

Les liaisons entre le Queyras et les vallées italiennes

La frontière au sens politique du terme est récente, et les hommes n'en ont pas forcément tenu compte; Dans tous les cas les principales voies de passages semblent avoir été les cols Agnel (2744m), Traversette (2947m), Saint Martin (2657m) et Lacroix (2299m) . Ce court exposé veut montrer quelques moments, quelques points de ces passages. Ces cols étaient utilisés pour le passage des hommes en migration temporaire ou définitive, des gens d'armes, des marchandises et des animaux.

COL AGNEL

Le col Agnel, à 2744m d'altitude, permet de relier la vallée des Aigues avec le haut Val Varaita, deux communautés des escartons. C'était un lieu de passage ancien pour les transhumances, comme son nom peut l'indiquer. Cette transhumance se faisait dans les deux sens les troupeaux venant du Piémont pour l'été, les troupeaux du Queyras allant passer l'hiver en Italie, cette relation était préférée par rapport à celle avec la Provence jusqu'au XIXème. Il a aussi été utilisé pour d'autres marchandises et pour les minerais utilisés à la fusine (forges installées au XIVème siècle au confluent de la Rivière et du Guil -on ne connaît pas l'exact emplacement- près du bois du même nom). En effet une partie du minerai de fer provenait des mines de Bellin (la Garbetta, rocher dit Gaboul ou Gabel, 12 galeries) dans le Val Varaita. C'est aussi le point de passage de nombreuses troupes militaires comme celle du chevalier Bayard en 1515. Le chemin ne devient une route qu'avec le début des années 1970. Aujourd'hui c'est un col routier saisonnier.

COL DE LA TRAVERSETTE

Le col de la Traversette relie le Queyras avec la haute vallée du Pô. Au fond de la vallée du Haut Guil, proche du Mont Viso, il est situé à 2947 m. et est le plus haut des quatre cols cités. Il a été le lieu de grands travaux afin d'y faire un tunnel ou trou (Bucco di Viso). Décidé par le marquis de Saluces Louis II, il est terminé en 1480. Le but était commercial et concernait particulièrement le sel de Provence. Le tunnel est remis en état en 1532. En 1548 le marquisat de Saluces est rattaché à la France jusqu'en 1588 où le jeune duc Savoie Charles Emmanuel 1er occupe Saluces (alors défendu par Lesdiguières), le tunnel est alors fermé. Avec le traité de Lyon ente la France et l'Italie en 1601 le marquisat devient officiellement une possession du duché de Savoie. Quant au tunnel rouvert en 1600, il est à nouveau fermé 27 ans plus tard. En fait en 1626 le duc espérant récupérer le Milanais ou gènes s'allie avec Louis III, la Suisse et Venise contre les Espagnols. Mais le roi de France préférant traiter avec les Espagnols le duc de Savoie renverse l'alliance.

Des travaux ont à nouveaux lieux en 1803. De 1821 à 1856 le tunnel est impraticable. Des réparations sont entreprises par le marquis de Carreto (de Saluces) permettant le passage des bêtes de somme. En 1907 a lieu une restauration due au club alpin italien, c'est cette réouverture qui est fêtée lors de la prise des photos d'Henri Ferrand dont nous pouvons voir une reproduction dans le livre *Premières images du Queyras*. Bien que quelques Français soient présents les Italiens paraissent plus intéressés par cette réouverture. Le tunnel est à 2850m. d'altitude, et est de 74 m de long. En 1917 M. Planche député de Briançon propose le col de la Traversette pour un nouveau tunnel avec une route carrossable (dans doc.14). L'idée est repoussée à cause des difficultés pour faire la route

et l'altitude importante. Si situation géographique -entre France et plaine du Pô- font que le tunnel est régulièrement remis en état les difficultés cités ci-dessus et le jeu de la politique le laisse régulièrement à l'abandon. Aujourd'hui il peut être emprunté mais avec de grandes précautions, il faut souvent dégager quelques pierres au moins pour l'entrée et prévoir une torche électrique. D'autre part quand les hivers sont fournis en neige, un névé oblige à attendre que les beaux jours soient avancés.

COL SAINT MARTIN

Le col saint Martin relie le fond de la vallée du Roux, côté Montette et la vallée de la Germanasca. Ce col est aussi utilisé depuis longtemps. Au XVI-XVIIIème siècles il est, par exemple, le lieu de passage de nombreuses incursions des Vaudois de la Germanasca vers le Queyras, ou bien une des voies de passage du départ des populations protestantes.

