



**HAL**  
open science

# Les cols des Alpes occidentales au siècle des Lumières (1740-1810) : entre usages traditionnels et nouvelles curiosités

Julien Pevet

## ► To cite this version:

Julien Pevet. Les cols des Alpes occidentales au siècle des Lumières (1740-1810) : entre usages traditionnels et nouvelles curiosités. Histoire. 2017. dumas-01761882

**HAL Id: dumas-01761882**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01761882v1>**

Submitted on 9 Apr 2018

**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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0  
International License

Université Grenoble Alpes

UFR Sciences humaines, Département d'histoire

Julien PEVET

Les cols des Alpes occidentales au siècle des Lumières  
(1740-1810) : entre usages traditionnels et nouvelles curiosités



Le Mont Viso : sur les chemins du Queyras

Juin 2017  
Mémoire de master,  
Sous la direction de M. Gilles BERTRAND



Université Grenoble Alpes

UFR Sciences humaines, Département  
d'histoire

Julien Pevet

Les cols des Alpes occidentales au siècle des  
Lumières (1740-1810) : entre usages traditionnels  
et nouvelles curiosités

Mémoire de master,  
Sous la direction de M. Gilles BERTRAND  
Juin 2017

# Remerciements

Pour commencer, je voudrais remercier mon directeur de mémoire, M. Gilles Bertrand pour son intérêt pour mon sujet, pour son aide notamment au niveau de la bibliographie, pour sa disponibilité et bien sûr ses conseils qui m'ont été très utiles.

Ensuite, je voudrais remercier le personnel des archives départementales de Savoie ainsi que celles des Hautes-Alpes et notamment madame Edwige Febvre qui a écumé tous les fonds des archives des Hautes-Alpes pour trouver des écrits en rapport avec mon sujet. Sans son aide, ce mémoire aurait eu du mal à voir le jour.

D'un point de vue plus personnel, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont soutenu durant cette année, ma famille, Julia, mes camarades de classe et nos nombreux échanges sur le mémoire universitaire.

Enfin, le meilleur, ou plutôt la meilleure pour la fin, un grand merci à Julia Frühauf pour un grand nombre de choses. Pour son aide lors de la mise en page et sa maîtrise de Word, pour la création des cartes, pour m'avoir accompagné en montagne et avoir pris de nombreuses photos pour ce mémoire, et enfin pour avoir toujours été là durant cette année.

Merci également à ma mère pour la relecture qui a permis d'enlever un grand nombre d'erreurs.

# Sommaire

Table des abréviations .....	5
Introduction .....	6
Partie I : Les cols des Alpes : la montagne dangereuse qui commence à attirer les curieux.....	16
Chapitre I : Le passage des cols : une pratique qui reste périlleuse malgré les innovations....	19
Chapitre II : Horace-Bénédict de Saussure : un pionnier de l'exploration alpine.....	35
Chapitre III : La montagne qui commence à attirer les curieux .....	48
Partie II : L'importance militaire des cols des Alpes occidentales .....	67
Chapitre IV : Panorama de la frontière des Alpes occidentales .....	71
Chapitre V : Les cols de montagnes étudiés par les militaires au siècle des Lumières.....	86
Chapitre VI : La montagne et les cols alpins acteurs des guerres (1740-1820).....	104
Partie III : Les cols des Alpes : lieux de passage économique et religieux.....	125
Chapitre VII : Le col du Mont-Cenis : haut lieu d'échanges internationaux et locaux.....	129
Chapitre VIII : Les cols des Alpes : acteurs de l'économie locale.....	142
Chapitre IX : L'influence de la religion sur les Alpes et leurs passages.....	160
Conclusion.....	173
Bibliographie .....	177
Sources primaires .....	182
Table des illustrations.....	184
Table des matières .....	186

# Table des abréviations

AD : Archive Départementale

BM : Bibliothèque Municipale

CTHS : Comité des travaux historiques et scientifiques

Collab. : Collaborateur

Dir. : Directeur

Ed. : Edition

F.n. : folio non

PUF : Presses universitaires de France

PUPS : Presses de l'Université Paris-Sorbonne

Vol. : Volume

# Introduction

« La montagne est déconcertante. Son paysage est plissé et secret. Les mots et les habitudes butent sur le passage des cols. ». Cette citation de l'historien et voyageur Anglais Jason Goodwin dans son récit de voyage *Chemins de traverse: Lentement de la Baltique au Bosphore* met en avant l'importance du col de montagne. La montagne qui sépare les cultures, qui s'érige comme barrière entre les différents peuples de chaque versant. Le col s'inscrit donc ici comme un liant, un point de rencontre entre les hommes de différentes vallées, différents pays, différentes cultures. Un haut lieu du cosmopolitisme où se rencontrent voyageurs de toutes cultures, locaux et autres amoureux de la montagne. Un lieu important à travers l'histoire pour ses multiples fonctions, qui a parfois déchainé les passions pour son contrôle.

Mais ce col s'inscrit dans un espace plus grand et plus général : la montagne. Nous trouvons plusieurs définitions à ce mot, elle représente « une élévation du sol, naturelle et très importante » ainsi qu'une « région de forte altitude, et en particulier lieu de séjour en altitude, pour le repos, les vacances ou le sport<sup>1</sup> ».

Nous trouvons des montagnes sur chaque continent, dans chaque coin du globe. Dans ce travail nous allons nous concentrer sur une chaîne de montagne au cœur de l'Europe : les Alpes.

Les Alpes sont la chaîne de montagne la plus célèbre du monde, située au cœur de l'Europe, elle a donné son nom à l'alpinisme, haut lieu de communication et d'échanges grâce à un réseau dense de vallées pénétrant dans tout le massif<sup>2</sup> et de nombreux cols permettant de passer d'une vallée à une autre.

La chaîne alpine traverse huit pays : la France, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, Monaco, l'Autriche, le Liechtenstein et la Slovénie, l'arc alpin s'étend de la méditerranée au Danube et forme une barrière naturelle<sup>3</sup>. Nous pouvons la considérer comme le château d'eau de l'Europe, de nombreux fleuves tels que le Pô, le Rhône, le Rhin, le Danube prennent leurs

---

<sup>1</sup> Montagne. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/montagne/52476>.

<sup>2</sup> Pascal Roman, *Les Alpes lieux de passage et d'exploits*, Thonon-les-Bains, Editions de l'astronome, 2013, pp. 3.

<sup>3</sup> *Ibid.*, pp. 4-5.



sources dans les Alpes et irriguent toute l'Europe. Toujours d'un point de vue purement géographique on note dans les Alpes de nombreux sommets à plus de 4000 mètres d'altitude à l'image du Mont Blanc et ses 4810 mètres ou de la Barre des Ecrins à 4102 mètres pour la France ou encore le Cervin (4478 mètres), la pointe Dufour (4634 mètres), le Grand Paradis etc. On retrouve des sommets d'une altitude plus modérée mais célèbre comme le Mont Viso ou encore la Meije. Les cols à plus de 2000 mètres d'altitude sont aussi nombreux nous en verrons un nombre important dans ce mémoire. Nous sommes donc en présence d'une chaîne de montagne de haute altitude, ou les conditions de traversée ne sont pas aisées.



Figure 1 : Les Alpes vues du ciel

Photo NASA/GSFC - MODIS Rapid Response Project. Satellite Terra, 30/09/2002

De nombreuses personnes ont écrit sur la montagne et déjà à l'époque moderne, les mots col et montagne possèdent une définition dans l'œuvre principale du XVIIIe siècle, *l'Encyclopédie* de Diderot et D'Alembert. La définition du mot col à l'époque moderne est : « le nom qu'on donne en Géographie à plusieurs passages étroits, entre des montagnes<sup>4</sup>». Une définition d'un auteur inconnu que l'on peut qualifier d'assez sommaire. La montagne quant à elle possède une définition bien plus complète par le chevalier Louis de Jaucourt

---

<sup>4</sup> Col. (s.d.). Dans *L'Encyclopédie* [en ligne]. Repéré à [www.lexilogos.com/encyclopédie\\_diderot\\_alembert.htm](http://www.lexilogos.com/encyclopédie_diderot_alembert.htm).

grand collaborateur de l'Encyclopédie. Cette définition que nous ne citerons pas ici par rapport à sa longueur montre d'une certaine façon l'attrait de la science et des Lumières pour la montagne.

Rousseau écrit également sur la montagne dans ses confessions, et l'on retrouve d'autres écrits sur la montagne datant du XVIIIe siècle que nous utiliserons au fil de ce mémoire.

Outre les sources de l'époque moderne, la bibliographie sur la montagne et les Alpes est également importante et cela dès le début du XXe siècle avec notamment le livre de John Grand-Carteret en 1903 *La Montagne à travers les âges : rôle joué par elle, façon dont elle a été vue* véritable mine d'informations sur laquelle nous nous baserons parfois et notamment pour l'histoire militaire. L'historienne Claire-Éliane Engel spécialiste de la littérature alpestre avec son livre dont le premier tome est sorti en 1934 *Ces Monts affreux... et ces Monts sublimes...* s'est intéressée à l'image de la montagne dans la littérature de l'époque moderne et a noté un changement de paradigme à la fin du XVIIIe siècle.

D'autres historiens ou géographes plus récents se sont également intéressés à la montagne et aux Alpes, à l'image de Numa Broc et son ouvrage *Les montagnes vues par les géographes et les naturalistes de langue française au XVIIIe* ou encore le géographe Rémy Knafou.

Au niveau des historiens, on peut noter l'importance d'Etienne Bourdon et de son excellente œuvre *Le voyage et la découverte des Alpes : histoire de la construction d'un savoir, 1492-1713* sur laquelle nous nous baserons. L'ouvrage d'Antoine de Baecque *La traversée des Alpes : essai d'histoire marchée* a également une grande importance dans la rédaction de ce mémoire de par son savant mélange de récit de voyage et d'ouvrage historique, la montagne se pratiquent pour pouvoir être comprise et c'est ce que met en avant Antoine de Baecque.

Nous pouvons noter ici l'absence d'ouvrage s'intéressant en priorité au col de montagne, la montagne accapare toutes les attentions au détriment des passages permettant de la traverser. Il existe bien des ouvrages sur un col en particulier, le Mont-Cenis qui nous aideront dans notre travail mais nous ne trouvons pas d'ouvrage traitant des cols dans leurs aspects globaux. C'est ce que nous allons essayer de faire ici en toute modestie et dans le cadre et les moyens que nous avons en tant qu'étudiant de première année de master.

Revenons maintenant à notre sujet : « les cols des Alpes occidentales au siècle des Lumières (1740-1810) : entre usages traditionnels et nouvelles curiosités ». Comme le sujet le précise nous n'allons pas traiter les cols de toutes les Alpes, nous allons nous limiter aux

Alpes occidentales, nous ne traiterons que très peu les cols situés au sud du col de Larche, les sources nous ont guidé plutôt au nord du comté de Nice. Ce choix a été fait par rapport aux sources et nous allons nous concentrer en majeure partie sur les cols de la frontière franco-italienne de nos jours même si parfois nous ferons quelques petites incursions en Suisse pour voir le col du Simplon ou celui du Grand-Saint-Bernard. Du nord au sud les cols principaux qui figurent dans ce travail sont :

- Le col du Géant entre Chamonix et Courmayeur
- Le col du Petit-Saint-Bernard entre Bourg Saint Maurice et Pré Saint Didier dans le Val d'Aoste
- Le col du Mont-Cenis entre Lanslebourg et Suse
- Le col du Montgenèvre entre Briançon et Oulx
- Les cols du Queyras : col de la Traversette, col Agnel, col de Saint Veran
- Le col de Larche ou col de la Magdalena en italien entre Larche et Argentera

Nous utiliserons parfois certaines autres annexes à ces cols principaux, certains de ces cols ne sont pas des cols frontaliers à l'époque moderne au sens étatique mais ils possèdent une grande importance.

Il faut également mettre en avant le fait que chaque col est différent, en effet selon le type de col, l'état de sa route, il sera fréquenté par un public totalement différent avec des buts également éloignés.

On note dans notre sujet une opposition entre les termes « usages traditionnels » et « nouvelles curiosités », les usages traditionnels de ces cols correspondent à l'usage militaire et économique. En effet les cols de montagne depuis tout temps ont été empruntés à des fins militaires, d'Hannibal à Charlemagne en passant par François Ier des armées se sont succédées au sommet des cols. Mais également à des fins économiques notamment au Moyen Âge avec le dynamisme des communes italiennes.

Le choix des dates, des bornes chronologiques a été fait pour mettre en avant le tournant que prend la montagne dans ce second XVIII<sup>e</sup> siècle, les usages traditionnels sont complétés par de nouveaux usages comme l'incarnent la science et le tourisme. Le choix de 1740 s'est fait par rapport à la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) qui induit des opérations militaires dans les Alpes. Nous avons choisi 1810 pour faire terminer ce sujet car les grandes manœuvres de Napoléon dans les Alpes se terminent à la fin de cette décennie et il

nous semblait important de mettre en avant le rôle qu'ont joué la montagne et les cols pour Bonaparte.



Figure 2 : Cartes des principaux cols des Alpes occidentales

Fond de carte IGN

Comme dit précédemment ces cols ont un enjeu stratégique, géopolitique très important. La frontière n'est pas la même à l'époque moderne et au XVIIIe siècle et va même subir de nombreux changements lors de ce siècle. Mais on retrouve deux principaux Etats qui se partagent les versants des cols des Alpes occidentales : le royaume de France et le royaume de Sardaigne.

Au XVIIIe siècle, nous sommes loin de l'Italie que nous connaissons aujourd'hui, en effet la péninsule est morcelée en un grand nombre d'Etat en mouvement. En effet de nombreux Etats italiens changent de mains au cours du XVIIIe siècle à l'image du royaume de Naples ou encore du duché de Modène<sup>5</sup>. La péninsule italienne et pas seulement le royaume de Sardaigne a une place très importante en ce qui concerne les Alpes. En effet bon nombre de voyageurs traversent les Alpes (et empruntent les cols) pour se rendre en Italie et pas seulement en Piémont.

<sup>5</sup> Delphine Carrangeot, Emmanuelle Chapron, Hélène Chauvineau, *Histoire de l'Italie du XVe au XVIIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2015 pp. 173.

Le Piémont au même titre que la Savoie appartient au royaume de Sardaigne ( ex duché de Savoie ), le duché de Savoie acquiert la Sicile à la suite du traité d'Utrecht en 1713 qu'elle est ensuite contrainte d'échanger contre la Sardaigne au traité de Londres en 1720<sup>6</sup>. Une dynastie savoyarde est aux mains de cet Etat. La dynastie originaire de la combe de Savoie entre Chambéry et Albertville règne sur la Savoie propre depuis le XIXe siècle et Humbert aux Blanches Mains<sup>7</sup>. Au grè des conquêtes et des mariages la Savoie s'est agrandi vers la France, puis surtout vers l'Italie pour posséder le Piémont puis la Sardaigne en 1720. La capitale fut pendant de nombreuses années Chambéry, les ducs de Savoie et notamment Emmanuel Philibert en 1563 jugeant Chambéry trop proche de la frontière française choisissent Turin comme nouvelle capitale du duché<sup>8</sup>. Turin qui restera la capitale du royaume de Sardaigne au cours du XVIIIe siècle. La Savoie a eu un rôle stratégique dans les guerres contre Louis XIV, l'historien savoyard Louis Dimier considère que « la Savoie formait une pièce essentielle de la politique de l'Empire et de l'Angleterre contre Louis XIV<sup>9</sup>».

Le royaume de Sardaigne apparait donc comme l'un des plus puissants états de la péninsule Italienne. Au cours de notre période les frontières du royaume vont subir quelques modifications que l'on étudiera un peu plus loin.

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, pp. 171.

<sup>7</sup> Louis Dimier, *Histoire de la Savoie des origines à l'annexion*, Paris, Lacour, 2014 pp. 13.

<sup>8</sup> *Ibid.*, pp. 135.

<sup>9</sup> *Ibid.*, pp. 235.





Figure 3 : Carte du royaume de Sardaigne au XVIIIe siècle

Carte Wikipédia

Cette carte est très intéressante, elle nous permet de voir qu'un certain nombre de nos cols alpins sont internes à la Savoie et d'autres frontaliers dès l'époque moderne.

De l'autre côté des cols et des Alpes on retrouve le royaume de France. Le royaume de France au début du XVIIIe siècle doit se relever après les guerres de Louis XIV et notamment la guerre de Succession d'Espagne ou l'Europe s'est ligüée contre la France<sup>10</sup>. Après la régence de Philippe d'Orléans, le cardinal Fleury devient le ministre principal de Louis XV. Au niveau de la politique extérieure, le cardinal adopte une politique de paix de non belligérance en Europe. D'un point de vue intérieure la France se porte de mieux en mieux financièrement, le royaume est plutôt bien géré<sup>11</sup>.

Même si le XVIIIe siècle est un siècle beaucoup moins guerrier que le XVIIe siècle, il ne faut pas oublier que de nombreuses guerres ont eu lieu durant ce siècle. La guerre de Succession d'Espagne au début du siècle, la guerre de Succession de Pologne ( 1733-1738) puis dans

<sup>10</sup> Pierre-Yves Beaurepaire, *La France des Lumières*, Paris, Belin, 2014, pp. 15.

<sup>11</sup> *Ibid.*, pp. 57.

notre période la très importante guerre de Succession d'Autriche qui entrainera de nombreuses manœuvres militaires dans les Alpes ou encore la guerre de sept ans entre 1756 et 1763. Ce qui mettra en avant l'importance des cols au niveau militaire. La Révolution française fait également partie de notre période ainsi que les premières années de l'Empire de Napoléon. La guerre a donc une importance capitale dans notre sujet.

Au-delà du contexte géopolitique, le contexte culturel du XVIII<sup>e</sup> siècle a une importance également capitale dans notre travail. C'est bien évidemment le siècle des Lumières, le siècle de l'encyclopédie de Diderot et D'Alembert. C'est également le siècle de la sociabilité, les académies se développent, les salons, les loges maçonniques<sup>12</sup> etc.

Les Lumières sont définies comme un « Mouvement philosophique qui domina le monde des idées en Europe au XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>13</sup>». Ce mouvement est plus marqué en France mais reste un mouvement globalement européen qui s'inscrit dans un contexte de progrès économique, social, scientifique. Ce mouvement touche en particulier les élites européennes sans frontières. Les thèmes des Lumières sont variés entre la science, la philosophie ou la politique dans un but de diffuser les savoirs, la foi dans le progrès humain est au centre de la philosophie des Lumières<sup>14</sup>. Elles sont incarnées par Voltaire, Rousseau, Diderot, Buffon ou encore Montesquieu.

L'Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences des arts et des métiers est au centre du mouvement, on retrouve 35 volumes et plus de 150 collaborateurs savants, philosophes etc.

La science possède une grande importance pour les Lumières. En effet les philosophes des Lumières développent le « penser librement » ce qui induit l'esprit critique<sup>15</sup>. Cela se fait dans un processus d'éloignement de la religion catholique, en effet de nombreux penseurs des Lumières sont totalement athées ou simplement déistes. John Locke met l'empirisme au centre, la vérité viendrait de l'expérience et non plus du ciel. A partir de cette philosophie que nombre de penseurs des Lumières reprendront la science ne peut que se développer. Newton à l'aube du XVIII<sup>e</sup> siècle met en avant des découvertes majeures pour la science, l'œuvre de Newton est diffusée, simplifiée dans toute l'Europe éclairée. Tous les domaines des sciences

---

<sup>12</sup> Pierre-Yves Beaurepaire, *op.cit.*, pp. 334.

<sup>13</sup>Lumières. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/lumières/130660>.

<sup>14</sup> Bruno Belhoste, *Histoire de la science moderne*, Paris, Armand Colin, 2016, pp. 176.

<sup>15</sup> *Ibid.*, pp 169.

se développent, de la physique de Newton, aux mathématiques, à la chimie de Lavoisier<sup>16</sup> aux sciences naturelles comme la géologie ou la botanique qui vont nous intéresser ici.

Horace-Bénédict de Saussure dont nous reparlerons longuement dans notre travail est un scientifique reconnu, le lien entre science et montagne sera explicité plus loin. Mais nous verrons que la science joue un rôle très important pour la montagne et son exploration avec de nombreux scientifiques à l'image de Saussure qui se passionne pour la montagne et notamment les Alpes et le Mont Blanc. Les cols sont également essentiels dans cette optique scientifique, les savants pour se rendre en montagne doivent les emprunter et parfois même les utilisent pour leurs expériences.

Le but de ce mémoire va être de caractériser les nombreuses utilités du col de montagne ainsi que leurs images dans ce contexte des Lumières, un contexte de progression de la science, de développement du sentiment de nature. Tout cela en mettant également en avant ses usages traditionnels toujours d'actualité durant notre période.

Pour répondre à cette demande, nous avons divisé notre travail en trois parties distinctes composées de trois chapitres chacun. La première partie s'intitule : Les cols des Alpes : La montagne dangereuse qui commence à attirer les curieux. Cette partie essaiera de mettre en avant les nouvelles motivations des voyageurs qui traversent les montagnes en empruntant les cols tout en insistant sur l'aspect toujours dangereux de la montagne.

La seconde partie concernera l'aspect militaire des cols, toujours très présent à notre époque. Pour finir, la dernière partie sera sur l'économie et le rôle majeur qu'ont eu les cols dans les échanges économiques entre royaume de France et royaume de Sardaigne.

Pour terminer cette introduction, nous allons faire un rapide panorama des sources que nous allons utiliser tout le long de notre travail pour appuyer nos propos. Au niveau des aspects scientifiques et de description nous allons nous baser sur les écrits d'Horace-Bénédict de Saussure, Vichard de Saint-Réal, Marc-Théodore Bourrit.

Pour l'aspect militaire le très connu Pierre-Joseph de Bourcet sera au centre avec le général Brossier. Pour l'économie nous allons utiliser les tableaux de foires des Hautes-Alpes.

En plus de ces sources précises sur les sujets, nous utiliserons d'autres sources que nous présenterons au cours de notre travail.

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, pp 191.



Toutes les photos présentes dans ce mémoire sont des photos personnelles, présent par l'auteur. Les cartes sont créées également par l'auteur à partir de fond de carte actuel.

**Partie I : Les cols  
des Alpes : la  
montagne  
dangereuse qui  
commence à attirer  
les curieux**

Pour commencer notre travail, nous allons mettre en avant l'amorce de changement de paradigme des voyageurs sur la montagne. Etienne Bourdon dans son ouvrage *le voyage et la découverte des Alpes* montre une grande diversité des voyageurs dans les Alpes<sup>17</sup>. Chose que nous pouvons également remarquer au vu de nos sources et de notre bibliographie. Par exemple on peut distinguer le voyage à but d'exploration ou à but scientifique comme Vichard de Saint-Réal ou encore Horace-Bénédict de Saussure. On retrouve également les voyages à but purement économique, ou encore des voyages éducatifs. En effet nous pouvons parler du grand tour européen considéré comme une pratique d'éducation des noblesses européennes<sup>18</sup>. Dès le XVIe siècle, mais toujours d'actualité au XVIIIe siècle, les jeunes nobles européens et notamment Anglais (mais pas seulement) doivent accomplir un tour de l'Europe souvent accompagnés d'un précepteur dans un but purement éducatif. La France et l'Italie sont des étapes incontournables de ce grand tour. Ces voyageurs doivent donc traverser les Alpes en passant par les cols pour aller d'un pays à un autre.

Les buts des voyages sont donc bien différents, ainsi que les hommes qui traversent les Alpes sont sociologiquement différents. Riches aristocrates anglais, ecclésiastiques, migrants saisonniers etc. Leur façon de voyager est également différente mais nous verrons cela plus loin. Nous pouvons également dire que la montagne n'occupe souvent pas une place très importante dans leurs récits de voyages, la montagne est souvent décrite (quand les voyageurs écrivent sur elle) comme un calvaire qui ralentit le voyage. On passe par la montagne par contrainte car on ne peut pas faire autrement, Etienne Bourdon utilise l'expression très intéressante « passer les monts<sup>19</sup> ». On ne s'y arrête donc que le moins de temps possible, la montagne n'est pas le but du voyage.

Ce paradigme va un peu changer au cours de notre époque, sous l'influence du contexte des Lumières, Rousseau qui idéalise cette moyenne montagne, l'aspect nature etc. On commence à voir des voyageurs, scientifiques qui s'intéressent à la montagne. La montagne devient donc le but du voyage.

---

<sup>17</sup> Etienne Bourdon, *Le voyage et la découverte des Alpes*, Paris, PUPS, 2011, pp. 35.

<sup>18</sup> Jean Boutier. « Le grand tour : une pratique d'éducation des noblesses européennes (XVIe-XVIIIe siècles) ». *Le voyage à l'époque moderne*, n27, Presses de l'Université de Paris Sorbonne. 7-21, 2004, Cahiers de l'Association des Historiens modernistes des Universités.

<sup>19</sup> Etienne Bourdon, *op.cit.*

Pour mettre en avant cette idée et la nuancée, nous allons voir trois chapitres, le premier concerne le passage des cols : une pratique qui reste périlleuse malgré les innovations, le second l'œuvre d'Horace-Bénédict de Saussure que l'on peut considérer comme un pionnier. Et enfin le dernier chapitre nous parlera de ce nouvel attrait pour la montagne et les cols.

# Chapitre I : Le passage des cols : une pratique qui reste périlleuse malgré les innovations

Nous avons ici notre réflexion en trois points, nous verrons tout d'abord la nouvelle image des cols et de la montagne, que nous nuancerons dans un deuxième temps. Puis lors d'un troisième temps nous verrons que la montagne reste dangereuse.

## La nouvelle image des cols et de la montagne

Il est difficile de parler « d'image des cols » car chaque col est différent. Sous le terme « cols » nous désignons en fait une multitude de réalités à chaque fois toutes différentes. Chaque col a sa propre image et sa propre utilisation. Nous allons un peu plus nous concentrer sur l'image de la montagne, le col faisant partie intégrante de cette entité et étant un passage obligatoire pour accéder à elle et ses sommets.

Les prémices de cette nouvelle image apparaissent des 1732, avec le poème *Die Alpen*<sup>20</sup> d'Albrecht von Haller. Pour Urs Boschung dans *Une cordée originale*, « aucune histoire des Alpes au XVIIIe siècle [...] ne peut passer sous silence le nom d'Albert de Haller<sup>21</sup> ». Nous pouvons expliquer cela par sa double dimension de botaniste et de poète, c'est le côté poète qui va plus nous intéresser ici.

Mais tout d'abord Albert de Haller est né en 1708 à Berne et mort en 1777. C'est un savant important des Lumières à la fois botaniste, médecin, chirurgien, géologue, poète, moraliste. Toutes ces différentes casquettes montrent l'importance de ce personnage. Son poème *Die*

---

<sup>20</sup> Les Alpes.

<sup>21</sup> Jean-Claude Pont, Jan Lacki, *Une cordée originale*, Genève, Georg, 2000, pp 96.

Alpen est considéré comme l'un des textes fondateurs de la Suisse moderne et du culte de la montagne<sup>22</sup>.

Mais le poème ne s'intéresse pas vraiment aux sommets ou au franchissement de la montagne, il met en avant le calme de la montagne, de la nature, de ces habitants en comparaison avec la ville. A sa publication, l'ouvrage n'a eu que peu de retentissement à l'étranger. Il faut attendre 1750 pour voir le poème traduit en Français par Tschaner qui à partir de là sera un grand succès avec quatre éditions jusqu'en 1773<sup>23</sup>. Pour Claire-Eliane Engel, Haller est « le guide dont la grande masse du public a toujours eu besoin pour découvrir un paysage ou une idée. Il n'était certes pas le premier à voir les Alpes mais il était le premier à les décrire, satisfaire ce désir inconscient des lecteurs<sup>24</sup> ».

C'est donc plutôt une moyenne montagne qui est mise en avant dans ce poème, nous pouvons également parler de Jean Jacques Rousseau. Sans rentrer dans les détails, Rousseau met également la moyenne montagne à l'honneur avec la *Nouvelle Héloïse* et également dans *Confessions*, il écrit « Jamais pays de plaine, quelque beau qu'il fût, ne parut tel à mes yeux. Il me faut des torrents, des rochers, des sapins... des montagnes...<sup>25</sup> ». Rousseau ayant passé une grande partie de sa vie aux alentours de Genève sur les rives du Léman, ou encore près de Chambéry met en avant cette moyenne montagne

Outre Rousseau et Haller, nous pouvons noter le rôle d'Elie Bertrand et de son essai sur *l'usage des montagnes* en 1754. Elie Bertrand est un des premiers à écrire un ouvrage sur un tel sujet, les montagnes sont décrites comme créant « une admirable variété de points de vue <sup>26</sup> ». Il donne donc une image positive de la montagne, quelque chose de novateur avec un très grand enthousiasme. Ce livre n'aura pas un grand succès, mais il se présente comme l'un des premiers livres vantant les montagnes et leurs utilités.

La montagne commence donc à déclencher les passions, passion c'est le mot que nous pouvons employer pour Bénédictine de Saussure dont nous consacrerons le chapitre second. Saussure écrit :

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, pp. 97.

<sup>23</sup> Claire-Eliane Engel, *La littérature alpestre en France et en Angleterre au XVIIIe et XIXe siècle*, Chambéry, Dardel, 1930, pp. 85.

<sup>24</sup> Claire-Eliane Engel, *op.cit.*, pp. 16.

<sup>25</sup> Jean-Jacques Rousseau, *Les Confessions*, Paris, Cazin, 1813, Livre IV.

<sup>26</sup> Cité par Claire-Eliane Engel, *op.cit.*

« Pour moi, j'ai eu pour elles dès l'enfance, la passion la plus décidée ; je me rappelle encore le saisissement que j'éprouvais la première fois que mes mains touchèrent le rocher du Salève et que mes yeux jouirent de ses points de vue. A l'âge de 18 ans j'avais déjà parcouru plusieurs fois les montagnes les plus voisines de Genève...Mais ces montagnes peu élevées ne satisfaisant plus qu'imparfaitement ma curiosité, je brûlais du désir de voir de près les hautes Alpes... Enfin, en 1760, j'allais seul et à pied visiter les glaciers de Chamouni, peu fréquentés alors, et dont l'accès passait même pour difficile et dangereux<sup>27</sup>».

Durant le second XVIII<sup>e</sup> siècle, nous pouvons mettre en avant que des hommes comme Saussure commencent à voyager dans les Alpes non plus dans un but de les traverser le plus rapidement possible, mais dans un but d'exploration. Les Alpes comme pour Saussure deviennent donc le but du voyage, c'est un changement de paradigme vraiment essentiel. On commence à s'intéresser à la montagne en tant que telle.

Pour finir ces présentations de ces figures importantes pour la montagne, nous nous devons de présenter Marc-Théodore Bourrit plus en détail. En effet une grande partie de ce chapitre se base sur ses écrits et son ouvrage *Descriptions des cols ou passages des Alpes* sortie en 1803. Bourrit est né en 1739 à Genève et mort en 1819. On peut noter l'importance de la Suisse et des Suisses dans la découverte des Alpes et notamment du Mont Blanc et de la vallée de Chamonix. Marc-Théodore Bourrit est donc Suisse comme Saussure ou Deluc, mais contrairement à ces derniers il n'est ni un scientifique reconnu, ni issu de classe aisée, ses moyens sont donc limités pour ses explorations. Il est à la fois peintre, graveur, voyageur, alpiniste (il échouera dans sa quête du Mont Blanc), écrivain. C'est donc un homme important, il est choisi par Saussure pour illustrer son livre *Voyages dans les Alpes*. En plus de côtoyer Saussure, il est également proche de Buffon et connaît Deluc ainsi que les grands noms de l'alpinisme chamoniard comme Cachat ou Exchaquet.

Il est considéré comme un des fondateurs de la littérature alpine décrivant les glaciers de Savoie, les cols des Alpes ou encore les routes partant de Genève, et est à l'image de Saussure un véritable passionné de montagne.

---

<sup>27</sup> Horace-Bénédict de Saussure, *Voyages dans les Alpes*, Genève, Slatkine, 2002, 1<sup>er</sup> éd. 1779,



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 4 Illustration de *Voyages dans les Alpes* par Bourrit

Source : Gallica / BNF

Comme dit précédemment les cols ont également une importance prépondérante. En effet les cols permettent de se rendre en montagne et vers les sommets. La montagne devient le but du voyage mais les cols sont toujours empruntés pour s'y rendre. C'est ce que met en avant Bourrit dans *Descriptions des cols ou passages des Alpes*, il consacre un chapitre au sommet près du Mont-Cenis comme la Roche Michel au nord-est du col et à leurs ascensions par Saussure et d'autres voyageurs. Ces sommets ont l'avantage d'être plus faciles d'accès que d'autres de par la route du Mont-Cenis très fréquentée et plutôt bien entretenue. Nous pouvons émettre l'hypothèse que dans ce cas-là c'est la présence et la notoriété du col qui ont induit la conquête des sommets alentours.

Pour le Mont Blanc nous avons le chemin inverse, la découverte du col du Géant (passage mythique entre Chamonix et Courmayeur) se fait à la fois dans une optique de conquête du Mont Blanc et dans cette optique de chercher un passage entre les deux vallées.

Le col est à la fois un passage entre les montagnes mais devient aussi au XVIIIe siècle un passage vers la montagne.



