

LES COLS ROUTIERS DANS LA TRAVERSEE DES MONTAGNES FRANÇAISES

- CONTRIBUTION À UNE DÉFINITION PLURIVALENTE ET DYNAMIQUE -

par Xavier BERNIER

*Maître de Conférences en Géographie,
Laboratoire EDYTEM, UFR CISM, Université de Savoie, Campus scientifique, F 73376 Le Bourget du Lac Cedex,
xavier.bernier@univ-savoie.fr*

RÉSUMÉ

L'objectif de cet article est de proposer une réflexion géographique sur la place des cols routiers dans la traversée des montagnes françaises. Quelque 2244 sites reconnus par la toponymie peuvent être identifiés à l'aide de critères multiples. Le niveau d'équipement et les activités associées à un col sont révélateurs de ses fonctions actuelles et héritées et contribuent à donner du sens aux lieux. Dans les dynamiques spatiales liées au passage et à la dialectique d'ouverture et de fermeture de la montagne, des logiques récurrentes peuvent être dégagées. Inscrits sur des itinéraires parfois valorisés, les cols sont les objets de pratiques touristiques qui modifient les représentations et les processus de territorialisation. Seule une lecture plurivalente et dynamique peut permettre d'en aborder la complexité. Col « passage », col « équipé », le col est ainsi dans certains cas « point focal » quand il devient un haut-lieu remarquable et attractif. D'abord col « topographique » avant d'apparaître comme un col « sommet », il définit avec le « pied de col » un triptyque pour une nouvelle approche de la verticalité en montagne. L'ensemble ainsi constitué dans la dynamique actuelle des réseaux donne sans doute un sens nouveau à la montagne.

Mots-Clés : COL ROUTIER, MONTAGNE, FRANCE, TRANSPORTS, TRAVERSÉE, AMÉNAGEMENT, EQUIPEMENTS ET PRATIQUES TOURISTIQUES, DEFINITIONS ÉVOLUTIVES, REPRÉSENTATIONS.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to set up a geographical approach to the problem of road passes in crossing french mountains. Some 2244 places may be identified with toponymy and selection criteria. Development density and amount activities in the pass area are revealing current and former functions. Different models of spatial dynamics are determined by the opening/closing dialectics in crossing's logic.

Some road passes are on touristic routes with many touristic equipments and different practices. It takes part of complex processes of representation and territorialization. « Crossing pass », « developed pass », this kind of place is sometime also a « target pass », specially when road passes are High Places. We can make the assumption that the set of « topographical pass », « top pass » and « foot pass » is determining a new approach of verticality and a new definition of mountain through the medium of transports.

KEY-WORDS : ROAD PASS, MOUNTAIN, FRANCE, TRANSPORTS, CROSSING, DEVELOPMENT, TOURISTIC EQUIPMENTS AND PRACTICES, EVOLVING DEFINITIONS, REPRESENTATIONS.

INTRODUCTION - L'EXISTENCE D'UN COL ROUTIER EST D'ABORD FONDÉE PAR SA RECONNAISSANCE TOPONYMIQUE

A l'heure où la question de la circulation trans-montagnarde est plutôt posée dans une perspective « en creux », à travers les problèmes de transports inhérents à des fonds de vallée souvent décrits comme asphyxiés, et les nombreux projets de tunnels et de développement du ferroutage, il peut paraître anachronique de s'intéresser aux cols routiers. Lieux forts d'itinéraires parfois réduits à une valeur touristique, ils semblent en effet s'inscrire davantage dans une logique de « pleins » et d'adaptation aux reliefs quand, ailleurs, la volonté d'effacement de l'obstacle préside désormais à la conception de la traversée. Sans doute les cols routiers ne proposent-ils pas dans la plupart des cas d'alternatives satisfaisantes aux grandes percées transmassifs, en particulier pour les flux de fret, mais leur étude géographique est révélatrice de dynamiques complexes et d'une réalité toujours en mouvement. Par ailleurs, leur rôle a été déterminant au XIX^{ème} siècle dans la mesure où l'on circulait plus alors sur les versants que dans des fonds de vallées pas toujours sécurisés et viabilisés. Un renversement historique s'est ensuite opéré ; il est rappelé par B. DEBARBIEUX [2002] quand il évoque ce transit qui a d'abord épousé les Alpes avant de divorcer d'elles.

La dénomination française du « col » renvoie de prime abord à une description de la forme du lieu. Le mot vient du latin « *collum* » (cou) par l'image du rétrécissement entre deux masses ; il évoque un « *point déprimé entre deux sommets, ensemlement sur une crête, facilitant le passage* » [R. BRUNET, 1992]. Il est alors légitime de parler de « col topographique » ou « col en V » comme définition première en quelque sorte pour un espace qui propose ici une ouverture dans le passage transmontagnard ou le départ d'ascensions (Figure 3). Mais dans un certain nombre de cas, l'axe de transport n'épouse pas la topographie. On peut citer ici le col de Restefond dans le département des Alpes de Haute-Provence ou celui du Plan Nicolas sur la route



Col topographique.

du Galibier en Savoie, deux cas où le ruban routier ne s'inscrit pas sur les deux versants topographiques du col. Les reportages du Tour de France présentent par ailleurs régulièrement le Mont Ventoux, le Mont Aigoual ou les stations de Courchevel, l'Alpe d'Huez, Saint-Lary... comme des « cols », appellation incontestablement abusive ici du point de vue topographique. Inversement, sur un itinéraire routier de montagne, nombreux sont les lieux non assimilés à un col qui, par leurs seules caractéristiques topographiques, pourraient revendiquer cette appellation. Point bas dans sa version topographique ou point haut d'un itinéraire dont il est un des « sommets », le col routier ne saurait donc être circonscrit dans sa définition à une version topographique.

Les espaces étudiés doivent aussi être parcourus par une route à la chaussée recouverte, garantie théorique à la circulation de tous les véhicules de tourisme [X. BERNIER, à par. 2004]. L'ouverture au trafic peut être réglementée et limitée éventuellement dans le temps, en fonction par exemple des conditions climatiques ou de l'exposition aux risques. Le niveau d'aménagement de ces espaces plus ou moins ouverts et restreints est d'autant plus conséquent qu'ils sont les articulations principales de routes touristiques ou de manifestations sportives comme le Tour de France. Leur niveau de territorialisation et leur notoriété sont parfois aussi redevables d'une situation sur d'anciennes voies de passage ou liés à des coïncidences administratives, frontières ponctuelles entre départements, régions ou pays. Il semble bien en fait qu'un col soit d'abord fondé dans son existence par la toponymie [BIBES, 2002] et qu'il peut être recensé seulement lorsqu'il est nommé comme tel. Face à un ensemble bien sûr très hétérogène, cet article se propose de dégager des logiques récurrentes dans les dynamiques spatiales liées à la traversée et à la dialectique d'ouverture et de fermeture de la montagne.

I - QUAND LA GÉOGRAPHIE DES COLS ROUTIERS RÉVÈLE L'INTENSITÉ DU PASSAGE TRANSMONTAGNARD OU LA VOLONTÉ DE CONTRÔLE DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE DANS LES ÉCHANGES

La nomenclature des cols identifiés comme tels dans la toponymie doit être élargie aux synonymes comme celui de « port », ce mot d'ancien français dont l'usage a prévalu jusqu'au XVII^{ème} siècle avant d'être remplacé par celui de col. Si les cartes, les guides ou l'observation des panneaux sur le terrain constituent un matériau précieux pour l'établissement d'un catalogue, les travaux de certaines sociétés cyclotou-

ristes peuvent également être mobilisés. La Confrérie des Cent Cols en particulier, créée en 1972, propose une somme qui fait autorité. M. de BREISSON [2000], membre de cette Confrérie, ne recense pas moins de 248 termes synonymes de col et a pu tenter de préciser leurs contours sémantiques. Les cartes des termes utilisés (Figure 1) traduisent une grande richesse de langage, en particulier pour les départements alpins et

pyrénéens¹. (même si beaucoup des termes apparaissent dans des constructions pléonastiques²).