Un autre exemple est pris dans l'ouvrage de Jean Tivollier, *Le Queyras*, et cité : « Schomberg (comte Ménard de) recevait la mission d'envahir le Queyras à la tête de 2000 réfugiés français et de 1500 Vaudois; il y avait aussi le régiment du roi d'Angleterre et celui de Loches, soit environ 5000 hommes (Thomé de Maisonneuve). L'avant garde franchissait le col la Croix le 1er août 1692 et venait camper à Ristolas; les autres contingents suivirent par le col Saint-Martin transportant sur des brancards, entre deux mulets, 3 pièces de canon. ».

Dans un article du 15 mars 1917 du *Courrier des Alpes* M. Agnelli et M de Fernex (de la société Talc et graphite Val Chisone) propose un chemin de fer entre Pérouse et Abriès par le col Saint Martin. Il ne semble pas y avoir de suite à cette proposition (dans doc.14).

COL LACROIX

Le col Lacroix est le col qui a suscité le plus de discussions et de projets. C'est un col très emprunté depuis longtemps. Nous pouvons trouver pour cela divers indications et, si nous allons plutôt nous pencher ici sur la période contemporaine, nous pouvons citer, à titre d'exemple : En 1593-1594 les nombreux passages de gens d'armes « allantz et venantz de Piedmont » marquent les délibérations de l'assemblée de l'escarton. Pour eux est établi à Ristolas un « magasin » de vivres. ; et le 11 mars 1593 la lecture d'une lettre de Lesdiguières à Calignon lui ordonnant de faire « porter et passer la montaigne de la Crois deux mil charges bled froment(...) » est faite au château (doc.15). A 2299 m d'altitude le col Lacroix relie le Queyras, par La Monta ou l'Echalp, au val Pellice. Des projets de route ou de voie ferrée se sont succédé depuis le début du XIXème siècle. Le premier projet date du Premier empire, mais il n'est pas achevé en 1815. L'idée est reprise dans les années 1850-60. La guerre de 1870 coupe les possibilités. Les études et propositions reviennent régulièrement au début du XXème siècle. Pendant les années 1916-20 cela prend une ampleur un peu plus importante. L'arrivée de Mussolini met un arrêt aux différents projets, bien qu'un accord existe en 1931. Les années 1960 puis les années 1990 sont à nouveau des périodes où le col Lacroix est mis en avant.

Dans ce fascicule vont être données quelques précisions sur les années 1850-60 ainsi que sur les années 1916-20 et ce à partir de deux types de sources différentes : dans le premier cas il s'agit

des courriers échangés entre les acteurs politiques (Préfet, maires, ministère...), dans le deuxième, d'articles de journaux parus dans *Le Courrier des Alpes*.

En juillet 1858 les maires de la vallée du Queyras demandent qu'une étude soit faite pour qu'une route départementale rejoigne la route piémontaise (doc.1). Il s'appuie sur le projet que le conseil de Pignerol a lancé en 1851 afin d'aller de Bobbio au col Lacroix. De 1858 à 1860 plusieurs échanges de courrier avec le principe maires-sous préfet-préfet-ministère puis ingénieurs des ponts et chaussées, parfois à l'inverse pour les deux derniers. Les arguments des maires ou du conseil général sont qu'il existe depuis longtemps une liaison entre les vallées italiennes et le Queyras, que les marchés du Queyras fonctionnent avec les produits venant de l'étranger, que des travailleurs viennent d'Italie (maçons, journaliers, domestiques) et que des troupeaux vont dans la plaine du Piémont. Un géomètre sarde, M. Roland, évalue la dépense à 700 000 fcs (doc.2). Si le conseil général va dans le sens des élus du Queyras, le préfet émet un possible problème de défense du territoire mais le frein vient particulièrement de l'ingénieur des ponts et chaussées (doc.3). La demande se fait à deux niveaux : le prolongement de la route jusqu'à la frontière et son classement en route impériale. De ce fait les coûts sont nécessairement plus importants car la route telle qu'elle existe déjà a besoin d'amélioration conséquente à la fois pour être classée et pour supporter une augmentation de sa fréquentation. De plus le classement est lié à l'importance de la route... Il faut aussi noter que les coûts d'une route impériale sont supportés par l'Etat. En conclusion monsieur l'ingénieur ne donne pas son avis sur le prolongement jusqu'à la frontière et indique que le département quand il en aura les moyens devra prolonger la route jusque Abriès car effectivement le Queyras a besoin de meilleures voies de communication, au moins avec le reste des Hautes-Alpes !