Nous pouvons aussi imaginer que l'image des montagnes s'améliore dans les écrits du fait des progrès du franchissement de ces dernières. Les chaises à porteurs ainsi que les voitures sont présentes au Mont-Cenis ou au Montgenèvre ce qui permettait de passer les cols sans se fatiguer et en faisant travailler les marrons. Les marrons sont les hommes de la montagne qui aident à passer les cols en échange d'argent. Bourrit nous dit que le village de Lanslebourg au pied du Mont-Cenis est un village peuplé entièrement de marrons et tourné vers le Mont-Cenis<sup>28</sup>. De nombreuses personnes travaillent donc pour faciliter le passage du Mont-Cenis ou du Montgenèvre.

Au et uniquement au Mont-Cenis on retrouve également la ramasse. Lorsque la neige est présente, elle permet un gain de temps énorme. Selon Etienne Bourdon, on ne l'utilise que sur le versant mauriennais du col à partir du lieu appelé la Ramasse<sup>29</sup>, lieu décrit par Bourrit également. La ramasse est un traineau permettant de dévaler la pente jusqu'à Lanslebourg.

Toute cette économie est déjà présente au début du XVIIIe siècle mais tend à se développer et à se renforcer, le franchissement des Alpes tend à se faciliter au cours de notre période, ce qui peut également expliquer en partie la « nouvelle » image des Alpes que certains ont acquis durant le second XVIIIe siècle.

Marc-Theodore Bourrit décrit lui certains passages des Alpes de façon plutôt élogieuse, on le retrouve notamment avec le col du Petit-Saint-Bernard et de sa route :

« Sur cette route on jouit d'une telle cascade et de charmants sites, sans mauvais pas, sans aucun rocher escarpé ou difficile, c'est certainement le passage des Alpes le plus aisé<sup>30</sup> ».

Plusieurs choses sont intéressantes dans cette citation, tout d'abord l'aspect esthétique que met en avant Bourrit avec l'expression « charmants sites<sup>31</sup> ». On reconnaît ici le passionné de montagne qui met en avant sa beauté.

Bourrit parle également d'esthétisme pour le Mont-Cenis et notamment pour le lac du Mont-Cenis considérant que c'est le plus « beau lac qu'il n'est jamais vu<sup>32</sup> ». Il nous parle également du soleil qui règne souvent sur le plateau du Mont-Cenis en insistant encore sur sa beauté. Pour lui ces deux routes sont donc très belles, ce qui montre l'image d'une montagne ensoleillée ou l'on s'émerveille du paysage.

---

<sup>28</sup> Marc-Théodore Bourrit, *Description des cols ou passages des Alpes*, vol. 2, Genève, G.-J. Manget, 1803, pp. 35.

<sup>29</sup> Etienne, Bourdon, *op.cit.*, pp. 191.

<sup>30</sup> Marc-Theodore Bourrit, *op.cit.*, vol. 1 pp. 225.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Ibid.*, vol. 2, pp. 1.

Outre cet aspect important, l'aspect central concerne la sécurité de la route du Petit-Saint - Bernard qui est aussi décrit un peu avant comme le « passage le plus facile des Alpes<sup>33</sup> ». Cette route n'est donc pas dangereuse et peut être empruntée par les voyageurs sans aucun danger pour Bourrit. Cela contraste avec de nombreux récits de voyages antérieurs à notre période qui décrivent le passage des cols comme dangereux.

Pour le capitaine Brossier que nous étudierons en détail lors de la seconde partie, le passage des Alpes le plus facile d'un point de vue militaire est le col de l'Argentière (col de Larche de nos jours) :

« Ce col est le moins élevé de la chaîne des Alpes, le plus doux à monter d'un et d'autre côté et le plus facile pour le transport de l'artillerie<sup>34</sup>».

Nous sommes là dans une optique militaire, mais sa description nous indique la facilité de traverser le col de Larche de part son altitude plus faible comparé aux autres cols 1996m, chose que nous pouvons remettre en question. Certes le col de Larche est d'une altitude plus faible que le Petit-Saint-Bernard ou le Mont-Cenis, mais il est plus haut que le Montgenèvre qui culmine à 1854 mètres que Brossier décrit aussi. Nous pouvons donc souligner cette petite erreur que le militaire commet dans son rapport.

Nous pouvons donc dire, au vu des sources qu'une nouvelle image de la montagne semble se dessiner au second XVIIIe siècle de part des auteurs comme Haller, Rousseau, des scientifiques et explorateurs comme Saussure ou Bourrit. Mais nous pouvons également nuancer cette affirmation car ce nouvel engouement ne touche pas tous les voyageurs et tous les scientifiques.

---

<sup>33</sup> *Ibid.*, vol. 1, pp. 224.

<sup>34</sup> Brossier, *Manuscrit, Notes...sur les cols frontières depuis le col Ferret jusqu'au col des Trois Evêques (1780-1799)*, manuscrit autographe, AD Hautes-Alpes, Z Guillemin 10913, f.n. numéroté, « col de l'Argentière ».

## Une nouvelle image à nuancer

Il ne faut pas oublier à quel point l'époque moderne et notamment le XVII<sup>e</sup> siècle et le premier XVIII<sup>e</sup> ont été virulents envers la montagne. Claire-Eliane Engel le montre bien dans son ouvrage *La Littérature alpestre en France et en Angleterre au XVIII<sup>e</sup> et au XIX<sup>e</sup> siècle* sorti en 1934 ainsi que dans *Les écrivains à la montagne : ces « monts affreux »*. Engel cite de nombreux voyageurs et écrivains au propos peu élogieux pour la montagne comme John Evelyn en 1646 : « La nature a balayé toutes les ordures de la terre dans les Alpes, afin de former et de nettoyer la plaine de Lombardie<sup>35</sup> ». Ce voyageur met en opposition l'Italie son but de voyage et les Alpes qu'il doit traverser pour atteindre son but, l'Italie fait figure de paradis face à l'enfer des montagnes.

Andrew Marvell écrit lui :

« Apprenez ici, o montagnes injustes qui vous fiez a une hauteur plus abrupte [...] qui déforme la terre et effraie les cieux, apprenez ici cette humble allure qui mène à une gloire plus sure<sup>36</sup>».

On voit que le champ lexical n'est pas très glorieux, les montagnes sont accusées de déformer la terre, et d'être totalement inesthétiques. Nous voyons donc qu'au XVII<sup>e</sup> siècle cette image est plutôt sombre, Engel va même jusqu'à utiliser les termes « d'indifférence hargneuse méprisante<sup>37</sup> » des auteurs envers la montagne.

A notre période nous pouvons nuancer cette image de plusieurs façons. Nous avons remarqué que tous les massifs montagneux ne sont pas traités de la même façon. A l'image de Bourrit ou de Saussure, on s'intéresse à Chamonix, à la vallée de l'Arve au Mont Blanc, au col du Géant, parfois également au Mont-Cenis et à ses sommets alentours, ainsi qu'aux Alpes suisses comme le Mont-Rose ou près du Col du Simplon ou encore du Saint-Gothard. Le sud des Alpes est donc ignoré dans ses descriptions, on le voit avec notre source *Descriptions des cols ou passages des Alpes* où Bourrit ayant la volonté de décrire les passages des Alpes occulte totalement les passages au sud du Mont-Cenis. Le Dauphiné ne retient donc pas l'attention comme peuvent le faire la Savoie ou la Suisse.

---

<sup>35</sup> Cité par Claire-Eliane Engel, *op.cit.*, pp. 6.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*

Pourquoi Bourrit ne mentionne pas les cols au sud du Mont-Cenis ? Nous pouvons faire l'hypothèse que Bourrit ne s'intéresse qu'aux cols dans une zone près de Genève. En effet Genève est un carrefour commercial important, une des plus grandes villes des Alpes, le Petit-Saint-Bernard, le Mont-Cenis se trouve sur un axe Genève / Milan puis Genève / Turin. Le col du Montgenèvre ou encore de l'Argentière sont situés dans une zone assez éloignée de Genève, dans un but de toucher un public genevois, l'intérêt de mentionner ces cols est donc assez limité pour Bourrit surtout que ces routes sont d'une importance moindre comparée au Mont-Cenis.

Les routes pour traverser les Alpes posent question, pour John Grand-Carteret dans son ouvrage *La Montagne à travers les âges : rôle joué par elle, façon dont elle a été vue* au XVIIIe siècle, il n'existe que deux routes pour traverser les Alpes : le col du Mont-Cenis et le col du Montgenèvre<sup>38</sup>. Nous pouvons nuancer ses propos car nous avons vu que Bourrit décrit la route du Petit-Saint-Bernard mais il écrit également que « seul les habitants de la tarentaise et du val d'Aoste <sup>39</sup>» l'empruntent.

Pour le XVIIe siècle et le début du XVIIIe siècle, Etienne Bourdon dans son ouvrage *Le voyage et la découverte des Alpes* met lui aussi en avant la primauté de ces deux routes. Toujours pour Bourdon, le choix du col se fait en fonction des lieux de départs et d'arrivées dans une optique très pragmatique<sup>40</sup>. Pour donc un trajet Lyon / Turin la plus part des voyageurs choisissent le Mont-Cenis, le Mont-Cenis qui est de loin la route la plus pratiquée par les voyageurs entre France et Italie. Bourrit le met également en avant : « Ce sera donc le Mont-Cenis qui restera franchi par la grande majorité des voyageurs de la France et de l'Italie<sup>41</sup> ».

Nous pouvons l'expliquer par plusieurs raisons, en effet le trajet Lyon / Turin par le Montgenèvre est plus loin et est surtout plus difficile. La route entre Grenoble et Briançon traverse l'Oisans et les écrins avec le col du Lautaret à plus de 2000 mètres d'altitude. C'est une route dangereuse. En comparaison la route du Mont-Cenis après le franchissement du col, ne présente plus tellement de difficulté majeure, la route suit le court de l'Arc.

---

<sup>38</sup>John Grand-Carteret, *La montagne à travers les âges : rôle joué par elle, façon dont elle a été vue*, Grenoble, Librairie Dauphinoise, 1904.

<sup>39</sup>Marc-Theodore Bourrit *op.cit.*, vol. 1, pp. 226.

<sup>40</sup>Etienne, Bourdon, *op.cit.*, pp. 73.

<sup>41</sup>Marc-Theodore Bourrit *op.cit.*, vol. 2, pp. 1.

On voit donc que le Mont-Cenis draine une grande partie des voyageurs et notamment des voyageurs venant plutôt du Nord. Le Montgenèvre quant à lui draine les flux vers l'Italie venant de la Provence. Là aussi nous l'expliquons par la géographie. Venant du sud, il suffit de suivre la vallée de la Durance jusqu'au col du Montgenèvre, la route ne présentant que peu de difficulté. Le col du Montgenèvre venant ou pour se rendre dans le sud de la France est donc le col idéal, Brossier la qualifie de « grande route de Paris à Turin en passant par la Provence et le Dauphiné <sup>42</sup>».

Au niveau de la répartition, nous utiliserons les chiffres d'Etienne Bourdon qui s'intéresse à l'époque moderne avant 1713. Pour un Lyon Turin 98% des voyageurs empruntent le Mont-Cenis, et sur tous les voyages civils dans les Alpes étudiés par Etienne Bourdon 65% des voyageurs empruntent le Mont-Cenis <sup>43</sup> (face à tous les cols des Alpes suisses).

Nous pouvons également faire l'hypothèse que le changement de frontière en 1713 a renforcé encore plus la mainmise du Mont-Cenis. En effet, le col du Montgenèvre avant 1713 était entièrement français, à partir de 1713 la frontière passe au sommet du col. Le royaume de Sardaigne privilégiant le Mont-Cenis pour des raisons économiques va faire baisser les flux de voyageurs par le Montgenèvre.

---

<sup>42</sup> Brossier, *op.cit.*, « col du Montgenèvre ».

<sup>43</sup> Etienne Bourdon, *op.cit.*, pp. 75.

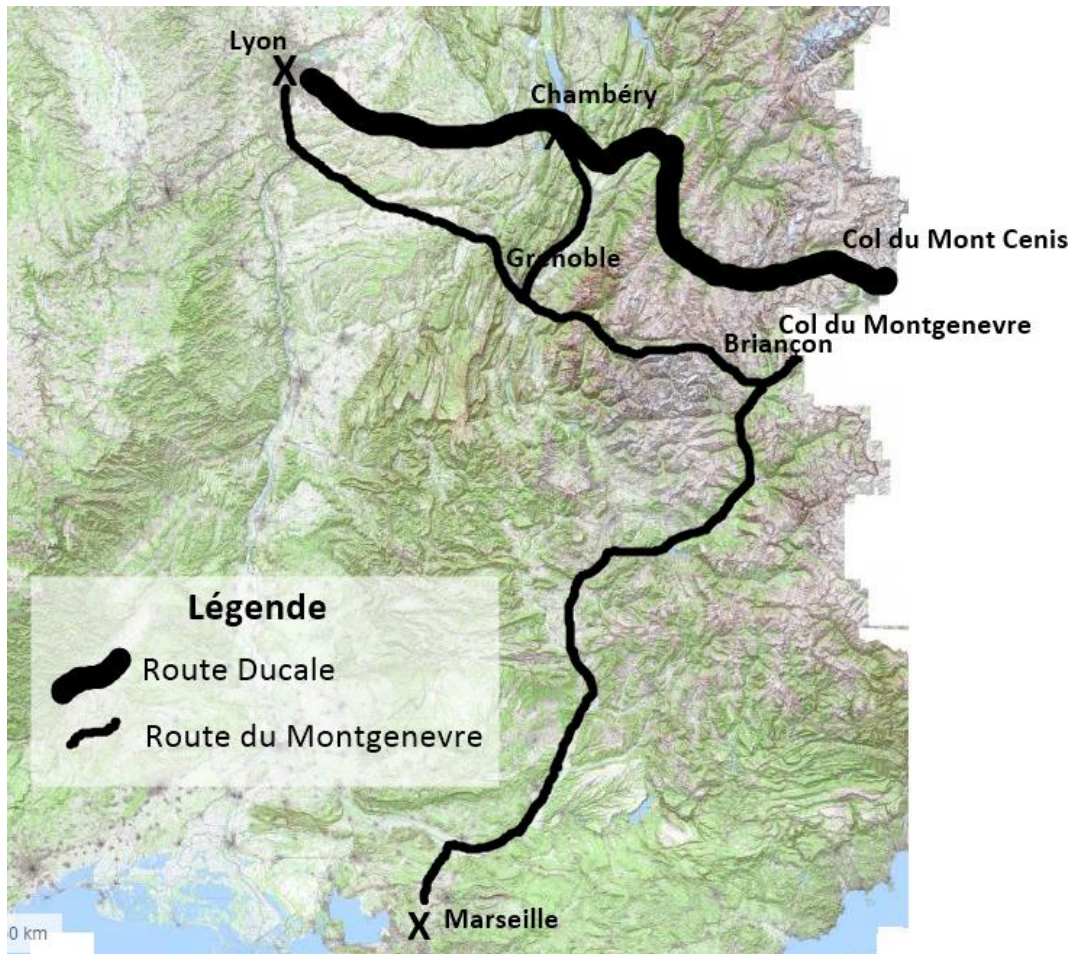


Figure 5: Les deux principales routes des Alpes  
Fond de carte IGN

Nous pouvons mettre un autre aspect qui contribue à l'image plutôt sombre de la montagne pendant très longtemps : le prix de la traversée des cols. Bourrit le met en avant dans son ouvrage *Descriptions des cols ou passages des Alpes*. Pour traverser le Mont-Cenis : « Les porteurs sont taxés à trois livres de Piémont par tête pour passer toute la montagne, depuis Lanslebourg à la Novalaise : une personne de taille moyenne est obligée d'en prendre six <sup>44</sup>».

Ce qui nous donne donc un budget de 18 livres du Piémont par personne. Une livre sarde vaut 1,20 livre tournois à notre époque, l'unité en vigueur dans le royaume de France. La traversée du Mont-Cenis vaut donc environ 21 livres tournois. C'est un budget très important juste pour traverser le col, le salaire moyen du journalier vers 1750-1780 est d' 1,3 livre<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Marc-Theodore Bourrit *op.cit.*, vol. 2, pp. 23.

<sup>45</sup> Jean Fourastié, « Quelques réflexions sur l'évolution du niveau de vie des classes ouvrières [archive] », *Revue économique*, Année 1950, Volume 1, Numéro 4, p. 467-479, en ligne sur le site Persée.

Toujours selon Bourrit le cout d'un mulet est de trois livres également. Pour les voitures :

« Le prix moyen pour celle qui sont à deux roues, non compris les malles et les bagages et d'un louis ou vingt livres du Piémont ; une grande berline anglaise dont on demandait d'abord dix louis, fut passée pour trois louis et demi<sup>46</sup>».

On voit donc que le prix, là aussi est important mais qu'il peut vraiment varier selon divers critères, le modèle de la voiture mais également selon le client.

Traverser les Alpes par ces routes a donc un prix très important, voyager et notamment à travers les Alpes nécessite un budget si l'on décide de passer par les routes.

Nous retrouvons également des témoignages de voyageurs voyageant dans les Alpes et critiquant ces dernières à notre période. Gilles Bertrand le montre dans son article "Le laboratoire montagnard de l'astronome Lalande. Du *Voyage en Italie* à ses comptes rendus dans le *Journal des savants* (1769-1789) paru dans *Relations savantes, voyages et discours scientifiques*. Il utilise l'exemple de Grosley un homme de lettre qui voyage vers l'Italie via le Mont-Cenis qui écrit :

« Il est impossible à des gens nés et élevés dans des pays de plaine, de se défendre de l'impression de tristesse que porte dans leurs âmes la sombre horreur de ce grand spectacle<sup>47</sup>». Il juge également les montagnes comme un espace « disgracié et qui parait à peine ébauché<sup>48</sup> ».

Le ton est donc très critique envers la montagne, si la montagne semble avoir conquis une part des voyageurs une autre part semble plutôt réticente à l'image de Pierre-Jean Grosley qui n'est surement pas le seul à manifester une certaine hostilité envers la montagne.

Le capitaine Brossier sous la Révolution qui décrit tous les cols frontaliers des Alpes d'un point de vue militaire, juge également certains cols comme difficiles. C'est le cas des petits cols entre le Petit-Saint-Bernard et le Mont-Cenis comme le col de Reno ou le col de l'Autaret près du Mont-Cenis. Ce ne sont certes que des passages mineurs et vraiment

---

<sup>46</sup> Marc-Theodore Bourrit *op.cit.*

<sup>47</sup>Cité par Gilles Bertrand "Le laboratoire montagnard de l'astronome Lalande. Du Voyage en Italie à ses comptes rendus dans le Journal des savants (1769-1789) ", dans S. Linon-Chipon et D. Vaj, dir., *Relations savantes, voyages et discours scientifiques*, Paris, PUPS, 2006, pp. 299-325.

<sup>48</sup> Gilles Bertrand, *op.cit.*

secondaires que peu de monde emprunte, mais Brossier juge également la descente du Montgenèvre comme pas évidente<sup>49</sup>.

Nous avons donc nuancer cette nouvelle image idyllique de la montagne vue au début de ce chapitre, l'image plutôt sombre de la montagne reste présente pour de nombreux voyageurs. La grande majorité des voyageurs n'emprunte donc qu'un seul de nos cols : le Mont-Cenis et ont donc une image de la montagne donnée exclusivement par le passage du Mont-Cenis. Nous allons voir maintenant que traverser les Alpes reste dangereux encore au siècle des Lumières.

## **La montagne reste dangereuse**

Malgré les innovations, les marrons, la montagne et le passage des cols restent une épreuve que nous pouvons qualifier de périlleuse. Etienne Bourdon met en évidence cet aspect en qualifiant le passage des cols comme « une épreuve dont les voyageurs prennent toute la mesure <sup>50</sup> ». En effet le passage des Alpes doit se préparer ainsi qu'être organisé par les voyageurs car la haute montagne est un milieu que l'on peut considérer à part, loin des habitudes de la plaine ou des vallées.

Tout d'abord l'altitude, le col du Mont-Cenis est à plus de 2000 mètres d'altitude (2083), le col du Montgenèvre est quant à lui un peu plus bas avec 1854 mètres. Nous sommes donc en haute montagne. Nous connaissons aujourd'hui les effets de l'altitude sur le corps humain. On note une diminution de la pression d'oxygène dans l'air, il est donc plus difficile de respirer en altitude, plus nous montons plus l'air devient compliqué à respirer. Outre l'air qui se dégrade en oxygène, l'altitude peut entraîner ce que les médecins appellent

---

<sup>49</sup> Brossier, *op.cit.*, « col du Montgenèvre ».

<sup>50</sup> Etienne Bourdon, *op.cit.*, pp. 159.



un « mal aigu des montagnes » qui bien que le plus souvent bénin se traduit par des maux de tête, des nausées, des vomissements et une fatigue généralisée. Dans des cas plus grave des œdèmes peuvent apparaître.

En plus de l'altitude, la pente peut dérouter les voyageurs des plaines. En effet pour le cas du Mont-Cenis, Lanslebourg est à 1400 mètres d'altitude, le col du Mont-Cenis est à 2083m. On note donc un dénivelé de 683 mètres ce qui est déjà un nombre élevé, mais du côté Italien le dénivelé est beaucoup plus important. Suse n'est qu'à 500 mètres d'altitude, de Suse au sommet du col il y a 1583 mètres de dénivelé positif, ce qui est énorme.

Pour le Montgenèvre, de Briançon au sommet du col on peut noter environ 500 mètres de dénivelé pour arriver au sommet du col soit environ la même chose depuis Bardonneche et le versant italien. On voit donc que le Montgenèvre possède une pente plus douce que le Mont-Cenis, mais malgré cela le Mont-Cenis compte une écrasante majorité de voyageurs.

Ces dénivelés importants induisent une fatigue chez le voyageur, comme nous le savons il est plus compliqué de marcher en montée que sur le plat.

Ensuite nous nous devons de parler des conditions climatiques, avec tout d'abord le froid. En effet il fait plus froid en montagne qu'en plaine. Là aussi c'est qu'une question de pression atmosphérique, on perd environ six degrés et demi tous les 1000 mètres (normes en aviation). Par exemple s'il fait dix degrés à Suse, il ne fera qu'un degré en haut du col du Mont-Cenis. Mais les températures peuvent atteindre des températures bien plus basses, il n'est pas rare de se retrouver à moins dix degrés en haut du col.

La température ressentie est bien souvent inférieure à la température réelle à cause d'un facteur que l'on retrouve souvent en montagne : le vent. En effet il s'engouffre entre les montagnes via les ouvertures que forment les cols. Le plateau du Mont-Cenis est par exemple un endroit très venté, le vent peut souffler vraiment très fort et rendre compliqué la progression des voyageurs.

Le brouillard est également un élément essentiel à prendre en compte en montagne. Il peut s'avérer très dangereux, désorientant les voyageurs et pouvant les précipiter vers le vide. Dans le Queyras on note même un brouillard spécifique au versant italien « la nebbia » que l'on retrouve très souvent et qui aveugle le voyageur comme le montre la photo.

Nous pouvons également parler du soleil, qui se reflétant sur la neige aveugle les voyageurs. La neige, les tempêtes sont également des phénomènes météorologiques entravant la progression des voyageurs en montagne.

D'autres phénomènes naturels rendent parfois la montagne dangereuse, comme les éboulements ou les avalanches. L'état des routes et des sentiers peuvent également augmenter les risques sur les chemins des cols car les précipices et le vide ne sont jamais loin en montagne.

Il ne faut pas oublier que l'équipement des voyageurs au XVIIIe siècle est loin de notre équipement technique d'aujourd'hui. La difficulté de franchissement est donc décuplée comparée à aujourd'hui.

Face à toutes ses difficultés, cette montagne qui peut devenir vraiment hostile, le voyageur se doit de préparer le passage des cols. Etienne Bourdon pour le XVII met en avant le fait que les voyageurs s'alimentent avant de passer les cols<sup>51</sup>, pour essayer de rester le moins de temps possible en haute montagne.

D'autres voyageurs vont plus loin, en effet certains voyageurs vont jusqu'à préparer leurs testaments avant le passage des cols<sup>52</sup>.



Figure 6: La « nebbia » : col de la Traversette, versant Italien

---

<sup>51</sup> *Ibid.*, pp. 163.

<sup>52</sup> *Ibid.*, pp. 165.

Le danger rencontré lors du passage des cols tel que le Mont-Cenis ou le Montgenèvre est décuplé en très haute montagne dans le cas du col du Géant.

Bourrit nous raconte l'orage qu'a subi Saussure au col du Géant, il écrit :

« Il croyait à chaque instant qu'il allait emporter la cabane de pierre dans laquelle son fils et lui étaient couchés<sup>53</sup> ».

Bourrit nous parle également des « rafales d'une violence incroyable », de la « violence du vent<sup>54</sup> » qui pousse les guides à se cramponner aux rochers par peur de se faire emporter.

Nous voyons bien la violence des éléments avec l'exemple de Saussure, mais Marc-Théodore Bourrit a également frôlé la mort au col du Géant avec son fils. En effet il nous raconte le « danger des crevasses cachées sous de minces plateaux de neige<sup>55</sup> » et qu'il fut sauvé in extrémiste par Jean-Michel Cachat, illustre guide chamoniard connu notamment pour avoir effectué la première traversée du col du Géant en 1787.

Mais outre le danger du col Géant, il y également des « catastrophes » qui se sont produites au Mont-Cenis. Bourrit sans rentrer dans les détails nous raconte des avalanches qui auraient enseveli des voyageurs et leurs mulets sur le versant français.

Ces propos sont appuyés par l'astronome Joseph-Jérôme Lefrançois de Lalande cité par Gilles Bertrand dans *Relations savantes voyages et discours scientifiques* qui nous dit que les torrents de la région de Suse font « des ravages fréquents<sup>56</sup> ». Lalande rappelle également d'autres catastrophes ayant eu lieu en montagne comme des éboulements à l'image de la montagne des Diablerets dans le Valais ou de la ville de Pleurs dans le canton des Grisons.

Etienne Bourdon traite lui aussi cet aspect en nous disant que « le danger est réel même pour les voyageurs qui demeurent sur les grands sentiers car ils recourent parfois, à flanc de versant, certains couloirs d'avalanches. C'est le cas au sud-est du col du Mont-Cenis, juste avant d'arriver à la Grand-Croix<sup>57</sup> ». Il confirme donc les écrits de Bourrit vus précédemment.

Enfin, une autre de nos sources nous montre le danger de la montagne. Cette source, ce sont les mémoires écrites du maître d'école de Molines-en-Queyras Chaffre Roulph de Fagillarde. Nous avons étudié ses mémoires de 1740 à 1806. Il faut tout d'abord savoir que Molines-en-Queyras comme son nom l'indique se situe dans le Queyras au pied du Col Agnel

---

<sup>53</sup> Marc-Theodore Bourrit *op. cit.*, vol. 1, pp. 119.

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> *Ibid.*, vol. 1, pp. 223.

<sup>56</sup> Cité par Gilles Bertrand, *op.cit.*

<sup>57</sup> Etienne Bourdon, *op.cit.*, pp. 170.

et de nombreux autres passages permettant de rallier le Piémont. Le maître d'école relate un nombre important d'accidents comme le trois décembre 1742 où il parle d'un homme ayant eu un accident à la « montagne de l'Agnel en revenant du piémont<sup>58</sup> ». Le huit juin 1746 un vendeur de blé allant en piémont est retrouvé mort sur les pentes du col, le huit avril 1762, quatre hommes sont retrouvés mort. En 1773 il nous parle d'un homme mort tombé d'un rocher. En 1782 un noble français Baptiste du Brigniag est retrouvé mort gelé par le froid sur les pentes de l'Agnel avec des piémontais.

On voit donc qu'un grand nombre d'accidents a eu lieu dans le Queyras, il faut aussi imaginer que Chaffre Roulph de Fagillarde ne raconte que les accidents dont il est au courant, les morts et les accidents de l'autre côté du versant ne sont pas racontés. Ces accidents sont liés au froid, au vide, ou à la tempête.

Pour conclure ce chapitre, nous pouvons dire que durant le second XVIII<sup>e</sup> siècle la montagne acquiert d'une certaine façon une nouvelle image. En effet on découvre les montagnes suisses et savoyardes à travers des passionnés comme Saussure ou Bourrit et la montagne fait moins peur aux voyageurs civils.

Mais nous pouvons nuancer cela, on retrouve toujours des voyageurs critiques envers la montagne, sans oublier que la montagne reste limitée pour le voyageur à seulement deux routes. La montagne suisse et savoyarde se démocratise mais on ne retrouve que très peu d'écrits sur le Dauphiné et les Alpes du sud.

En plus de cela nous avons mis en évidence que la montagne reste dangereuse à notre époque, via son climat différent de la plaine, l'altitude et la pente et les nombreux accidents qui ont lieu, et qui montre que la montagne reste mortelle.

Nous allons maintenant voir en détail dans le second chapitre un de ces hommes passionné de montagne, et peut être même le plus illustre : Horace-Bénédict de Saussure.

---

<sup>58</sup> Chaffre Roulph de Fagillarde, *Livres de mémoires par moi Chaffre Roulph de Fagillarde*, hameau de la commune de Molines, manuscrit autographe, Grenoble BM, fonds anciens, MS R 9729, f.n. numéroté.

# **Chapitre II : Horace-Bénédict de Saussure : un pionnier de l'exploration alpine**

Dans ce second chapitre consacré à Horace-Bénédict de Saussure nous allons voir plusieurs points. Le premier point concernera le fait que Saussure n'est pas le seul homme à s'intéresser à la haute montagne au XVIIIe siècle. Le second concernera une biographie assez sommaire de la vie de Saussure. Le troisième point sera en lien avec la conquête du Mont Blanc. L'avant dernier point sera dédié au col du Géant et pour finir nous nous intéresserons en dernière partie à l'œuvre majeure de Saussure : *Voyages dans les Alpes*.

## **Un pionnier, mais loin d'être le seul**

Aussi illustre que fut Saussure, aussi connu qu'il est aujourd'hui, Horace-Bénédict de Saussure n'est pas l'inventeur de l'alpinisme ni même le premier à avoir entrepris des voyages scientifiques à travers les Alpes.

Les premières ascensions des Alpes occidentales sont celles de Pétrarque au Mont Ventoux le 26 avril 1336, celle d'Antoine de Ville en 1492 au Mont Aiguille dans le Dauphiné et celle du duc de Savoie Charles Emmanuel le 5 août 1658 à la Rocciamelone. Pour Michel Mestre dans son ouvrage *Histoire de l'alpinisme*, nous pouvons considérer cela comme les prémices de l'alpinisme<sup>59</sup>.

L'ascension la plus importante est celle d'Antoine de Ville au Mont Aiguille. En effet cette montagne de par sa forme particulière est sujette pendant longtemps de bien de légendes et de fantômes. Cette ascension est une demande du roi Charles VIII et est également, preuve de son importance, mise très souvent en parallèle avec la découverte de l'Amérique par

---

<sup>59</sup> Michel Mestre, *Les Alpes*, Aix en Provence, Edisud, 1996, pp. 13.

Christophe Colomb la même année<sup>60</sup>. Un nouveau monde s'ouvre aux hommes, le monde des cimes et de la haute montagne.

Saussure n'est donc pas le premier à avoir pour but de grimper au sommet des montagnes.

Il n'est également pas le premier à se rendre en montagne à des buts scientifiques, nous étudierons ces voyages scientifiques plus en détail dans le chapitre III mais nous pouvons en citer, l'Allemand Gruner publie en 1760 *L'Histoire naturelle des glaciers de Suisse* traduit en français de façon incomplète en 1770<sup>61</sup>. Deluc, un peu à l'image de Saussure à la fois alpiniste et scientifique publie *Recherches sur les modifications de l'atmosphère* en 1772 après avoir gravit le Buet dans le massif du Giffre en face du Mont Blanc. Bordier avec *Voyage pittoresque aux glaciers de Savoie* puis surtout Bourrit avec *Descriptions des glaciers, glaciers et amas de glace du duché de Savoie* contribuent à cette littérature du voyage à la fois descriptif et à la limite du scientifique. On retrouve d'autres récits de voyage pour le Mont-Cenis à l'image de Pison du Galland et Vichard de Saint-Réal que nous étudierons lors du troisième chapitre.

De plus Horace-Bénédict de Saussure n'est pas le premier homme à se rendre au sommet du Mont Blanc sur le toit de l'Europe. Une année avant l'ascension de Saussure, Jacques Balmat et Michel Paccard deux chamoniards réalisent la première ascension du Mont Blanc le 8 août 1786. Le rôle de Jacques Balmat est essentiel c'est tout d'abord un local au contraire de Saussure, en effet Balmat est né en 1762 à Chamonix. C'est un modeste paysan, chercheur de cristal et d'or dans la montagne ainsi que chasseur de Chamois<sup>62</sup>. C'est également lui qui amènera Saussure au sommet du Mont Blanc le 3 août 1787. Nous pouvons le désigner comme un des premiers guides de haute montagne.

Nous voyons donc qu'aujourd'hui le rayonnement d'Horace-Bénédict de Saussure est immense, mais contrairement à la croyance populaire, il n'a pas réalisé la première ascension du Mont Blanc, ni inventé le voyage scientifique dans les Alpes. Nous allons maintenant voir quelques éléments biographiques pour comprendre le personnage.

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, pp. 14.

<sup>61</sup> Jacques Perret, *Regards sur les Alpes*, Paris, Edition du Mont Blanc, 2011, pp. 57.

<sup>62</sup> Jean-Olivier Majastre, *Guides de Haute-Montagne*, Grenoble, Glénat, 1988, pp. 26.

## Horace-Bénédict de Saussure : éléments biographiques

Nous pouvons regretter pour cette partie de ne pas avoir eu accès à l'ouvrage de René Sigrist *Horace-Bénédict de Saussure (174-1799) Un regard sur la terre* malheureusement indisponible en bibliothèque.