Parmi tous les espaces ainsi identifiés, une proportion parfois non négligeable de « cols » ne correspond pas aux critères topographiques et doit donc être exclue. « *Les collets, les pas, les golets, les caps, les coulets, etc. ne sont retenus que dans une proportion variant de 20 à 60%. Par exemple, beaucoup des collets dans les Hautes-Alpes sont des collines (environ les deux tiers), nombre de golets de l'Ain des lieux-dits* » [ibid. cit.]. En tout état de cause, trois grands modèles de distribution spatiale des synonymes employés pour nommer un col peuvent être mis à jour en France.

En plus du mot col lui-même, un certain nombre de termes sont uniformément répandus. Ils semblent correspondre à la déclinaison locale de quelques racines principales : le « col » devenu « colette », « collade », « colle », « collet », « collo », le « pas » et ses dérivés : « passage » et « passe », ou encore le « port » retrouvé dans « portail », « portillon », « portus ».

Au contraire, certains termes paraissent bien identifiés à un massif ou à une zone : « bocca », « foce », « forca » en Corse, « cot », « couillade », « courret », « hourquette » dans les Pyrénées, « baisse », « coulet », « couletet », dans les Alpes du Sud, « golet » et « goulet » en Rhône-Alpes, « tracol », « tranchée », « trescol » sur les marges du Massif Central.

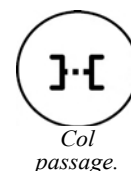
Une troisième catégorie relève enfin de synonymes isolés ou peu répandus comme par exemple « lepo », « lepoa », « lepoua » dans les Pyrénées-Atlantiques et en particulier au Pays Basque, ou encore « hal » et « hauteur » en Alsace. Si leur dénomination renvoie parfois à l'évocation de leur fonction (le « pass » anglosaxon ou le « port » pyrénéen), l'altitude des cols est bien sûr variable. En France, le plus bas est en Corse du Sud à 19 m (Bocca di a guardia, N 198) et le plus élevé en Savoie (col de l'Iseran, N 202 - 2 764 m).

Au final, sur la base de cette méthode et des critères précédemment cités (« *seront retenus les passages nommés et ceux dont le nom est mentionné sur une carte Michelin ou IGN ou matérialisé par un panneau*

directionnel ou sommital », BIBES, 2002), le catalogue Chauvot met à jour 2 244 lieux en 2002 en France³. Le travail ainsi fourni met à jour une géographie des cols routiers dont la production cartographique n'est pas sans surprises (Figure 2).

Une première lecture pourrait amener à penser que la répartition des cols propose une signature des reliefs. A l'échelle départementale, quelques résultats semblent venir corroborer cette hypothèse : l'absence de cols routiers (aucun n'est recensé dans l'Aisne, le Loiret et le Territoire de Belfort, un seul dans l'Aube, le Calvados, la Charente, l'Indre, le Maine-et-Loire, la Mayenne, la Meuse, la Nièvre, les Yvelines, le Tarn-et-Garonne et l'Yonne) ou leur forte présence (127 dans la Drôme, 124 en Corse du Sud, 121 en Ardèche, 108 dans les Pyrénées-Atlantiques, 104 dans les Pyrénées-Orientales et dans les Alpes-Maritimes) paraît fournir un négatif plutôt fidèle de la carte du relief. Une analyse plus fine vient pourtant troubler cette corrélation. A telle enseigne par exemple que les deux seuls départements français complètement montagnards au regard du décret du 23 Juin 1961⁴, la Lozère et les Hautes-Alpes, sont relativement peu dotés avec 56 et 59 cols⁵. Dans le même ordre d'idées, que dire des chiffres de l'Aveyron (12), de la Corrèze (12), du Doubs (12) et du Jura (11) dont la faiblesse contredit la vigueur orographique des départements ? Tous ces résultats d'apparence contradictoire nous amènent en tout cas à approfondir et à dépasser la simple définition « topographique » d'un col.

Dans le franchissement de l'obstacle, la carte des cols révèle en fait moins le relief lui-même que les échanges dont il est le support. Lieux de passage (Figure 3) entre deux espaces, ils témoignent par leur présence de l'intensité des communications passées ou actuelles. C'est dans cette perspective que la carte (Figure 2) livre les lignes des Pyrénées ou des Vosges, les arcs cévenols, jurassiens ou alpins, les monts du Cantal, de la Madeleine ou du Forez, la Montagne Noire ou les Causses. C'est ainsi qu'ils faut lire aussi les Monts de Lacaune, du Vivarais,



¹ Onze synonymes différents ont ainsi pu être identifiés pour le seul département de l'Ariège, neuf pour les Hautes-Pyrénées, les Alpes-Maritimes, la Haute-Garonne, et encore huit pour l'Isère, les Pyrénées-Orientales, les Alpes-de-Haute-Provence et l'Ardèche.

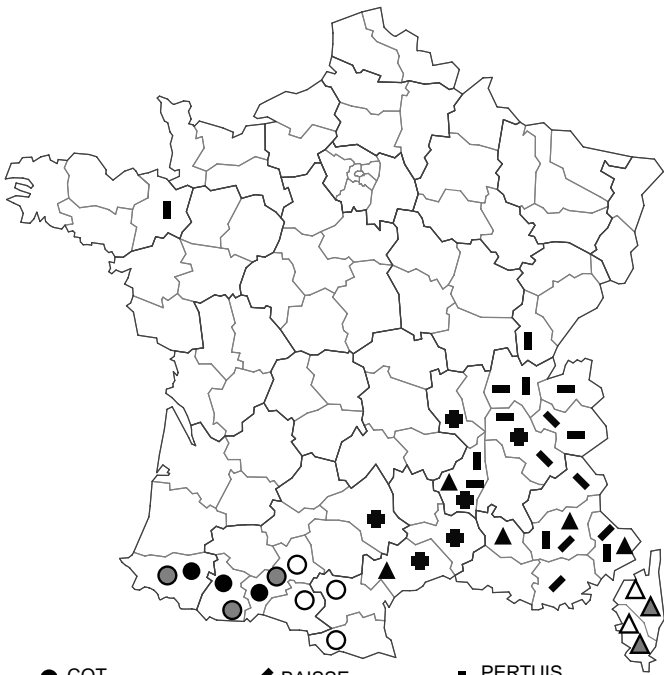
² Il n'est en effet pas rare de rencontrer des « cols du Pas, de la Baisse, de la Colette, de la Courade, des Coutchets, de Creux, de la Fenêtre, de Foce, de Port, de Porte, de Pertus, de Portelle, de Portet, de Pourtanelle, du Trou, du Seuil, du Sattel ; etc. Or tous ces termes et bien d'autres se suffisent à eux-mêmes. Les exemples, avec d'autres termes, sont tout aussi fréquents : Pas de la Baisse, de la Brèque, de la Colle, du Coulet, etc, ou brèche de la Cochette, du Cot... » [M. DE BRÉISSON, 2000].

³ Les DOM-TOM ne sont pas pris en compte.

