'ajouts successifs de segments, sinon d'une forme d'étirement de leurs parcours. Cette accumulation linéaire a tout particulièrement prévalu dans le cas de la route des Grandes Alpes, entre Thonon-les-Bains et Menton. Rappelons que son objectif initial était d'emprunter en véhicule les cols les plus élevés possible en altitude. Ce parcours touristique, réalisé entre 1909 et 1937 à l'instigation du Touring Club de France, a longtemps été emprunté par des chars à bancs (ces véhicules décapotables dotés de banquettes pour bien apprécier le panorama) et par des sociétés de cars alpins, dont ceux de la célèbre compagnie PLM (Paris-Lyon-Marseille).

En page de droite : les reconstitutions historiques avec force tambours, coiffes et costumes ne datent pas d'aujourd'hui. En juillet 1932, l'inauguration de la route Napoléon est fêtée en grande pompe, depuis Golfe-Juan jusqu'à Grenoble en passant par Cannes, Grasse, Castellane, Digne ou ici Sisteron (Alpes-de-Haute-Provence) devant une foule de spectateurs chapeautés. L'événement est même couvert par les reporters du... *New York Times* (!) à qui l'on doit cette photo. Collection Musée dauphinois.



La Bonette : un col intermittent ?

Plusieurs malentendus, parfois savamment entretenus, sont associés à ce passage qui permet de relier la vallée de l'Ubaye et celle de la Tinée. L'historique route des Grandes Alpes circule en fait plus à l'ouest par les cols de la Cayolle et de la Couillole et ce n'est qu'une variante plus récente qui a permis d'intégrer la Bonette. Ce qui fut d'abord un sentier muletier a été classé route royale par Napoléon III en 1860 et ne fut ouvert aux automobiles qu'en 1964. Le parc national du Mercantour dont elle sillonne le cœur a donc été créé seulement quinze ans après ! Comme pour d'autres cols alpins ou pyrénéens, une réelle confusion caractérise par ailleurs les marqueurs altitudinaux et les appellations. Le marketing territorial ne s'y est pas trompé qui affiche « la plus haute route d'Europe » pour désigner celle de la cime de la Bonette. Il ne s'agit pourtant que d'une boucle de quelques centaines de mètres dont la piste grimpe jusqu'à

2802 mètres, un petit sentier pédestre permettant de rejoindre le sommet à... 2860 mètres. Le col lui-même n'est pourtant pointé qu'à 2715 mètres, ce qui le relègue au troisième rang français et en quatrième position dans les Alpes. Ces querelles altitudinales ne doivent pourtant pas effacer l'énorme potentiel de ce lieu touristique (site proche de Restefond, pèlerinage de Notre-Dame du Très-Haut, etc.). Le Tour de France, venu quatre fois, les rassemblements de véhicules de collection et les animations saisonnières en font le théâtre de nombreux événements. À l'échelle régionale, la route du col est à la fois revendiquée comme faisant partie du haut Nice (!) et comme itinéraire emblématique des Alpes-de-Haute-Provence. Signalons ici l'expérience il y a quelques années du photographe *Éric Franceschi* resté cinq mois sur place et dont le travail avait montré à quel point le col était bien plus qu'un intermittent du spectacle alpin.



Preuve supplémentaire du caractère extra-local des enjeux liés à cet itinéraire, c'est Albert Lebrun, le président de la République française de l'époque, qui inaugure la route de l'Iseran (entre la Maurienne et la Tarentaise). Nous sommes en 1937 et l'Iseran devient ainsi le plus haut col français ouvert à la circulation routière, achevant du même coup la dernière section entre Léman et Méditerranée. Mais contrairement à une idée répandue, il est sans doute faux de considérer cette date comme l'acte de naissance de la route des Grandes Alpes. D'abord parce que la route préexistait dans une forme de cohérence stratégique, militaire et, à bien des égards, touristique.

Élevée dès le 12 août 1934, la stèle du col de l'Izoard l'affirme sans ambages. Elle rend dès ce moment-là hommage aux différents acteurs de sa réalisation « pour commémorer l'œuvre du général *Baron Berge* et des troupes alpines qui, en construisant les routes stratégiques du sommet *Bucher*, des cols d'*Izoard*, de *Vars* et de la *Cayolle* ont permis au *Touring Club* de concevoir le projet de la "Route des Alpes" et de réaliser grâce au concours des départements traversés, des administrations des *Ponts et Chaussées*, du service vicinal et de la compagnie *Paris-Lyon-Méditerranée* ».