Nous avons fait le choix de présenter Saussure car c'est une icône et il incarne le scientifique passionné de montagne. C'est également une icône pour ses contemporains à l'image de Bourrit qui dans son ouvrage *Descriptions des cols ou passages des Alpes* qui utilise des qualificatifs comme « l'illustre De Saussure », ou encore en parlant des idées les plus « sublimes »<sup>63</sup>. De plus Marc-Théodore Bourrit raconte les aventures de Saussure dans les Alpes, de l'ascension du Mont Blanc au campement au col du Géant.

En lisant Bourrit nous ne sommes pas loin de sentir une véritable admiration pour Horace-Bénédict de Saussure. Nous pouvons l'expliquer car les deux hommes ont une passion commune la montagne et la conquête du Mont Blanc, Saussure écrit même que Bourrit met « plus d'intérêt que moi à la conquête du Mont Blanc<sup>64</sup> ». Les deux hommes ont également grimpé ensemble en 1785 dans une tentative d'ascension du Mont Blanc.

Saussure apparaît également dans le récit scientifique de voyage de Vichard de Saint-Réal, les deux hommes ont entretenu une correspondance et se sont même rencontrés en Maurienne<sup>65</sup>. Et là aussi Vichard de Saint-Réal comme Bourrit semblent enthousiasmés par le personnage. Le géologue anglais James Hutton aux idées complètement opposées à celle de Saussure d'un point de vue géologique, utilise pourtant les observations de Saussure car selon Marguerite Carozzi dans *Une cordée originale* « il le considérait, et il le dit souvent, comme le plus fiable géologue avec le moins d'idées préconçues<sup>66</sup> ».

Saussure semble donc être une référence également de son temps, reconnu comme un grand scientifique aux observations fiables et un homme important même par des hommes n'ayant pas forcément les mêmes théories au niveau scientifique à l'image de James Hutton.

---

<sup>63</sup> Marc-Théodore Bourrit, *Descriptions des cols ou passages des Alpes*, Genève, G.-J. Manget, 1803, vol. 1, pp. 178.

<sup>64</sup> Horace-Bénédict de Saussure, *Voyages dans les Alpes*, Genève, Slatkine, 2002, 1er éd. 1779, pp. 207.

<sup>65</sup> Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal, *Journal de mon voyage au Mont-Cenis*, dans l'ouvrage de Danièle Munari, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal*, Saint Jean de Maurienne, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, 2015.

<sup>66</sup> Jean Claude Pont, *Une cordée originale*, Genève, Georg, 2000, pp. 43.

Parlons maintenant de la jeunesse d'Horace-Bénédict de Saussure. Il est né le 17 avril 1740 à Conches au sud-est de Genève. Faisant ses études à Genève, il soutient une thèse en 1759 sur le thème de la chaleur. Il concourt à vingt ans pour une chaire de mathématiques et obtient à vingt-deux ans celle de philosophie à l'université de Genève, poste qu'il abandonnera à quarante-six ans pour se consacrer à la géologie<sup>67</sup>. Il est issu d'une famille aristocrate de Genève et a donc des moyens très importants pour ses expéditions.

Le savant Saussure a plusieurs cordes à son arc, à la fois géologue, physicien, naturaliste, chimiste, météorologue, zoologue, botaniste. Il est l'un des plus grands scientifiques du XVIIIe siècle inventant de nombreux instruments comme l'hygromètre à cheveu, un anémomètre etc. Son rôle dans l'avancée de la science à l'époque des lumières est donc primordial<sup>68</sup>.

Outre cette vocation de scientifique, Saussure a également la passion de la montagne et depuis son plus jeune âge comme le montre la citation vue dans le chapitre I<sup>69</sup>. Nous voyons donc que Saussure dès sa jeunesse a acquis cette passion et cet amour du Mont Blanc. Il effectua de nombreuses ascensions pour observer le Mont Blanc depuis le Brévent, le Môle et le Buet avant de s'attaquer au toit de l'Europe en 1787. L'aristocrate peu habitué à l'effort physique<sup>70</sup> finit par accomplir son but ultime après de longues années de recherches et d'entraînements. Saussure consacra sa vie à mettre en parallèle ses deux passions, la science et la montagne, en calculant la hauteur des montagnes, en faisant des expériences météorologiques. Avec ses expériences il contribue grandement à la découverte et à la renommée de la vallée de l'Arve au point qu'il fut surnommé « le bienfaiteur de Chamonix <sup>71</sup>».

Dans l'ouvrage *Une cordée originale*, Albert Carozzi met en avant la personnalité d'Horace-Bénédict de Saussure. Pour lui c'était un homme éloquent et qui s'exprimait avec grande clarté<sup>72</sup>. Il met aussi en avant sa qualité d'organisation et son méthodisme poussé à l'extrême dans la tenue d'un journal de voyage chaque jour relatant les résultats des expériences entreprises. Il est également un observateur hors pair, qualité essentielle du géologue ainsi qu'un explorateur. En effet l'empirisme est au cœur de la démarche de

---

<sup>67</sup>Jacqueline Brossolet, « Horace-Bénédict de Saussure » in *Encyclopaedia Universalis*, en ligne. Repéré à <http://www.universalis.fr/encyclopedie/horace-benedict-de-saussure/>

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> Voir Chapitre I.

<sup>70</sup> Pascal Roman, *Les Alpes lieux de passage et d'exploits*, Thonon-les-Bains, Editions de l'astronome, 2013, pp. 22.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Jean Claude Pont, Jan Lacki, *op.cit.*, pp. 28.



Saussure, voir, tester par lui-même, expérimenter les choses. Il est aussi décrit comme ne supportant pas l'absence de rigueur scientifique<sup>73</sup>.

Carrozi le définit comme un mari prévenant et chose plus importante comme un protestant et un philosophe déiste lors de ses voyages.

Nous allons maintenant voir un peu plus en détail, l'exploit le plus retentissant de la vie d'Horace-Bénédict de Saussure : son ascension vers le toit de l'Europe : le Mont Blanc.

## **Saussure et le Mont Blanc : histoire d'une conquête**

Avant de nous lancer dans la description de l'aventure d'Horace-Bénédict de Saussure au Mont Blanc, nous devons comprendre à quel point la haute montagne est un milieu à part, loin encore des cols qu'empruntent les voyageurs tel que le col du Mont-Cenis ou plus au sud le col du Montgenèvre.

Hubert Bessat le met en avant dans *Imaginaires de la haute montagne*, pour lui les glaciers « déterminent une frontière entre deux mondes : l'espace connu et parcouru au rythme des saisons par le paysan, espace qui s'étage de la vallée cultivée aux forêts et aux plus hauts alpages, s'oppose au monde méconnu, éloigné et inhospitalier des glaciers comme les nommaient les vieilles cartes<sup>74</sup> ».

Au-delà d'une certaine altitude, les hommes ne s'y aventurent que très peu par peur du danger omniprésent que nous avons vu dans le premier chapitre et aussi par l'absence d'intérêt pour ses hommes de se rendre à ses sommets.

D'autant plus qu'au XVIIIe siècle le Mont Blanc est communément appelé « la montagne maudite », nom que conserve un des sommets aujourd'hui : le mont maudit. De nombreuses légendes tournent autour du Mont Blanc à cette époque, des fées, des créatures inconnues vivaient dans ses montagnes et agresseraient les voyageurs qui s'en approcheraient trop. Les habitants de Chamonix vont même jusqu'à faire appel à des prêtres venus d'Annecy

---

<sup>73</sup>*Ibid.*, pp. 32.

<sup>74</sup>Philippe Joutard, *Imaginaires de la haute montagne*, Grenoble, centre alpin et rhodanien d'ethnologie, 1987, pp. 112.

pour exorciser la vallée car la mer de glace se rapprochait de Chamonix. Le Mont Blanc et la haute montagne font peur pourtant des hommes la parcourent avant Saussure.

Les premiers à parcourir les sommets sont des locaux, des chasseurs de chamois ou des chercheurs de cristaux à l'image de Jacques Balmat, ou encore des paysans de montagne comme Jean-Michel Cachat autre grande figure de l'alpinisme.

Comme nous avons pu le voir, Saussure n'est pas le premier homme à se rendre au sommet du Mont Blanc. Mais il est l'homme qui a initié la conquête du plus haut sommet d'Europe. En effet dès 1760, Saussure, le savant genevois promet une forte récompense à celui qui découvrira une route praticable pour se rendre au sommet du Mont Blanc<sup>75</sup>, chose qui paraît totalement invraisemblable pour l'époque tant cela semble compliqué.

Les premières tentatives ont eu lieu à partir de 1775 parfois avec Saussure lui-même, qui se soldent par des échecs jusqu'à la victoire de Jacques Balmat et Michel Paccard le 7 août 1786 qui parviennent enfin au sommet 26 ans après l'annonce d'Horace-Bénédict de Saussure.

Une année plus tard, le 3 août 1787, c'est autour de Saussure de parvenir en haut du Mont Blanc avec Jacques Balmat comme guide pour lui montrer le chemin trouvé un an plus tôt. Mais les deux hommes ne sont pas seuls, en effet Saussure emmène son domestique habituel ainsi que 18 montagnards locaux. Autant de monde pour transporter les bagages et bien sur les instruments scientifiques que le savant Suisse souhaite emmener au sommet pour mener à bien ses expériences. Saussure déclarera au sommet : « Je n'en croyais pas mes yeux, il me semblait que c'était un rêve lorsque je voyais sous mes pieds ces cimes majestueuses, ces redoutables aiguilles [...]. Je saisisais leurs rapports, leurs liaisons, leurs structures, et un seul regard levait des doutes que des années de travail n'avaient pu éclaircir<sup>76</sup>».

Il déclarera également subir le mal des montagnes et la difficulté à respirer au sommet du Mont Blanc, ce qui l'empêchera de profiter au maximum de ces instants<sup>77</sup>.

C'est donc un rêve qui s'accomplit pour Saussure en arrivant au sommet ce 3 août 1787, le rêve et l'objectif de toute une vie qui s'achève. Une grande avancée pour la science qui confortera Saussure dans sa démarche scientifique.

---

<sup>75</sup> Horace-Bénédict de Saussure, *op.cit.*, pp. 203.

<sup>76</sup> *Ibid.*, pp. 249.

<sup>77</sup> *Ibid.*, pp. 250.

Ce n'est pas la fin des expériences de Saussure en montagne pour autant comme nous allons le voir maintenant avec le très important col du Géant.



Figure 7: Christian Von Mechel (suisse, 1737 - 1817) :  
Voyage de Mr. de Saussure à la cime du Mont Blanc, planche I

## Le col du Géant

Nous nous devons de recentrer le chapitre sur notre sujet principal : les cols de montagnes. Le choix de présenter Horace-Bénédict de Saussure ne s'est pas fait par hasard de par son histoire avec le col du Géant.

C'est un col à plus de 3350 mètres d'altitude, aujourd'hui à la frontière franco-italienne, il est le principal passage entre Chamonix et Courmayeur à travers le massif du

Mont Blanc. Ce col a également une histoire très importante que nous allons détailler un peu via les écrits de Marc-Théodore Bourrit principalement.

L'existence de ce col et d'un passage pour se rendre de Chamonix à Courmayeur par le massif n'est pas connue au XVIIIe siècle. En effet ce passage n'est qu'une légende colportée à Chamonix, la légende voudrait que Chamonix et Courmayeur faisaient partie dans le passé de la même juridiction, le nom Courmayeur voudrait dire cour majeur où les chamoniards se rendaient pour les procès<sup>78</sup>. Le chemin entre Courmayeur et Chamonix se ferait dans la même journée en cas de « départ tôt le matin » on arrivait « tôt à Chamonix <sup>79</sup>».

Toujours selon Bourrit, au XVIIIe siècle, le passage de Chamonix à Courmayeur se fait par le col du Bonhomme puis le col de la Seigne ce qui équivaut à environ trois jours de marche<sup>80</sup> ce qui est très loin des temps par le col du Géant.

Mais Bourrit n'est pas le seul à attester d'un passage direct entre vallée de l'Arve et Val d'Aoste, Windham (que nous verrons au chapitre trois) écrit :

« Les guides racontaient qu'à l'époque de leurs pères, le glacier était très petit et qu'il existait même, le long des vallées, un passage à travers lequel, en six heures, on pouvait descendre en vallée d'Aoste, qu'ensuite la glace avait tellement augmenté que maintenant ce passage était obstrué et la glace s'accroissait chaque année<sup>81</sup>».

Bordier, le grand adversaire de Bourrit, dans *Voyage pittoresque aux Glacières de Savoye* écrit lui aussi à propos de ce passage :

« C'est une tradition constante que les anciens habitants de Chamouni allaient dans six heures de temps à Col Major ou Courmayeu dans le Val d'Aoste par une route que les glaces occupent maintenant derrière le Montauvert<sup>82</sup>».

Pourquoi la connaissance de ce passage pourtant très important a disparu ? Nous nous basons toujours sur Bourrit et les autres témoignages qui nous disent que les glaciers des Alpes ont recouvert ce passage et qu'il est désormais enfoui sous un amas de glace et impraticable pour les marcheurs du XVIIIe siècle.

Nous ne savons pas si ce passage a vraiment été emprunté dans une époque antérieure, sous le nom de col major ou col du Géant mais au vu des nombreux témoignages dans ce sens, nous

---

<sup>78</sup> Marc-Théodore Bourrit, *op.cit.*, vol 1, pp. 34.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> *Ibid.*, vol. 1, pp. 35.

<sup>81</sup> Cité par Robert Vivian, *Glaciers du Mont Blanc*, Montmélian, la fontaine de Siloe, 2005, pp. 26.

<sup>82</sup> André-César Bordier, *Voyage pittoresque aux Glacières de Savoye*, Genève, L.A. Caille, 1773, pp. 45.

pouvons faire l'hypothèse qu'une liaison Chamonix/ Courmayeur par le Mont Blanc a vraiment existé.

Toujours est-il qu'à la fin du XVIIIe siècle, des hommes se mettent à la recherche de ce passage ou d'un autre passage reliant les vallées. Bourrit nous dit que cette volonté vient du roi de Sardaigne lui-même qui lui aurait confié la mission de trouver le col du Géant<sup>83</sup>. Nous pouvons douter de cela mais toujours est-il que Bourrit est l'un des grands acteurs de cette découverte au même titre que l'ingénieur Charles François Exchaquet.

Les premiers à effectuer la traversée du col du Géant sont Jean-Michel Cachat (dit Cachat le Géant en référence à cette découverte) et Alexis Tournier le 27 juin 1787. Cachat écrit dans ses carnets :

« Le 27 juin 1787, j'ai passé à Courmayeur avec Alexis Tournier ; nous avons mis 16 heures pour aller depuis les Bois [hameau de Chamonix] jusqu'à Courmayeur, 11 heures pour monter et 5 heures pour descendre. Nous sommes passés les premiers depuis plus d'un siècle<sup>84</sup>».

Nous voyons donc que le temps de la traversée est plutôt long, surement dû à la glace et à la difficulté d'accès du col.

Bourrit lui s'y rend un an plus tard avec Cachat, et cette découverte pour lui est équivalente à l'ascension du Mont Blanc<sup>85</sup>.

C'est là qu'Horace-Bénédict de Saussure intervient, selon Bourrit Saussure cherche un « sol élevé pour y faire des expériences<sup>86</sup>». En 1788, le savant genevois va donc installer son camp au col du Géant pour y mener des expériences que nous allons voir maintenant. Le col devient donc lieu d'expérimentation pour la science.

---

<sup>83</sup> Marc-Théodore Bourrit, *op.cit.*, vol. 1, pp. 37.

<sup>84</sup> Jean Michel Cachat, *Les carnets de Cachat Le Géant*, Montmélian, la fontaine du Siloe, 2000, pp. 113.

<sup>85</sup> Marc-Théodore Bourrit, *op.cit.*, pp. 59.

<sup>86</sup> *Ibid.*



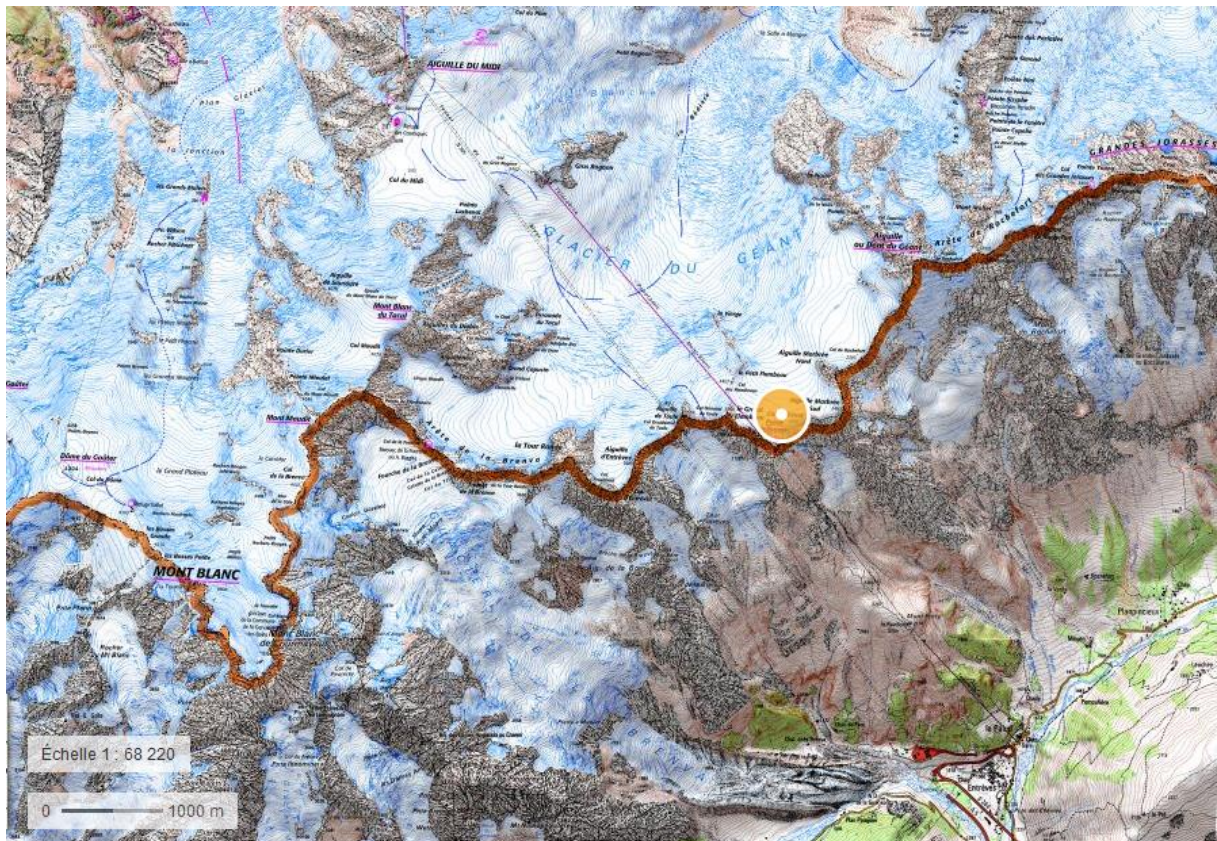


Figure 8: Localisation du col du Géant dans le massif du Mont Blanc

Fond de carte IGN

## Saussure au col du Géant dans *Voyages dans les Alpes*

Un an après sa conquête du Mont Blanc, un an après avoir accompli l'objectif d'une vie, Saussure se rend au col du Géant. Saussure détaille cela dans son plus grand ouvrage *Voyages dans les Alpes* que nous avons déjà beaucoup cité.

Nous pouvons, avant de nous lancer dans le campement de Saussure au col du Géant, faire une petite description de cet ouvrage très important. Horace-Bénédict de Saussure dans les premiers chapitres décrit la route pour se rendre à Chamonix depuis Genève, il décrit son état ainsi que sur quelle rive de l'Arve elle est située. Tout le long de la route, il nous parle également des montagnes, comme le Mont Salève près de Genève, puis le Môle. Arrivé à

Chamonix, il nous parle des glaciers de Chamonix et de ses observations sur ces derniers. Ensuite nous avons un chapitre dédié à son ascension au Buet pour observer le Mont Blanc, ou encore ses ascensions aux aiguilles du Midi et du Plan. Après ses ascensions il s'occupe de nous décrire comment faire le tour du Mont Blanc en empruntant les cols frontaliers entre France et Italie, Italie et Suisse et Suisse et France. La description de Chamonix et de ses habitants est également présente ainsi que le récit de sa conquête du Mont Blanc le 3 août 1788. Nous arrivons maintenant au passage qui nous intéresse en particulier : le campement de Saussure au col du Géant.

Pourquoi Saussure se rend au col du Géant, tout d'abord comme nous avons vu pour trouver un sol élevé pour y faire des expériences, il fait le choix d'y camper et d'y rester longtemps car les expériences en montagne ont lieu la journée et dans des conditions ensoleillées, il veut un panorama général des conditions dans les autres parties du jour et la nuit. Ce séjour a pour but de « travailler à remplir cette espèce de lacune dans l'ordre de nos connaissances atmosphériques<sup>87</sup> ». Il veut également faire les expériences qu'il n'a pas eu le temps de faire au sommet du Mont Blanc du fait de la brièveté et de la difficulté à respirer.

Saussure envoya des hommes construire une cabane au col du Géant avant son arrivée pour pouvoir y loger lors de son expédition. Il décrit également le danger pour s'y rendre : « Ce passage de la Noire et réellement dangereux<sup>88</sup> » ou encore « le danger des crevasses<sup>89</sup> ». Saussure ne reste pas tout seul au col du Géant, il nous dit qu'il garde « quatre des meilleurs guides » ainsi que son fils et son domestique. Le froid, le vent et les tempêtes rendent la vie compliquée au sommet du col du Géant. Les observations scientifiques ainsi que les expériences aiment le quotidien du savant.

La vie animale et végétale à cette altitude n'est que très peu animée, ils ne voient qu'une seule plante l'*aretia helvetica*, et seule une araignée toute noire semble vivre vers le col. Quelques animaux sont de passage, des chamois ainsi que trois espèces d'oiseaux<sup>90</sup>.

Nous voyons donc que tout semble désert à cette altitude, c'est un milieu hostile également pour les animaux.

---

<sup>87</sup> Horace-Bénédict de Saussure, *op.cit.*, pp. 267.

<sup>88</sup> *Ibid.*, pp. 270

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> *Ibid.*, pp. 277.

Les observations géologiques sur la structure des montagnes et plus précisément le Mont Blanc sont aussi une grande partie du séjour. En effet le col du géant offre un point de vue parfait pour observer le toit de l'Europe.

Le campement de Saussure dura 16 jours à cette altitude. Cela semble énorme, 16 jours dans une petite cabane à 3350 mètres d'altitude et à souffrir des conditions météorologiques et des effets de l'altitude.

Saussure ne donne pas les résultats de ces expériences dans *Voyages dans les Alpes*, le livre se présente plus comme un récit de voyage, comme les mémoires du savant. La suite du livre se consacre aux Alpes plus à l'est, au Mont Rose dont il essaye de faire le tour, puis au Mont Cervin.

Nous pouvons dire que Saussure a eu une démarche novatrice avec son campement au col du Géant. Il n'est bien sûr pas le seul ni le premier à utiliser les cols dans des buts scientifiques, Vichard de Saint-Réal campe au Mont-Cenis des 1787 par exemple. Mais il est le premier à se rendre et à camper dans un but scientifique à cette altitude supérieure à 3000 mètres où peu d'hommes se rendent à l'époque moderne.

Le col de montagne durant le XVIIIe siècle devient lieu d'expérimentation et lieu fondamental pour la science et la découverte de la montagne. C'est une nouvelle utilisation du col qui se popularise avec Saussure. Saussure est donc un homme très important pour la découverte de la montagne, à la postérité immense qui a mis en relation ces deux passions la science et la montagne.

Nous allons voir maintenant dans le chapitre III que la montagne attire de plus en plus de curieux durant le second XVIIIe siècle.





Figure 9: La dent du Géant et le campement de Saussure au col du Géant

Nicolas Théodore de Saussure

*Voyages dans les Alpes*

# Chapitre III : La montagne qui commence à attirer les curieux

Après avoir étudié un personnage très important pour la montagne au XVIII<sup>e</sup> siècle en la personne d'Horace-Bénédict de Saussure, nous allons voir que son cas n'est pas isolé, en effet au cours de notre période d'étude, de plus en plus de personnes se rendent en montagne. Nous allons voir qui sont ces personnes et quelles sont leurs motivations. Nous allons diviser notre réflexion en quatre points, le premier concernant le contexte favorable au développement de l'attrait de la montagne, le second l'essor du « tourisme », le troisième le voyage scientifique et enfin nous étudierons en détail un voyage scientifique avec Vichard de Saint-Réal et son expédition au Mont-Cenis.

## Un contexte favorable

Nous nous devons ici de rappeler rapidement ce qui a été un peu énoncé en introduction. L'exploration, la découverte de la montagne au XVIII<sup>e</sup> siècle se font grâce à un contexte favorable et sont inclus dans un mouvement général.

Le mouvement philosophique des Lumières met l'homme au centre de l'univers mais accorde également une grande place à la nature. En effet le monde qui entoure les hommes est désormais vu différemment, cette nature considérée comme hostile devient un lieu à découvrir, un lieu intéressant.

Nous pouvons ici prendre l'exemple de Rousseau qui met en exergue cette nature dans les *Rêveries du promeneur solitaire*. C'est dans cette nature que l'homme doit retrouver ses liens spirituels avec lui-même ou pour certains philosophes déistes ou catholique avec Dieu. La montagne incarne parfaitement cette image de la nature sauvage, que l'homme n'a pas encore totalement marquée de son empreinte. Haller avec son poème *Die Alpen*, puis encore

ce même Rousseau dans *La Nouvelle Héloïse* rapprochent l'homme de la nature (et donc de la montagne) et ouvrent une brèche dans laquelle se sont engouffrés tous ceux qui après eux, ont mis les Alpes au cœur de leurs écrits<sup>91</sup>. Rousseau, même en ne traitant pas directement de la haute montagne, des sommets, est pour beaucoup dans ce nouvel attrait pour la montagne. Ses écrits exaltant la nature et la moyenne montagne ont attiré un grand nombre de curieux en Suisse et dans le duché de Savoie en quête de ce calme et de cette quête de soi-même, incarnée par la promenade en montagne.

La science a également un rôle fondamental dans cet attrait pour la montagne. Le voyage scientifique que nous verrons un peu plus tard se développe de façon exponentielle au cours du second XVIIIe siècle.

Elle est également au cœur du mouvement des Lumières, comme le prouve *l'Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences et des arts* de Diderot et D'Alembert. Il y a une volonté de rendre la science accessible au plus de monde possible.

Voltaire traduit et vulgarise les théories scientifiques de Newton par exemple. L'empirisme et l'expérience du monde sont le crédo de nombreux savants des Lumières. Cela explique en partie l'attrait des scientifiques pour la montagne, une volonté d'expérimenter les choses, d'aller sur le terrain poussent les hommes à se rendre dans des lieux encore inconnus. On peut donner l'exemple de Saussure que nous avons étudié, il est à l'origine de la conquête du Mont Blanc, et est un des premiers hommes à camper à plus de 3000 mètres d'altitude tout cela dans un but scientifique, et dans un but d'expérimentation par lui-même du monde. Ce but, cette façon de penser est ancrée dans le siècle des Lumières, l'empirisme devient une chose essentielle aux scientifiques.

La montagne profite donc de cette façon de voir le monde, Numa Broc dans son ouvrage *Les montagnes au siècle des Lumières* cite le savant Deluc qui dit « C'est dans les montagnes qu'on doit principalement étudier l'histoire du monde<sup>92</sup> ». Pour Saussure les montagnes sont « le laboratoire de la nature<sup>93</sup> », pour Jean Louis Soulavie (géologue, géographe, vulcanologue du siècle des Lumières) elles sont « la vrai école du Naturaliste<sup>94</sup> ». La montagne est donc mise au centre de cette quête scientifique.

---

<sup>91</sup>Jacques Perret, *Regards sur les Alpes*, Paris, Edition du Mont Blanc, 2011, pp. 55.

<sup>92</sup> Cité par : Numa Broc, *Les montagnes au siècle des lumières*, Paris, Ed. du CTHS, 1991, pp. 18.

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> *Ibid.*

Et toujours cité par Broc, Saussure met en avant l'exploration et le fait de ne pas seulement suivre les grands chemins pour observer les montagnes :

« Il ne faut pas se contenter de suivre les grands chemins qui serpentent dans le fond des vallées [...] il faut quitter les routes battues et gravir des sommités d'où l'œil puisse embrasser à la fois une multitude d'objet<sup>95</sup> ».

Le lien entre science et montagne est donc amené à son paroxysme au cours de notre période comme nous le voyons.

La science est sujette à un changement important au cours de notre siècle qui favorise l'essor de l'intérêt pour la montagne. En effet on assiste au commencement de la division de la science et à la naissance de spécialités. Pendant de nombreuses années le scientifique a été à la fois philosophe, chimiste, géologue, homme de lettre etc. A la fin du XVIIIe siècle, la science devient un objet d'étude à part entière et on assiste à de nombreuses spécialisations. Pour Numa Broc « c'est au XVIIIe siècle, en effet, que l'histoire naturelle s'émancipe lentement du tronc commun de l'humanisme<sup>96</sup> ». Pour Louis de Launay « La science moderne avec ses spécialisations est prête à naître<sup>97</sup> ».

L'homme central de l'histoire naturelle au XVIIIe siècle est Georges-Louis Leclerc, comte de Buffon avec notamment son œuvre monumentale L'Histoire Naturelle, générale et particulière, avec la description du Cabinet du Roi.

La spécialisation de la science, et notamment des sciences naturelles induit une nouvelle génération de scientifiques, avec la montagne comme nouveau terrain de jeu et d'exploration. Cela induit donc de nombreux voyages scientifiques en montagne et donc par les cols dont nous verrons les spécificités un peu plus loin dans ce chapitre. De nouvelles personnes se rendent en montagne dans un but scientifique. C'est donc un phénomène global dans le contexte général des Lumières qui favorisent et encouragent ces voyages vers la montagne.

---

<sup>95</sup> *Ibid.*

<sup>96</sup> Numa Broc, *op.cit.*, pp. 36.

<sup>97</sup> Cité par : Numa Broc, *op.cit.*, pp. 36.

## **L'essor du « tourisme »**

Nous avons décidé de mettre le mot tourisme entre guillemets car nous sommes loin du tourisme de masse que nous connaissons aujourd'hui vers la montagne avec les stations de skis ou les équipements ultra moderne des stations savoyardes ou hautes savoyardes d'aujourd'hui. Mais pour de nombreux auteurs, le tourisme alpin est né au cours du XVIIIe siècle. Nous devons également nuancer nos propos par le fait que seule la vallée de Chamonix et la Suisse ont profité de ce tourisme, le Dauphiné et le sud des Alpes sont totalement ignorés par les touristes ou encore les guides de voyages. Nous allons donc plus nous intéresser ici à la vallée de Chamonix car le tourisme au XVIIIe siècle ne concerne que cette vallée en France. Nous pouvons noter encore une fois l'inégalité du traitement des montagnes au cours du XVIIIe siècle.

Avant de s'intéresser à cette naissance et au tourisme en lui-même, nous devons comprendre à quel point ces vallées montagnardes constituent un espace à part et bien souvent très isolées de la plaine et très peu fréquentées par les voyageurs avant notre période. Nous allons donc utiliser l'exemple de la vallée de l'Arve et de Chamonix.

Chamonix est situé au fond de la vallée de l'Arve, la commune possède sur son territoire la source de cette rivière. C'est une commune frontalière avec l'Italie, mais le passage vers l'Italie se fait par le col du Géant à plus de 3500 mètres d'altitude soit impraticable pour les non montagnards. Elle est frontalière également de la Suisse. La ville est située en altitude à plus de 1000 mètres d'altitude et comporte plusieurs hameaux, le climat est donc plutôt montagnard et rude. Elle est à environ 90 kilomètres de Genève, la grande ville la plus proche et essentielle au développement de Chamonix et de toute la vallée de l'Arve au cours de l'histoire. Ce qui fait la spécificité de Chamonix et son attrait est la présence du Mont Blanc sur son territoire, le plus haut sommet d'Europe et ses neiges éternelles dominant le village savoyard. Ces glaciers et notamment la mer de glace contribuent également à la popularité du village.

Au niveau historique, des moines de l'abbaye de Saint-Michel de la Cluse en Piémont, fondent le prieuré de Chamonix au XIIe siècle. La ville fait partie du duché de Savoie et avant la date tournant de 1741 ce n'est qu'une petite bourgade rurale ou ses habitants vivent d'agriculture et d'élevage sur les pentes de la montagne.



La vallée est donc enclavée et plutôt isolée, quelques sentiers permettent de se rendre en Suisse mais c'est loin d'être un passage et une voie de communication importante au XVIIIe siècle.



Figure 10: Carte de la localisation géographique de la ville de Chamonix

Fond de carte actuel, IGN

Le tournant pour la vallée de Chamonix d'un point de vue touristique a donc lieu en 1741. Ce sont des Anglais qui sont à l'origine de cet engouement touristique pour ce village de Savoie au pied du Mont Blanc. William Windham et Richard Pococke conduisent une expédition de Genève à Chamonix, pour se rendre à Chamonix la route est décrite comme très mauvaise traversant de « fort mauvais torrent <sup>98</sup> ». Les Anglais ne se soucient que très peu du Mont Blanc, ce qui les intéresse ce sont les glaciers et notamment la mer de Glace.