⁴ Le décret du 23 juin 1961 définit la zone de montagne comme «... le territoire des communes qui sont situées dans une proportion d'au moins 80 % de leur superficie à une altitude supérieure à 600 mètres au-dessus du niveau de la mer ou dans lesquelles le dénivellement entre les limites altimétriques inférieures et supérieures du territoire cultivé n'est pas inférieur à 400 mètres ». Dans les faits, cela équivaut alors à classer en zone de montagne 4 263 communes soit 11,2 % des communes françaises dans quarante départements, dont deux seulement, les Hautes-Alpes et la Lozère, sont pris dans leur totalité.

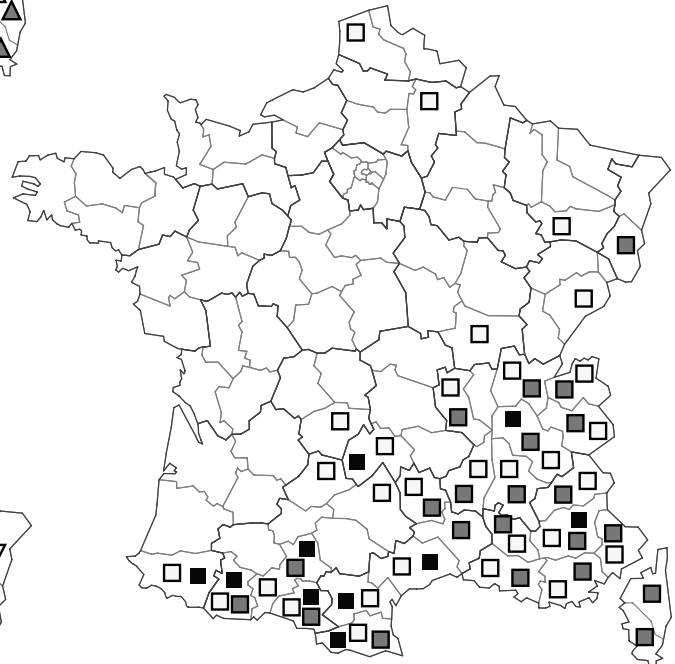
⁵ Ces résultats placent la Lozère au 16^e rang et les Hautes-Alpes au 17^e pour le nombre de cols routiers !

Les termes récurrents dans un massif ou dans une zone



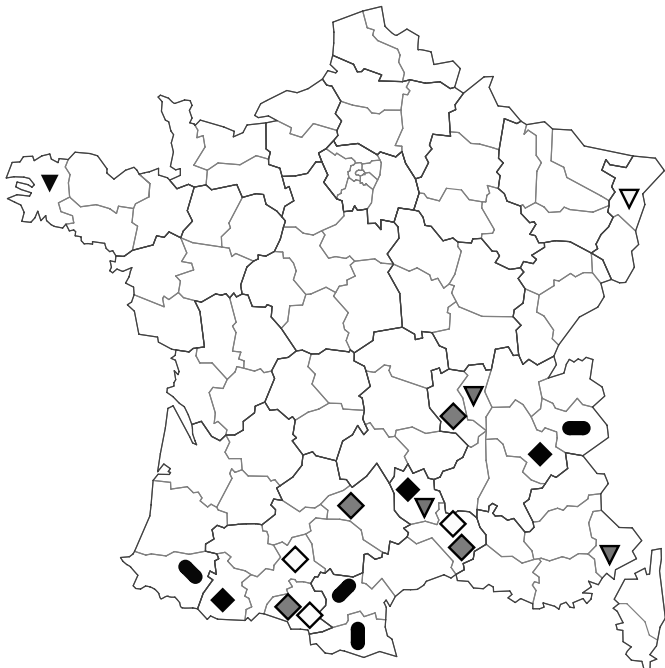
- COT
- COULLADE
COURET
- HOURQUETTE
- △ BOCCA
- ▲ FOCE
FORCA
- ◆ BAISSÉ
- ◇ COCHETTE
- GOLET
GOULET
- ▬ PERTUIS
PERTUS
- ⊕ TRACOL
TRANCHÉE
TRESCOL
- ▲ COULET
COULETET

Les termes uniformément répandus



- COLETTE
COLLADE
COLLE
COLLET
COLLO
- PAS
PASSAGE
PASSE
- PORT
PORTAIL
PORTILLON
PORTUS

Les termes isolés ou peu répandus



- ◆ CROIX
- ◇ CAP
- BOCA
- LEPO
LEPOA
LEPOUA
- ▽ HAL
HAUTEUR
- ◆ PLA
PLAN
- CORMET
- GRAU
- ▽ SELLET
SEUIL
- ▽ ODÉ

© X. BERNIER. d'après M. de Brébisson, 2000.

Figure 1 - Les synonymes utilisés pour désigner un col routier dans les départements français : trois grandes fréquences dans les aires d'extension.

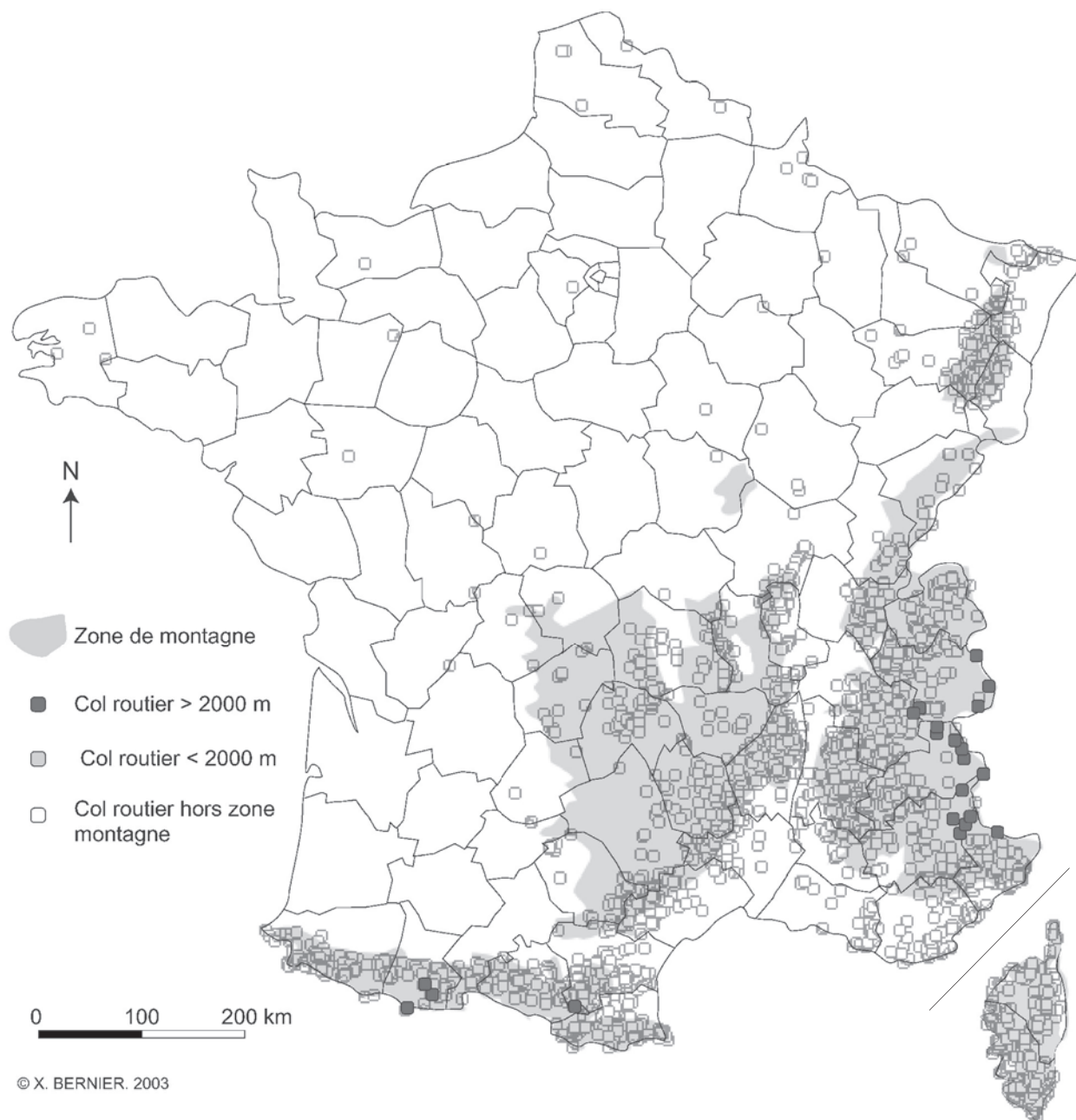


Figure 2 - Les cols routiers et les zones de montagne en France, d'après Catalogue Chauvot [BIBES, 2002] et travaux M. LAUDON (inédits). Limites des zones de montagne d'après la Loi Montagne de 1985 (loi 85-30 du 9-1-1985).