En 1858 un accord entre Cavour, le premier ministre piémontais, et Napoléon est conclu à Plombières sur une nouvelle carte de l'Italie : elle sera divisée en trois, plus Rome, unie dans une confédération et ce au détriment de l'Autriche. Cette dernière intervient et le 29 avril 1859 commence la guerre d'Italie. Malgré des victoires militaires, l'Empire s'embourbe dans le conflit. D'autant plus que les Italiens semblent vouloir aller au delà de ce qui avait été prévu à Plombières. Sans consultation avec les Piémontais l'empereur accorde un armistice à l'Autriche. Les Italiens poursuivent leur unité seuls : un seul royaume d'Italie. L'Italie s'agrandit peu au détriment de l'Autriche et la France récupère en 1860 Nice et la Savoie. Le 29 mai 1860 une lettre du comte piémontais Roya trouve d'ailleurs le moment mal choisi pour parler au gouvernement sarde (doc.7). Il indique qu'il vaudrait mieux que la France prenne l'initiative par voie diplomatique. Du point de vue économique cela semble aller dans l'autre sens : c'est le moment d'une libération des échanges extérieurs : des traités de commerce sont signés avec les principales puissances économiques européennes.

1859 ne voit pas de progression dans le dossier (c'est en revanche l'année de grands travaux sur le col du Lautaret), mais en 1860, prenant note des traités de libre échange promulgués par l'empereur les maires de la vallée du Queyras renouvellent leur demande dès le mois de février (doc.4). Ils ajoutent que la continuation de la route serait positive également pour tout le département ainsi que pour les Bouches du Rhône, le Vaucluse, les Basses Alpes en réduisant leur distance par rapport à Turin. Cependant une nouvelle estimation du prix annonce 2 609 000 fcs (selon l'ingénieur piémontais Venco), le projet est alors considéré sans suite (doc.8). Devant ce refus les élus demandent alors le prolongement de la route départementale jusqu'à Abriès, le préfet appuie cette demande en demandant à ce que la route aille jusqu'à Ristolas. A ce moment le trafic sur la portion de « route » Château-Ville-Vieille - Abriès est équivalent à 10 fois celui Château-ville-vieille – Guillestre (Doc.9).

En 1863 les maires font une nouvelle demande. Si dans un premier temps il leur est répondu que, les données n'ayant pas changé, cette demande est toujours sans suite, il semble qu'au ministère on veuille une nouvelle étude (doc.11/12). Ce que ne comprend pas l'ingénieur des Ponts et chaussées qui note qu'un examen de la question a déjà été fait, et qu'une décision a déjà été prise le 15 novembre 1860, qu'il n'y avait pas de suite; cela n'a pas changé ! Et il n'y a pas de suite. La demande, avec un dossier à l'appui, est renouvelée en 1868, mais la guerre franco-prussienne de 1870 et la fin de l'empire repousse à nouveau le projet (doc.13).

En 1900 le docteur Maritan présente un avant projet de chemin de fer de Montdauphin à Torre-Pellice (reproduit dans ce dossier), il nous indique que ce nouvel élan a été donné par les Italiens. Reprenant les arguments traditionnels, il propose un plan et une coupe du tracé; Le tunnel serait de 10 km entre Ristolas (ou Abriès et Villanova) en passant sous le Pelvas. Sachant qu'il faut établir une ligne de chemin de fer à partir de Montdauphin et jusqu'à Torre-Pellice.

Les années 1910 relancent la demande. En 1913 le maire d'Aiguilles M. Jean Bourcier et le député M.Toy-Riont demandent au ministre des travaux publics M. Thierry une nouvelle étude, faite en mars 1914 par MM Roux ingénieur-voyer à Briançon et Arnaud agent-voyer à Chateau-Queyras . Le syndicat d'initiative du Queyras (créé en 1906) est partie prenante et très actif sur la question. Le touring club français prend part à cette volonté de liaison. Une nouvelle étude est également faite pour la route Bobbio-Le Pra. Cela peut être suivi à partir d'une autre type de source : les journaux, en l'occurrence : *Le Courrier des Alpes* (doc.14). *Le Courrier des Alpes* est un hebdomadaire créé le 1er juillet 1849 à Gap (le 1er juillet 1932 il devient *Alpes et Midi*). Entre août et novembre 1916 plusieurs articles ou brèves indiquent les vœux des élus en faveur de la liaison. Des rencontres entre Français et Italiens ont lieu. En décembre le journal présente le projet comme étant proche de se faire. Il entre alors dans un autre beaucoup plus vaste allant de l'Espagne à la Russie. Outre les volontés des élus locaux tant italiens que français, le journal indique un grand mouvement d'opinion en sa faveur. En mars 1917 une nouvelle ligne de Bordeaux à Odessa en passant par Modane est étudié selon *l'Eclairneur de Nice*; le *Courrier des Alpes* indique « Il serait pénible de constater que pendant qu'on discute les autres agissent ». Mais le journal reste optimiste. En février 1919, il reprend un article paru dans la *Gazetta del Popolo*, la liaison ferroviaire devenant urgente une réunion entre responsables français et italiens a lieu, où le tracé Oulx-Briançon est préféré à celui de Torre-Pellice – Montdauphin. Ce premier tracé nécessite la construction de 27 km de voie et 8km de tunnel. Mais il reste pour la vallée du Queyras la liaison par voie carrossable.