L'année suivante l'ingénieur suisse Pierre Martel vient aussi visiter le site de la mer de glace. Ces récits sont publiés en Angleterre et en Suisse et deviennent un immense succès, et vont même selon Jacques Perret dans l'ouvrage *Regards sur les Alpes* jusqu'à « frapper les esprits et

<sup>98</sup> Cité par : Pascal Roman, *Les Alpes : lieux de passage et d'exploits*, Thonon-les-Bains, Ed. de l'Astronome, 2013, pp. 17.

susciter tout un mouvement visant à découvrir les glaciers des Alpes en Savoie et en Suisse<sup>99</sup>».

Pascal Roman dans son ouvrage *les Alpes lieu de passage et d'exploit*, revient sur l'invention du tourisme par les Anglais au XVIIIe siècle. Pour lui, le tourisme viendrait du grand tour effectué par les jeunes Anglais pour parfaire leur éducation<sup>100</sup>. Suite au récit de voyage de Windham et Pococke, ces jeunes gens s'arrêteraient dorénavant à Chamonix pour admirer les « horribles beautés » des glaciers<sup>101</sup>. Toujours selon Roman, cela induit rapidement la construction d'une économie autour du tourisme avec notamment la création d'hôtels, le développement des auberges, des routes et même jusqu'aux magasins de souvenirs ou des gravures étaient en vente<sup>102</sup>.

On voit donc que les premiers touristes à se rendre à Chamonix au fond de la vallée de l'Arve sont des Anglais, poussés par le succès commercial des récits de voyages. La conquête du Mont Blanc est affaire de genevois mais l'essor touristique de la vallée et l'œuvre d'Anglais.

Outre leurs nationalités nous pouvons nous intéresser à leurs niveaux de richesse et leurs « classes sociales ». En effet pour se rendre à Chamonix ainsi que payer des guides ces touristes appartiennent pour la plus part nous pouvons l'imaginer à la haute société britannique du XVIIIe siècle, des « lords ».

On retrouve également l'aspect touristique dans les écrits de Saussure, qui souligne par exemple les grands nombres d'auberges à Sallanches<sup>103</sup>. Ou chez Marc-Théodore Bourrit qui nous dit : « nous nous sommes conduits avec un itinéraire traduit de l'Allemand<sup>104</sup> ».

Cela montre que les itinéraires, guides de voyages se développent et sont traduits en plusieurs langues dont l'Allemand, langue qui est également parlée en Suisse ce que nous devons ne pas oublier.

Bourrit a également écrit une phrase très intéressante concernant les voyages dans les Alpes dans son ouvrage *Description des cols ou passages des Alpes* :

---

<sup>99</sup> Jacques Perret, *op.cit.*, pp. 55.

<sup>100</sup> Voir introduction.

<sup>101</sup> Cité par : Pascal Roman, *op.cit.*, pp. 18.

<sup>102</sup> *Ibid.*

<sup>103</sup> Horace-Bénédict de Saussure, *Voyages dans les Alpes*

<sup>104</sup> Marc-Théodore Bourrit, *Descriptions des cols ou passages des Alpes*, Genève, G.-J. Manget, 1803, vol. 1, pp. 7.

« Les voyages dans les Alpes sont devenus fréquents : peu de gens y vont pour s'instruire ; beaucoup pour se distraire par la variété des objets. Les livres, les itinéraires sont dans toutes les mains<sup>105</sup>».

Nous voyons donc que le voyage dans les Alpes s'est popularisé au cours du second XVIIIe siècle, les buts éducatifs du grand tour sont loin pour Bourrit, maintenant la simple curiosité et la volonté de se distraire prime. Nous pouvons mettre cela en relation avec la notion de tourisme.

L'idée de thermalisme et du bien fait des sources d'eau est également présente. Nous ne sommes qu'au début de se tourisme thermal mais Bourrit signale également cette idée avec cette phrase :

« Les estomacs faibles s'y guériraient par l'eau de l'Arve<sup>106</sup>».

Nous pouvons voir les prémices du thermalisme et des bienfaits de l'eau qui commencent à germer dans les esprits des hommes du second XVIIIe siècle.

Entre les récits « touristiques » et les récits purement scientifiques nous devons nous attarder sur un type de récit de voyage que l'on ne peut pas vraiment caractériser, le récit de voyage à la croisée des deux. En effet la différence et la frontière souvent souvent minces entre un récit touristique et un récit scientifique. Un nombre important de voyageurs se mue en apprenti scientifique. Il n'est pas envisageable d'entamer une ascension d'un sommet sans emporter un baromètre pour mesurer la pression atmosphérique et ainsi calculer l'altitude du sommet<sup>107</sup>.

Marc-Théodore Bourrit que nous avons étudié en est un exemple parfait. Il a beau être membre de l'Institut des sciences, agricultures et arts de Boulogne sur mer, ce n'est pas vraiment un scientifique comme peut l'être Horace-Bénédict de Saussure. Il n'a pas de formation universitaire scientifique.

Pourtant son ouvrage *Description des cols ou passage des Alpes* que nous avons déjà beaucoup étudié possède de très nombreuses références scientifiques. En effet il s'intéresse à l'ascension de Saussure au Mont Blanc et s'intéresse donc à l'altitude de ce dernier qu'il juge

---

<sup>105</sup> *Ibid.*, vol. 1, pp. 2.

<sup>106</sup> *Ibid.*, vol. 1, pp. 8.

<sup>107</sup> Pascal Roman, *op.cit.*, pp. 18.



selon Saussure à 2450 toises au-dessus du niveau de la mer<sup>108</sup>. Il s'intéresse aussi à l'hygrométrie et l'air au sommet du Mont Blanc « dix fois moins humide qu'à Genève<sup>109</sup>». Jusque-là nous pouvons imaginer que reprenant les résultats de Saussure, cela a tout à fait sa place dans ce récit comme il décrit les altitudes du col du Géant, de Courmayeur, de Chamonix, ainsi que les animaux vus par Saussure et les roches présentent dans le massif du Mont Blanc.

Bourrit parle aussi des glaciers et cette fois en son nom. Il met en avant la théorie selon laquelle les glaciers des Alpes se seraient agrandis au fil des années, il illustre cette théorie avec la disparition du col du Géant<sup>110</sup>. Il cite également Deluc ou encore Bouffon qui eux sont des scientifiques reconnus. Bourrit soutient donc une théorie scientifique et y consacre un chapitre de son livre, la science occupe une grande place dans son récit pour un non scientifique.

Bourrit décrit également la route du Mont-Cenis d'un aspect géologique, on le voit ici :

« En approchant de Lanslebourg, on retrouve encore des roches calcaires micacés, et ensuite le chemin coupe une colline entièrement composée de débris angulaires, faiblement agglutinés entre eux et disposés par couche<sup>111</sup>».

Le lexique utilisé ici par le genevois est un lexique scientifique propre à la géologie.

Enfin la dernière partie du livre est consacrée aux insectes et aux papillons trouvés en montagne par Mr Jurine.

A la lecture de son livre, sans connaître Marc-Théodore Bourrit, nous pouvons facilement imaginer que l'homme est un scientifique reconnu et brillant de son époque ce qui est loin d'être le cas.

Mais Bourrit n'est pas le seul à écrire un récit à la frontière entre le guide de voyage pratiquement touristique et le voyage scientifique. Nous avons également l'exemple de Pison du Galland.

Pison du Galland est un dauphinois né à Grenoble en 1719, avocat, conseiller parlementaire, c'est un homme très important. Il voyage et publie deux récits de voyages en montagne que nous avons consultés, l'un au départ de Grenoble vers le col du Mont-Cenis, le second de Voiron à La Thuile en Val d'Aoste de l'autre côté du Petit-Saint-Bernard. L'on peut se poser la question du choix de la destination, le Dauphiné comporte lui aussi un nombre important de

---

<sup>108</sup> Marc-Théodore Bourrit, *op.cit.*, vol. 1, pp. 52.

<sup>109</sup> *Ibid.*

<sup>110</sup> Voir chapitre II.

<sup>111</sup> Marc-Théodore Bourrit, *op.cit.*, vol. 2, pp. 15.

montagnes et de cols alpins, mais c'est encore la Savoie qui rafle tous les honneurs des voyageurs.

Pison du Galland n'est pas un scientifique, mais il décrit ses voyages d'un point de vue géologique ainsi qu'en donnant une grande importance à la botanique. Mais l'on retrouve également des remarques culinaires loin d'être scientifique comme celle-ci :

« Le myrtilus abonde dans cette montagne, les Ecosais ont appris aux aubergistes de Chamouni à en faire des tartes passablement bonnes<sup>112</sup>».

Nous pouvons le considérer à la frontière, ce n'est pas un scientifique mais il semble être plus qu'un simple curieux, un simple touriste qui parcourt les montagnes.

Nous allons maintenant nous intéresser aux récits de voyages purement scientifiques ainsi qu'à leurs motivations.

## Les voyages scientifiques

La première chose en montagne qui a intéressé les curieux et surtout les scientifiques a été les glaciers. Les glaciers ont attiré les touristes à Chamonix mais aussi un nombre important de scientifiques à l'image de Saussure.

Ces visites aux glaciers de Savoie et de Suisse ont entraîné un nombre important de publications que l'ouvrage *Regards sur les Alpes* de Jacques Perret nous indique. Certains de ses ouvrages peuvent être considérés comme semi-scientifiques et pas totalement scientifique du fait de la frontière plutôt mince qu'il peut exister entre les deux.

Nous pouvons tout d'abord citer André-César Bordier et son *Voyage pittoresque aux Glacières de Savoye* en 1772

L'année suivante Marc-Théodore Bourrit publie *Description des glacières, glaciers et amas du duché de Savoye*.

---

<sup>112</sup> Alexis-François Pison du Galland, , *Voyage dans la Tarentaise, en Savoie, au Petit-Saint-Bernard, dans les Hautes-Alpes et environ trois lieues au-delà dans le val d'Aoste, en partant de Grenoble, passant par Allevard, et de suite par les montagnes contigues*, dans l'ouvrage de Danièle Munari, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal*, Saint Jean de Maurienne, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, 2015.

Ces deux ouvrages ont pour unique sujet la description des glaciers et furent un grand succès, preuve de l'intérêt que suscite ce sujet. Numa Broc nous dit même que les glaciers « ont exercé une véritable fascination sur les hommes du XVIIIe siècle. Plus encore que les sommets qui les dominent [...] et possèdent ce pouvoir d'étonnement, d'émerveillement<sup>113</sup>». Le scientifique le plus important dans l'étude des glaciers fut le suisse Gruner. Pour Numa Broc Gruner et son ouvrage sur les glaciers est un peu à la glaciologie ce que la théorie de la Terre de Buffon est à la géologie<sup>114</sup>. Il y énonce une grande partie des théories scientifiques à propos de la formation, de la constitution, des différents types de glaciers etc.

André-César Bordier est lui le premier à s'intéresser à la dynamique glaciaire, ce qui est innovant pour l'époque et représente une avancée scientifique. Avant lui, on ne pensait pas que les glaciers étaient en mouvement<sup>115</sup>.

Pour vérifier cette théorie, en 1772 des poteaux furent plantés dans le glacier des Bossons au niveau du Montenvers par le vicaire de Chamonix sous les instructions du « sieur Hennin ». Les résultats comme nous pouvons l'imaginer ont montré le mouvement des glaciers<sup>116</sup>.

Au niveau des expériences scientifiques, le Buet est le premier sommet glaciaire conquis par le scientifique Deluc qui réalise de nombreuses expériences et fait faire de grand progrès à la science des glaces. Saussure s'intéresse également aux glaciers et réalise de nombreuses expériences pour mieux connaître ces derniers et prouver que les glaciers sont en mouvement permanent.

Nous voyons donc que les glaciers constituent un objet de curiosité prisé par les touristes mais aussi par les scientifiques. L'un des buts du voyage scientifique et purement scientifique peut être les glaciers. Mais ce n'est pas le seul, nous voyons également se développer d'autres types de voyages scientifiques et notamment le voyage géologique.

Beaucoup de scientifiques ou pseudo scientifiques s'intéressent à la géologie mais dans une certaine généralité, mais à cette époque né un nouveau type de voyage scientifique, un voyage exclusivement consacré à la géologie. Pour Jean Daniel Candaux dans *Relation*

---

<sup>113</sup> Numa Broc, *op.cit.*, pp. 197.

<sup>114</sup> *Ibid.*, pp. 198.

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> *Ibid.*

*savantes* le voyage géologique « n'est pas facile à décrire ni même à détecter <sup>117</sup>». Il explique cela par le fait que la géologie ne devient vraiment une science qu'au début du XIXe siècle.

La montagne devient le terrain de jeu de l'apprenti géologue à la fin du XVIIIe siècle, on peut citer l'italien Tergioni Tozzeti qui fait figure de précurseur en étudiant la géologie des Apennins. Pour la France Jean-Etienne Guettard fut aussi un des précurseurs de la géologie, à l'image de Jean-André Deluc qui s'intéresse aussi pendant une période de sa vie à la géologie. Saussure a également permis à la géologie de devenir une discipline à part entière et se détacher de la minéralogie<sup>118</sup>.

Dolomieu explore également les Alpes d'un point de vue géologique. Nous pouvons donc voir qu'une des motivations du voyage scientifiques en montagne concerne la géologie et la description des roches qui composent les montagnes. On note l'émergence de ces récits de voyages au siècle des lumières.

Le développement de la géologie induit la création de carte géologique. La carte étant avant plutôt réservée à l'aspect militaire, chose que nous verrons lors de la seconde partie.

L'un des précurseurs se nomme Jean-Baptiste Raymond considéré comme un « ingénieur-géographe ». L'homme est un savoyard, né en 1766 à Chambéry mais originaire de Sixt.

Il s'intéresse à la cartographie de la Savoie et utilise *Voyages dans les Alpes* de Saussure pour créer la carte physique et minéralogique du Mont Blanc et des montagnes et des vallées qui l'avoisine. Il déclare même que cette carte est spécialement « destinée à servir de complément aux *Voyages dans les Alpes* de Monsieur Saussure et pour l'utilité des voyageurs qui vont visiter les glaciers de Chamonix<sup>119</sup>».

Ce qui fait de cette carte une carte géologique et la présence de nombreux symboles géologiques qui se rapportent aux reliefs ou aux minéraux. C'est l'une des premières cartes si bien détaillée et que l'on peut qualifier de géologique.

---

<sup>117</sup> Sophie Limon-Chapon, Daniela Vaj, *Relation savantes*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2006, pp. 255.

<sup>118</sup> *Ibid.* pp. 263.

<sup>119</sup> Jean-Claude Pont, Jan Lacki, *Une cordée originale*, Genève, Georg, 2000, pp. 328.



Figure 11: Carte physique et minéralogique du Mont Blanc et des montagnes et des vallées qui l'avoisinent

Jean-Baptiste Raymond

Source : Bibliothèque municipale de Chambéry en ligne

Mais Raymond n'est évidemment pas le seul à s'intéresser à la carte géologique. Nous pouvons citer Guettard qui est considéré comme le « principal fondateur de la cartographie géologique en France comme en Europe<sup>120</sup> ». Mais Guettard ne semble pas forcément s'intéresser à la cartographie des Alpes.

Outre les cartes, d'autres personnes s'intéressent à la création d'un plan relief du Mont Blanc, nous pouvons parler de Charles-Francois Exchaquet, ingénieur et directeur des mines de Servoz. Connaissant parfaitement le massif du Mont Blanc il vendit un grand nombre de ces modèles réduits censés remplacer l'absence et l'imprécision des cartes de l'époque.

On voit donc que la cartographie et la géologie sont des objectifs des voyages scientifiques, dans un but de connaissance du territoire.

Nous n'avons pas encore parlé d'un des principaux buts des voyages scientifiques en montagne. En effet de nombreux scientifiques se rendent en montagne pour étudier les sciences naturelles et notamment la botanique ou la zoologie.

---

<sup>120</sup> *Ibid.*, pp. 336.

Haller dont nous avons déjà beaucoup parlé fut un grand botaniste s'intéressant notamment aux plantes de la Suisse et de ses montagnes avec son ouvrage *Histoire des plantes Suisses*<sup>121</sup>. Considéré pendant très longtemps comme l'ouvrage référence de la flore alpine.

Nous pouvons également citer Carlo Allioni, ce botaniste piémontais publié en 1785 *Flora Pedemontana sive enumeratio methodica stirpium indegenarum Pedemontii* qui fut le plus bel ouvrage de flore alpestre de l'époque<sup>122</sup>.

Nous nous devons de ne pas oublier Dominique Villars, grand botaniste dauphinois que nous rencontrerons d'ailleurs dans la suite avec l'analyse du récit de voyage de Vichard de Saint-Réal. Né dans le Champsaur d'un milieu très modeste, il devient médecin puis botaniste. Son œuvre majeure *L'Histoire des plantes du Dauphiné* consigne 15 années d'observations et plus de 2700 plantes décrites avec leurs propriétés médicinales et l'endroit où l'auteur les a observées<sup>123</sup>. C'est un ouvrage référence de la botanique alpine.

Les voyageurs poursuivent également d'autres buts scientifiques. L'un des plus importants est la mesure de la hauteur des montagnes, pour Pascal Roman chaque ascension se fait avec un baromètre pour pouvoir savoir l'altitude au sommet<sup>124</sup>.

Jean André Deluc est un pionnier dans la mesure de l'altitude et mesure des 1760 tous les sommets proches de Genève<sup>125</sup>. Il tente également de mesurer le Mont Blanc depuis le sommet du Buet en 1770. Saussure s'intéresse également à la hauteur du Mont Blanc et des autres sommets des Alpes pendant de nombreuses années. La hauteur des cols est également un sujet abordé par les scientifiques.

Outre la hauteur des montagnes, la montagne intéresse les scientifiques également pour ses aspects météorologiques et l'étude du climat différent du climat de plaine. Les effets de l'altitude sont également étudiés dans une moindre de mesure au XVIIIe siècle, comme peut le montrer l'expédition de Saussure au col du Géant que nous avons pu voir lors du second chapitre.

Nous voyons donc que les scientifiques poursuivent divers buts en se rendant en montagne. De la géologie, à la botanique en passant par la météorologie les sujets d'études ne

---

<sup>121</sup> Jacques Perret, *op.cit.*, pp. 67.

<sup>122</sup> *Ibid.*

<sup>123</sup> *Ibid.*

<sup>124</sup> Pascal Roman, *op.cit.*, pp. 18.

<sup>125</sup> Numa Broc, *op.cit.*, pp. 74.

manquent pas pour les savants. La montagne devient véritablement le « laboratoire du scientifique et du naturaliste » au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>126</sup>.

Il faut également avoir en tête que malgré le commencement de la spécialisation des sciences, beaucoup des voyageurs scientifiques s'intéressent à plusieurs thèmes différents. Nous l'avons vu avec Saussure qui nous parle aussi bien de géologie que de météorologie ou encore de zoologie. C'est aussi le cas d'Alexis Vichard de Saint-Réal que nous allons étudier maintenant lors de son voyage au Mont-Cenis.

### **Un exemple de récit de voyage scientifique : *Journal de mon voyage au Mont-Cenis* par Alexis Vichard de Saint-Réal**

Nous nous devons de commencer cette partie par une rapide biographie du voyageur qu'a pu être Vichard de Saint-Réal.

Jacques Alexis Vichard de Saint-Réal est né le 26 février 1746 à Saint-Jean de la Porte dans la combe de Savoie entre Chambéry et Albertville. C'est d'un notable, d'une famille très aisée, en effet son arrière-grand-père fut juge mage de tarentaise. Il fait des études de droits et devient avocat en 1771. En 1777 il est nommé Intendant à l'agence générale des finances à Turin, puis en 1779 Intendant de la province de Maurienne.

C'est donc un haut fonctionnaire savoyard, proche de la famille royale et occupant une fonction très importante dans l'administration de la Savoie. Lors de la Révolution française et de l'annexion de la Savoie à la France, il se réfugie à Aoste, puis finit par suivre la famille royale en Sardaigne et occupe toujours des postes importants dans l'organigramme du royaume de Sardaigne.

En plus de ses fonctions politiques très importantes, il est décrit comme un homme « cultivé, curieux des progrès de la science et des applications pratiques<sup>127</sup> ». Il publie de nombreux travaux à l'académie des sciences de Turin.

---

<sup>126</sup> Jacques Perret, *op.cit.*, pp. 67.

Nous pouvons donc considérer cet homme comme un scientifique, sa démarche et ses notes comme nous le verrons confirment cet aspect scientifique. Saint-Réal est un passionné du Mont-Cenis, en effet il y séjourne deux mois par an pendant dix années de suite, sûrement avec l'accord et peut être même à la demande des autorités sardes.

Les buts de son voyage sont de mieux connaître sa province, sa faune, sa flore, ses ressources naturelles il nous dit également que ses relevés scientifiques ont pour objectif la création d'une route entre Saint-Jean de Maurienne et le Mont-Cenis.

L'homme s'intéresse également aux montagnes et à leurs formations. Saint Réal semble tout simplement porter un profond amour à la montagne ainsi que plus particulièrement au col du Mont-Cenis.

Vichard de Saint-Réal campe donc au Mont-Cenis le 17 juillet 1787 et plante sa tente dans le lieu-dit du « Touvet du milieu », lieu que nous n'avons pas réussi à localiser mais la proximité avec le lac du Mont-Cenis nous fait penser que nous sommes sur le plateau. Le campement est donc en altitude, aux environs des 2000m.

Son manuscrit *Journal de mon voyage au Mont-Cenis* met tout d'abord en avant la pluridisciplinarité de l'homme. En effet plusieurs aspects des sciences sont abordés. Nous pouvons mettre en avant tout d'abord.

Il accorde une place importante à la botanique en nous disant que « les amateurs de la botanique et d'autres parties de l'histoire naturelle auraient besoin d'un plus long séjour<sup>128</sup> ». Ce qui montre à quel point le col du Mont-Cenis est un endroit intéressant pour les botanistes. Il s'intéresse ensuite au climat du Mont-Cenis avec notamment les vents, très importants au sommet du col. On apprend que la lombarde vient du piémont et amène pluie et humidité et que la tourmente venue de Savoie assèche l'air.

On retrouve également une grande partie d'observation géologique dans des termes de scientifique et d'initier à cette science comme nous le montre cette phrase :

« A moitié hauteur toute la surface est recouverte par les débris d'un roc gneiss friable, argileux micacé que j'appellerai pour cela un faux gneiss<sup>129</sup> ».

---

<sup>127</sup> Danièle Munari, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal*, 2015, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, Saint Jean de Maurienne, pp. 48

<sup>128</sup> Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal, *Journal de mon voyage au Mont-Cenis*, dans l'ouvrage de Danièle Munari, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal*, Saint Jean de Maurienne, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, 2015.

<sup>129</sup> *Ibid.*



On voit donc qu'ici Saint Réal nous offre une observation très détaillée sur les roches qui composent le Mont-Cenis.

Il s'intéresse également à l'altitude des montagnes avec notamment l'aide du baromètre pour mesurer les sommets proches du Mont-Cenis et notamment la Tavernette dont « l'élévation au-dessus de la mer est de 1296 toises au-dessus de la mer<sup>130</sup>».

L'hydrographie est également un de ses thèmes d'études, il tente de mesurer la profondeur du lac de de Mont-Cenis.

Nous pouvons donc mettre en avant les différents domaines de la science étudiée par Alexis Vichard de Saint-Réal lors de son voyage au Mont-Cenis. Nous pouvons également considérer ce récit de voyage comme une véritable enquête scientifique par la méthode utilisée par Saint Réal.

En effet sa démarche nous montre son professionnalisme dans ses expériences. Il cite très souvent ses confrères scientifiques ou travaillants sur le sujet comme nous le remarquons ici : « [...] ce qui en peut certainement se concilier avec les observations faites à l'hôpital et à la ramasse par Messieurs de la condamine Needham et de Lamanon<sup>131</sup>».

Il compare donc ses résultats avec ceux des autres

Le vocabulaire utilisé est celui d'un scientifique, un champ lexical de la science comme nous le voyons dans cette phrase :

« Ce qui auroit diminué la pesanteur spécifique de la colonne [...] si le mercure avait été purgé d'air par ébullition<sup>132</sup>».

Cela montre que certaine partie du journal de voyage ne peuvent être comprise que par des scientifiques avertis.

Enfin une dernière chose nous montre que sa démarche est scientifique, cette chose est l'utilisation des instruments purement scientifiques. A l'image bien sur tout d'abord du baromètre puis des instruments hydrographique pour mesurer la profondeur du lac ou encore le thermomètre.

Voilà donc pour les aspects purement scientifiques que l'on retrouve dans ce manuscrit. On retrouve ensuite d'autres aspects un peu plus légers comme par exemple

---

<sup>130</sup> *Ibid.*

<sup>131</sup> *Ibid.*

<sup>132</sup> *Ibid.*

plusieurs pages consacrées à comment choisir sa tente pour camper et comment la montée en montagne pour éviter qu'elle s'envole.

Les conditions météo occupent également une place non négligeable, pour chaque jour il nous indique si la pluie est présente.

Ses récits d'ascensions et de promenade autour du lac du Mont-Cenis sont également très présents. Au niveau des ascensions nous pouvons noter celle de la Rochemelon qu'il a réalisé et décrite d'un point de vue géographique.

L'homme explore donc les environs du col et son séjour est partagé entre expériences scientifiques et explorations.

Concernant Alexis Vichard de Saint-Réal une autre chose importante nous semble importante d'être signalé. Le scientifique et haut fonctionnaire d'Etat a entretenu des relations avec d'autres voyageurs ou scientifiques.

On pense tout d'abord au noble dauphinois Pison du Galland, auteur lui aussi d'un récit de voyage au Mont-Cenis. Les deux hommes vont même jusqu'à se rencontrer en 1787 au Mont-Cenis et racontent leur rencontre dans leurs récits de voyages respectifs. Pison du Galland n'est pas un scientifique, plutôt un simple voyageur avec une certaine curiosité scientifique, il partage avec Saint-Réal la connaissance d'un autre homme que nous avons déjà vu qui lui est un scientifique reconnu.

Nous parlons du botaniste Dominique Villars auteur notamment du célèbre ouvrage de botanique *Histoire des plantes du Dauphiné*. Il accompagne Pison du Galland lors de certains de ses voyages et lors de l'été 1787 il passe trois jours avec Vichard de Saint-Réal au Mont-Cenis consacré à l'exploration et à la découverte des plantes de montagnes. Vichard de Saint-Réal le note dans son journal :

« Nous avons reçu la visite de Mr Villars médecin de l'hôpital militaire de Grenoble, botaniste connu par son histoire des plantes du Dauphiné<sup>133</sup> ».

En plus de ces deux voyageurs rencontrés au Mont-Cenis, Alexis Vichard de Saint-Réal a aussi tenu une correspondance et rencontré plusieurs fois un homme que nous avons déjà beaucoup étudié. Nous parlons d'Horace-Bénédict de Saussure, peut-être le plus grand scientifique des Alpes. Vichard de Saint-Réal et Saussure sont amis selon l'historienne Danièle Murani.

---

<sup>133</sup> *Ibid.*

Saussure le qualifie « d'amateur très zélé et très instruit de la physique et de l'histoire naturelle<sup>134</sup> ». Ce qui montre l'estime qu'avait le genevois pour le savoyard. Les deux hommes se rencontrent en 1788 au domicile de Saint Réal à Saint Jean de Maurienne. Saussure écrira que Vichard de Saint-Réal a le projet d'écrire une histoire naturelle du Mont-Cenis, projet qui échouera sûrement du fait de la Révolution française, de l'annexion de la Savoie et du fait qu'Alexis Vichard de Saint-Réal se retrouve à Aoste.

Le haut fonctionnaire savoyard est donc reconnu par ses pairs et par le plus illustre qu'est Saussure comme un homme et un scientifique important.

Ce récit de voyage qui s'apparente à une enquête scientifique est donc très intéressant. Nous avons là un récit pluridisciplinaire qui s'intéresse à la botanique, à la géologie, à la météorologie etc. Tout cela par un homme très érudit et très pointilleux dans ses expériences en plus d'être reconnu par ses pairs. Le récit est donc un parfait exemple de récit de voyage scientifique.

Nous avons donc vu dans ce chapitre, qu'un véritable nouvel attrait pour la montagne voit le jour au cours du second XVIII<sup>e</sup> siècle. Scientifiques ou curieux voyagent maintenant vers la montagne avec des buts différents : dans un but de découverte, de distraction, d'avancer de la science etc. La spécialisation de la science permet la multiplication de ces voyages. Nous avons également la chance de trouver les récits de voyages de ces hommes découvrant et explorant la montagne à l'image de ce de Vichard de Saint-Réal ou encore de Pison du Galland.

Pour conclure cette partie, nous pouvons dire que la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et le début du XIX<sup>e</sup> siècle sont des moments charnières pour la montagne et les cols. Nous assistons à un changement d'image pour la montagne comme nous avons vu dans le chapitre I, la montagne fait moins peur et commence à être décrite par les voyageurs. Il faut toujours nuancer ce

---

<sup>134</sup> Cité par : Danièle Munari, *op.cit.*, pp. 55.

changement de paradigme, la montagne est un espace à part et dangereux, les hommes du XVIII<sup>e</sup> siècle en ont conscience.

Nous avons également vu l'importance de certains hommes pour la montagne, elle commence à déchaîner certaines passions, à l'image de Bourrit ou de Saussure. L'ascension du Mont Blanc en 1786 puis en 1787 par le scientifique suisse est un événement majeur pour la montagne et même pour le monde. Le toit de l'Europe est enfin conquis par les hommes. Le troisième chapitre nous montre les nouveaux usages des cols de montagne, le tourisme emmené par Chamonix, haute place touristique, avec de nombreux hôtels ou auberges. Les voyages touristiques se développent au cours de notre période, et apportent un nouvel élan à la montagne. La science est également l'un de ces nouveaux usages, la montagne devient lieu de science, lieu d'expérience pour les scientifiques. L'expédition de Saussure au col du Géant illustre parfaitement ce nouvel usage, les cols de montagne deviennent lieu d'expérimentations scientifiques.

Cette partie met donc en avant les nouveaux usages des cols qui sont nombreux dans notre période, nous allons voir maintenant les usages ancestraux des cols de montagne lors des deux prochaines parties.

**Partie II :**  
**L'importance**  
**militaire des cols**  
**des Alpes**  
**occidentales**

Nous revenons donc dans cette seconde partie de notre travail à une image du col de montagne beaucoup plus traditionnelle. En effet c'est l'image et l'utilisation du col qui semble être la plus évidente et la plus marquante dans l'histoire. John Grand-Carteret dans son ouvrage *La montagne à travers les âges* qualifie l'histoire militaire de « base même de l'histoire des sommets<sup>135</sup> ». Le lien entre la montagne et le militaire est donc mis en exergue par ce grand historien de la montagne.

Nous pouvons prendre l'exemple notamment du général carthaginois Hannibal et sa légendaire traversée des Alpes avec ses éléphants. Lors du XVIIIe siècle il n'est pas un récit de voyages que nous avons étudié qui ne parle pas d'Hannibal. Bourrit, Pison du Galland, Saint Réal tous nous parlent d'Hannibal et émettent leurs propres théories sur le col emprunté par le carthaginois et ses éléphants.

Même de nos jours cette traversée est encore dans les mémoires, on le voit avec l'utilisation du passage d'Hannibal à des fins touristiques. Par exemple on retrouve une statue d'éléphant à Bramans sur la route du Petit-Mont-Cenis que l'on voit d'ailleurs sur la photo à la fin de cette introduction. Toute cette route est peuplée de références historiques à Hannibal qui tend à faire passer le carthaginois par le col du Petit-Mont-Cenis et le col Clappier. La fontaine des éléphants à Chambéry est également une référence à la légende d'Hannibal. D'autres cols alpins se veulent comme le col de la traversée des Alpes d'Hannibal, le Montgenèvre, la Traversette, Larche tous pensent être le col de passage d'Hannibal. Nous ne nous prononcerons pas personnellement sur le choix du col qu'Hannibal a choisi, ne possédant pas les connaissances nécessaires, mais certaines pistes semblent être bien plus probables que d'autres comme celle du Col Clappier.

Un petit point historique sur Hannibal, l'homme est né en 247 avant Jésus Christ. C'est un général et homme politique carthaginois et un des grands acteurs de la seconde guerre punique qui oppose Rome à Carthage. A la fin de l'année 218 il part d'Espagne pour se rendre en Italie traversant donc les Alpes avec selon la légende un nombre non négligeable d'éléphants. Ses troupes passent près de prendre Rome mais échouent. Malgré cet échec la légende d'Hannibal et de son épopée militaire dans les Alpes naquit.

---

<sup>135</sup> John Grand-Carteret, *La montagne à travers les âges : rôle joué par elle, façon dont elle a été vue*, Grenoble, Librairie Dauphinoise, 1904, pp. 430.

Mais Hannibal n'est pas le seul chef militaire à avoir traversé les Alpes avant le second XVIIIe siècle. Pépin le Bref, Charlemagne au VIIIe siècle traversent les Alpes par le Mont-Cenis pour continuer leurs conquêtes militaires en Italie.

John Grand-Carteret insiste lui principalement sur les mouvements militaires du Saint-Empire romain germanique, des empereurs de l'Allemagne vers l'Italie et Rome : les Romerzuge. Pour lui ces passages existent de 936 et Othon le Grand à 1452 sans aucune interruption. Il considère cela comme un véritable défilé notamment par le Col du Brenner la voie sacrée, la voie impériale<sup>136</sup>.