du Beaujolais, du Lyonnais ou encore à plus grande échelle la Sainte-Victoire, la Sainte-Baume ou l'Estérel. A l'exception de la plaine d'Aléria et de la partie la plus élevée en altitude, la Corse est densément couverte. Et si les vallées du Rhône et du Rhin apparaissent ici clairement en négatif⁶, c'est bien sûr pour mieux signaler leur attractivité et le développement historique des relations à travers les espaces montagnards environnants. A ce stade, au moins deux « anomalies » semblent devoir attirer l'attention. Le très faible marquage du Morvan

doit peut-être à la faible emprise spatiale du massif et surtout aux grandes routes commerciales qui ont su très tôt le contourner. Dans les Alpes, une logique originale apparaît : les fortes densités de la zone externe renvoient à une logique d'accès tandis que la plus faible représentation de la partie interne s'explique par l'altitude plus élevée, avec une concentration de cols de plus de 2000 m [BERNIER, à par. 2004], par la présence importante de tunnels et surtout par la concentration spatiale progressive des flux qui en résulte.

⁶ On notera en particulier dans cette logique la dissymétrie entre les parties occidentale et septentrionale du Massif Central et les parties orientale et méridionale avec une très forte densité de cols routiers à l'est et au sud.

Point de passage souvent obligé, lien parfois stratégique, le col routier a longtemps été et demeure dans certains cas un lieu de contrôle. Son niveau d'équipement et les pratiques qui lui sont associées sont révélateurs de ses fonctions actuelles et héritées. Certains cols ont ainsi été fortifiés, monumentalisés⁷, dotés de tunnels et aménagés à des fins touristiques, sportives, festives ou commémoratives. La monumentalisation et la fortification, plus fréquente en pied de col, attestent de cette fonction. Dans le cas des ouvrages de Restefond-La Bonette, les aménagements ont été réalisés au col lui-même. Le rattachement de la Savoie et du Comté de Nice à la France a créé en 1860 les bases d'une nouvelle frontière qui traversait la haute montagne alpine [O.T. de SAINT-ETIENNE-DE-TINÉE, 1997]. Après quelques achats de terrains réalisés par le gouvernement français dès 1877, les premiers programmes de fortification ont débuté dès 1879 pour s'achever dans les dernières années du XIX^{ème} siècle. La prise de position des « *Alpini* », troupes militaires de montagne et la participation de l'Italie à la Triplice en 1882, n'ont pas été étrangères à cette accélération et à l'affectation des Chasseurs Alpains à Nice et à Barcelonnette en 1888. Dans les années 1930, d'autres ouvrages sont venus compléter cet ensemble avec en particulier le fort de Rimplas qui a préfiguré le programme de la ligne Maginot. La fortification d'autres grands cols franco-italiens comme le Mont-Cenis renvoie à cette même chronologie et à cette même logique [FORRAY, 1998].

A une autre échelle de temps, le col s'inscrit dans cette même dialectique d'ouverture et de fermeture [BERNIER, 2003]. Celle-ci peut être subie, en raison des conditions climatiques hivernales (c'est le cas pour beaucoup de cols routiers d'altitude), d'une situation d'exposition aux risques (une des voies d'accès au col de la Charmette en Chartreuse, propriété de l'O.N.F. qui n'a pas les moyens d'assurer son entretien et sa sécurisation, est ainsi aujourd'hui fermée à la circulation) ou de destruction de la chaussée. La gestion des accès participe parfois d'une politique volontariste de contrôle du trafic. Le développement du vélo routier [MESTRE-GONGUET, 2002] est l'occasion d'une fermeture estivale d'une journée réservant l'usage de la chaussée aux cyclistes. C'est par exemple le cas, dans le département des Hautes-Alpes, pour les cols du Granon, du Lautaret ou de l'Izoard. La tenue de manifestations sportives comme Le Tour de France donne également lieu à des bouclages routiers. Plus étonnant, la tenue du sommet du G8 à Evian du 1^{er} au 3 juin 2003 a amené les autorités cette année-là à retarder l'ouverture du col du Petit Saint-Bernard au 4 juin afin de ne pas avoir à contrôler un point frontalier supplémentaire⁸.

Inversement, les différents acteurs cherchent parfois à étendre l'ouverture. Le tunnel du Galibier, inauguré en 2002 après 26 ans de fermeture, permet, à quelques lacets du « sommet » de la route (à 2642 m), d'écarter le col en quelque sorte. Il autorise ainsi une période d'ouverture plus longue de quelques semaines et des trafics plus importants. Ce passage est d'autant plus important qu'il correspond à une limite administrative, entre les départements de la Savoie et des Hautes-Alpes et entre les régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Un équipement semblable existe au col des Montets à quelques kilomètres de Chamonix et sur la route de la Suisse. Un tunnel bimodal (voie ferrée et route) permet de maintenir le passage routier en période de fort enneigement, d'avalanches ou d'autres formes d'exposition aux risques. Frontière « ponctuelle », le col routier renvoie plus que jamais à la définition du col « passage » (Figure 3). Une autre illustration peut être trouvée au port de Pailhères en Ariège où un alignement de colonnes matérialise le franchissement. Dans le folklore local, ces colonnes, récemment réhabilitées, servaient traditionnellement de repères pour les préposés des postes en cas de neige, en particulier pour échanger le courrier des deux vallées d'Ax-les-Thermes et Mijanès. Le col fait lien ; il est le support et le point obligé du transit.

Et le trafic peut d'ailleurs être très important, y compris pour des cols de plus de 2000 m d'altitude. Ouverte toute l'année, la route du col du Lautaret (2057 m) a ainsi enregistré en 2001 une moyenne annuelle de 1375 véhicules par jour avec un pic de 5151 passages en une journée. La même année, le col du Mont-Cenis (2081 m) affichait une moyenne de 1693 véhicules pour un maximum de 5415 unités en 24 h. Dans ce dernier cas, il n'est pas rare d'observer l'été une quantité significative de poids lourds qui, malgré le caractère souvent illégal de cette circulation, cherchent à économiser le prix du passage du tunnel du Fréjus. Aux cols de Larche (Figure 4), de Tende, du Montgenèvre ou du Somport par exemple, la problématique du passage doit donc être abordée en parallèle avec des équipements tunneliers existants ou en projet. Les volumes de trafic enregistrés en altitude peuvent en effet être relativement significatifs et certains cols routiers ont des arguments pour proposer une alternative attractive avec des franchissements non payants.

La géographie des cols routiers se révèle finalement significative de formes de passage aussi nombreuses que variées. Au-delà, la valeur d'un col semble bel et bien déterminée par les activités et les fonctions qu'il abrite.

⁷ Voir dans ce même numéro l'article de Christophe Gauchon.