Comme un contre-pied à ce procès en antériorité, on peut tout aussi bien instruire celui d'une plus grande postériorité de l'avènement de cet itinéraire.

Opération spectaculaire de déneigement du col de la Bonette en juin 2009. Photo : *Éric Franceschi*, *Divergence*.



En 1922, un bataillon d'autocars attend les voyageurs devant le chalet-hôtel PLM du col du Lautaret (Hautes-Alpes).
Photo: agence Rol.
Collection Bibliothèque nationale de France.

En effet, l'appellation actuelle de route des Grandes Alpes date seulement de 1950. Et l'hypothèse de la route entière érigée comme lieu touristique renvoie même sans doute à des datations plus récentes. Quatre boucles appelées variantes sont ainsi venues se greffer au tracé originel et ont permis d'intégrer des cols routiers supplémentaires, comme celui de la Croix de Fer ou de la Bonette, ainsi que des circuits vers les lacs d'Annecy et de Serre-Ponçon.

Grande traversée des Alpes: du local au virtuel

La plupart des guides proposent désormais des circuits annexes qui reviennent en boucles vers la route principale. Cette nouvelle structuration de l'offre est particulièrement remarquable dans cette partie méridionale des Alpes avec, par exemple, le circuit des Gorges Rouges ou encore cette autre incursion dans la vallée de la Roya. Autant d'itinéraires extérieurs à la route des Grandes Alpes dont

la pratique par les usagers renforce un processus d'intégration spatiale. L'espace touristifié et patrimonialisé s'en trouve en quelque sorte épaissi année après année. Si élargissement spatial il y a, ce processus reste marqué par sa saisonnalité avec une fréquentation avant tout estivale. Mais ceci n'est pas nouveau. Rappelons que la route Napoléon recoupait en partie le tracé de la route des Alpes d'hiver (ouverte en 1923), comme un écho inversé à la route des Alpes, privilégiée, elle, pendant les mois d'été.

Sans doute peut-on voir là les prémices d'une forme de mise en réseau de tous ces itinéraires alpins à plus ou moins haute valeur ajoutée. Encore faut-il savoir de quoi on parle derrière les différentes appellations et labellisations et mesurer l'importance des évolutions récentes. Le cas de la GTA ou Grande traversée des Alpes est à cet égard riche d'enseignements. Conçu au début des années 1970 comme un pendant pédestre de la route des Grandes Alpes, reliant ici Saint-Gingolph à Nice, la GTA représente



Les routes des Alpes vues par le cybercolporteur de L'Alpe

moveyouralps.com

Le site de l'association Grande Traversée des Alpes, dédié au tourisme itinérant dans les Alpes : randonnée, vélo, vélo tout terrain, et itinéraires : route des Grandes Alpes, chemins du soleil, routes de la lavande, etc.

via-alta.com

Carte, hébergements et informations le long d'un itinéraire spirituel transalpin.

route-napoleon.com

Le site de l'association qui gère l'itinéraire...

laroutenapoleon.com

... et le site d'un particulier, particulièrement fourni, avec beaucoup de textes sur l'empereur et des illustrations, des documents napoléoniens mais aussi des images en lien avec la route.

hautes-alpes.net

Le patrimoine naturel et culturel des Hautes-Alpes.

tourisme-alpes-haute-provence.com

Les itinéraires de randonnée équestre dans les Alpes-de-Haute-Provence.

cotedazur-nature.com

La route du baroque nisso-ligure, dans les Alpes-Maritimes.

pelerin.com

« En chemin vers Notre-Dame du Laus : la route du temps ».

Un itinéraire de pèlerinage dans les Hautes-Alpes.

purealpes.com

Un site régional consacré aux Alpes du Sud.

sport-passion.fr

Entre les Alpes-Maritimes et les Alpes-de-Haute-Provence, le col de la Bonette : histoire, présentation et descriptifs de parcours, sur ce site de conseils sportifs.