Un peu plus tard, ce sont les rois de France et leurs guerres d'Italies qui empruntent les cols des Alpes depuis la France vers le piémont. Les buts des rois de France sont de faire valoir ce qu'ils appellent leurs droits héréditaires avec le jeu des mariages sur le royaume de Naples puis le duché de Milan. On note de nombreuses guerres d'Italie de 1494 à 1559, menées par des souverains différents, de Charles VIII à François Ier et la célèbre bataille de Marignan en 1515. Nous ne reviendrons pas sur ces événements, nous pouvons juste mettre en avant que les affaires italiennes et la géopolitique de la péninsule occupent une place très importante pour les rois de France.

Certains cols sont privilégiés par les rois de France pour se rendre en Italie et notamment le col du Montgenèvre que nous étudierons un peu plus en détails. Ce col a l'avantage d'être frontalier au contraire du Mont-Cenis qui est interne aux Etats de Savoie. Mais d'autres cols sont empruntés à l'image du col de Larche, ce que nous verrons un peu plus loin dans notre propos.

John Grand-Carteret met en évidence deux utilisations de la montagne à des fins militaires. La première que nous avons vue est la fonction de passage. Les armées empruntent la montagne pour se rendre dans un autre territoire, c'est le cas d'Hannibal qui se rend d'Espagne en Italie, L'empereur se rend d'Allemagne en Italie et les rois de France de France vers Italie. Il n'y a pas volonté de combattre en montagne, le col n'est que le vecteur des armées et non le lieu des combats.

Mais il y a également une autre utilisation, la montagne à des fins défensives. On le voit avec les cantons Suisses. Ils utilisent la montagne dans leur guerre d'indépendance face à la maison d'Autriche pour mener cette guerre ou plutôt guérilla<sup>137</sup>. La montagne défensive aussi

---

<sup>136</sup> *Ibid.*, pp. 432.

<sup>137</sup> *Ibid.*, pp. 434.

marquée par le nombre important de fortifications près des frontières, ce que nous verrons dans le chapitre IV.

Dans cette partie, nous allons voir trois chapitres, le chapitre IV correspond à un panorama général de la frontière, le chapitre V se concentrera sur les cols de montagne étudiés par les militaires et le chapitre VI s'intéressera à la montagne lors des guerres du second XVIIIe siècle.



Figure 12: Hannibal et ses éléphants à Bramans sur la route du Mont-Cenis



# Chapitre IV : Panorama de la frontière des Alpes occidentales

Dans ce chapitre nous allons nous efforcer de présenter les acteurs qui se trouvent de chaque côté des Alpes et qui influencent grandement les dynamiques des cols. Nous verrons donc tout d'abord le royaume de France, puis ensuite le royaume de Sardaigne. Dans un autre temps nous nous intéresserons aux changements de frontières qui se sont passés un peu avant et durant notre période, puis nous verrons le nombre important de places fortifiées près de cette frontière.

## Le royaume de France

A l'ouest des Alpes, se trouve l'un des pays les plus puissants d'Europe : le royaume de France. Nous allons ici présenter les événements majeurs qui se sont déroulés en France durant le XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette sous partie semble un peu éloignée de notre sujet mais nous pensons qu'il est important de rappeler le contexte général. En effet le contexte général influe sur l'utilisation des cols des Alpes et notamment l'utilisation militaire qui nous intéresse dans cette seconde partie.

Tout d'abord, un point sur les chiffres et les statistiques du royaume de France au XVIII<sup>e</sup> siècle. La France est le pays le plus peuplé d'Europe avec 28,1 millions d'habitants en 1789 et son essor démographique est « vigoureux » après 1750<sup>138</sup>. Cette France est également en majeure partie rurale. La densité de population est importante dans le Nord-Ouest et à l'inverse peu importante dans le Sud-Est et notamment dans les Alpes. Grenoble est la seule ville des Alpes et proche donc du royaume de Sardaigne. Sa force démographique en fait donc un acteur essentiel dans la géopolitique européenne.

---

<sup>138</sup> Guy Saupin, *La France à l'époque moderne*, Paris, Armand Colin, 2010, pp. 6.

La France possède un grand avantage face à certains autres pays européens et notamment face à l'Empire des Habsbourg c'est son aspect compact comme le dit Guy Saupin dans son ouvrage *La France à l'époque moderne*. Il y a un lien terrestre entre chaque territoire appartenant au royaume de France. De plus le pays possède une triple façade maritime avec son ouverture sur la méditerranée, l'océan Atlantique et la mer du Nord. La France peut donc se développer d'un point de vue terrestre et maritime de par sa situation géographique privilégiée.

L'autre immense avantage se fait d'un point de vue politique. En effet toujours contrairement à l'Empire, le royaume de France est un royaume unitaire. Pour Guy Saupin « le roi de France gouverne un seul royaume qui ne connaît que des Provinces, c'est-à-dire des sous-ensembles obéissant aux mêmes prérogatives régaliennes<sup>139</sup>». C'est donc très intéressant de voir l'unité du royaume de France face à ses adversaires car la France est un grand pays également au niveau superficie et les provinces sont parfois très éloignées. Entre la Bretagne et la Provence par exemple, entre Quimper et Toulon il y a 951 kilomètres à vol d'oiseau, ce qui est énorme. D'autant plus que les moyens de communications et le réseau routier étaient loin d'être celui que nous connaissons aujourd'hui. Traverser la France à cette époque prend énormément de temps.

La langue du royaume est également la même pour tous : le français, même si les langues régionales et les divers patois sont encore bien présents, le français est la langue administrative et diplomatique des 1539<sup>140</sup>.

La France est une monarchie absolue de droit divin au cours d'une large partie du XVIIIe siècle avec à sa tête une dynastie : les Bourbons présente sur le trône de France depuis Henri IV.

Pour comprendre la France du XVIIIe siècle nous devons nous pencher sur la fin du XVIIe siècle et notamment un homme Louis XIV. En effet Louis XIV fut un des rois de France les plus puissants de l'histoire. A cette époque nous pouvons même parler d'hégémonie française sur l'Europe, la France fut la principale puissance d'Europe et ne put être vaincue qu'à force de coalition de tous les pays européens contre la France. Ce qui nous intéresse plus c'est le fait que le roi soleil agrandit le territoire du royaume en incorporant notamment la Franche-Comté, le nord actuel de la France et l'Alsace dessinant petit à petit les contours de la France

---

<sup>139</sup> *Ibid.*, pp. 14.

<sup>140</sup> *Ibid.*, pp. 15.

contemporaine. Il est également intéressant de souligner le fait que la frontière dans les Alpes change aussi au cours du traité d'Utrecht en 1715 mais nous y reviendrons un peu plus loin. Ce gain de territoire se fait dans une politique bien précise : l'idée de pré carré et de frontières naturelles selon Vauban. La France possède pour Louis XIV des frontières naturelles et veut amener la frontière réelle à la frontière naturelle. Le Rhin, les Pyrénées et bien sur les Alpes sont des frontières naturelles, Louis XIV n'a donc pas la volonté de pousser la frontière par-delà la ligne de crête. Il n'y aura pas d'autres changements de la frontière notable après Louis XIV à part la Lorraine en 1766 et la Corse en 1769. La France est donc déjà bien dessinée durant le XVIIIe siècle.

Nous allons maintenant nous intéresser à la politique au cours de notre période 1740-1810. Le roi au pouvoir est Louis XV qui décide de gouverner seul à la mort du cardinal Fleury son principale ministre en 1743. C'est selon Guy Saupin « un homme de belle prestance, intelligent et cultivé mais s'ennuyant très vite au suivi gouvernemental <sup>141</sup> ». Au contraire de Louis XIV il ne tient pas le royaume et sa cours d'une main de fer ce qui amène à des conflits internes.

Louis XVI règne lui à partir de 1774, pour Saupin « il ne dispose pas des qualités d'un grand homme d'Etat <sup>142</sup> ».

S'en suit la période de la Révolution française de 1789 à 1799 et le coup d'Etat de Bonaparte, période sur laquelle nous reviendrons à la fin de ce chapitre car elle induit de nombreuses guerres et de nombreux passages de troupes militaires par les cols.

Au même titre que la période qui suit le Consulat jusqu'en 1804 puis le première Empire qui consacre le pouvoir d'un seul homme : Napoléon Bonaparte.

Nous voyons donc que le second XVIIIe siècle est un demi-siècle plutôt agité d'un point de vue politique en France. L'absence d'un roi puissant, puis le renversement de la monarchie absolue rendent le contexte politique trouble.

La politique extérieure est également plutôt agitée avec de nombreuses guerres durant notre période. Tout d'abord sous Louis XV la guerre de Succession d'Autriche de 1740 à 1748 sur laquelle nous reviendrons également car elle induit du passage militaire dans les Alpes.

---

<sup>141</sup> *Ibid.*, pp. 173.

<sup>142</sup> *Ibid.*, pp. 175.

La guerre de sept ans ensuite qui oppose la France, l'Autriche et l'Espagne à l'Angleterre, la Prusse et les Provinces-Unies. C'est donc un renversement des alliances traditionnelles, de la lutte Bourbons / Habsbourg, France/ Autriche dans une optique d'affirmation de la Prusse comme une nouvelle puissance européenne très importante.

Cette guerre voit la défaite de la France sur terre face à la Prusse et sur la mer face à l'Angleterre<sup>143</sup> qui induit le traité de Paris en 1763. Ce traité fait perdre le Canada, l'Inde et la Louisiane au français. C'est une grande défaite militaire pour la France qui à partir de cette date-là n'est plus la nation dominante et la plus puissante sur le continent européen laissant ce privilège à la Grande Bretagne.

Nous avons ensuite les guerres menées durant la Révolution et sous le pouvoir de Napoléon Bonaparte sur lesquelles la aussi nous reviendrons en détail dans le chapitre VI.

Les guerres ont donc rythmé la vie de la France et de toute l'Europe au cours du XVIIIe siècle, guerres qui sous l'ancien régime ont plutôt affaibli la France puis sous la Révolution et le pouvoir de Bonaparte se sont avérées victorieuses jusqu'aux défaites de Napoléon et le congrès de Vienne en 1814 / 1815.

Pour finir de présenter la France qui est l'un des deux acteurs majeurs des Alpes occidentales, nous devons mentionner rapidement l'aspect culturel. La France au XVIIIe siècle est un foyer si ce n'est le foyer principal du mouvement philosophique des Lumières. Nous avons déjà défini les lumières et parlé du mouvement dans la première partie, il faut juste mettre en évidence l'importance de la France dans son développement.

En effet Rousseau, Voltaire, Condillac, Buffon sont français et peuvent échanger dans les nombreux salons. La pensée et la philosophie des lumières ne sont que peu censurées par le pouvoir royal même si *L'Encyclopédie* de Diderot et D'Alembert sera censurée le sept février 1752. La censure n'empêche pas sa diffusion en France.

La langue française joue également un rôle important, toutes les élites européennes connaissent le Français au cours de notre période.

---

<sup>143</sup> *Ibid.*, pp. 170.

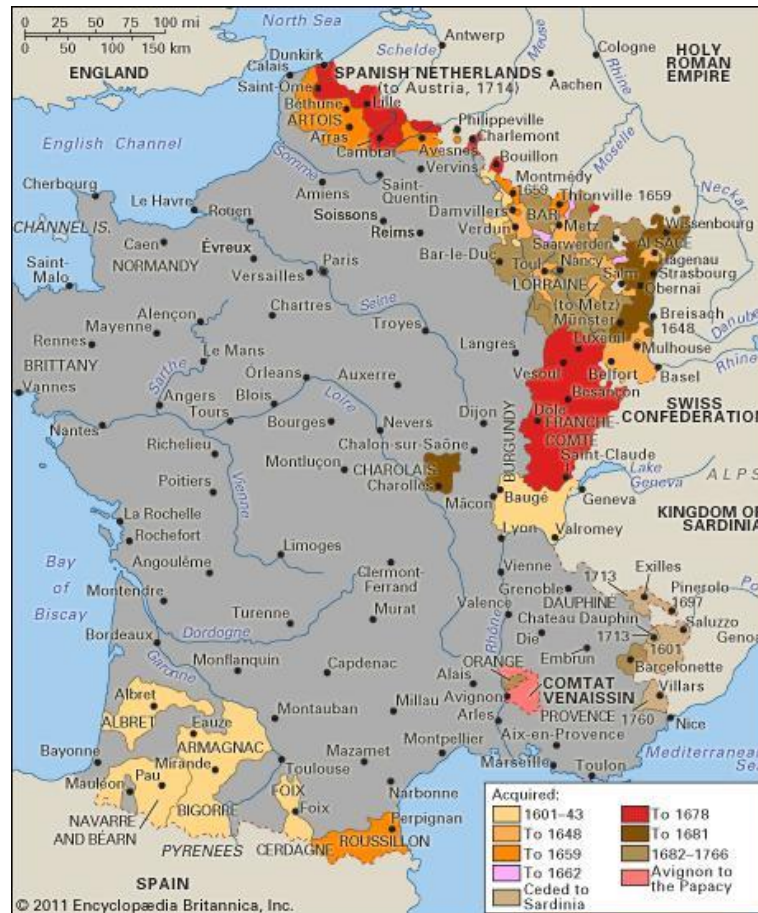


Figure 13: Carte de l'agrandissement de la France de 1600 à 1766

Source : Britannica.com

## Le royaume de Sardaigne

De l'autre côté des Alpes, on retrouve l'autre grand acteur majeur des Alpes : le royaume de Sardaigne. Le royaume de Sardaigne parfois appelé royaume de Piémont-Sardaigne est l'héritier du comté de Savoie puis du duché de Savoie. Ils désignent toutes les possessions de la maison de Savoie. Pendant longtemps les Etats de Savoie ont fait partie du Saint-Empire romain germanique, la maison de Savoie menant une politique pro Empire<sup>144</sup>. Cette famille est originaire de la Combe de Savoie entre Chambéry et Albertville, son fondateur est Humbert Ier dit Humbert aux mains d'argents.

<sup>144</sup> Roland Edighoffer, *Histoire de la Savoie*, Paris, Presses universitaires de France, 1992, pp. 31.

Une politique tantôt de mariage comme le fils d'Humbert, Odon qui épouse une comtesse de Suse permet la réunion de nombreux territoires importants et l'ouverture vers le Piémont ou tantôt par des conquêtes armées et des alliances avec l'empereur qui donneront à la Savoie Turin côté italien et le Faucigny côté français.

Le Moyen Âge est marqué par de nombreux conflits avec le Dauphiné, puis des changements d'alliances avec le royaume de France, tantôt alliés tantôt ennemis. Parfois même très influencés par la France qu'on parle d'un quasi protectorat sous Amédée IX au XVe siècle<sup>145</sup>.

Lors des guerres d'Italie au début de l'époque moderne, la maison de Savoie soutient l'empereur face à la France et ses vues sur le Milanais. La Savoie est donc conquise plutôt facilement selon Rolland Edighoffer dans son ouvrage *Histoire de la Savoie* par la France en 1536. L'occupation française dure 23 ans, François Ier et Henri II traite la Savoie comme n'importe quelle autre province française tout en respectant ses particularismes avec notamment la création d'un parlement en 1536.

Le traité de Cateau-Cambrésis en 1559 rend ses Etats et sa souveraineté au duc de Savoie qui fait de Turin sa capitale jugeant Chambéry trop proche de la France et trop facile à conquérir pour les rois de France<sup>146</sup>.

Le roi de France Henri IV envahit lui aussi la Savoie avec l'aide de Lesdiguières et occupa facilement le versant ouest des Alpes. Cette invasion fut menée dans un but d'arrêter l'expansion vers l'ouest et notamment la France des Etats de Savoie qui se cantonnent à partir de la aux deux départements de la Savoie que nous connaissons aujourd'hui.

Louis XIII s'attaque également à la Savoie et l'occupe lui pendant de nombreuses années à partir de 1630. Le duché fut rendu en échange du libre passage militaire des troupes françaises, chose essentielle et qui montre l'importance de ce territoire.

Louis XIV d'abord allié au duc de Savoie Victor Amédée II, occupe la Savoie après le volteface du savoyard. Les traités d'Utrecht et de Rastatt lui rendent la Savoie, le comté de Nice, puis il acquiert des territoires sur le Milanais, sur le Dauphiné et enfin la Sicile qui lui sera échangée contre la Sardaigne<sup>147</sup>. Il acquiert également le titre de roi et les Etats de Savoie deviennent le royaume de Sardaigne avec toujours comme capitale et centre névralgique le

---

<sup>145</sup> *Ibid.*, pp. 43.

<sup>146</sup> *Ibid.*, pp. 49.

<sup>147</sup> *Ibid.*, pp. 61.

Piémont et Turin. En effet la Sardaigne étant une île assez pauvre mais donnant quand même le titre de roi à la maison de Savoie.

Nous pouvons remarquer deux choses dans l'histoire politique de la Savoie à l'époque moderne et au Moyen Âge. Tout d'abord « l'italianisation » des Etats de Savoie. En effet la maison de Savoie est originaire du versant ouest des Alpes, de la région que l'on appelle Savoie propre. Pourtant elle se développe principalement côté Italien, peut-être du fait de la géopolitique et du morcellement de l'Italie. Il était plus facile de gagner des territoires en Italie qu'en France. La capitale passe également de Chambéry à Turin attestant ce changement de paradigme. De plus selon Roland Edighoffer, il était prévu par Victor Amédée II aux traités de Pignerol et Turin de 1696 d'abandonner la Savoie à la France en échange de l'annexion du Milanais<sup>148</sup>. Le duc propose également en 1703 le rattachement de la Savoie « au louable corps helvétique ». C'est un désintéret total de son territoire d'origine, ces projets échoueront car la guerre de Succession d'Espagne anime l'Europe. Pourquoi ce désintéret ? Nous pouvons l'expliquer car il existe une différence entre Savoie et Piémont même à l'intérieur d'un même Etat, et nous pouvons faire l'hypothèse que le duc savait qu'il serait difficile de conserver la Savoie face à la France éternellement.

La deuxième chose importante que nous montre l'histoire de la Savoie est la tendance qu'ont eue les rois de France à l'occuper. En effet depuis Henri IV, tous les rois de France du XVIIe siècle ont attaqué et envahit la Savoie. Parfois dans un but de faciliter la route d'Italie, mais on ne peut pas imaginer que l'idée d'annexion n'ait pas traversé l'idée des souverains français. On pense notamment à Louis XIV et son idée de pré carré et de frontières naturelles qui pourraient donner envie d'annexer la Savoie.

Le XVIIIe siècle est lui aussi marqué par cette idée d'échanger la Savoie à la France contre un gain territorial en Italie par Charles Emmanuel II<sup>149</sup>. L'annexion lors de la Révolution de 1789 n'est donc pas sortie de nulle part, la Savoie a souvent intéressé les français et parfois incorporé au territoire du royaume de France.

Au XVIIIe siècle, le royaume de Sardaigne participe à la guerre de Succession d'Autriche dans le camp des Autrichiens et donc face à la France et l'Espagne, ce que nous reverrons dans le chapitre VI.

---

<sup>148</sup> *Ibid.*, pp. 60.

<sup>149</sup> *Ibid.*, pp. 63.

Le Royaume ne participe pas à la guerre de sept ans au contraire de la France. Mais il est un acteur important des guerres de la Révolution avec notamment l'annexion de Nice et de la Savoie par la France, puis lors des campagnes Napoléoniennes.

Au niveau culturel, le royaume de Sardaigne est longtemps le lieu d'habitation de Rousseau qui vit à Chambéry. Chambéry est également un centre important de la franc-maçonnerie. En 1749 est créé la loge Saint Jean des Trois Mortiers filiale de la Grande loge de Londres. Un millier de savoyards rentrent en loge à Chambéry, Annecy ou Bonneville<sup>150</sup>. L'engagement en franc-maçonnerie se fait dans une volonté d'améliorer la vie culturelle, spirituelle des élites savoyardes.

La Savoie est également le lieu de prédilection des aventuriers et des curieux comme nous avons vu en partie I. Les scientifiques explorent la montagne pour faire des expériences, les touristes observent les glaciers de Chamonix et les alpinistes grimpent au sommet du Mont Blanc comme Paccard et Balmat en 1786.

Le royaume de Sardaigne devient donc un acteur important en Europe depuis le traité d'Utrecht mais est depuis longtemps considéré par sa position géographique enviable comme la porte des Alpes. Venant de France il est impossible de traverser les Alpes pour se rendre en Italie sans passer par les Etats de Savoie puis le royaume de Sardaigne à partir de 1720.

Il possède également un avantage non négligeable, celui de posséder le col des Alpes occidentales et peut être même des Alpes le plus fréquenté. Nous parlons bien évidemment du col du Mont-Cenis qui relie le Piémont et la Savoie au fond de la vallée de la Maurienne.

Nous reviendrons sur ce col lors de la partie III et du chapitre VII. Mais ce col est d'une importance capitale d'un point de vue économique, il est le point de rencontre d'un commerce entre Italie et France et bien sûr taxé par les Etats de Savoie.

Le col a donc grandement contribué au développement des Etats de Savoie et du royaume de Sardaigne, des expéditions militaires sont également passées par là mais c'est avant tout un col de voyageurs civils et de marchands.

Après avoir vu les deux acteurs majeurs des Alpes occidentales, nous allons voir maintenant la frontière entre les deux et les changements de frontières qui se sont opérés au cours de notre période.

---

<sup>150</sup> *Ibid.*, pp. 66.





Figure 14: Provinces des Etats sardes de terre ferme en 1749  
 Source : Atlas historique et statistique de la Savoie au XVIIIe siècle

## La frontière des Alpes occidentales

La frontière entre Etats sardes et royaume de France a un peu changé en 1713 lors du traité d'Utrecht. Il faut déjà mettre en évidence un territoire dont nous n'avons encore peu parlé et qui se révèle très important. Nous parlons bien sûr du Dauphiné, cédé à la France des 1349.

Pour Daniel Nordman dans *Frontières de France*, le Dauphiné « n'a rien d'une unité géographique ; il est le type de pays intermédiaire qui s'étend du Rhône, des portes de Lyon, aux hautes vallées qui coulent vers le Po et aux confins de la Provence<sup>151</sup>».

C'est donc l'exemple parfait d'une province frontière où les militaires circulent de Grenoble à Briançon en passant par Gap aux grés des conflits avec le royaume de Sardaigne.

En 1713 il y a donc un changement de frontière, les Etats de Savoie en plus de gagner le titre de roi de Sicile, gagnent plusieurs territoires sur le Dauphiné et la France :

- La vallée de Pragela près de Sestrières de l'autre côté du Montgenèvre.
- La vallée d'Oulx, l'autre versant du Montgenèvre.
- La vallée de Bardonneche, la vallée qui rejoint Suse et le Mont-Cenis depuis le col du Montgenèvre.
- La vallée de Châteaudauphin, de l'autre côté du col Agnel.

La France perd donc le contrôle total du col du Montgenèvre, son versant est à partir de 1713 contrôlé par le Piémont. C'est donc un événement très important.

En contrepartie la France obtient la vallée de Barcelonnnette et de l'Ubaye. La France obtient donc au niveau des cols un versant du col de Larche ou de l'Argentière.

Ces modifications territoriales ne sont pas forcément très importantes en terme de quantité en effet il y a peu de communes et peu d'hommes qui changent de juridiction, la zone n'est que très peu peuplée à cette époque. Mais elles ont une importance stratégique, la France perd son influence complète sur le col du Montgenèvre qui est le col de passage militaire des rois de France ainsi que ses bases stratégiques d'Exilles ou encore de Pignerol. Mais une nouvelle route s'offre à la France avec le col de Larche. La frontière avec le royaume de Sardaigne avec ce traité se rapproche.

Pour Daniel Nordman ce traité s'apparente à une nouvelle vision du partage de la montagne<sup>152</sup>. La limite se situe maintenant sur les sommités des Alpes selon le critère des eaux pendantes. Cela donne un aspect plus géographique à la frontière, la France renonce à ses positions sur le versant est du Montgenèvre et le royaume de Sardaigne renonce à ses places sur le versant ouest. La ligne de crête que l'on peut considérer comme une frontière naturelle fixe maintenant la frontière effective. Nous pouvons également remarquer que cette

---

<sup>151</sup> Daniel Nordman, *Frontières de France : de l'espace au territoire : XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gallimard, 1998, pp. 345.

<sup>152</sup> *Ibid.*, pp. 348.

philosophie du partage de la montagne par la ligne de crête peut également servir d'argument à l'annexion de la Savoie par le royaume de France.

Nous allons maintenant essayer de décrire la frontière au niveau des Alpes, pour cela nous pouvons nous baser sur les cartes placées un peu plus haut dans ce chapitre. Nous n'allons pas nous intéresser à la frontière ouest entre la Savoie et la France qui reprend le Rhône, nous nous concentrerons sur la montagne.

Au sud de la Savoie la frontière se fait au col du Glandon puis ensuite au Col du Lautaret. Le passage du Galibier entre Savoie et Dauphiné est connu depuis de nombreuses années. La frontière nord / sud du Lautaret devient une frontière est / ouest suivant la ligne de crête du col de l'Echelle dans le massif des Cerces jusqu'au col de Larche en passant par le col du Montgenèvre et les cols du Queyras. La frontière se fait selon les eaux pendantes, dans le Queyras par exemple, tout ce qui appartient au bassin du Guil (puis de la Durance) est français et tout ce qui appartient au Pô est piémontais.

La frontière avec le comté de Nice est plus compliquée à décrire. Selon Nordman « la limite est marquée par une succession de crêtes escarpées ; elle traverse le Var deux fois puis, par des hauteurs médiocres, atteint le Riolan : successivement ce ruisseau, l'Estéron, puis le Var jusqu'à la mer qui sépare les deux Etats<sup>153</sup> ».

La frontière n'est donc pas toujours aussi simple que la ligne de crête, même si là aussi l'aspect frontière naturelle est mis en avant avec notamment le fleuve Var qui correspond à la frontière sur une grande partie de cette dernière.

Cette frontière a également changé au cours du second XVIIIe siècle et notamment lors de la Révolution française avec l'annexion de la Savoie par la France. Comme vu précédemment cette annexion ne sort pas de nulle part, entre les invasions et les négociations des rois de Sardaigne prêt à laisser ce territoire à la France.

Le 21 septembre 1792 le marquis de Montesquiou-Fezensac entre en Savoie à la tête de 40 000 hommes<sup>154</sup>. L'assemblée des Allobroges se réunit avec 660 députés à Chambéry et demande le 29 octobre le rattachement de la nation allobroge à la nation française. Le 29 novembre 1792 la Convention déclare le département du Mont Blanc comme le 84eme département français. La Savoie est donc officiellement annexée par la France, des révoltes ainsi qu'une tentative du roi Sarde ont lieu en 1793 mais échouent, la Savoie reste française.

---

<sup>153</sup> *Ibid.*, pp. 357.

<sup>154</sup> Roland Edighoffer, *op.cit.*, pp. 69.

Il est également intéressant de mettre en avant la différence Savoie / Piémont qui existe déjà quand les deux régions appartiennent à la maison de Savoie. Nous pouvons tout d'abord mettre en avant la langue, en effet on ne parlait pas la même langue à Chambéry et à Turin au XVIIIe siècle. En Savoie, le patois local : le savoyard est un dérivé du franco-provençal (ou aussi appelé arpitan). Le français est également la langue administrative de la Savoie depuis 1560 et Emmanuel Philibert.

Au même moment en 1560 le duc de Savoie déclare l'italien comme langue officielle de ses possessions en Piémont et c'est à la même époque que les ducs de Savoie s'installent en Piémont.

Nous avons donc deux espaces distincts dans les possessions de la maison de Savoie, l'influence du Français sur la Savoie est immense. Mais nous pouvons nuancer cette frontière linguistique car le val d'Aoste (pourtant de l'autre côté de la ligne de crête) possède un dialecte arpitan et une administration en français comme la Savoie.

La distinction entre Savoie et Piémont est donc bien présente, ce qui facilitera l'annexion de la Savoie par la France pendant la Révolution, puis l'annexion définitive au cours du XIVE siècle

## **Une frontière fortifiée**

La frontière entre la France et la Savoie est une zone stratégique comme nous avons pu le voir. Les hommes de l'époque l'ont également bien compris ce qui explique le nombre important de forts, de remparts, de zones fortifiées et militarisées le long de la frontière. Nous ne dresserons pas une liste exhaustive de toutes les places fortes de la frontière mais nous allons donner un panorama général.

Nous pouvons tout d'abord remonter à la fin du XVIIe siècle sous Louis XIV avec notamment le rôle majeur de Vauban dans la fortification de cette frontière. Les fortifications de Briançon sont achevées en 1725, Briançon est une place stratégique, la ville correspond à la descente du col du Montgenèvre et permet de verrouiller la vallée de la Durance. Il y a

également une grande possibilité de casernement pour les soldats<sup>155</sup>. Briançon devient donc une place stratégique.

Un peu plus au sud, à la confluence du Guil et de la Durance est construite par Vauban la ville de Mont-Dauphin située sur une colline qui domine la confluence. Cette forteresse permet de surveiller la vallée du Guil qui mène vers le Queyras et les nombreux cols qui vont vers le Piémont.

Dans cette même vallée du Guil, Vauban renforce Château-Queyras (aujourd'hui Château Vieille Ville) pour en faire une forteresse imprenable d'autant plus que la frontière avec le Piémont s'est rapprochée avec la perte de la vallée de Casteldelfino<sup>156</sup>. La vallée de la Durance et celle du Guil sont donc très protégées ce qui montre leur rôle stratégique.

La France en 1713 a perdu des places fortes au profit du Piémont. Tout d'abord le fort d'Exilles, près de Suse à la confluence des deux routes principales des Alpes, le Mont-Cenis et le Montgenèvre. Ce fort est consolidé par les sardes et devient une base importante pour le royaume de Sardaigne.

Pignerol est également perdu et utilisé contre la France, une forteresse aujourd'hui détruite était présente sur la commune.

Châteaudauphin aujourd'hui Casteldelfino de l'autre côté du col Agnel est perdu par les français.

On voit donc que la France perd ses bases militaires de l'autre côté des Alpes, difficile à défendre et notamment en hiver quand les routes sont impraticables.

Il y a d'autres places fortes dans les Alpes, on peut penser à Montmélian au fond de la vallée du Grésivaudan entre Grenoble et Chambéry. Dans la combe de Savoie le château de Molians trône au-dessus de Saint-Pierre d'Albigny et de la confluence de l'Arc et de l'Isère. Lieu stratégique où les routes du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard se rejoignent. On pense également à Sisteron un peu plus au sud le long de la Durance.

Dans le val d'Aoste, le Fort de Bard fait figure de lieu stratégique et a son importance lors des batailles napoléoniennes.

---

<sup>155</sup>Daniel Nordman, *op.cit.*, pp. 347.

<sup>156</sup>*Ibid.*, pp. 348.

Le fort de Fenestrelle (dans une vallée cédée par la France en 1713) est également une des plus grandes forteresses de l'époque construite au XVIII<sup>e</sup> siècle et est une base importante des troupes piémontaises.

Nous pouvons imaginer l'existence d'un fort en haut du col du Petit-Saint-Bernard qui aurait été modernisé à l'époque contemporaine pour donner le fort visible aujourd'hui.

Nous pouvons imaginer la même chose pour le Mont-Cenis, un col de cette importance ne peut qu'être protégé par les autorités savoyardes. Cela est d'ailleurs confirmé par le manuscrit de Brossier que l'on étudiera dans le prochain chapitre qui atteste la présence de fort et de redoute au sommet des grands cols<sup>157</sup>.

Pierre-Joseph de Bourcet décrit également les places fortes en 1746, on retrouve dans ce que nous n'avons pas encore cité en Dauphiné : Embrun, le camp de Pallons, Fort Barraux. En Italie : Exilles et Suze et en Savoie : Modane, Sext ( Seez ), Ayme ( Aime), Monstier ( Moutiers ), Roche Sévin, Conflans ( Albertville<sup>158</sup> ).

Globalement les grandes routes sont protégées par des places fortes en France et en Piémont, le relief permet avec un fort construit en hauteur de surveiller toute la vallée et de contrôler son passage.

Ces forts et ces fortifications aujourd'hui marquent encore le paysage des Alpes et des villes des Alpes. La mémoire du militaire est très présente comme le montre les photos en fin de chapitre.

Nous voyons donc le nombre important de fortifications le long de la frontière, cela montre l'importance stratégique de cette frontière. Nous avons également vu les deux principaux acteurs des Alpes avec la France tel le royaume de Sardaigne ainsi que leurs dynamiques.

Nous allons voir maintenant que les cols des Alpes ont été grandement étudiés par les militaires et notamment les militaires français.

---

<sup>157</sup> Brossier, *Notes descriptives sur tous les cols et passages qui communiquent de France en Piémont depuis le col Ferret jusqu'au col des Trois évêques*, manuscrit autographe, AD Hautes-Alpes, Z Guillemin 10913, f.n. numéroté.

<sup>158</sup> Pierre-Joseph de Bourcet, *Mémoires militaires sur les frontières de France, du Piémont et de la Savoie, de l'embouchure du Var au lac de Geneve*, Paris, Levrault frères imprimeurs-libraires, 1801.



Figure 15:  
La citadelle de Sisteron



Figure 16 :  
La ville d'Embrun  
dominant la Durance



Figure 17:  
Mont-Dauphin  
surplombant la  
confluence du Guil et  
de la Durance

# Chapitre V : Les cols de montagnes étudiés par les militaires au siècle des Lumières

Dans ce chapitre nous allons voir trois sous parties, la première traitera d'une archive trouvée à Gap du capitaine Brossier qui est une véritable mine d'information comme nous le verrons. La seconde sous partie se concentrera sur le très connu Pierre-Joseph de Bourcet ainsi que sur la cartographie. La troisième sous partie nous parlera du col du Montgenèvre qui est le col militaire par excellence.