⁸ Un décalage semblable avait été initialement prévu pour le col du Mont-Cenis, mais la route du col a finalement été ouverte le 9 mai, soit dans un calendrier habituel.

II - DU COL «SOMMET» AU COL «ÉQUIPÉ», QUAND LES PRATIQUES ET LES ACTIVITÉS DONNENT DU SENS AUX LIEUX

La circulation routière, en particulier touristique, est déjà à l'origine d'un renversement complet de la perception des cols, révélés dans une nouvelle perspective comme autant de «sommets» (Figure 3). Les représentations en profil des étapes d'épreuves sportives comme Le Tour de France construisent en quelque sorte des reliefs avec des cols représentés par des pics. Ne parle-t-on pas d'ailleurs dans le discours des spécialistes d'«arrivée au sommet»? Dans cette compétition, le classement de la montagne dont le chef de file porte un maillot blanc à pois rouges, est ainsi celui qui a le mieux négocié le passage de ces différentes «sommets». Les ATLAS ALTIGRAPH [COLLECTIF 1992-2001] proposent de la même façon le découpage en profils des ascensions routières dans les grands massifs montagneux français, avec le détail des difficultés jusqu'aux cols. Le développement du vélo routier [MESTRE-GONGUET, 2002] se nourrit de cette documentation qui sert aussi au classement des cols en catégories dans le cadre de la compétition. Le cycliste affronte alors par exemple des cols de 4^{ème}, 3^{ème}, 2^{ème}, 1^{ère} catégorie et des cols hors catégorie dont la conquête est la plus prestigieuse dans les collections d'ascensions. Dans une course comme Le Tour de France, le Maillot de Meilleur Grimpeur est ainsi décerné au coureur qui a accumulé le plus grand nombre de points dans le «classement de la montagne». Ces points sont obtenus au sommet des cols en fonction de critères multiples, déterminés par les commissaires de course. Il s'agit du dénivelé, de la déclivité moyenne ou maximale de la route, de l'altitude, de la longueur de l'ascension et de l'emplacement du col (s'il est au début ou vers la fin de l'étape). Ce dernier paramètre peut introduire une relative variabilité des classements, même si les «géants» que sont les cols du Tourmalet ou du Galibier par exemple ne quittent jamais la «hors-catégorie».



Col
sommets.

Le développement du tourisme cycliste a d'ailleurs conduit à l'équipement de certains cols routiers, en particulier dans les Alpes du Sud, par des vélodateurs qui permettent aux pratiquants de chronométrer leur ascension et éventuellement de poinçonner au sommet un document qui attestera leur passage. L'office du tourisme de la station du Tourmalet-Barèges-La Mongie délivre par exemple aussi un diplôme certifiant que le cycliste a effectué l'ascension du col. Dans le même ordre d'idées, les panneaux de localisation des cols ou leurs abords sont souvent tapissés d'autocollants ou de signatures marquant le passage des cyclistes, des motards, d'associations de voitures anciennes... Ces

mêmes panneaux sont d'ailleurs parfois l'objet de vols répétés par des «collectionneurs»: le panneau «col du Galibier» a ainsi pu être remplacé plusieurs fois dans une même saison! Difficile alors de réaliser la traditionnelle photo devant ce même panneau qui prouvera le passage. Or, pour être intronisé par exemple dans la confrérie déjà évoquée du Club des Cent Cols, il faut obligatoirement avoir franchi à bicyclette au moins cent cols. Le développement du vélo routier sportif ou touristique se manifeste aussi dans la monumentalisation de quelques cols mythiques. L'Izoard, avec son musée du Tour de France et deux stèles à la mémoire de Fausto Coppi et Louison Bobet, la fameuse statue du géant du Tourmalet qui commémore le premier passage du Tour de France au col en 1910, le monument-colonne du Galibier en hommage à Henri Desgranges, créateur du Tour de France, sont autant de signatures de cette épreuve.

La mise en place de la Route des Grandes Alpes [FONTANA *et al.*, 1999], entre Thonon et Menton, s'inscrit dans une logique semblable de collection des «sommets routiers» sur un itinéraire touristique de montagne. A l'initiative du Touring Club de France⁹, ce parcours automobile, conçu en 1911 et achevé en 1937 avec l'inauguration du col de l'Iseran par le président Lebrun, devait «ouvrir au tourisme l'accès de toutes les magnificences des Alpes». Emprunté au départ 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, cet itinéraire franchit 16 cols sur 684 km et 10 675 m en dénivelée cumulée. Quatre boucles, appelées «variantes», sont venues se greffer au tracé originel et permettent d'intégrer des cols supplémentaires comme celui de la Croix de Fer ou de la Bonette. Les cols, qui constituent incontestablement les pôles de cette route touristique, sont souvent équipés, comme à la Cayolle, de tables d'orientation ou de panneaux qui rappellent cette aventure ou présentent la région. Le Touring Club de France a par ailleurs beaucoup contribué à l'amélioration du réseau routier dans les montagnes françaises et tracé nombre de routes touristiques. D'autres «routes à cols» ont emprunté au modèle de la Route des Grandes Alpes comme la Route des Grands Cols pyrénéens, la Route des Cols du Cantal ou encore la Route des Grands Cols dans le département des Hautes-Alpes, la Route des Crêtes dans les Vosges. Partout, le tracé de l'itinéraire touristique est guidé par la collection des cols les plus hauts en altitude qui sont ses «sommets».

⁹ Initialement fondé en 1882 pour développer le tourisme à bicyclette.

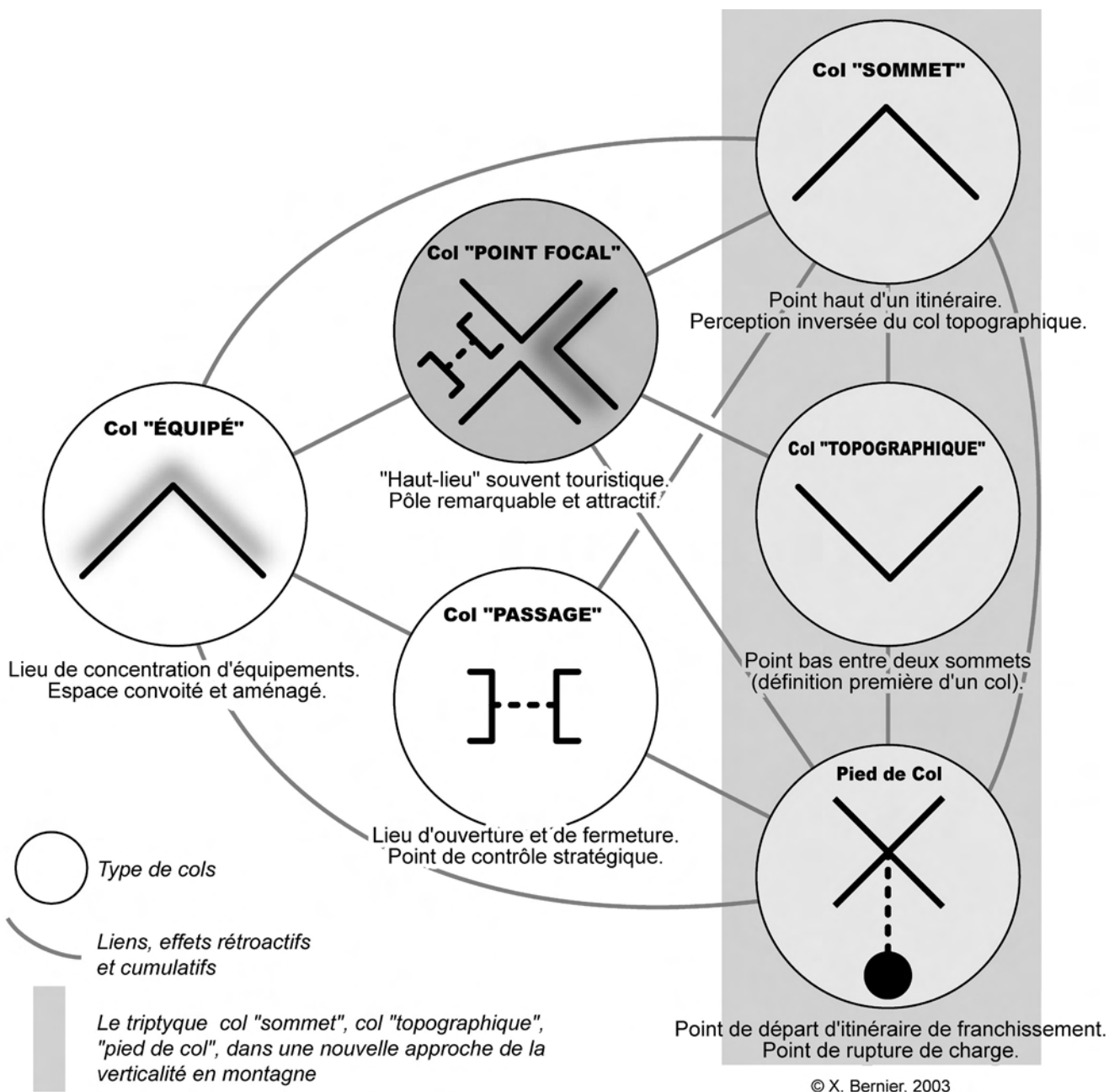
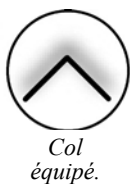