Le Touring Club de France a été créé en 1890 à Neuilly par quatre amis cyclistes. Son premier Président fut Mr Abel Ballif. Son objectif : "développer le tourisme sous toutes ses formes". C'est ainsi que le Touring club de France fut pionnier dans des domaines très divers: tourisme, activités de plein air, automobilisme, etc... Nous pouvons retenir quelques dates :

- 1905 Premier essai de goudronnage des routes, à l'initiative du TCF
- 1906 Participation à l'implantation de la première signalisation routière.
- 1908 Création du comité de tourisme en montagne, construction de refuges, tables d'orientation.
- 1909 Participation financière à la construction de la route des Alpes.
- 1919 Fondation de l'alliance internationale de tourisme et de l'union nationale des associations de tourisme en liaison avec l'Automobile Club de France, le Club Alpin Français et l'Union des Syndicats d'initiative.
- 1937 Participation à l'achèvement de la route des Alpes (Col de l'Iseran).

(données prises sur le site du Touring club francilien)

Les projets sont arrêtés avec l'arrivée du fascisme dans les années 20, bien que les accords Mussolini-Laval font reprendre en 1931, pour un court moment, les études sur le projet. Avec la fin de la guerre de nombreux voeux sont émis dans le sens de la réalisation de la route. Cela aboutit entre autres à deux comités pour la construction de la route Turin-Marseille : un à Pignerol et un à Château-Ville-Vieille; Pour ces années 1950-60 vous pouvez lire plus de détails dans l'ouvrage du général Guillaume, *Le Queyras*. En 1967 deux sociétés d'économie mixte sont créées la SITCRO (Società italiana per il traforo del colle della croce) et la SOTULA (société pour le tunnel du col Lacroix). Elles font appel à une société, la CETE, en 1971 pour réaliser un rapport qui conclut à la faisabilité du tunnel du Montgenèvre ou de l'Echelle mais pas à celui du col Lacroix. Dans les années 1990 l'idée est relancée, mais ne semble pas faire la même unanimité au sein des populations. En 1998 la possibilité d'un train à crémaillère est étudiée. Aujourd'hui aucun projet n'est à nouveau à l'étude mais nous pouvons passer le col Lacroix, à pieds.

Parmi les arguments en faveur de la voie de communication par le col Lacroix on retrouve le fait que d'après la première lettre des élus (17 juillet 1858) du Queyras 20 000 voyageurs passent le col Lacroix dans une année, et « nul doute que le volume du passage augmenterait fortement avec une route carrossable ».

Ces voyageurs passeraient avant toutes choses pour des raisons économiques. Au départ il s'agit de commerce, de foire, d'échange de main d'oeuvre ou de troupeaux comme nous le rappelle la lettre du 17 juillet 1858 des élus du Queyras. Mais cette relation économique avec les affluents supérieurs du Pô doit s'arrêter avec la neige.

Dès le départ, les élus locaux insistent aussi sur les intérêts pour le reste du département mais également pour les Bouches du Rhône, le Vaucluse, les Basses-Alpes par rapport à leur distance à Turin. Avec le tunnel la distance Gap-Turin serait diminuée de 40 km.

Afin de diminuer les coûts engendrés aux yeux de l'Etat, il est question, dans les années 1910, de faire payer un droit de passage « aux voitures, piétons et charrettes » afin de rendre la gestion autonome.