## Le capitaine Brossier et les cols des Alpes

Nous allons ici vous faire découvrir les notes du capitaine Brossier sur les cols des Alpes, ainsi qu'une analyse de ce texte vraiment essentiel dans notre travail. Tout d'abord ce texte se nomme : *Notes descriptives sur tous les cols et passages qui communiquent de France en Piémont depuis le col Ferret jusqu'au col des Trois évêques*.

Cette source se trouve aux archives départementales des Hautes-Alpes à Gap et fait plus de 60 pages manuscrites. Comme l'indique le titre, elle contient un descriptif de tous les passages entre la France et le Piémont, il y a 62 passages décrits par Brossier dans ce livre avec des notes allant de trois lignes à quatre pages pour les cols les plus importants. C'est donc un travail immense réalisé par ce militaire pour répertorier tous ces passages.

Avant de rentrer dans le vif du sujet nous devons nous arrêter sur l'auteur ainsi que sur le contexte géopolitique pour bien comprendre ce texte. Dans le préambule de ce texte l'auteur se présente comme « Monsieur le Colonel Brossier ancien capitaine d'infanterie <sup>159</sup> ».

---

<sup>159</sup> Brossier, *Notes descriptives sur tous les cols et passages qui communiquent de France en Piémont depuis le col Ferret jusqu'au col des Trois évêques*, manuscrit autographe, AD Hautes-Alpes, Z Guillemin 10913, f.n. numéroté.



Nous n'avons malheureusement pas trouvé de référence sur cet homme dans la bibliographie. C'est donc un militaire gradé, lettré car il a écrit 60 pages dans un français plus que correct, il nous dit également se baser en partie sur son expérience personnelle des batailles qu'il a livrées dans les Alpes. Ce texte a été écrit le 13 Pluviose an VIII à Grenoble soit le dimanche 2 février 1800. Nous sommes donc durant la période de la Révolution française, ou selon les historiens, juste à sa fin. Au vu de la date, nous pouvons faire l'hypothèse que Brossier a participé aux guerres extérieures de la Révolution sur la frontière des Alpes.

Dans ce préambule Brossier nous explique également la raison de l'écriture de ces notes. Nous sommes dans un contexte d'annexion de la Savoie par la France sur lequel nous reviendrons, une nouvelle frontière se met donc en place. Selon Brossier une commission pour la nouvelle frontière est mise en place au mois de Messidor de l'an IV (4 juin 1796) pour fixer la limite et étudier cette frontière. Il se décrit au début comme « l'un des commissaires chargés de la fonction des limites dans les Alpes<sup>160</sup> ».

La Savoie est envahie en septembre 1792 par l'armée française révolutionnaire puis annexée dès novembre 1792 sous le nom de Département du Mont Blanc. En 1793 Victor Amédée III le roi de Sardaigne tente plusieurs fois la reconquête et échoue, il doit signer le traité de Paris en 1796 reconnaissant la souveraineté de la France sur la Savoie ainsi que le comté de Nice. Genève est annexé en 1798, et la Savoie est donc divisée en deux départements, le département du Mont Blanc et le département du Léman. C'est donc dans ce contexte qu'écrit Brossier, la Savoie française depuis 8 ans lorsque son texte est terminé.

Au niveau du contexte politique, en 1800 nous sommes après le coup d'Etat du 18 Brumaire de Bonaparte, nous sommes donc sous le Consulat et sous le pouvoir de Bonaparte. Les guerres extérieures continuent et notamment face à l'archiduc d'Autriche. C'est en quelque sorte pour faire face à ses futures guerres que Brossier écrit son texte. Il écrit que « c'est précisément sur cette ligne que doit agir l'aile gauche de l'armée d'Italie<sup>161</sup> » et parle de « limite même des deux puissances<sup>162</sup> ». Cette frontière inquiète donc, et c'est pour se prémunir d'une guerre que Brossier écrit ses notes d'une importance stratégique.

En plus comme dit plus haut de se baser sur sa propre expérience, Brossier utilise les mémoires de Berwick qu'il cite d'ailleurs très souvent en prenant des exemples des guerres de

---

<sup>160</sup> *Ibid.*

<sup>161</sup> *Ibid.*

<sup>162</sup> *Ibid.*

Louis XIV, de la Blottière, de Bourcet ou encore du Maréchal Maillebois. Il nous dit avoir comparé les notes de ces hommes, puis y avoir ajouté son expérience personnelle pour écrire ce texte. C'est donc un travail immense de recueillement de données, de comparaisons, et de terrains pour aboutir à la production finale que nous avons pu lire.

Il y a donc comme dit précédemment 62 cols ou passages décrits par l'auteur sur la chaîne des Alpes du col Ferret au col des Trois-évêques. Les limites du col Ferret et du col des Trois-évêques n'ont pas été choisies par hasard, en effet tout d'abord le col Ferret est un col entre le massif du Mont Blanc et le col du Grand-Saint-Bernard, il marque surtout la triple frontière entre la France, la Suisse, et le Val d'Aoste appartenant au royaume de Sardaigne. Le col des Trois-évêques est lui aussi un col avec une triple frontière, entre la France, le Piémont et le comté de Nice. Le comté de Nice appartient à la France mais Brossier nous dit qu'une autre division de l'armée s'occupe spécialement de le défendre, on peut aussi imaginer qu'il manquait d'informations sur les cols entre le comté de Nice et le Piémont. C'est donc une grande zone géographique que couvre ce livre comme on le voit sur la carte ci-dessous.



Figure 18 : Carte de la frontière du col Ferret au col des Trois-Evêques

Fond de carte IGN

Autre chose à remarquer également, il y a quelques cols internes à la France qui sont décrits et également un interne au Piémont. Ces cols internes sont soit sur l'ancienne frontière entre France ( le Dauphiné ) et le Piémont ( la Savoie ) à l'image du Galibier ou sont des passages entre deux cols frontaliers pouvant avoir une importance stratégique en cas d'attaque

comme le col de Rochemelon, ou encore des passages reliant deux vallées françaises difficile d'accès à l'image du col de Longet qui relie le Queyras à l'Ubaye.

Chaque col est décrit selon un schéma bien précis : tout d'abord l'auteur nous présente l'altitude du col quand il la connaît comme par exemple pour le col Ferret qui est « haut de 1195 toises au-dessus de la mer<sup>163</sup> ». Ensuite sa localisation retient l'attention de l'auteur « entre le Mont Blanc et le Saint-Bernard<sup>164</sup> », toujours pour le cas du col Ferret. Parfois cette description s'arrête là pour les petits cols ou passages, parfois l'auteur s'intéresse même aux montagnes environnantes comme dans le cas du col de la Saigne : « Il est situé au haut d'une montagne qui s'appuie d'un côté sur la chaîne du Mont Blanc et de l'autre sur la première chaîne secondaire de l'Italie<sup>165</sup> ». Nous pouvons expliquer ce genre de remarque par le fait qu'il dit se baser sur les descriptions de Saussure pour les cols du nord des Alpes et près du Mont Blanc, Saussure comme nous l'avons vu s'intéresse aux montagnes et à leurs différents massifs.

Dans la suite de sa description Brossier nous parle de l'histoire militaire du col, s'il a déjà servi ou non et bien sûr dans quel contexte comme dans le cas du col de la Traversette et de son pertuis du Viso ou toute son histoire militaire est décrite avec le passage de François Ier etc. Le passage du roi sarde en 1707 au col de l'Echelle est également décrit ainsi que les passages de Berwick dans d'autres cols.

Mais ce qui retient plus l'attention de Brossier, c'est l'utilisation de certains cols durant les dernières guerres révolutionnaires auxquelles il a sûrement été acteur. Comme par exemple dans le cas du col du Petit-Saint-Bernard où il écrit : « les troupes françaises forcèrent toutes ces positions, et débusquèrent l'ennemi et descendirent jusqu'au village de La Thuile puis jusqu'à Saint Didier<sup>166</sup> ».

Cela nous permet aussi de voir l'utilisation de col que l'on pourrait juger vraiment secondaire pourtant acteur de ces guerres à l'image du col de la Saune ou des Planètes entre Modane et Bardonneche : « Les piémontais y avaient établi quelques retranchements dans l'an III. Mais les français les en débusquèrent<sup>167</sup> ».

---

<sup>163</sup> *Ibid.*, « col Ferret ».

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> *Ibid.*

<sup>166</sup> *Ibid.*, « col du Petit-Saint-Bernard ».

<sup>167</sup> *Ibid.*, « col des Planètes ».

Après nous avoir raconté ses antécédents militaires, Brossier juge de son utilité ou pas. Certains cols comme le col de Bissorte (près du Mont Thabor au sud de Modane) sont jugés « d'aucune utilité apparente<sup>168</sup> ». D'autres sont jugés à l'image du Col du Mont près du Petit-Saint-Bernard comme « d'une importance capitale, essentiel de s'en emparer <sup>169</sup>». L'Etat du chemin occupe une place importante ainsi que l'accès au col sont également au centre de la démarche de Brossier, le col de l'Argentière (col de Larche) est décrit comme « le plus doux à monter d'un et d'autre côté et le plus facile pour le transport d'artillerie<sup>170</sup> » D'autres cols sont décrits comme ayant un accès très difficile voire même dangereux pour une armée comme le col de Chaberton au nord du Montgenèvre.

Les deux cols principaux que sont le Mont-Cenis et le Montgenèvre sont décrits de façon très détaillée, nous pouvons noter que Brossier juge le chemin du Mont-Cenis en mauvaise état chose qu'il insinue comme une volonté du roi de Sardaigne, ce que nous voyons dans cette citation : « ne serait on pas fondé en attribuant à la politique du roi de Sardaigne le mauvaise état du chemin de la Novalaise<sup>171</sup>».

Il demande ou plutôt suggère également une modernisation d'un certain nombre de chemins qui pourrait devenir stratégique en cas de travaux, c'est le cas du col de l'Echelle sur lequel nous reviendrons, c'est également le cas du col du Lautaret d'une importance capitale permettant de relier Briançon à Grenoble ainsi qu'à la Savoie. Il met en opposition la route du Lautaret qu'il nomme « petite route » à la grande route de Grenoble à Briançon par Gap. Pour lui c'est une nécessité de moderniser cette route pour un gain de temps immense. Au sud du col du Montgenèvre le col de Gimont serait intéressant à moderniser « pour faire passer l'artillerie<sup>172</sup> ».

Il y également pour certains cols de nombreuses remarques militaires, sur le fait que l'on pourrait loger des hommes en haut du col comme au col des Thures au nord du col de l'Echelle. Ou encore sur le fait qu'un point sera plus facile à défendre qu'attaquer comme le pas du Gros Caval entre l'Iseran et le Mont-Cenis.

---

<sup>168</sup> *Ibid.*, « col de Bissorte ».

<sup>169</sup> *Ibid.*, « col du Mont ».

<sup>170</sup> *Ibid.*, « col de l'Argentière ».

<sup>171</sup> *Ibid.*, « col du Mont-Cenis ».

<sup>172</sup> *Ibid.*, « Col de Gimont ».

D'autres cols pourraient avoir une utilité plus surprenante comme il le décrit, par exemple pour le col du Colorin au niveau de Bonneval sur Arc comme pouvant « favoriser l'espionnage<sup>173</sup> » étant un col peu fréquenté.

Nous pouvons faire plusieurs remarques sur cette description, tout d'abord nous avons pu voir que la présence d'un grand col amène la présence d'un grand nombre de petits cols autour, des cols que l'on peut qualifier d'annexe. Et un col annexe acquiert de l'importance militaire grâce à la présence du grand col. On le voit avec l'exemple du col du Mont (au sud du Petit-Saint-Bernard) jugé très important car « l'ennemi pourrait s'en servir pour descendre sur Seez et tourner ainsi la position du Petit-Saint-Bernard<sup>174</sup>».

C'est aussi le cas pour le col d'Arnas au nord du Mont-Cenis ou il « faut défendre ce passage pour éviter un revers du Mont-Cenis<sup>175</sup>».

C'est également le cas pour le col de la Baissa et celui du Gimont, respectivement au nord et au sud du Montgenèvre. Ces cols sont uniquement intéressants par le fait qu'ils pourraient permettre à une armée ou un corps d'expédition de contourner un grand col et de prendre à revers. Brossier l'a bien compris en les mentionnant dans son ouvrage et en insistant sur leurs grandes importances.

Nous pouvons remarquer également que peu de cols permettent un passage des canons et de l'artillerie, seulement les six cols principaux que nous avons déjà vu, du nord au sud : le col du Petit-Saint-Bernard, le col du Mont-Cenis, le col du Montgenèvre, le col Agnel et le col de l'Argentière. Ce texte permet de mettre en évidence que ce sont les passages les plus pratiques pour se rendre en Italie.

Un autre aspect a retenu notre attention en lisant les notes du capitaine Brossier, les cols du nord, de Savoie sont beaucoup mieux décrits et avec beaucoup plus de précisions que les cols des Alpes du sud. Au sud du Queyras, à part le col de l'Argentière, les cols sont simplement décrits géographiquement, il n'y a plus l'altitude et l'auteur ne semble pas vraiment les connaître ni savoir vraiment l'état de la route. Cela met en évidence encore une fois la différence de traitement entre Alpes du sud et Alpes du nord, les Alpes du nord étant bien plus connues et étudiées.

---

<sup>173</sup> *Ibid.*, « Col du Colorin ».

<sup>174</sup> *Ibid.*, « Col du Mont ».

<sup>175</sup> *Ibid.*, « Col d'Amas ».

Un autre col semble un peu à part dans cette description, il est presque décrit comme l'un des grands cols ou passages. Il a par exemple une description plus détaillée que le col Agnel dans le Queyras. Pourtant c'est la première fois que nous trouvons mention de ce col dans une source d'époque ou même dans notre bibliographie.

Nous parlons du col de l'Echelle, où il existe une route goudronnée aujourd'hui pour se rendre en Italie.

Pour commencer au niveau de sa localisation, il est entre le Mont-Cenis et le Montgenèvre, non loin de la frontière entre la Savoie et le Dauphiné comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous. Il relie la vallée de la Clarée et Névache à la vallée étroite et Bardonecchia.

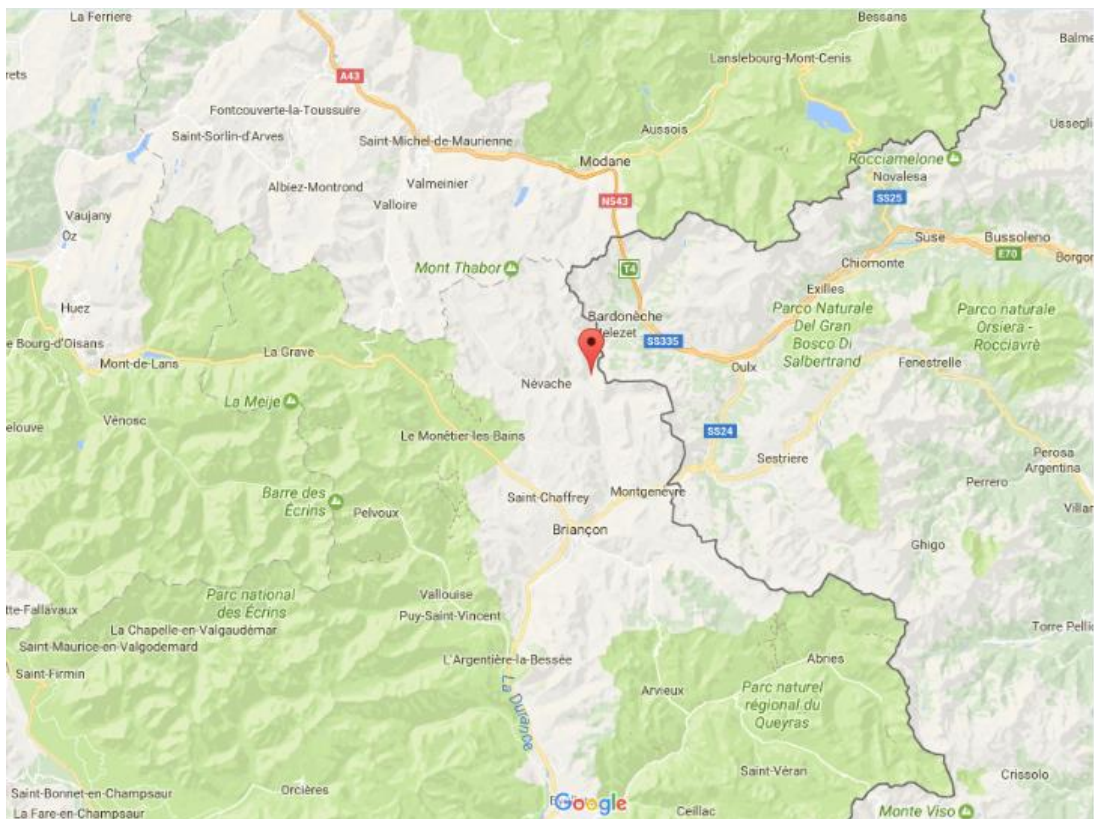


Figure 19: Carte de la localisation du col de l'Echelle

Fond de carte : google map

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédant, la région de Bardonneche en passant par Oulx jusqu'à Exilles était française avant le traité d'Utrecht de 1713. Le col de l'Echelle n'était donc qu'un col entièrement en France permettant de relier Briançon à Bardonneche sans passer par Oulx et le Montgenèvre. Le traité d'Utrecht avec le critère des eaux pendantes en a fait un col frontalier que le capitaine Brossier va juger comme fondamental.

Autre chose importante avant de s'intéresser à ce que dit Brossier, le col culmine à 1762 mètres d'altitude ce qui en fait l'un des passages les plus bas de la frontière et même de toutes les Alpes.

Brossier le décrit comme « l'un des passages les plus intéressants des Alpes<sup>176</sup> ». La qualité du chemin ainsi que sa possible utilité militaire sont également décrites par cette phrase : « un chemin fort bien développé assez large et assez doux pour que l'on puisse y conduire du canon<sup>177</sup> ».

L'auteur nous parle également d'un projet de modernisation de cette route pour en faire la route principale de Briançon à Turin, il semble plutôt promouvoir cette idée tout en disant « ne pas faire de politique<sup>178</sup> ». Car il semble y avoir un problème politique pour Brossier, le col du Montgenèvre ne semble pas vouloir d'un concurrent aussi proche pouvant être un lieu de passage. Le col du Montgenèvre ne veut pas perdre sa primauté sur la route allant de Paris en Italie par la Provence et la Dauphiné.

Mais pour notre militaire « ce serait la chose du monde la plus aisée que de rendre ce chemin praticable pour l'artillerie<sup>179</sup> ». Il appelle donc à une modernisation de ce col pour en faire peut être le passage principal, il met également en avant que les habitants de la vallée de la Clarée seraient prêts à s'investir pour moderniser la route. Il semble donc prendre parti pour ce col dans le projet d'en faire une grande route des Alpes.

Ce projet comme nous le savons aujourd'hui n'aura pas lieu, et ce passage qui semble pourtant être un des passages les plus faciles et les plus pratiques des Alpes ne restera toujours que secondaire, à peine connu aujourd'hui et toujours dans l'ombre de son voisin le col du Montgenèvre.

Pour conclure sur cette archive, nous pouvons dire que c'est un texte vraiment très intéressant, une mine d'or pour notre mémoire. Tous les cols et les passages des Alpes sont présentés et détaillés sur leurs localisations et leurs accès. A travers cette archive nous savons directement quels sont les cols les plus fréquentés et les plus importants et quels sont les cols les plus fréquentés. Nous apprenons par exemple que le col de la Traversette était anciennement très utilisé mais qu'à l'époque de Brossier il a beaucoup moins d'importance du

---

<sup>176</sup> *Ibid.*, "Col de l'Echelle"

<sup>177</sup> *Ibid.*

<sup>178</sup> *Ibid.*

<sup>179</sup> *Ibid.*

fait de l'effondrement du tunnel. C'est donc un constat général essentiel qui servira également pour la suite du chapitre avec le col du Montgenèvre, mais également pour le chapitre VI qui concernera la guerre dans les Alpes au siècle des Lumières.

Nous pouvons quand même regretter certaines choses concernant ce texte et les archives militaires, tout d'abord ce texte de Brossier était à l'origine accompagné d'une carte, carte que nous n'avons pas pu nous procurer et qui semble avoir disparu. Un autre regret concerne un autre texte militaire du même acabit que Brossier : *Renseignements stratégiques sur la frontière des Alpes (cols, routes) et sur les places fortes qui s'y trouvent, par le général Vallier de La Peyrouse et autres*. Brossier parle de La Peyrouse dans ces notes, il aurait été plus qu'intéressant de mettre en perspective ces deux archives, mais le texte de La Peyrouse a mystérieusement disparu des archives des Hautes-Alpes au cours de l'année 2010 tout en paraissant toujours disponible sur leur site internet.

Mais l'existence de ce texte montre que la démarche de Brossier n'est pas la seule. En effet il existe une volonté de décrire les cols d'un point de vue militaire, c'est ce que nous allons voir maintenant avec la seconde sous partie de notre chapitre qui va s'intéresser à Pierre-Joseph de Bourcet ainsi qu'à la cartographie militaire qui se développe durant notre période.

## **Pierre-Joseph de Bourcet et les cartographes**

Dans cette sous partie nous n'allons pas faire d'analyse comme nous avons pu le faire pour Brossier, nous serons beaucoup plus bref. Notre but est tout simplement de montrer que Brossier n'est pas le seul à s'intéresser à la montagne d'un point de vue militaire.

Tout d'abord une petite biographie de Bourcet, l'homme est né en 1700 dans la vallée de Pragelas, la vallée est cédée au royaume de Sardaigne à la suite du traité d'Utrecht en 1713, sa famille se réfugie à Briançon<sup>180</sup>. Il est issu d'une famille de militaire, son père s'illustre dans les guerres de Louis XIV et notamment la guerre de Succession d'Espagne, il sera même

---

<sup>180</sup> Sylvain Jouty, *Dictionnaire thématique des Alpes*, Grenoble, Glénat, 2016, pp. 388.



anobli<sup>181</sup>. Le fils suit les traces de son père et entre à l'école d'artillerie de Grenoble en 1720. Il se distingue lors de la guerre de Succession d'Autriche où il combat dans les Alpes avec le Prince de Conti et en 1756 il est nommé directeur général des fortifications du Dauphiné, puis en 1762 lieutenant général des armées du roi<sup>182</sup>.

Bourcet a donc eu une très grande carrière militaire, il est décrit dans la Préface de ses mémoires comme un homme très cultivé, littéraire et surtout un génie militaire et un tacticien hors pair. C'est ce qui lui a permis de gravir pratiquement tous les échelons militaires du royaume.

L'homme a également beaucoup publié d'ouvrages militaires principalement sur la guerre en montagne, son ouvrage le plus fameux se nomme d'ailleurs *Principes de la guerre de montagne* publié en 1775. On retrouve également d'autres ouvrages tels que *Mémoires historiques sur la guerre que les Français ont soutenue en Allemagne depuis 1757 jusqu'en 1762*, ou *Mémoire sur la fortification de Mont-Dauphin*, ou encore *Limites du Piémont*. Le capitaine Brossier que nous avons étudié un peu plus haut dit également s'inspirer des mémoires militaires de Pierre-Joseph de Bourcet.

Nous avons consulté son ouvrage *Mémoires militaires sur les frontières de la France, du Piémont et de la Savoie depuis l'embouchure du Var jusqu'au lac de Genève* disponible à la bibliothèque municipale de Grenoble dans le fond ancien. Les textes présentent différents mémoires et différents travaux de Pierre-Joseph de Bourcet. Le premier et le plus intéressant pour nous sur lequel nous reviendrons nous dresse un panorama général de la frontière, le second concerne la vallée de Barcelonnette, le troisième un plan de défense de la frontière, la quatrième un plan d'attaque, le cinquième est lui un peu plus politique et montre la nécessité de récupérer les territoires perdus lors du traité d'Utrecht dans les Alpes. Le sixième et le septième nous parlent des limites avec le critère des eaux pendantes essentiel pour le militaire dauphinois. Tous ces mémoires ont été écrits aux alentours des années 1750. Nous avons donc à faire à un ouvrage complet et très détaillé, nous ne nous sommes intéressés qu'aux cols frontaliers pouvant faire écho à ce que nous venons de voir avec Brossier un peu plus haut.

---

<sup>181</sup> Pierre-Joseph de Bourcet, *Mémoires militaires sur les frontières de la France, du Piémont et de la Savoie depuis l'embouchure du Var jusqu'au lac de Genève*, Paris, Levrault frères imprimeurs-libraires, 1801.

<sup>182</sup> Sylvain Jouty, *op.cit.*, pp. 388.

Les cols n'étant pas le sujet principal de l'ouvrage de Bourcet, ne sont pas décrits dans le détail et surtout ne sont pas représentés les uns à la suite. Chaque vallée située près de la frontière est décrite ainsi que les cols permettant d'accéder à ces vallées. De nombreux cols internes sont donc décrits dans cet ouvrage. L'histoire militaire comme chez Brossier occupe une place dans les écrits de Bourcet, mais plutôt une histoire militaire récente, avec notamment les campagnes de la guerre de Succession d'Autriche ou celle de Louis XIV. Il n'y a qu'une référence plus lointaine, elle concerne le col de la Traversette et son passage par François Ier et son armée pour se rendre en Italie.

Nous avons cherché ce que dit Bourcet des cols frontaliers et principalement des plus grands cols. Bourcet en détaillant la vallée de Barcelonnette (récupérée par la France en 1713, donc encore méconnue) nous parle bien sûr du col de l'Argentière qu'il décrit comme un col facile à franchir pour les militaires. Bourcet nous dit que « c'est le meilleur passage par lequel le roi de Sardaigne puisse entrer dans la vallée de Barcelonnette<sup>183</sup> ». Ce qui nous semble évident maintenant ne l'était peut-être pas à l'époque de Bourcet du fait que cette vallée n'était française que depuis peu de temps. On retrouve l'aspect purement militaire avec cette phrase : « La grosse artillerie peut passer par le col de l'Argentière<sup>184</sup> ». Pour ce qui est du col de l'Argentière, nous retrouvons un peu la même description que chez Brossier, c'est donc un col facile à franchir pour une armée, et donc d'une importance stratégique. C'est le col le plus détaillé par Bourcet avec le Montgenèvre sur lequel nous reviendrons dans un troisième point du chapitre.

Le col Agnel est aussi décrit par Bourcet qui nous dit que « c'est la plus belle route pour aller de la vallée du Queyras dans celle de Châteaudauphin : l'artillerie peut y passer<sup>185</sup> ». Le col Agnel est lui mieux décrit par Bourcet que par Brossier. Il n'est pas mentionné dans le livre de Brossier que l'artillerie peut passer au col Agnel. Le Mont-Cenis ainsi que le Petit-Saint-Bernard sont décrits de manière plus sommaire, nous pouvons faire l'hypothèse que Bourcet en tant que dauphinois, né près de Briançon connaisse mieux les cols du sud des Alpes.

---

<sup>183</sup> Pierre-Joseph de Bourcet, *op.cit.*

<sup>184</sup> *Ibid.*

<sup>185</sup> *Ibid.*

La question du col du Lautaret et de la difficulté de liaison entre Grenoble et Briançon sont également bien présentes dans l'œuvre de Bourcet, ce qui montre l'importance de la « petite route » et de sa modernisation comme le reprendra le capitaine Brossier.

En plus de cela, comme chez Brossier, Bourcet nous décrit certains cols comme étant de mauvais passages, presque à éviter, on pense au Petit-Mont-Cenis qui est « un mauvais passage pour les chevaux<sup>186</sup> », ou encore les cols de Galet et de Cogne (au nord du Mont-Cenis) qui sont « d'assez mauvais passages<sup>187</sup> ».

L'ouvrage de Bourcet est donc un ouvrage très intéressant, une mine d'information là aussi sur les cols internes et frontaliers. Les cols n'étant pas le sujet principal leur état n'est pas tellement décrit au contraire de qu'a fait Brossier. Mais les deux hommes poursuivent des buts différents avec leurs publications respectives.

Une carte est également jointe à l'ouvrage de Bourcet, cette carte est très intéressante. Bourcet s'intéresse à la cartographie, on le voit notamment avec cette ouvrage : *Carte géométrique du Haut-Dauphiné et de la frontière ultérieure, levée par ordre du Roi, sous la direction de M. de Bourcet, maréchal de camp, par MM. les ingénieurs ordinaires et par les ingénieurs géographes de sa Majesté pendant les années 1749 jusqu'en 1754. Dressé par S. Villaret, capitaine ingénieur du roi.* Ce n'est donc pas la seule carte de Bourcet car l'on en trouve une à la fin de ses mémoires.

La carte tirée du mémoire est très intéressante, elle nous offre un panorama du sud de la France et Nice jusqu'en Suisse. Le relief est apparent, ainsi que les villes principales, les nombreuses routes, et les grands cols sont mis en évidence. Nous pouvons la voir ci-dessous.

---

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> *Ibid.*

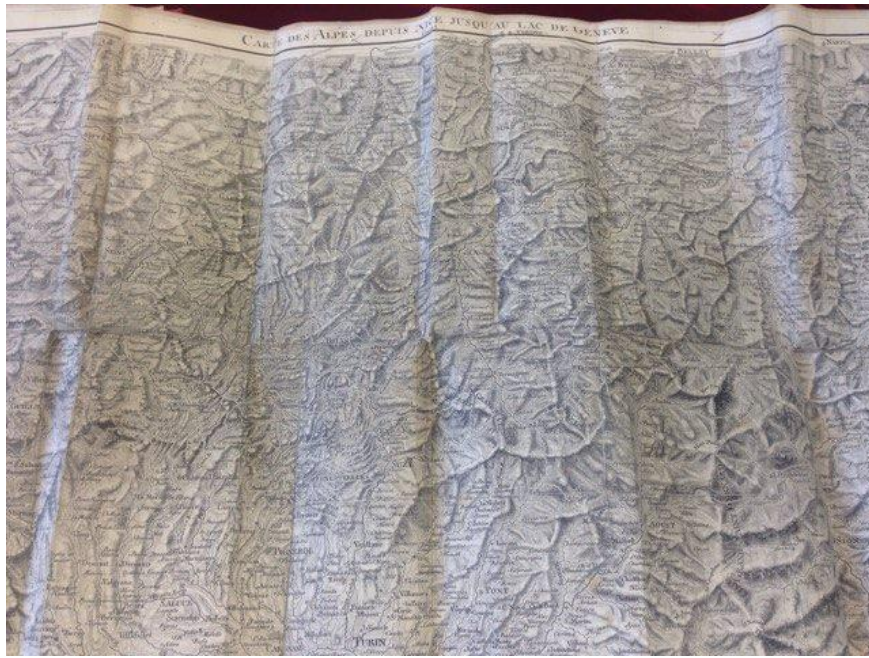


Figure 20: Carte de Pierre-Joseph de Bourcet

Source : Mémoires militaires sur les frontières de la France, du Piémont et de la Savoie depuis l'embouchure du Var jusqu'au lac de Genève

Pierre-Joseph de Bourcet n'est pas le seul à s'intéresser à la cartographie d'un point de vue militaire. Tout d'abord il faut mettre en évidence les progrès généraux qu'a connus la France fin XVIIe, début XVIIIe siècle avec la fondation de l'Académie des sciences en 1666. A partir de cette date les cartes sont créées à partir de méthodes scientifiques à base géométrique avec une triangulation scientifique et des instruments adéquats<sup>188</sup>. A partir de ce moment-là, les cartes étaient beaucoup plus fiables et beaucoup plus intéressantes à utiliser.

La cartographie s'est beaucoup développée d'un point de vue militaire, nous l'avons vu avec Bourcet. Cette intérêt pour la cartographie et notamment la cartographie des Alpes doit se faire en pensant au contexte géopolitique que nous avons pu voir.

En effet la frontière se rapproche à partir de 1713, la menace piémontaise est plus proche du royaume de France, il faut donc connaître parfaitement ce terrain escarpé pour les prochaines manœuvres militaires.

On retrouve des cartes très intéressantes comme celle de La Blottière (ingénieur géographe de l'armée) qui publie des 1721 une *Carte des frontières du Piémont et de Savoie*. Jacques Mille

<sup>188</sup> Jacques Mille, André Charton, *Les Hautes-Alpes cartes géographiques anciennes*, Marseille, Saint Victoret imp, 2011, pp. 119.

et André Charton dans leur ouvrage *Les Hautes-Alpes cartes géographiques anciennes* la décrit comme très intéressante et très précise<sup>189</sup>, les cols sont très bien marqués et mis en évidence comme lieu stratégique de première ordre.

Outre La Blottière, Brunet publie une *Carte des frontières de Piémont et Savoie* en 1728. La frontière en mouvement du sud des Alpes est donc bien cartographiée dès les années 1720. Il ne faudra donc pas attendre Bourcet pour avoir une carte précise des Alpes. Après Bourcet on retrouve d'autres noms importants de cartographe comme D'Arçon sans oublier bien sûr Cassini et sa fameuse carte topographique.

En Savoie et en Piémont la carte de Giovanni Tomaso Borgiono fait figure de référence au cours du XVIIIe siècle. La carte de Borgiono est une carte voulue par le duc de Savoie à la fin du XVIIe siècle, il est le cartographe officiel des Etats de Savoie<sup>190</sup>. C'est une carte très complète, très détaillée et qui met bien en avant les limites et la frontière des Etats de Savoie. La très célèbre mappe sarde est également produite au XVIIIe siècle comme la carte de Cassini pour la France.