Figure 3 - Le système - col dans la traversée des montagnes françaises.

Les cols routiers sont aussi le théâtre d'autres activités qui nécessitent des équipements plus ou moins lourds [BERNIER, à par. 2004]. Il s'agit parfois de constructions touristiques « légères » qui se résument à un ou deux bancs, un parking sommaire, des panneaux informatifs pour les randonnées. L'existence de maisons-portes témoigne, quant à elle, de la présence ou des limites de parcs nationaux (au col du Lautaret pour les Ecrins) ou de parcs naturels régionaux (aux cols de l'Izoard et d'Agnel pour le parc naturel régional du Queyras). Points de fixation pour une fréquentation touristique ou lieux d'expérimentation en altitude, les



cols routiers abritent dans quelques cas de véritables laboratoires scientifiques dont les jardins botaniques sont une expression aboutie : ainsi ceux du Petit Saint-Bernard (« Chanousia ») [JANIN, 1978], du Mont-Cenis, du Lautaret et même du Tourmalet (où il est localisé au départ de l'ascension côté Barèges et non au col lui-même). Au col des Montets déjà cité, la présence de la réserve naturelle des Aiguilles Rouges est prolongée en quelque sorte par un chalet laboratoire et un sentier écologique ouverts au public.

Les infrastructures d'accueil (hébergement ou restauration, magasin de souvenirs) témoignent dans certains cas d'un stationnement touristique durable sur place. Certaines stations de ski n'hésitent d'ailleurs pas

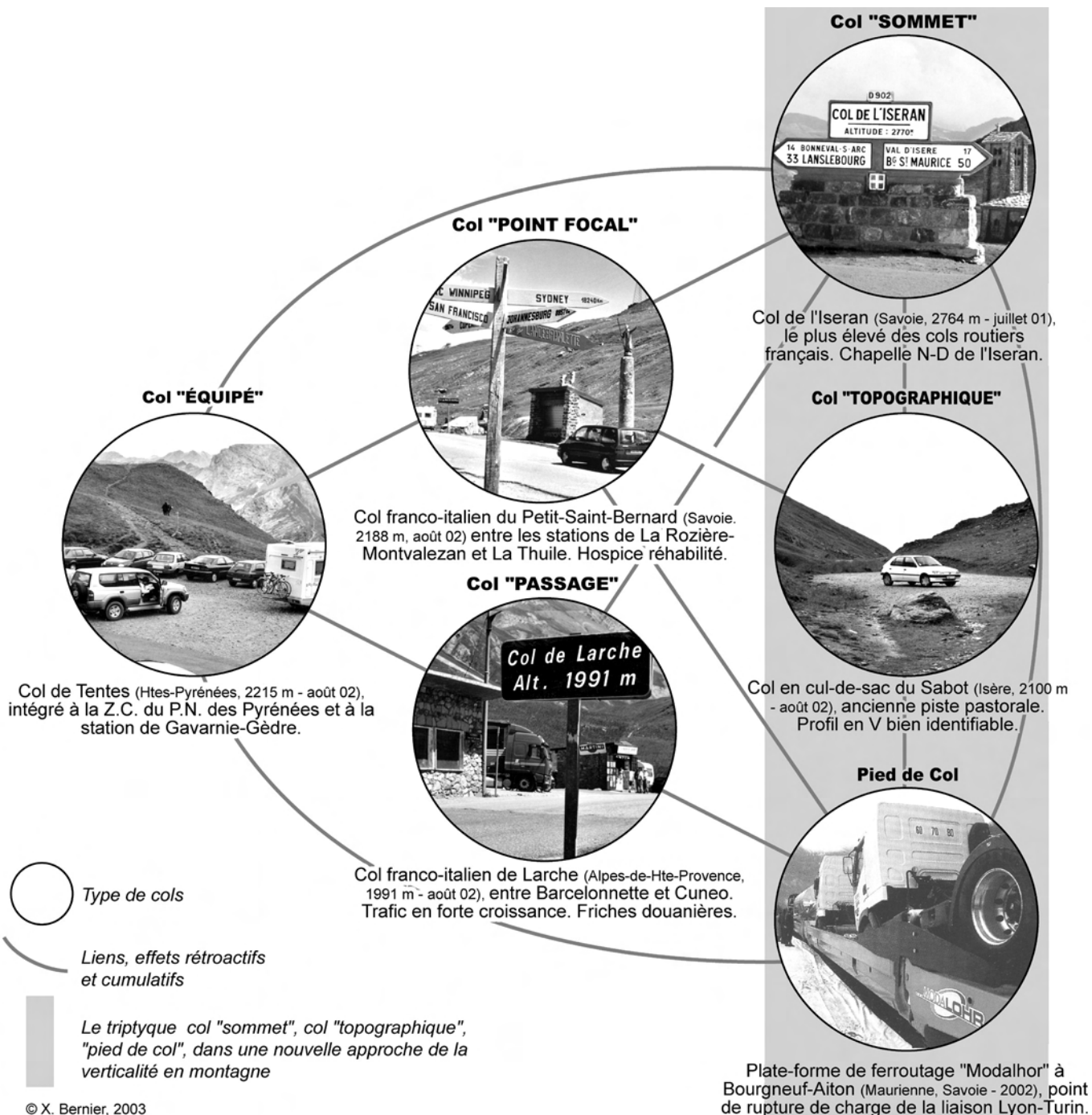


Figure 4 - Le système - col dans la traversée des montagnes françaises à travers quelques exemples (Clichés X. Bernier sauf « Pied de Col » de Gilles Garofolin, Mairie de Chambéry).