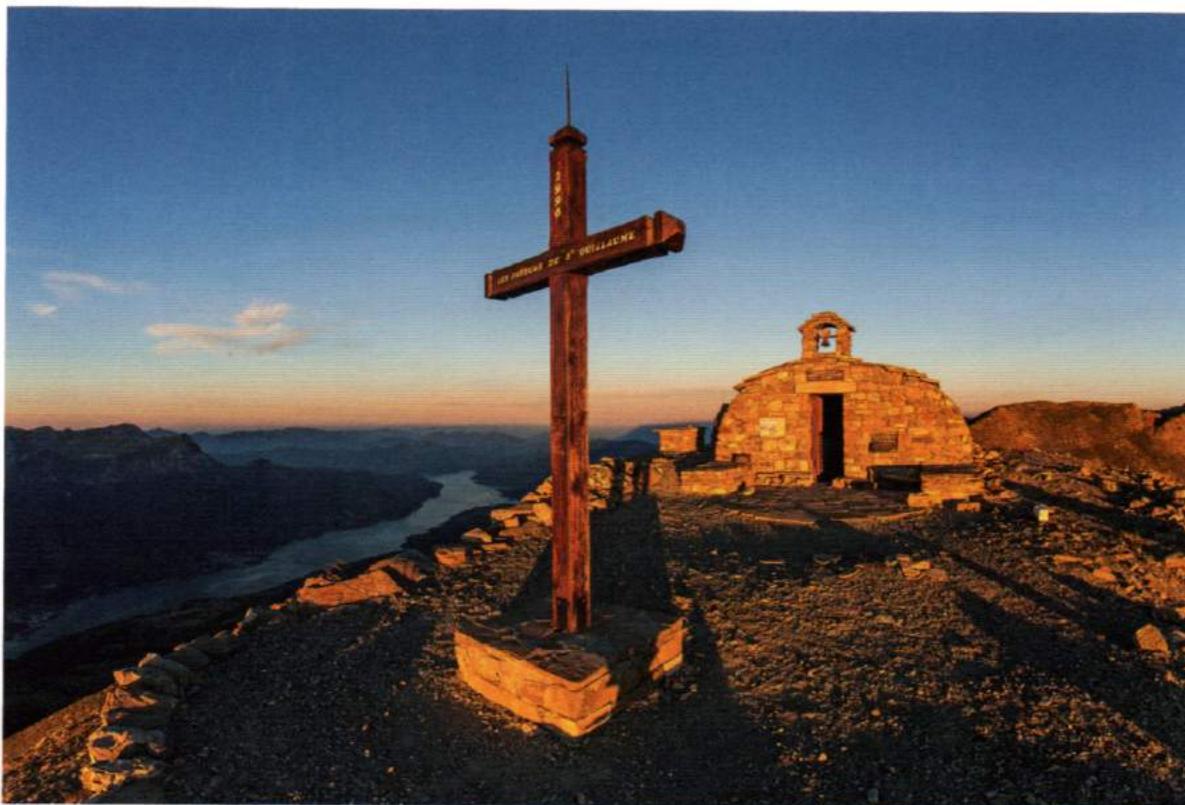
Thierry Noiset

Retrouvez les liens directs vers les pages évoquées ici en vous rendant sur notre site Internet : www.lalpe.com

d'abord la partie alpestre du GR5, qui s'étend à travers les réseaux de sentiers européens de grande randonnée. Le concept d'une longue traversée des Alpes à pied s'est exporté en Italie sous la même dénomination de Grande Traversata delle Alpi. Balisée, entretenue et jalonnée d'étapes, la Via Alpina s'est également appuyée sur ces premiers itinéraires et les prolonge aujourd'hui dans une extension internationale qui concerne les huit pays alpins.