Nous pouvons voir que le XVIIIe siècle est un siècle charnière pour la cartographie, la cartographie reste toujours liée au militaire au cours du XVIIIe siècle. On parle d'ingénieur militaire géographe, la géographie et le militaire ne sont pas détachés à cette époque ce qui nous ramène à l'utilisation première de la géographie et à la célèbre formule du grand géographe français Yves Lacoste : « La géographie ça sert d'abord à faire la guerre<sup>191</sup> ».

Nous voyons donc que le capitaine Brossier n'est pas le seul à s'intéresser à la montagne et aux frontières entre la France, la Savoie et le Piémont. Pierre-Joseph Bourcet est un grand nom militaire du XVIIIe siècle ainsi qu'un géographe dont Brossier s'inspire pour rédiger son œuvre. Brossier s'inspire également de La Blottière et de ses cartes que nous avons vues. Les deux sources étudiées convergent vers plusieurs points aux niveaux des cols, notamment concernant le col de l'Argentière ou divergent parfois en donnant plus d'importance à l'Agnel qu'à l'Echelle et vice versa. Mais elles convergent en un point central que nous allons voir maintenant : l'importance militaire du col du Montgenèvre.

---

<sup>189</sup> *Ibid.*

<sup>190</sup> Laura Aliprandi, Giorgio Aliprandi, *Les grandes Alpes dans la cartographie 1482-1885* volume 1, Grenoble, Libris, 2005, pp. 101.

<sup>191</sup> Yves Lacoste, *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Paris, Ed. Maspero, 1976 (rééditions en 2012 et 2014 aux Éditions La Découverte).

## **Le col du Montgenèvre : le col militaire par excellence**

Tout d'abord nous nous devons de présenter le col ainsi que sa localisation. Le col du Montgenèvre est situé à 1850 mètres d'altitude entre le massif des Cerces et le massif du Queyras comme on le voit sur la carte. C'est donc l'un des cols et des passages des Alpes les plus bas en altitude, il est par exemple plus bas que le col du Mont-Cenis ou le col du Petit-Saint-Bernard.

Comme vu dans la première partie et mis en évidence par Etienne Bourdon, le col du Montgenèvre est l'une des deux routes principales des Alpes occidentales avec le col du Mont-Cenis<sup>192</sup>. C'est « la grande route qui relie Paris à Turin en passant par le Dauphiné et la Provence<sup>193</sup> » selon Brossier que nous avons étudié.

En effet du sud de la France c'est le passage le plus direct pour se rendre en Italie, il suffit de suivre le cours de la Durance jusqu'à sa source en passant par Aix en Provence, Manosque, Sisteron puis Briançon. Cette route ne présente que peu de difficulté au niveau du relief, il n'y a pas de montagnes et de cols à franchir de haute altitude avant d'attaquer le col du Montgenèvre. Nous pouvons quand même un peu nuancer la dernière affirmation car entre Gap et Briançon la route n'est pas parfaite et a parfois posé certaines difficultés au vu du relief et de la Durance.

En venant de Paris ou de Lyon, la difficulté de la route n'est pas la même, la route du col de Grenoble à Briançon a toujours posé des problèmes dans l'histoire. En effet Brossier qui l'appelle la « petit route » en opposition à la « grande route » de Grenoble à Gap passant par Briançon veut une modernisation de cette route qu'il juge stratégique comme nous avons pu le voir dans le début de ce chapitre. Cette route passe par Vizille, le Bourg d'Oisans, la Grave, le col du Lautaret avant de redescendre sur Briançon. Elle suit le cours de la rivière Romanche rivière assez tumultueuse, le col du Lautaret est également un col en haute altitude de plus de 2000 mètres donc assez sujet à la neige et à l'impossibilité de passage durant

---

<sup>192</sup> Se référer au Chapitre I.

<sup>193</sup> Brossier, *op.cit.*, « col du Montgenèvre ».

l'hiver. C'est donc une route assez difficile car escarpée et en altitude et non praticable toute l'année.

En opposition, la route reliant Grenoble à Briançon en passant par La Mure, Corps, Gap, Embrun est praticable toute l'année, ne dépassant pas les 1500m. La route est également bien aménagée. Mais cette route est plus longue, il faut plus de temps pour relier Grenoble à Briançon par cette route que par la petite route, d'où la nécessité de moderniser la petite route. L'approche la plus simple pour se rendre au Montgenèvre est donc le sud de la France et la vallée de la Durance, car depuis Grenoble il sera plus simple d'emprunter le Mont-Cenis. Le col draine donc le flux de voyageurs venant du sud de la France et voyageant vers l'Italie et Turin.

Nous pouvons faire un petit apartheid et remarquer qu'aujourd'hui encore la route du col du Lautaret passant par l'Oisans pose problème et est fermée. C'est cette fois la Romanche qui est mise en cause et le tunnel au niveau du barrage du Chambon qui s'est effondré. La déviation se fait donc par Gap et la grande route. Il est intéressant de remarquer que ce qu'il se passe aujourd'hui n'est en rien nouveau, les difficultés de passage par la petite route sont présentes depuis longtemps et l'itinéraire de substitution se trouve être toujours la même route passant par Gap et le col Bayard.

La carte ci-dessus nous montre les trois routes, les trois différentes approches pour se rendre au col du Montgenèvre. Nous pouvons remarquer que les trois routes convergent vers la ville de Briançon dont les dynamiques sont alimentées par le col.

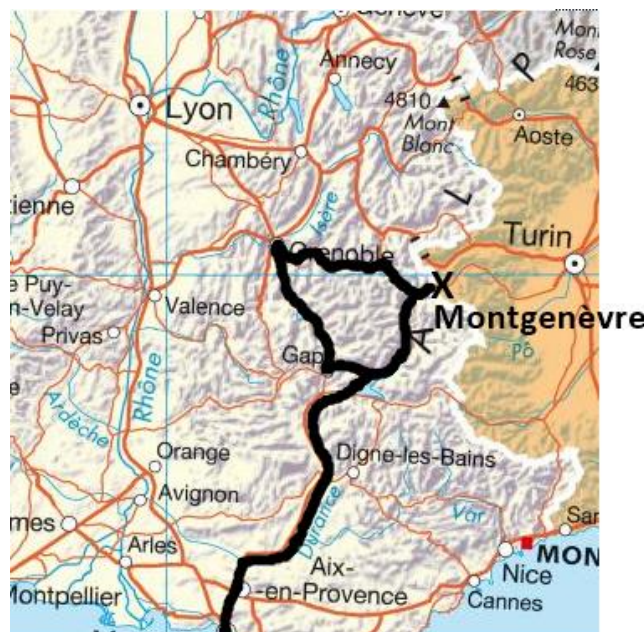


Figure 21: Cartes des trois routes principales vers le col du Montgenèvre

Fond de carte IGN

Le col du Montgenèvre est utilisé depuis l'Antiquité, en effet il était franchi par la *Via Domitia*, voie romaine aménagée vers 120 avant notre ère qui reliait l'Italie à l'Hispanie<sup>194</sup>. C'est également une des hypothèses pour le franchissement des Alpes par Hannibal mais comme beaucoup d'autres cols.

A l'époque moderne et pour les guerres d'Italie, les rois de France et leurs armées choisissent principalement le Montgenèvre pour se rendre en Italie. Nous pouvons l'expliquer car avant 1713 il se trouve exclusivement en territoire français dans les escartons comme nous avons pu le voir dans le chapitre précédant et représente donc la voie la plus facile pour les troupes françaises pour se rendre en Italie.

Nous avons choisi de présenter ce col ici car il représente le col militaire par excellence notamment à l'époque moderne et durant notre période.

Le capitaine Brossier nous dit qu'il a été « démontré que ce passage sera le meilleur de toute la chaîne des Alpes pour se rendre en Piémont<sup>195</sup> ». C'est également le col le plus décrit dans ses notes, quatre pages sont consacrées au col du Montgenèvre ce qui montre son importance. Le rôle militaire du Montgenèvre semble être quelque chose d'acquis on le retrouve également à travers cette citation : « L'importance du Montgenèvre a été reconnu par tous les généraux et de tous les temps<sup>196</sup> ».

Même son de cloche chez Pierre-Joseph de Bourcet qui estime que « le col du Montgenèvre est sans contredit le meilleur de tous les grands passages où l'on peut traverser les Alpes<sup>197</sup> ».

Le fait que l'on puisse y faire passer de l'artillerie est mis en avant par nos deux sources, tout d'abord Brossier qui le décrit « praticable et facile pour l'artillerie<sup>198</sup> » puis Bourcet qui lui écrit qu'on « a fait passer souvent de la grosse artillerie au col du Montgenèvre<sup>199</sup> ».

On voit donc une concordance totale entre nos deux sources (dont l'une s'inspire de l'autre) au sujet du col du Montgenèvre, présenté comme le col principal des Alpes d'un point de vue militaire.

---

<sup>194</sup> Pascal Roman, *Les Alpes lieux de passage et d'exploits*, Thonon-les-Bains, Editions de l'astronome, 2013, pp. 54.

<sup>195</sup> Brossier, *op.cit.*

<sup>196</sup> *Ibid.*

<sup>197</sup> Pierre-Joseph de Bourcet, *op.cit.*

<sup>198</sup> Brossier, *op.cit.*

<sup>199</sup> Pierre-Joseph de Bourcet, *op.cit.*



Dans nos deux sources, le col du Montgenèvre a une telle importance que tous les passages permettant d’y accéder ou de prendre à revers le col sont décrits, chez Brossier nous avons les cols de la Bessa, du Chaberton, ou encore du Giamont. Pierre-Joseph de Bourcet écrit lui « en récapitulant les chemins par lesquels l’on peut arriver sur le col du Montgenèvre : on en trouve huit<sup>200</sup>».

Pour conclure ce chapitre, nous pouvons dire que la montagne et notamment les cols de montagne sont étudiés par les militaires. On le voit avec Brossier qui consacre un ouvrage entier aux cols de montagnes d’un point de vue militaire ainsi qu’à Bourcet qui consacre une partie de ses mémoires à cette frontière et à ces cols frontaliers. Mais ce ne sont pas les seuls, les cartographes et d’autres militaires comme le général Vallier de La Peyrouse produisent des ouvrages « géographiques<sup>201</sup> » sur les cols et leurs passages. Nous avons cette production car la zone des Alpes occidentales est une zone stratégique, une frontière à surveiller, à défendre en cas de guerre, voire à attaquer pour récupérer les territoires perdus en 1713 comme le veut Pierre-Joseph de Bourcet. Nous allons voir maintenant dans le chapitre VI que les cols des Alpes occidentales ont servi durant notre période à des fins militaires.



Figure 22: Col du Montgenèvre en arrivant d’Italie, vue sur les Ecrins.

---

<sup>200</sup> *Ibid.*

<sup>201</sup> Et donc militaire.

## **Chapitre VI : La montagne et les cols alpins acteurs des guerres (1740-1820)**

Nous commençons maintenant le dernier chapitre concernant le lien entre les cols alpins et l'histoire militaire. Nous allons nous concentrer ici à montrer que les cols ont eu une importance plus que stratégique dans les guerres à notre période. Pour cela nous verrons dans un premier temps que la guerre de montagne est quelque chose de spécifique. Dans un second temps nous nous intéressons à la guerre de Succession d'Autriche qui a vu de nombreuses manœuvres dans les Alpes, ensuite nous nous regarderons les guerres menées par la Révolution française puis par Napoléon qui là aussi ont eu comme théâtre les Alpes. Pour finir ce chapitre, nous prendrons la ville de Briançon en exemple, haut bastion militaire au XVIIIe siècle et actrice importante notamment en 1815.

## La spécificité de la guerre en montagne

Comme énoncé dans l'introduction de la partie II, on retrouve plusieurs fonctions militaires à la montagne. Tout d'abord la montagne de passage, ou l'on ne fait pas la guerre en montagne, le col n'est pas un lieu de guerre mais simplement un lieu de passage des armées pour faire la guerre autre part. Mais parfois la montagne peut être le théâtre d'affrontement entre des armées ennemies, le col n'est plus seulement lieu de passage mais devient lieu de combat. Cette guerre de montagne est différente de la guerre en plaine ou sur terrain dégagé, elle est spécifique et les hommes se sont intéressés à cette spécificité dès le XIXe siècle. Nous pouvons citer le livre du baron Franz de Kuhn qui écrit au XIXe siècle *La guerre des montagnes* véritable traité qui explique dans le détail comment faire la guerre en montagne. C'est un texte écrit par un militaire qui met en avant comment attaquer ou défendre chaque type de territoire de montagne.

John Grand-Carteret s'intéresse également au début du XXe siècle à l'histoire militaire et la spécificité de la montagne au même titre que Joseph Perrault qui écrit en 1903 *L'Epopée des Alpes : Episodes de l'histoire militaire des Alpes, en particulier des Alpes françaises* détaillant les opérations militaires dans les Alpes. D'un point de vue bibliographique nous allons nous baser sur ces livres tout en mettant en parallèle ce que disent nos sources : Pierre-Joseph de Bourcet, Brossier, les mémoires de Thaon de Revel Comte Ignace un militaire au service du roi de Sardaigne que nous présenterons. Mais également les mémoires du maître d'école de Molines-en-Queyras Chaffre Roulph de Fagillarde témoin des guerres ou encore les transitions<sup>202</sup> de la commune de Molines-en-Queyras qui témoignent elle aussi du passage des troupes armées.

Revenons maintenant à la spécificité de la guerre en montagne. Ce qui est mis tout d'abord en avant par Joseph Perrault est le climat et la topographie qui « impriment aux conditions de

---

<sup>202</sup> Par Transitions on désigne, dans la vallée du Queyras, des mémoires ou journaux de famille, renfermant ordinairement des notes historiques rédigées, de père en fils, à partir du XVIe et même du XVe siècle et relatives aux principaux événements qui se passaient dans la vallée.

l'art de la guerre un caractère particulièrement accusé et dans une large mesure permanent<sup>203</sup>».

Nous pouvons expliquer cela car le climat en montagne est plutôt froid et peu évident pour les organismes surtout en hiver, en plus du froid l'altitude, le soleil, le brouillard, le vent, la neige peuvent être de farouches ennemis des soldats<sup>204</sup>. Les soldats doivent parfois dormir en montagne et le froid la nuit est encore plus présent et plus dangereux. Nous le verrons en exemple pour la guerre de Succession d'Autriche mais les conditions climatiques ont parfois poussé des armées à se retirer, à abandonner leurs positions ou encore à abandonner un siège.

La topographie avec notamment le dénivelé épuise les organismes des soldats. Il est évidemment plus compliqué de marcher en montagne que de marcher en plaine, les armées mettent plus de temps à faire des kilomètres. De plus les chemins de montagne sont pour la plus part en mauvais état, ce ne sont parfois que de simples petits sentiers à flan de rocher parfois même dangereux. En dehors des grandes routes il est impossible de faire passer du canon dans la plus part des cols comme nous avons pu le voir dans l'ouvrage de Brossier car le chemin est trop étroit ou le dénivelé trop élevé. Il y a un manque de modernisation des routes dans les Alpes au XVIIIe siècle qui empêche la bonne circulation des armées par les cols et les différents passages.

La montagne ralentit les militaires au même titre que pour Perrault elle « limite les effectifs, entrave les mouvements, neutralise les perfectionnements des armes » défie les « progrès de l'industrie humaine<sup>205</sup>».

Autre aspect très intéressant mis en évidence par Joseph Perrault : l'absence de ressources naturelles dans les vallées alpines qui empêche les soldats de rester longtemps. On le retrouve dans cette citation : « Dans ces vallées, il ne saurait être question de faire subsister les troupes à l'aide des ressources locales<sup>206</sup>». Ce qui pose problème pour les armées obligées de faire venir les ressources de l'arrière et donc de mettre en place une logistique. La faible démographie et l'absence de villages à plus de 1800 mètres d'altitude<sup>207</sup> empêchent également les soldats de loger chez l'habitant. Nous avons donc en montagne un problème pour loger

---

<sup>203</sup> Joseph Perrault, *L'Épopée des Alpes : Episodes de l'histoire militaire des Alpes, en particulier des Alpes françaises*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1903-1913, pp. 35.

<sup>204</sup> Comme des voyageurs civils que nous avons vus en première partie.

<sup>205</sup> Joseph Perrault, *op.cit.*, pp. 36.

<sup>206</sup> *Ibid.*

<sup>207</sup> *Ibid.*, pp. 37.

ainsi que pour nourrir les soldats, une armée ne peut donc pas rester indéfiniment dans ce type de territoire.

Nous voyons que les conditions au vu des contraintes naturelles et logistiques comme le mauvais état des routes et des chemins ne sont donc pas idéales pour un affrontement entre deux armées dans les Alpes. C'est ce que signale Franz de Kuhn au début de son ouvrage : « L'attaque et la défense d'un pays de montagnes doivent être classées parmi les plus difficiles des opérations militaires<sup>208</sup>».

En plus de mettre en avant ce que nous avons déjà vu dans l'ouvrage de Joseph Perrault, il nous montre d'autres aspects qui font de la montagne un espace spécifique.

C'est tout d'abord l'absence de cavalerie dans les combats en montagne, en effet la cavalerie ne peut pas passer par ces petits chemins ou alors en petit nombre sur les grandes routes. Au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle la cavalerie a encore un rôle fondamental dans les guerres comme nous le montrent les guerres napoléoniennes où la cavalerie joue un grand rôle. Le rôle prépondérant de la cavalerie diminuera au cours du XIXe siècle avec la révolution industrielle et le développement de nouvelles armes de guerres. Mais durant notre période elle est encore essentielle et il faut donc s'en passer pour les opérations militaires dans les montagnes des Alpes.

Cela donne donc un rôle plus important à l'infanterie<sup>209</sup> et à l'artillerie. Les troupes qui combattent en montagne doivent être entraînées à combattre dans ce milieu ainsi qu'équipées pour lutter contre le froid. Le rôle du commandant des armées est également mis en avant, il doit connaître la géographie du terrain sur le bout des doigts pour être efficace, commander une armée en montagne est aussi quelque chose de différent. Le nombre de stratégies possibles est multiplié par le nombre de cols ou de petits détachements peuvent passer pour prendre à revers l'armée ennemie. Ce qui amènera au XIXe siècle à la création de troupes spécifiques de montagnes adaptées à ce milieu, ce qui montre la spécificité de ce dernier.

Un dernier point nous semble important à énoncer : il est plus facile de défendre un territoire de montagne que de l'attaquer<sup>210</sup>. En effet du fait du faible nombre de routes, il est facile pour celui qui défend le territoire de savoir où son adversaire va passer ce qui enlève l'effet de surprise. Il est possible de nuancer en mettant en avant que la montagne peut être

---

<sup>208</sup> Franz de Kuhn, *La guerre des montagnes*, Paris, Beaudoin, 1896, pp.7.

<sup>209</sup> Les troupes à pied.

<sup>210</sup> Franz de Kuhn, *op.cit.*, pp.10.

comparée à un « gruyère » avec le nombre de cols importants et toutes les tactiques possibles pour prendre à revers l'ennemi. Mais une armée ne peut pas emprunter n'importe quel col, elle a besoin d'une route en bon état pour faire passer un grand nombre d'hommes, ce qui réduit grandement le choix de la route, elle devient donc prévisible. De plus les nombreuses fortifications sur les hauteurs permettent de verrouiller les routes à l'image de Mont-Dauphin qui verrouille la vallée du Guil et les routes venant du Queyras. Les fortifications de montagne sont construites spécifiquement, nous reviendrons sur ce point à la fin de ce chapitre lorsque nous parlerons de la ville de Briançon.

Au vu des conditions climatiques, le siège d'une ville est compliqué à l'image du siège de Briançon en 1815 dont nous reparlerons. De plus les routes, les ponts peuvent être dégradés pour empêcher l'ennemi de passer ou au moins le retarder. Dans ces conditions attaquer un territoire de montagne devient compliqué, nous pouvons également mettre en avant qu'une fois que le territoire est occupé une guérilla peut se mettre en place. En effet la montagne est totalement propice au phénomène de guérilla au vu de son relief et de ses nombreuses cachettes. Même en cas de conquête d'une armée c'est un territoire très compliqué voire impossible à contrôler pour l'armée vainqueur. La montagne est un territoire très difficile à contrôler comme nous le verrons dans la partie trois avec notamment la contrebande dans le Queyras.

Pour finir cette partie nous pouvons dire que la spécificité de la montagne ainsi que son rôle militaire stratégique sont mis en avant par les ouvrages de Brossier ou de Bourcet qui étudient la montagne spécifiquement d'un point de vue militaire. La montagne plus que tous autres espaces nécessite une connaissance parfaite du territoire et de sa géographie. Nous allons voir maintenant dans un second temps la guerre de Succession d'Autriche et ses nombreuses manœuvres dans les Alpes qui mettent en expérience le combat de montagne et toutes ses spécificités.

## **La guerre de Succession d'Autriche (1740-1748)**

La guerre de Succession d'Autriche ou autrement appelée guerre de la Pragmatique Sanction a eu pour théâtre une grande partie de l'Europe : la Belgique, les Pays Bas, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie<sup>211</sup>. Avec notamment des manœuvres dans les Alpes. Avant de détailler ces manœuvres, nous devons exposer les causes de cette guerre.

Ce conflit est au départ un conflit dans le Saint-Empire avec comme acteur proche la Prusse de Frédéric II. Le 20 octobre 1740, l'empereur Charles VI mourait de façon brutale, la question de sa succession posait problème car il n'avait qu'une fille : Marie-Thérèse âgée de 23 ans. Charles VI avait tout fait pour faire accepter aux autres puissances européennes le fait que sa fille lui succède<sup>212</sup>. Mais les électeurs de Saxe et de Bavière ont aussi eu des vues sur cette succession du fait de mariages avec des filles de l'ancien empereur Joseph Ier.

La France décida de soutenir la candidature de Charles-Albert de Bavière dans un but d'affaiblir l'ennemi héréditaire que sont les Habsbourg<sup>213</sup>.

La Prusse profite de ce moment de confusion dans l'Empire pour attaquer la Silésie en décembre 1740 dans un but d'agrandissement. La guerre devient totalement européenne lorsque la Suède alliée à la France attaqua la Russie alliée à l'Autriche pour empêcher cette dernière d'aider Marie-Thérèse.

La guerre a aussi pour cadre l'Italie et va opposer l'Espagne alliée à la France au royaume de Sardaigne alliée à l'Autriche. Le prince espagnol Don Philippe avait des vues sur les territoires Italiens des Habsbourg et conduit donc ses troupes soutenues par les français jusqu'en Savoie puis en Piémont. Le royaume de Sardaigne et son roi Charles-Emmanuel choisissent le camp de l'Autriche en échange en cas de victoire d'un agrandissement du royaume vers le Milanais et Gênes<sup>214</sup>. Cette guerre au départ interne au Saint-Empire entre les Habsbourg et l'électeur de Bavière devient donc européenne par le jeu des alliances et même « mondiale » avec l'opposition entre français et anglais en Amérique. Les Alpes deviennent donc aussi acteurs de ce conflit ce que nous allons voir maintenant.

En septembre 1742 l'armée espagnole pénètre en Savoie par le sud et le col du Galibier guidé par un personnage que nous avons déjà étudié : le lieutenant de l'armée française,

---

<sup>211</sup> Henri Morris, *Opérations militaires dans les Alpes et les Apennins pendant la guerre de la Succession d'Autriche (1742-1748)*, Paris, Beaudoin, 1896, pp. 7.

<sup>212</sup> Lucien Bély, *Les relations internationales en Europe : XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presse Universitaire de France, 1992, pp. 490.

<sup>213</sup> *Ibid.*, pp. 491.

<sup>214</sup> *Ibid.*, pp. 501.

ingénieur du génie et spécialiste des Alpes Pierre-Joseph Bourcet<sup>215</sup>. L'armée espagnole ne rencontre absolument aucune résistance en Savoie et occupe facilement la Savoie. Les piémontais se sont réfugiés en Piémont juste de l'autre côté du Mont-Cenis à Suse ou à La Thuile près du Petit-Saint-Bernard afin de préparer une contre-offensive. Cette contre-offensive a lieu le deux octobre 1742, par les deux cols cités un peu plus haut ainsi que par le col de la Roue (entre Oulx et Modane) avec 11 000 hommes au total<sup>216</sup>. L'attaque sarde réussit du fait de l'effet de surprise et l'armée espagnole fuit vers la France.

Les espagnols attaquent à nouveau le 16 décembre à Pontcharra et à Chapareillan au pied du Granier, l'armée sarde se retire encore une fois vers le Piémont via le col du Petit-Saint-Bernard et la Tarentaise après les victoires espagnoles en Savoie. L'armée espagnole occupe donc toute la Savoie des janvier 1743 et ne se retirera qu'en 1749 après la fin de la guerre de Succession d'Autriche.

Mais les combats n'ont pas lieu qu'en Savoie, les troupes françaises et espagnoles attaquent également le Piémont par les Alpes du sud. Nous n'allons pas faire un inventaire de toutes les batailles qui ont eu lieu dans les Alpes lors de cette guerre, pour cela le lecteur pourra se référer à l'ouvrage très complet d'Henri Morris *Opérations militaires dans les Alpes et les Apennins pendant la guerre de la Succession d'Autriche (1742-1748)* qui détaille chaque mouvement militaire dans les Alpes. Nous allons simplement citer les principales batailles et offensives qui ont eu lieu. Pour cela nous avons consulté l'ouvrage *Mémoires sur la guerre des Alpes et les événements en Piémont pendant la Révolution française* qui est un document écrit au XVIIIe siècle par un officier piémontais le comte Ignace Thaon de Revel. Nous allons tout d'abord présenter l'auteur.

Thaon de Revel de Saint André et Pralungo, Comte Ignace est né le 28 février à Nice dans le comté du même nom appartenant au royaume de Sardaigne. Issu d'une famille noble, très aisé il part rapidement faire ses études à l'académie royale de Turin. Il est nommé lieutenant dans la marine en 1741 et participe au combat lors de la guerre de Succession d'Autriche. Nous avons eu accès à ses mémoires de guerre qui concernent principalement les combats dans les Alpes lors de la Révolution française<sup>217</sup>, mais il est mention d'une

---

<sup>215</sup> Alain Becchia, *L'occupation espagnole de la Savoie : 1742-1749*, Chambéry, Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, 2007, pp. 18.

<sup>216</sup> *Ibid.*, pp. 29.

<sup>217</sup> Que nous utiliserons un peu plus loin.



chronologie des mouvements dans les Alpes lors de la guerre qui nous intéresse dans la Préface rédigée par Genova de Revel en 1871.

Selon Genova de Revel, l'armée espagnole avait tout d'abord prévu d'attaquer le Piémont via le comté de Nice durant l'été 1742<sup>218</sup>. Les plans sont changés au dernier moment pour finalement se diriger vers la Provence, puis le Dauphiné enfin occupé la Savoie en 1742. La Savoie va donc servir de base arrière pour les espagnols, mais les troupes hispano-françaises attaquent aussi par les Alpes du sud. Genova de Revel nous dit qu'en 1743 les troupes piémontaises ferment tous les cols du col de la Roue jusqu'au col de l'Authion, avec de nombreux soldats et des « postes retranchés occupés par les troupes de lignes<sup>219</sup> ». Mais les français et les espagnols attaquent dès 1743, les français dans le Queyras en visant la ville de Châteaudauphin. Nous pouvons imaginer que les troupes françaises ont emprunté le col Agnel chemin le plus carrossable du Queyras. Les espagnols attaquent en même temps les sources de la Vraita. Après quelques recherches, cette rivière correspond à la rivière que l'on nomme Varaita aujourd'hui. Ces sources sont situées au sud du col Agnel non loin de Châteaudauphin, nous pouvons imaginer que les troupes espagnoles ont pris un col un peu plus au sud, l'hypothèse du col de Saint-Véran nous semble la plus probable. Une attaque donc coordonnée mais qui n'aboutit pas, en effet les piémontais remportent ces batailles et les troupes françaises et espagnoles doivent se retirer.

En 1744, les troupes franco-hispaniques attaquent par le sud et le comté de Nice, ce qui affaiblit le Piémont. Les français et les espagnols passent le 17 juillet 1744 par la vallée de la Stura pour aller assiéger Coni. Pour pénétrer dans la vallée de la Stura, il y a plusieurs possibilités : le col de Larche, le col de Tende, et les nombreux petits cols entre la vallée de la Tinée et celle de la Stura. Nous pouvons plutôt imaginer que l'offensive venant du sud, s'est faite ou depuis le col de Tende ou depuis la vallée de la Tinée. Le siège de Coni n'est pas une réussite, les français et les espagnols doivent abandonner le siège du fait des conditions climatiques exécrables pour un mois de juillet avec de nombreuses inondations.

En 1745, Genova de Revel mentionne des mouvements militaires aux alentours du Montgenèvre par le général français Laudric qui « investit tous les cols [...] pour attaquer

---

<sup>218</sup> Genova de Revel, Préface de *Mémoires sur la guerre des Alpes et les événements en Piémont pendant la Révolution française*, Turin, Bocca, 1871, pp. 8.

<sup>219</sup> *Ibid.*

Exilles et Fenestrelles<sup>220</sup>». Comme nous l'avons vu dans le chapitre IV, ce sont deux places fortes piémontaises, les français s'emparent du fort de Fenestrelles et l'investisse.

Il est intéressant de mettre en parallèle ce discours trouvé dans la bibliographie avec les sources que nous avons consulté au fil de ce mémoire. Tout d'abord nous avons trace du passage des troupes espagnoles dans le Queyras en 1743 avec les transitions de Molines-en-Queyras que nous avons consultées aux archives départementales de Gap : « En l'année 1743 au mois d'octobre, le roi d'Espagne avec son armée au nombre de 50 000 hommes ont passé au présent lieu de Molines pour s'en aller en Italie<sup>221</sup>».

Le second passage des soldats pour revenir en France est également signalé et s'est avéré plus violent comme nous le voyons ici : « le passage nous a fait plus de mal en venant qu'en allant<sup>222</sup>».

Ce passage semble avoir marqué la mémoire du Queyras, on retrouve également des traces dans les mémoires du maître d'écoles de Molines Chaffre Roulph de Fagillarde. Le passage de Philippe d'Espagne et de 50 000 soldats par Molines est également mentionné. Le 12 juillet 1744 des troupes avec des mercenaires Vaudois traversent aussi la commune, les habitants doivent payer une contribution. Le 15 octobre 1744, 15 500 soldats franco-espagnols traversent la commune et là aussi les habitants doivent payer la contribution.

En l'année 1745, la commune de Molines doit fournir 50 hommes pour aménager les routes du Briançonnais pour faciliter le passage des soldats. Fagillarde critique cette tâche et met en avant la « dangerosité<sup>223</sup>». Il atteste encore du passage de troupes vaudoises durant cette année. En 1747 encore du passage de troupes et la retraite de 90 000 hommes franco-espagnols « repoussé par les piémontais<sup>224</sup>».

Nous voyons donc que cette guerre a pour théâtre le Queyras, nous sentons dans le discours de Fagillarde le fait que les habitants subissent cette guerre en devant ou travailler ou payer de nombreuses contributions ainsi que nourrir les soldats. Cela semble donc être des années compliquées pour les habitants du Queyras, car de 1743 à 1747 les troupes vont et viennent de nombreuses fois à travers le Queyras et la commune de Molines qui est un lieu stratégique comme le montre la carte ci-dessous.

---

<sup>220</sup> *Ibid.*, pp. 11.

<sup>221</sup> *Transitons de Molines-en-Queyras (1570-1805)*, manuscrit autographe, AD Hautes-Alpes, E 549, f.n. numéroté.

<sup>222</sup> *Ibid.*

<sup>223</sup> Chaffre Roulph de Fagillarde, *Livres de Mémoires par moi Chaffre Roulph de Fagillarde* hameau de la commune de Molines, manuscrit autographe, BM Grenoble, fonds anciens, MS R 9729, f.n ; numéroté.

<sup>224</sup> *Ibid.*

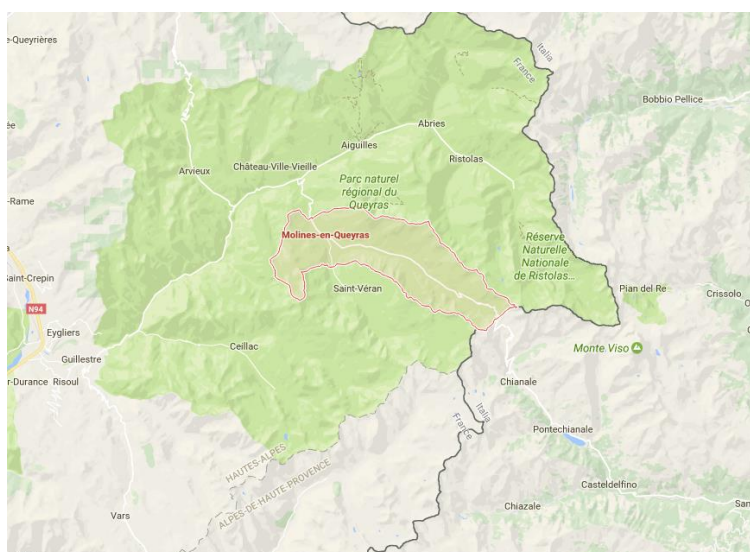


Figure 23 : Carte de la localisation de Molines-en-Queyras

Source : google map

Nous devons maintenant parler de la fin de la guerre de Succession d’Autriche et de son issue dans les Alpes et en général. La paix est signée en 1748 à Aix-la-Chapelle. Marie-Thérèse de Habsbourg garde le contrôle du Saint-Empire qui s’affaiblit. La Prusse s’affirme comme un Etat puissant. La France ne gagne aucun territoire en Belgique et doit évacuer le comté de Nice ainsi que la Savoie qui sont restitués au roi de Sardaigne. Le roi de Sardaigne gagne la partie du Milanais à l’est du Tessin<sup>225</sup>. Malgré la victoire militaire relative française, dans les Alpes c’est le royaume de Sardaigne qui se retrouve renforcé de cette guerre de Succession d’Autriche.