à s'approprier des cols qui deviennent des nœuds dans le réseau de pistes skiabiles : Croix de Fer (Saint-Sorlin d'Arves), Mont-Cenis (Val Cenis), Vars (station éponyme), Portet (Saint-Lary Soulan), Lombarde (Isola 2000), ou encore Tentes (Gavarnie-Gèdre). Parfois, le col sert de point de jonction entre les domaines de deux stations : Barèges-la Mongie au Tourmalet, La Rozière-Montvalezan et La Thuile au Petit Saint-Bernard, Allos et Pra Loup au col d'Allos. Ceci sans citer les cas où les équipements sont parfois très proches du col (Pailhères

ou Lautaret) ou sont aujourd'hui démantelés (télésiège du Galibier côté savoyard).

Si les activités touristiques et sportives trouvent un lieu d'expression privilégié au niveau des cols, elles sont en concurrence et parfois même en conflit avec par exemple les acteurs du monde agro-sylvo-pastoral. Les routes de montagne traversent notamment des alpages, destinations privilégiées des troupeaux pendant les périodes de transhumance. Des concentrations de plusieurs centaines de têtes d'ovins en provenance

des plaines de la Crau ne sont ainsi pas rares au niveau des grands cols alpins. Elles nécessitent parfois l'implantation de passages canadiens comme au col de la Cayolle. Ces micro-équipements placés en travers de l'enrobé, avec une petite cavité recouverte de tubes rotatifs alignés, ont pour fonction d'empêcher la divagation des troupeaux. Le niveau de pastoralisation est souvent moins important que par le passé, mais le col est érigé en destination symbolique dont s'emparent les acteurs du tourisme pour promouvoir certaines manifestations. Les nombreuses fêtes pastorales liées à la montée à l'alpage (Tourmalet) suscitent parfois d'importants rassemblements. La fête des bergers au Petit

Saint-Bernard occasionne en plein air une messe, un grand marché artisanal et la célèbre bataille des reines («*Cino Chabloz*»).

Le col routier devient alors plus que jamais «point focal» (Figure 3) en ce sens qu'il concentre de multiples fonctions et correspond à une définition plurivalente, à la fois col «topographique», col «sommets», col «passage» et col «équipé». Pôle remarquable et attractif, il devient souvent un haut-lieu touristique et acquiert des dimensions symboliques dans les représentations territoriales.



Col
point focal.

III - LE COL COMME LIEU DE CRISTALLISATION ET DE FOCALISATION IDENTITAIRES

Les cols routiers portent aussi parfois les témoignages d'activités passées. Les bâtiments historiques, comme les hospices, fréquents au niveau des cols d'altitude, sont tantôt patrimonialisés tantôt réappropriés pour d'autres activités (évoquons ici le musée retraçant l'histoire locale dans l'hospice récemment réhabilité du Petit Saint-Bernard [GAIDE, 1996]). Monuments et édifices religieux ont le plus souvent gardé leur fonction première comme la chapelle de l'Iseran construite par Novarina (Figure 4) où peuvent se dérouler des cérémonies religieuses, comme ailleurs sur les pentes du col de la Bonette. Ils sont incontestablement ici des lieux de mémoire ; C. GAUCHON le montre bien dans ce numéro à travers les exemples du Petit Saint-Bernard et du Mont-Cenis. Lieux de mémoire mais aussi points forts du territoire montagnard dont ils sont alors un repère culturel que les populations s'approprient et perpétuent par des formes de ritualisation plus ou moins élaborées. L'ouverture annuelle de la route d'un col peut par exemple être marquée par des célébrations régulières pour lesquelles l'engouement est croissant. Toujours au col du Petit Saint-Bernard, la *Pass Pitchu* est fêtée tantôt côté Tarentaise, tantôt côté Val d'Aoste et célèbre les liens qui unissent les habitants des deux vallées.

Plus originales sont les formes nouvelles d'appropriation des cols qui les reconnaissent comme lieux de cristallisation et de focalisation identitaires. Quelques exemples peuvent témoigner de cette tendance qui intègre des formes de ritualisation plus ou moins élaborées quand elles ne connaissent pas un prolongement monumental. Comment ne pas évoquer ici le col Jérôme Cavalli, sur la départementale 732, entre Gigors-Lozeron et Combovin dans le département de la Drôme... Récentement rebaptisé (août 2002) du nom de cet aviateur et as de la voltige né dans la région (1905-1943), il s'inscrit dans une dimension symbolique de col «commémoratif» pourrait-on dire, exprimée ainsi

par les promoteurs du projet¹⁰ : «*Ce sera une première dans les annales des dénominations des circuits routiers, car tous les emplacements similaires portent des noms de lieux-dits. Jérôme Cavalli symbolise la volonté de tout un département à mettre en valeur chacun des siens ayant, par leur sens artistique ou leur mérite de patriote, contribué à la grandeur de la France*».

Ailleurs, des cols sont choisis comme lieux d'expression événementielle. A un moment où la législation sur les *raves-parties* se durcissait en France, le col franco-italien de Larche (Figure 4) a été choisi pour abriter un *Technival* entre le jeudi 15 août et le dimanche 19 août 2002. Quelque 17 000 amateurs de musique techno se sont ainsi retrouvés à 200 mètres du col, côté italien. Pendant la manifestation, la route française d'accès au col a été le théâtre d'un face à face entre *raveurs*, à l'origine d'opérations-escargots, et C.R.S. cherchant à multiplier les contrôles. Cet événement a montré les limites d'un espace, par définition restreint et fragile à près de 2 000 mètres d'altitude, pour accueillir des rassemblements de cette ampleur.

Une autre fête symbolique s'est tenue pour la première fois le dimanche 15 juin 2003 sur 11 cols vosgiens (Col des Croix/Château-Lambert, 924 m ; Oderen, 1 164 m ; Calvaire/Tanet, 1 144 m ; Sainte-Marie, 772 m ; Saâles, 556 m ; Hantz, 817 m ; Donon, 1 009 m ; Saverne, 410 m ; Pierre des 12 Apôtres, 411 m ; Grand Wintersberg/La Liese, 580 m ; Fleckenstein/Litschhof, 478 m). Organisée par 21 communautés de communes et les deux parcs naturels régionaux des Ballons des Vosges et des Vosges du Nord, elle avait pour but de «*transcender les frontières administratives et psychologiques entre Alsaciens, Lorrains et Francs-Comtois*». Des navettes de bus, gratuites ou au prix d'un euro ont été mises en place pour transporter les participants sur place, participants auxquels ont été proposés visites guidées, animations pédagogiques, dégustations de produits régionaux,

¹⁰ Gaston Emery, président de l'association «*En envol avec Jérôme Cavalli*».

participations à des ateliers d'artisans, cartes postales gratuites et affranchies... Le franc succès de l'opération en dit long sur la symbolique des cols dans les représentations territoriales. Ailleurs, les parcs naturels régionaux n'hésitent d'ailleurs plus à s'appropriier les cols comme points focaux de leur activité. Ainsi le col de Porte dans le P.N.R. de la Chartreuse abrite-t-il des marchés paysans sous la houlette du parc [BERNIER, 2003] et le col du Granier s'apprête-t-il à héberger une maison de promotion de cette même structure.

Déjà évoqués, les cols routiers des Vosges sont le support d'autres formes de cristallisation identitaire. Ainsi 400 élus locaux n'ont-ils pas hésité à occuper les hauteurs du massif pour bloquer les routes, du Donon au Bussang, en passant par le Hantz, Saâles, Urbeis, Sainte-Marie, le Bonhomme, la Schlucht et Oderen. Leur objectif: «*dénoncer les couloirs à camions*»

avec des barrages filtrants. La journée, organisée par L'AMV (Association du Massif Vosgien) le mercredi 8 octobre 2003, a connu une réelle adhésion locale. On a pu dénombrer plus de 100 personnes uniquement à Bussang, par exemple. Toutes avaient à cœur de dénoncer ainsi les nuisances occasionnées par le report du trafic sur les cols depuis la fermeture du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. Lieu d'expression politique, le col devient aussi enjeu territorial à travers des slogans comme «*les cols vosgiens aux Vosgiens !*».