Un certain nombre d'acteurs, en particulier dans les Hautes-Alpes, ont accompagné, structuré et continué à amplifier ce processus. Philippe Lamour, ancien maire de Ceillac, compte parmi ces pionniers qui, en juin 1971, ont créé l'association GTA. Il s'agissait en partie à l'époque, avec la promotion d'une activité estivale dans des massifs en quête de revitalisation, de proposer un contrepoint à la politique du tout ski prônée par le plan neige. Près de cinquante ans après, la GTA a pris une tout autre dimension. Son slogan en anglais (Move Your Alps) traduit plus que jamais une ambition internationale. Ce ne sont pas moins de six grandes familles d'itinéraires qui sont désormais mis en avant: le GR5 Alpes, la route des Grandes Alpes, Les chemins du soleil, Les p'tites routes du soleil, Les routes de la lavande et la Via Alpina. Présentés comme multi-thématiques et multipratiques (randonnées à pied, en vélo, en vélo électrique, etc.), ils permettent tous de parcourir les Alpes du Sud.

Sur la route des Grandes Alpes, l'Izoard (Hautes-Alpes) est un col mythique de l'histoire du cyclisme, labellisé «Route du Tour» en 2017. Sur ce site sanctuarisé par les amoureux de la petite reine, stèle et panneau rappellent les exploits de Louison Bobet et de Fausto Coppi, qui, lors de différentes éditions du Tour de France, ont franchi en tête le col (à trois reprises pour l'un, à deux pour l'autre).
Photo : Patrick Dorneyne.



Le projet va désormais au-delà de la simple aggrégation de routes avec un corollaire éventuellement critiquable d'agglutination d'usagers. Le site moveyouralps.com propose à qui le souhaite de préparer son parcours en amont à travers un carnet de route. Les calculateurs d'itinéraires sont plus que jamais personnalisables. Mais l'effort porte aussi de plus en plus sur une gamme de services étoffés qui dépassent la seule question de l'hébergement comme la gestion de l'accompagnement des bagages ou une offre spécifique associée aux véhicules à assistance électrique... Les offres se peaufinent et se rationalisent donc, avec toujours, évidemment, l'attente pour les acteurs locaux de retombées économiques.

Un supplément de sud

C'est au moins en partie dans toutes ces dynamiques intégratrices qu'il faut interpréter le projet de la Via Alta. «*Entre Rome et Saint-Jacques de Compostelle, à travers les Alpes*», nous dit-on. Le circuit s'inscrit dans une perspective transfrontalière, entre le val de Susse en Italie et la haute vallée de la Durance en France. Le socle d'itinéraires transalpins historiques, déjà identifiés sur la *Table de Peutinger* (voir le numéro 2 de *L'Alpe*: «*Franchir les Alpes*») et sur lesquels s'appuyer, est très riche.

Au-delà d'un raccordement aux chemins de Saint-Jacques et à la Via Francigena, la voie des pèlerins qui viennent de France vers Rome, les promoteurs du projet espèrent en faire rien moins qu'«*un des grands itinéraires culturels de l'Europe*»...

Doit-on pour autant craindre une forme de dissolution des territoires dans cette globalisation des itinéraires à valeur ajoutée? N'est-on pas en train de perdre le nord, se demandent certains? Des collectionneurs de cols comme les cyclistes du club des Cent Cols jusqu'aux touristes toujours avides de nouveautés, tous recherchent dans ces Alpes un supplément de sud. C'est pourquoi ces itinéraires de montagne doivent d'abord rester des espaces qui se pratiquent. Gageons que les acteurs des Alpes méridionales sauront trouver les ressources et les moyens d'une réinvention permanente. ❖

À lire • Xavier Bernier et Christophe Gauchon, *Atlas des montagnes, espaces habités, mondes imaginés, éditions Autrement, 2013.*

• Marc Boyer, *La route des Grandes Alpes, Gallimard, 1999.*
• Bernard Debarbieux, *Tourisme et montagne, Économica, 1995.*

• Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, deux volumes, 2007.*

• Gian Paolo Torricelli et Thomas Scheurer, *Les transports et la mobilité, une menace et un défi pour les Alpes du XXI^e siècle, Programme national de recherche 41, Transports et environnement, Actes T4, EDMZ, Berne, 2000.*

Sommet emblématique de l'Embrunais, le mont Guillaume (2 552 mètres d'altitude) offre un belvédère remarquable sur la ville d'Embrun (Hautes-Alpes) et le lac de Serre-Ponçon. La chapelle en bois, recouverte de lauzes, accueille en juillet un pèlerinage dont l'origine remonte au Moyen Âge.
Photo : Bertrand Bodin.