En 1916 l'argument économique commercial est toujours mis en avant mais apparaît aussi l'idée de tourisme avec la possibilité de « voyageurs italiens ». Et au fur et à mesure l'aspect tourisme prend le pas sur les autres formes de l'économie. La route est considérée comme une voie de grande communication pendant un temps mais les difficultés techniques et le coût la rendant moins intéressante que celle du Montgenèvre pour les grands transports routiers internationaux de marchandises, les élus insistent alors sur l'aspect purement touristique. Il s'agit pour certains de permettre à la clientèle italienne, et en particulier celle de l'agglomération de Turin, de venir en vacances, en congés de fin de semaine dans le Queyras. Dans les années 1990 des idées de rapprochement culturel, de continuation de relations anciennes sont développées. C'est dans ce sens que le programme interreg a pu s'intéresser à cette liaison.

D'un point de vue technique les oscillations se sont faites entre une liaison ferroviaire et une routière. Les Italiens ont très tôt privilégié le chemin de fer, pour les Français il s'agissait au départ d'une route carrossable; Ces derniers semblent se rallier à l'idée du train mais sans ferveur excessive. Pour les Italiens le train doit être électrique, l'Italie manque de charbon et mise rapidement sur l'hydroélectricité. C'est le cas pour tous les affluents du Pô et ici pour le Pellice.

Dans les années 1950 une étude italienne propose que les eaux du Haut-Guil soit en partie déviées sur Le Pra par une conduite forcée empruntant le tunnel et ce au profit de l'Azienda elettrica, cette dernière prenant en charge la construction dudit tunnel. Cette idée n'est finalement pas retenue par l'Etat français. En fait dès la fin de la première guerre mondiale le tunnel ferroviaire est orienté vers le Montgenèvre ou le col de l'Echelle , tandis que la vallée du Guil garde la route carrossable.

L'autre discussion sur le plan technique est celui de l'emplacement du tunnel, sa longueur et l'altitude à laquelle il serait réalisé. Les trois variables étant le coût, la difficulté technique et la neige. En effet plus le tunnel est long, plus le coût est élevé et les difficultés techniques importantes. Il faudrait pour que le tunnel soit plus court monter en altitude, mais dans ce cas, le problème de la neige va se reposer comme pour une route passant par le col totalement en découvert, et surtout sur le versant italien le chemin du col est très abrupte et les difficultés serait très importante. Dans la demande de 1858 il est question de 600 m de tunnel (135 000fcs) et de 2400 m de route par prestation communale (côté français). En 1868 un nouveau dossier indique un souterrain de 9160m à 1706m d'altitude

En 1900 le docteur Maritan indique que le tunnel entrerait côté français à Ristolas ou Abriès ressortirait à Villanova en Italie; Cependant dans son plan il indique l'entrée à 1480 m et de l'autre côté à 1250 m d'altitude. Ce qui ne correspond pas. En fait l'entrée et la sortie ne sont pas indiquées de façon très claires.

Le 23 novembre 1916 deux tracés sont évoqués : Un premier trajet, le plus court : La Monta-Le Pra avec un tunnel de 3298m. à 1732m. d'altitude , « Le second remonte la Combe des Barres et traverse la crête de Paroussin (Praroussin) à une altitude de 2090 m (...) de là sortie du souterrain en Italie au hameau du Pra, ce second tracé entraîne la construction à flanc de montagne d'une route longue de cinq km. » Une troisième voie est indiquée : « remonter dans la Combe Morelle d'une centaine de mètres (...) aboutirait en Italie dans la Combe des Morts. »

Les coûts avancés sont important, ainsi le 15 septembre 1860 le montant passe de 700 000 à 2 609 000 fcs, avec une perte annuelle de 67 750 fcs...; mais ils sont discutés, ainsi le 8 avril 1861 les élus du Queyras ont des regrets face au refus et pensent que les dépenses n'ont pas été bien évaluées ! Les coûts sont surtout relatif à la main d'oeuvre utilisée pour ces travaux, deux propositions sont faites à deux moments différents. Dans les années 1850-60 du côté français, pour la route -pas le tunnel- les élus proposent d'utiliser des heures de travaux communaux; Dans les années 1916-1918 il s'agit d'utiliser la main d'oeuvre parmi les prisonniers de guerre. Il faut « juste les nourrir », l'auteur de l'article du note que cela n'a « pas pu se réaliser aussi facilement en temps de paix ». Il semble tout de même qu'à toute époque le rapport entre le financement et ce que cela rapporterait n'est pas été en faveur de la construction de cette voie de communication.

Nous voyons, dans ces quelques exemples, que les montagnes sont loin d'être des barrages à la circulation. Les hommes sont passés, que les cols marquent des frontières ou non et ce pour diverses raisons.