Ailleurs, d'autres manifestations identitaires revêtent un caractère plus festif, avec justement l'apparition de fêtes de cols pour commémorer tel ou tel événement ou pour célébrer leur ouverture. Le col ainsi inventé ou réinventé devient alors un point fort du territoire montagnard.

CONCLUSION - DU COL AU PIED DE COL, DU PIED DE COL AU COL, LA DYNAMIQUE DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS DANS LA TRAVERSÉE DES MONTAGNES

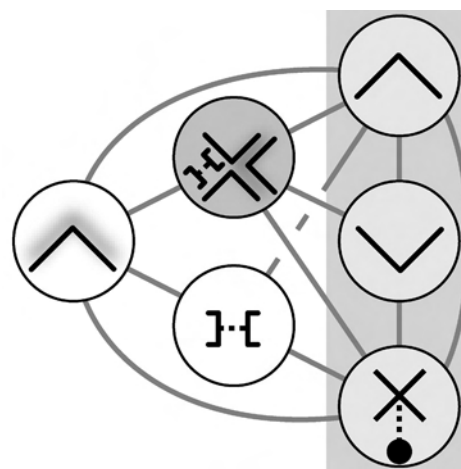
On ne peut réfléchir aux cols de montagne sans réfléchir à la notion de pied de col. La définition de ce dernier est bien sûr tributaire de ses fonctions sur un axe de transport. Une approche restrictive en fait le point de commencement de l'ascension vers le col. Mais on peut l'étendre au départ d'un itinéraire en montagne, matérialisé alors par un croisement ou une signalisation indicative. Dans une logique de franchissement d'obstacle, le pied de col peut être considéré comme le pôle technique et économique-politique au niveau duquel on change de mode ou d'opérateur dans les transports. Il s'inscrit alors souvent dans une dynamique historique d'externalisation qui le fait se situer dans une périphérie toujours plus éloignée des montagnes. Pour le col du Mont-Cenis (France/Italie) par exemple, ce glissement a successivement conféré à Lanslebourg puis Modane le statut de pied de col, statut que revendiqueront peut-être demain Bourgneuf-Aiton (et son pendant italien Orbassano), Chambéry, Culoz ou Ambérieu, notamment avec la mise en place de plates-formes de ferroutage [BERNIER, 2002]. Et ce, même si le franchissement s'effectue à travers de longs tunnels qui prolongent les fonds de vallées.

Moins que jamais, le col ne saurait donc se résumer à une forme topographique. Sa définition ne peut

être que dynamique et plurivalente et doit se faire en association avec le ou les pieds de col. L'ensemble ainsi



Pied de col.



Le système-col.

constitué dans la dynamique actuelle des réseaux donne sans doute un sens nouveau à la montagne, «*à travers les transports*» pourrait-on dire (Figure 3 : le triptyque «*col sommet - col topographique - pied de col*»). Celui d'un espace franchi, d'un territoire traversé, territoire dont les acteurs locaux ne sont pas prêts à abandonner la maîtrise de la traversée.

Remerciements

Que soient remerciés ici pour leur aide les membres de la Confrérie des Cent Cols qui ont fourni une précieuse documentation ainsi qu'Antoine Beyer pour les cols vosgiens. Cet article doit aussi beaucoup à la relecture critique et efficace de MM. Christophe Gauchon, Patrick Pigeon et Jean Varlet. La contribution de ce dernier pour la partie sémiologique a été déterminante.

BIBLIOGRAPHIE

- BERNIER X. (2002). - Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zone de montagne: éléments de réflexion à travers les pays de Savoie. - *Cahiers du CIRTAI* (Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affaires Internationales), Le Havre, 40-50.
- BERNIER X. (2003). - Transports, parcs nationaux et parcs naturels régionaux dans les Alpes françaises: les interactions entre les objectifs de l'accessibilité, de la protection et de l'aménagement. - *RGA*, 91, 2, 27-39.
- BERNIER X. à par. (2004). - Les cols routiers français de haute altitude: approche multifactorielle des enjeux environnementaux et territoriaux liés aux transports. - *Les Cahiers Nantais*, 10 p.
- BIBES J.-P. *et al.* (2002). - Catalogue des cols de France – Le Chauvot. Editions des Cent Cols, 214 p.
- BREISSON M. DE (1997). - Comment appeler un col en France. - Revue «*Le Randonneur*» (anciennement «*Revue du Randonneur du Val d'Authie*»), 6, 16-20 et «*Revue du Club des Cent Cols*», 1996, 24, 36-37.
- BREISSON M. DE (1997). - Col: étymologie, définition. - Revue *Le Randonneur* (anciennement *Revue du Randonneur du Val d'Authie*), 7, 52-55 et *Revue du Club des Cent Cols*, 1998, 26, 36-37.
- CANAL A. *et al.* (1996). - Col du Petit-St-Bernard: opération «Cols verts». - D.R.A.C. Rhône-Alpes, 114p.
- COLLECTIF (1992). - Atlas des cols des Vosges – Jura», Altigraph Edition, 240p.
- COLLECTIF (1996). - Atlas des cols des Pyrénées. - Altigraph Edition, 4 volumes.
- COLLECTIF (1997). - Atlas des cols du Massif Central. - Altigraph Edition, 127p.
- COLLECTIF (1996-2001). - Atlas des cols des Alpes. - Altigraph Edition, 5 volumes.
- COLLECTIF (1997). - Le site de la Bonette. - Office du Tourisme de St-Etienne-de-Tinée, 29 p.
- DEBARBIEUX B. (2002). - La traversée des Alpes, une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces. *R.G.A.*, 90, 3, Traverser les Alpes, 11-24.
- FONTANA J.-L. *et al.* (1999). - La Route des Grandes Alpes. - Gallimard, 188 p.
- FORRAY F. (1992). - Franchir les Alpes. - *L'histoire en Savoie*, 106, 1-18.
- FORRAY F. *et al.* (1998). - Mont-Cenis: les couleurs du temps. Ed. Il Punto, 142 p.
- GAIDE G. *et al.* (1996). - Un col, des hommes: le Petit Saint-Bernard. - La Fontaine de Siloé, 322 p.
- HUDRY M. (1971). - Les cols entre Tarentaise et Maurienne - Aperçus historiques. - *Le Vieux Conflans*, 90, 77-87.
- JANIN B. (1978). - Chanousia: le jardin alpin du Petit-St-Bernard. - Musumeci Editeur, 134 p.
- MARTIN J.-M. & CHATEAU B. (2000). - Traverser les Alpes: la route en question. - PUG, 176 p.
- MESTRE-GONGUET C. (2002). - Le vélo routier dans le département des Hautes-Alpes (France): les itinéraires partagés. - *R.G.A.*, 2002, 1, 83-94.
- O.T. de St-Etienne-de-Tinée (1997). - Le site de la Bonette. - 29 p.
- REVUE DE GÉOGRAPHIE ALPINE (2002). - Traverser les Alpes. - *R.G.A.*, 90, 3, 116 p.
- REYNAUD C. & POINCELET M. (2000). - Recherche européenne et traversées alpines. - *Actes du séminaire d'Annecy*, 9-10 sept. 1999, 194 p.
- REYNAUD J. (2003). - Les confins du domaine central des chartreux du Val Sainte-Marie. - *Les Cahiers de Léoncel* - Revue drômoise – société d'archéologie, d'histoire et de géographie de la Drôme, 18, 55-69.
- SAMIVEL & NORANDE S. (1996). - Les grands cols des Alpes: histoire et aventures. - Glénat, 214 p.