Nous allons voir maintenant que la guerre de Succession d’Autriche n’est pas la seule à avoir secoué les Alpes durant notre période.

## **Les guerres de la Révolution française et de Napoléon Bonaparte**

---

<sup>225</sup> Lucien Bély, *op.cit.*, pp.513.

Nous n'allons pas rentrer dans le détail du contexte général mais il est important de connaître les raisons du passage de troupes et des combats avant de s'intéresser à ces derniers. Comme le dit Michel Vovelle dans son ouvrage *La Révolution française*, la Révolution est un moment fondateur de l'histoire de France mais également de l'histoire de l'humanité<sup>226</sup>. C'est une image de rupture que représente la Révolution, c'est la fin de ce que l'on nomme l'Ancien régime. Nous ne reviendrons pas ici sur les causes de la Révolution.

Nous pouvons faire commencer cet événement en 1789, année où de nombreux événements se sont produits comme le serment du jeu de Paume le 20 juin, la prise de la Bastille le 14 juillet ou la nuit du 4 août. La monarchie est abolie en 1792 après la chute du roi à Varenne. Plusieurs personnes et types de gouvernements très différents ont été au pouvoir durant les dix années de la Révolution française avec en toile de fond ce qui nous intéresse : la guerre extérieure.

Le 20 avril 1792, la guerre est déclarée au roi de Bohême et de Hongrie, puis au final à une coalition qui regroupe la Prusse, L'Empire, la Russie, l'Espagne et plus intéressant pour nous le royaume de Sardaigne<sup>227</sup>. En 1793 s'ajoute à cette coalition Naples, la Hollande et l'Angleterre, toute l'Europe est ligüée contre la France. La France subit également la contre Révolution à l'intérieur de ses frontières, des villes comme Toulon sont royalistes et opposées à la Révolution. Il faut également mettre en avant l'émigration du parti des nobles français qui trouvent refuge à Coblençe ou à Turin comme le comte d'Artois qui organise depuis Turin une opposition en France à la Révolution. La France est donc occupée sur plusieurs fronts, mais ses campagnes militaires internes et externes vont être couronnées de succès pour la Révolution.

La Savoie est envahie le 22 septembre 1792 puis annexée rapidement pour devenir l'un des départements français sous le nom de département du Mont Blanc avant d'être séparé en deux avec l'annexion de Genève et la création du département du Léman. Le comté de Nice est également annexé, le destin du Piémont est un peu différent, le territoire ne devient pas un département français mais plus un protectorat après la campagne d'Italie de Bonaparte en 1796 sur lequel nous reviendrons. Le roi de Sardaigne garde la Sardaigne et se réfugie sur son île en abandonnant le Piémont.

---

<sup>226</sup> Michelle Vovelle, *La Révolution française*, Paris, Armand Colin, 2015, pp. 7.

<sup>227</sup> *Ibid.*, pp. 29.

Passons maintenant aux manœuvres militaires dans les Alpes et par les cols qui nous intéressent. Nous allons commencer par la Savoie qui est depuis 1792 une terre française. Tout d'abord Louis Dimier dans son ouvrage *Histoire de Savoie* met en avant une contre-offensive sarde en 1793 menée par le duc de Montferrat qui pénètre en Tarentaise et en Maurienne<sup>228</sup> par le Petit-Saint-Bernard et le Mont-Cenis. Cette contre-offensive reprend Moutiers et Conflans avant d'être battu par les armées de la Révolution.

En avril 1794, les armées révolutionnaires emmenées par le général Masséna entreprennent l'invasion du Piémont par la Savoie. Il prend facilement le col du Petit-Saint-Bernard et bascule dans le Val d'Aoste, il fait face à plus de difficultés pour le Mont-Cenis mais finit par rentrer à Suse le 14 mai<sup>229</sup>. Mais en 1794 cette campagne finit par échouer et les troupes françaises se retirent du Piémont.

Pour les Alpes du sud nous pouvons nous fier au témoignage de Thaon du Revel que nous avons présenté pour la guerre de Succession d'Autriche. Les troupes révolutionnaires semblent être passées en priorité vers le Piémont par le comté de Nice, le comte Ignace écrit : « Le 8 juin à 4 heures du matin l'ennemi déboucha à Sospello, Pietra Cava, Camp d'Argenta et attaquait toute la ligne <sup>230</sup> ». Sospello aujourd'hui Sospelle se trouve sur la route du col de Tende, nous pouvons donc imaginer que le gros des troupes françaises a choisi d'attaquer le Piémont par le sud. Mais nous pouvons imaginer que l'attaque fut coordonnée dans toutes les Alpes comme nous le verrons un peu plus loin avec le témoignage de Fagillarde pour la commune de Molines. Le comte Ignace témoigne d'une attaque française le 29 juillet 1793 par la vallée de la Stura, sûrement là aussi via le sud de la France. Il nous parle également de l'attaque du Petit-Saint-Bernard en avril 1794 comme nous le dit Louis Dimier.

Pour Chaffre Roulph de Fagillarde, la Révolution semble avoir marqué les esprits même au fin fond du Queyras. En 1792 il écrit que les Français ont tué Louis XVI, que la République est proclamée et que Nice est annexée. Nous pouvons souligner le fait qu'il est mention de l'annexion de Nice mais pas de la Savoie. Pour l'année 1793 il met en avant la levée en masse des jeunes de son village pour défendre la République, il nous dit également que 3000 soldats sont envoyés en protection dans le Queyras et doivent loger chez l'habitant ce qui ne semble pas vraiment les enchainer<sup>231</sup>.

---

<sup>228</sup> Louis Dimier, *Histoire de Savoie*, Paris, Lacour, 2014, pp. 289.

<sup>229</sup> *Ibid*, pp. 291.

<sup>230</sup> Ignace, Thaon de Revel, *Mémoires sur la guerre des Alpes et les événements en Piémont pendant la Révolution française*, Turin, Bocca, 1871.

<sup>231</sup> Chaffre Roulph de Fagillarde, *op.cit*.

Le 26 avril 1793, le roi de Sardaigne pose des troupes au pied de l'Agnel côté italien et fait quelques incursions en France pour venir piller des villages, des hommes du Queyras sont pris en otage et même l'auteur se prend un coup de fusil dans le ventre par un piémontais<sup>232</sup>. Pour l'année 1794 les incursions piémontaises sont encore mises en avant par Fagillarde et les prises d'otages de soldats français par les italiens.

Le tournant pour le Queyras a lieu en 1795 pour notre maître d'école, les piémontais sont repoussés de l'autre côté de l'Agnel par les français. C'est la dernière année où des opérations militaires sont énoncées par Fagillarde dans ses mémoires.

Chez Brossier, on retrouve également grande trace des guerres de la Révolution. Il est tout d'abord mention de la bataille qui a eu lieu en 1794 au col du Petit-Saint-Bernard : « les troupes françaises forcèrent toutes ces positions, et débusquèrent l'ennemi et descendirent jusqu'au village de La Thuile puis jusqu'à Saint Didier<sup>233</sup> ». Avec ce témoignage de Brossier nous voyons que de nombreux cols ont servi durant les guerres de la Révolution à l'image du col du Mont au sud du Petit-Saint-Bernard « occupé lors de la dernière guerre par les piémontais <sup>234</sup> ». La bataille au col du Mont-Cenis est également décrite en détail, au même titre que le col des planètes entre Modane et Bardonneche. Le col de l'Echelle est également décrit comme un col avec un rôle lors des guerres de la Révolution, au même titre que le Montgenèvre. Un peu plus au sud et un peu plus surprenant le col de la Traversette fut utilisé aussi, comme l'Agnel ou le col de Larche.

Cet ouvrage nous montre que les manœuvres dans les Alpes ont eu lieu tout le long de la frontière par des cols divers, les troupes se sont affrontées dans tous les cols frontaliers même les moins praticables.

Nous allons maintenant revenir sur un homme qui traversa les Alpes à de nombreuses reprises : Napoléon Bonaparte. Tout d'abord une rapide biographie, Napoléon né le 15 août 1769 à Ajaccio est issu d'une famille de notable corse de moyenne fortune, originaire de Ligurie<sup>235</sup>. Il est envoyé faire ses études militaires à Paris, l'adolescent a un goût prononcé pour le savoir ainsi que pour les armes tout en étant très solitaire. Il devient un officier de l'armée française et prend part à la Révolution notamment au siège de Toulon contre les

---

<sup>232</sup> *Ibid.*

<sup>233</sup> Brossier, *Notes descriptives sur tous les cols et passages qui communiquent de France en Piémont depuis le col Ferret jusqu'au col des Trois évêques*, manuscrit autographe, AD Hautes-Alpes, MS R 9327, f.n. numéroté, « col du Petit-Saint-Bernard ».

<sup>234</sup> *Ibid.*, « col du Mont ».

<sup>235</sup> Nathalie Petiteau, *Napoléon Bonaparte : la nation incarnée*, Paris, Armand Colin, 2015, pp. 16.

royalistes. Le 2 mars 1796 il est nommé commandant en chef de l'armée d'Italie et prépare un plan d'invasion du Piémont pour battre les autrichiens présents en Italie. La campagne d'Italie dans les années 1796-1797 fut un grand succès pour la France et un affaiblissement pour le royaume de Sardaigne dont la cour doit se réfugier en Sardaigne. La campagne d'Italie s'est faite à partir du comté de Nice, au départ de cette même ville en longeant la côte et après par le col de Cardibone pour aller de Savone à Turin. Cette campagne ne semble donc pas toucher tellement notre aire géographique d'après l'ouvrage d'Yves Amiot *La fureur de vaincre* consacré à la campagne d'Italie. A partir de 1796 nous voyons que la zone de front, la zone d'affrontement se déplace de la frontière des Alpes vers le sud puis vers l'est. Ce qui explique le fait que Fagillarde le maître d'école de Molines ne mentionne plus de présence militaire dans le Queyras.

Après ces victoires il s'embarque pour l'Égypte afin de combattre les anglais, il rentre en France le 9 octobre 1799, et prend le pouvoir par un coup d'Etat le 18 brumaire (le 9 novembre). Le 2 décembre 1804 il est sacré empereur des français et se maintiendra au pouvoir jusqu'en 1814, puis 1815 après les cents jours faisant face à une Europe coalisée militairement face à la France.

Venons-en maintenant à son rapport avec les Alpes. Comme nous l'avons dit un peu plus haut, la campagne d'Italie ne traverse pas vraiment les Alpes ou seulement l'extrême sud. Nous avons bien sûr également en tête le passage de Napoléon et de l'armée française au col du Grand-Saint-Bernard entre Suisse et Italie pour se rendre à la célèbre bataille de Marengo. Ce passage est resté dans la postérité par un nombre important de représentations de Napoléon au col, notamment peint par le célèbre peintre Jacques-Louis David en 1803.

Dans les années 1800, les Alpes ne sont plus un lieu d'affrontements comme elles ont pu l'être lors de la guerre de Succession d'Autriche ou dans les années 1790. Les Alpes deviennent simplement lieu de passage pour aller livrer bataille en Italie, le col du Mont-Cenis est franchi plusieurs fois par les armées françaises. C'est dans cette optique qu'est créée la route du Mont-Cenis par Napoléon Bonaparte en 1805 qui devient l'une des premières routes des Alpes. Pourquoi le Mont-Cenis ? Nous pouvons imaginer que le col a été choisi car la route qui y existait était déjà bien aménagée, et également car c'est le chemin venant de Paris ou Lyon le plus rapide pour se rendre en Italie. Napoléon avait besoin de cette route pour accélérer ses voyages vers l'Italie. En 1812, Napoléon transfère le Pape Pie VII à

Fontainebleau en le faisant voyager par le col du Mont-Cenis qui s'affirme comme la route principale des Alpes occidentales.

Lors de la chute de Napoléon, on retrouve trace d'un évènement militaire dans les Alpes en 1815 : le siège de Briançon. Nous reviendrons sur cet événement dans la prochaine sous partie consacrée justement à cette ville de Briançon.

## **Briançon : sentinelle des Alpes**

Nous avons fait le choix pour terminer ce chapitre, de faire un focus sur la ville de Briançon et son histoire militaire importante. Tout d'abord ce qui fait l'originalité de cette ville est sa localisation ainsi que son altitude. Comme nous le voyons sur la carte ci-dessous Briançon se situe au carrefour de la route du Montgenèvre, de la route du col du Lautaret (allant à Grenoble) et de la route de la vallée de la Durance (allant à Gap puis dans le sud de la France). A côté de ces grands axes on retrouve d'autres vallées proches comme celle de la Clarée permettant de rejoindre le col de l'Echelle et la ville de Bardonnèche ou encore celle du Pelvoux pour se rendre dans les Ecrins, sans oublier la vallée de la Cerveyette permettant de se rendre dans le Queyras.

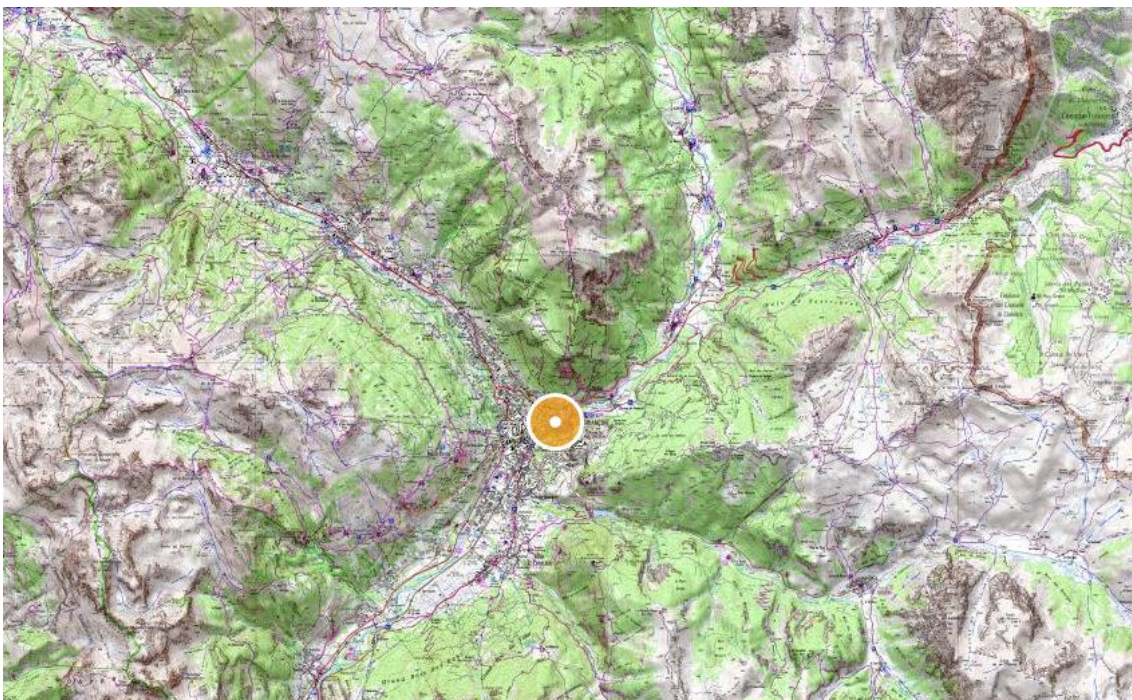




Figure 24: Carte de la localisation de Briançon, au carrefour de nombreuses vallées

Source : IGN

Comme le montre la carte la position de Briançon est plus que stratégique, dernière ville avant de traverser le col du Montgenèvre, car le col n'est qu'à une dizaine de kilomètres de la ville.

Une autre spécificité de Briançon est son altitude, en effet avec son altitude de 1326 mètres cela en fait la ville la plus haute de France. La ville haute est adossée à un éperon rocheux et les nombreux forts sur les sommets de la ville atteignent parfois des altitudes supérieures à 3000 mètres comme pour le fort de Chaberton. La ville de Briançon est entourée de montagnes avec notamment les Ecrins à l'ouest, le Queyras au sud-est, le massif des Cerces au nord est etc. Ces montagnes façonnent le paysage de la ville ou la barre des Ecrins à plus de 4000 mètres d'altitude trône en toile de fond.

L'histoire de la ville est très importante et très liée à l'histoire militaire. Déjà les romains ont construit un château à l'emplacement de la ville d'aujourd'hui<sup>236</sup>.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, le territoire du Briançonnais acquiert une certaine autonomie administrative et surtout fiscale avec de nombreux privilèges comparés au reste du Dauphiné dont il fait partie avec la création des escartons. Il existait cinq escartons :

- L'escarton de Briançon
- L'escarton d'Oulx
- L'escarton de Pragelas
- L'escarton du Queyras
- L'escarton de Châteaudauphin

Il est intéressant de remarquer que trois des escartons se situent de l'autre côté de la frontière actuelle et de l'autre côté du critère des « eaux pendantes ». Ce système fonctionnera jusqu'au traité d'Utrecht en 1713 mettant fin à la guerre de Succession d'Espagne et véritable tournant pour Briançon. Les territoires de l'autre côté des lignes de crêtes sont perdus par la France au profit du royaume de Sardaigne. Seul l'escarton de Briançon et celui du Queyras restent au royaume de France. Pour Robert Bornecque dans son ouvrage *Briançon citadelle des Alpes* : « Les populations des deux versants ont mal vécu cette cassure imposée d'en haut. Le Briançonnais réduit, appauvri, souffre en outre des droits de douane imposés par le Piémont, qui limitent les échanges jusqu'à la fort actifs<sup>237</sup> ».

---

<sup>236</sup> Robert Bornecque, *Briançon sentinelle des Alpes*, Grenoble, le Dauphiné libéré, 2007, pp. 3.

Les piémontais dans un but stratégique de privilégier le col du Mont-Cenis entièrement dans le royaume de Sardaigne, imposent des droits de douanes très importants au col du Montgenèvre, en plus d'arrêter d'entretenir la route coté transalpin. C'est un tournant pour le Montgenèvre qui perd toute son importance économique au profit du Mont-Cenis.

Le fait que le col du Montgenèvre soit dorénavant la frontière met Briançon en première ligne, Briançon devient pratiquement une ville frontalière et logiquement menacée par les troupes du Roi de Sardaigne. Il faut donc fortifier la ville et en faire une citadelle imprenable car son importance stratégique est décuplée. Vauban dont nous avons déjà parlé va donc fortifier la ville selon un plan précis. En effet les fortifications de montagnes obéissent à des règles différentes de celle de la plaine. Tout d'abord les forts les plus importants ou quand il y a une citadelle doivent être au point culminant de la ville pour pouvoir observer de loin tous les mouvements. Souvent on met à profit les avantages du relief et les fortifications occupent des rochers inabordables, les formes des fortifications dépendent donc du relief et de la possibilité de construire à cet endroit, il n'y a pas de règle les architectes font au mieux en prenant en compte les difficultés du relief. Pour que les places fortes puissent contrôler les routes passant dans les gorges. Il est impératif de les installer sur des sites en partie dominants, contraignants et d'assise réduite. Il faut également construire des forts secondaires sur les sommets environnant pour éviter que l'ennemi ne s'en empare. Vauban avec ses nombreux forts que ce soit dans les Alpes (Briançon, Mont-Dauphin, Sisteron) ou dans les Pyrénées (Villefranche de Conflant, Mont-Louis) est un grand artisan de la fortification de montagne.

Briançon est une ville extrêmement fortifiée au XVIII<sup>e</sup> siècle comme nous allons le voir. Avant Vauban, la ville ne dispose que d'un vieux château en mauvais état sur les hauteurs de la ville<sup>238</sup>. L'enceinte de la ville est fortifiée avec la création de la porte de Pignerol (que nous voyons en photo ci-dessous) puis de la porte d'Embrun, une caserne est également créée pour loger les soldats dans le quartier de la Roche<sup>239</sup>. Sur des hauteurs avoisinantes sont créés au XVIII<sup>e</sup> siècle le fort des Têtes puis le fort du Randouillet qui dominant la ville. Au XVIII<sup>e</sup> siècle nous avons donc un système pyramidal, du plus bas vers le plus haut : la ville entourée de son enceinte fortifié, le fort du château, le fort des Têtes (en

---

<sup>237</sup> *Ibid.*, pp. 9

<sup>238</sup> *Ibid.*, pp. 13.

<sup>239</sup> *Ibid.*, pp. 14.

photo également), le fort du Randouillet. Le fort des Têtes plus vaste que la ville sert de pivot à ce système de fortification, la Randouillet sert quant à lui à protéger le fort des Têtes. Une communication entre les différents forts est donc mise en place.

La ville a eu un rôle militaire important de par sa proximité avec le Montgenèvre, lors de la guerre de Succession d'Autriche et des guerres de la Révolution française elle a servi de base arrière au soldat en route vers le Montgenèvre.

Napoléon Bonaparte a eu un rôle important pour le col du Montgenèvre et la ville de Briançon avec la construction d'une route en avril 1804.

Dans l'histoire de Briançon un évènement durant notre période retient notre attention : le 15 aout 1815, les troupes austro-sardes après avoir vaincu remontent la vallée de la Durance pour rentrer en Piémont par le Montgenèvre. De nombreuses villes se rendent mais Briançon résiste. Le général Eberlé et la population civile refusent de livrer Briançon aux troupes ennemies. S'en suit un siège de trois mois au bout du quel Briançon résiste avec courage, les troupes ennemies sont chassées par les difficultés du climat montagnard. C'est cet évènement qui met en valeur aujourd'hui la devise de la ville « petite ville, grand renom ».

Briançon est donc une ville frontière, et est l'exemple parfait de ville fortifiée en un point stratégique relié à un col et actrice militairement lors de notre période.



Figure 25: La porte de Pignerol

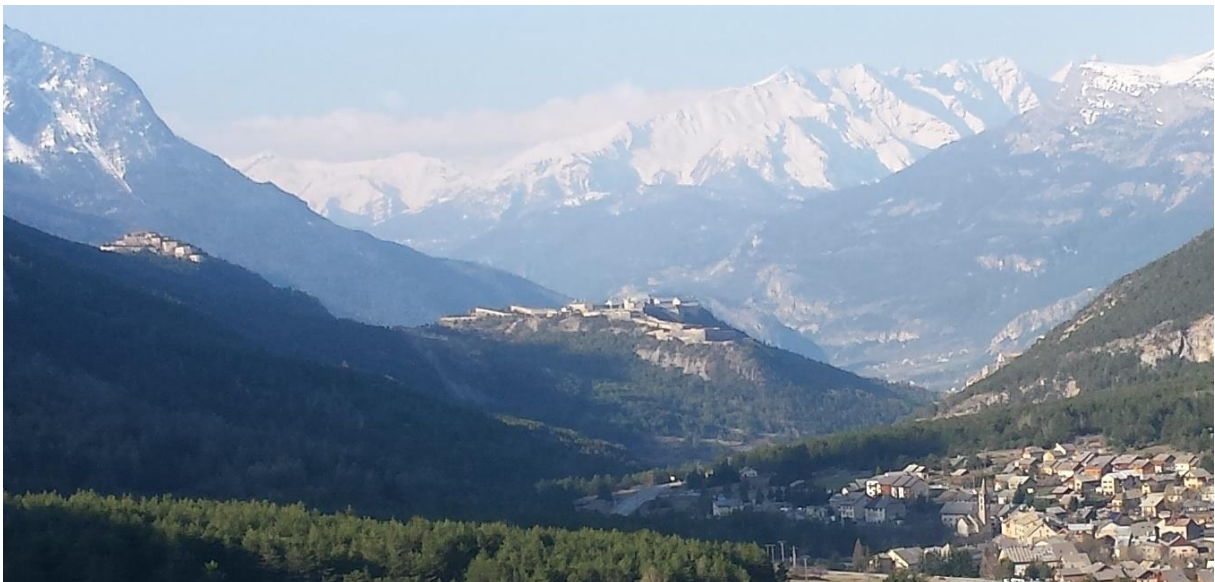


Figure 26 : Briançon et le fort des Têtes depuis la route du col du Montgenèvre

En conclusion de ce chapitre, nous pouvons dire que durant notre période la guerre fut présente dans les Alpes avec tout d'abord la guerre de Succession d'Autriche puis les guerres

de la Révolution française ainsi que celle de Napoléon Bonaparte. Les Alpes restent un lieu stratégique pour la guerre avec l'exemple de Briançon, une place très fortifiée base arrière du col du Montgenèvre. La guerre de montagne est une guerre spécifique différente des autres guerres, comme nous l'avons vu dans nos témoignages de Molines-en-Queyras, ces guerres semblent avoir été mal vécues par les locaux de par la brutalité des armées françaises ou piémontaises.

Maintenant pour conclure notre seconde partie concernant la montagne militaire et le rôle fondamental des cols alpins, nous avons vu que les grands cols alpins induisent des dynamiques aux villes alentours, nous pouvons le voir avec le phénomène de fortifications à Briançon et dans toute la vallée de la Durance. Ces dynamiques peuvent parfois être économiques mais c'est ce que nous verrons dans la prochaine partie. Le royaume de France et le royaume de Sardaigne ont été envisagés dans cette partie comme adversaires géopolitiques ce qui a été le cas pendant une grande partie de notre période. Cette géopolitique renforce l'importance stratégique des cols d'un point de vue militaire, entre deux puissances alliées il n'est pas nécessaire de fortifier ou même d'étudier tous les points de passages. Cette discordance géopolitique s'explique de plusieurs façons, avec notamment les vues de la France sur la Savoie qu'elle annexera lors de la Révolution au détriment du royaume de Sardaigne.

Il est également intéressant de voir comme nous l'avons vu dans le chapitre V que les cols des Alpes ont été grandement étudiés par les militaires, l'exemple le plus flagrant est cet inventaire immense du capitaine Brossier véritable mine d'informations. Les militaires s'intéressent donc grandement à la montagne, car une connaissance du terrain est nécessaire pour arriver à ses fins donc à la victoire. Brossier n'est pas le seul, nous avons également vu Pierre-Joseph de Bourcet dont le capitaine Brossier s'inspire.

Enfin nous avons vu que ces principes de guerres énoncés aux chapitres IV et V s'appliquent aux cours du XVIII<sup>e</sup> siècle à travers deux périodes d'oppositions entre le royaume de France et le royaume de Sardaigne : la guerre de Succession d'Autriche ainsi que la période 1789-1815.

Nous avons remarqué que la montagne militaire a une grande place dans l'historiographie de la montagne. L'histoire militaire semble même être l'aspect le plus étudié de la montagne et cela dès le début du XX<sup>e</sup> siècle avec John Grand-Carteret et d'autres auteurs que nous mentionnons au début du chapitre VI.

Nous allons étudier maintenant dans la suite de notre travail deux autres aspects importants important de la montagne et des cols : l'aspect économique et l'aspect religieux.

**Partie III : Les cols  
des Alpes : lieux de  
passage  
économique et  
religieux**

Nous avons donc vu dans les parties précédentes les utilisations pour le voyage civil et scientifique ainsi que les utilisations militaires des cols des Alpes. En plus de ces utilisations il existe d'autres aspects fondamentaux. En effet il n'y a pas seulement des voyageurs, scientifiques ou des armées qui traversent les Alpes. Nous devons envisager la montagne non plus comme un espace d'opposition, de combat entre deux puissances géopolitiques, mais maintenant comme un espace collaboratif à différentes échelles.

Les échanges entre les personnes des deux côtés des Alpes sont au cœur de cette collaboration. Nous allons insister dans cette partie sur les échanges commerciaux qui depuis la nuit des temps mettent en relation les hommes. Le commerce, l'économie induisent donc du transport de marchandises à travers les Alpes. A l'époque moderne le gros du commerce se fait par voie maritime du fait du développement insuffisant des routes et des moyens de transports pas forcément rapides, sans oublier la sécurité des marchandises. En effet on retrouve des bandits capables de braquer une caravane de marchandises tout le long des routes françaises et européennes. Le transport maritime est donc plus facile et surtout plus sûr pour les hommes et la cargaison. Au XVIIIe siècle le réseau routier se développe un peu, avec une nouvelle vision de la route apportée par des ingénieurs à l'image de Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet. Cette amélioration des routes permet le développement de ce commerce routier.

Mais le commerce par voie terrestre a toujours existé, car en effet pour utiliser les voies maritimes il faut la présence d'un fleuve ou de la mer. Pour relier et amener les marchandises de Turin à Lyon, la voie terrestre sera la plus part du temps privilégiée. De Lyon descendre sur Marseille, puis continuer sur la mer méditerranée jusqu'à Savonne ou Gênes pour remonter à pied jusqu'à Turin est long et contraignant. Dans ce cas il est plus facile et plus rapide de traverser les Alpes notamment par le col du Mont-Cenis. Nous avons à faire ici à du commerce à grande échelle.

Le Mont-Cenis n'est pas le seul col concerné par ce commerce, le pertuis du Viso que nous voyons en photo ci-dessous fut construit par le marquis de Saluces dans un but totalement commercial. Au XVe siècle le marquis de Saluces Ludovic II voyant ses nombreuses relations commerciales avec la Provence et notamment avec le commerce de sel veut faciliter le passage des marchandises. Car le passage est couteux et long par le Mont-Cenis en effet il faut payer les droits de douanes aux Etats de Savoie, il est long par le col du Montgenèvre ainsi qu'incertain en temps de guerres et dangereux par le col de la Traversette. Le tunnel est inauguré en 1480 quelques mètres en dessous du col d'une longueur de 55



mètres, c'est la première percée des Alpes et un évènement qui booste le commerce en Queyras avec un gain de temps non négligeable pour se rendre à Saluces. Le sel venant de Provence et notamment des Salines de l'étang de Berre est amené à Saluces, dans l'autre sens du riz de la laine et des peaux passent par le tunnel. Le tunnel perdra toute son importance économique lors de l'annexion du marquisat de Saluces au duché de Savoie en 1601. Le commerce et les échanges économiques sont donc bien présents dans les Alpes et cela depuis longtemps ce que nous verrons dans le chapitre VII.

Il est également intéressant de mettre en avant les différentes échelles de ces échanges économiques. Nous avons le commerce à grande échelle passant notamment par le Mont-Cenis que nous verrons dans le chapitre VII. Mais il existe également un commerce beaucoup plus local alimenté par les foires de chaque côté des Alpes où les hommes se rendent en traversant les cols. Ce commerce local est également animé par la contrebande, le colportage, l'élevage ou les migrations des travailleurs italiens vers la France. Nous verrons ce commerce local dans le chapitre VIII.

Enfin nous traiterons une autre utilité des cols dans le chapitre XIX. En effet l'aspect religieux induit également du passage, les routes religieuses pour se rendre d'un côté à Saint-Jacques de Compostelle ou de l'autre côté à Rome traversent les Alpes. Le religieux façonne lui aussi les routes des cols, et parfois la montagne devient même en quelques sorte lieu de pèlerinage. Nous allons maintenant commencer par nous intéresser au commerce à grande échelle avec le col du Mont-Cenis.



Figure 27: L'entrée du Tunnel du Viso côté italien aujourd'hui

# **Chapitre VII : Le col du Mont-Cenis :**

## **haut lieu d'échanges internationaux et**

### **locaux**

Nous avons déjà rencontré le Mont-Cenis à plusieurs reprises dans notre travail. Tout d'abord avec le récit de voyage de Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal dans notre première partie. Dans cette partie nous avons également pu voir que ce col est le col principal des Alpes occidentales et le col le plus parcouru par les voyageurs voulant se rendre en Italie. Dans toutes les Alpes, seul le col du Simplon entre la Suisse et le milanais apparaît comme un concurrent crédible. Mais le Mont-Cenis garde la primauté jusqu'à la Révolution française et surtout durant la mauvaise saison<sup>240</sup>. En effet en hiver on retrouve plus de caravanes de voyageurs qu'en été<sup>241</sup>.

Nous avons également vu le col du Mont-Cenis lors de la seconde partie, en effet le Mont-Cenis fut utilisé militairement maintes et maintes fois comme nous le verrons et également durant notre période comme nous l'avons signalé lors des guerres de la Révolution où le Mont-Cenis eut un rôle primordial. La thèse qu'Hannibal passa par ce col est très répandu, même si nous devons nuancer en disant que ce n'est sûrement pas le Mont-Cenis que nous connaissons aujourd'hui, mais plutôt le col Clapier ou celui de Savine-Coche que nous étudierons un peu plus loin.

Ce col n'est donc pas un inconnu pour celui qui a lu notre travail, nous allons ici l'étudier un peu plus en détail et surtout d'un point de vue commercial, car c'est une plaque tournante du commerce entre la France et l'Italie depuis le Moyen Âge. Avant tout cela nous devons revenir aux fondamentaux et présenter sa localisation. Le col du Mont-Cenis se situe en haute Maurienne entre les vallées de l'Arc et de la Doire Ripaire en Piémont. En France, on quitte la vallée de l'Arc à Lanslebourg et en Piémont on rejoint la vallée de la Doire

---

<sup>240</sup> Lucien Chavoutier, *Fascinant Mont-Cenis : Il Moncenisio com'era : de Lanslebourg à Suse, Saint-Alban-Leyse* : [s.n.], 1980, pp. 46.

<sup>241</sup> *Ibid.*

Ripaire à Suse comme nous pouvons le voir sur la carte à la page suivante. Il est intéressant de mettre en avant le rôle principal de ces deux villes, ce que nous ferons un peu plus loin. L'altitude du col est de 2081 mètres d'altitude, ce qui en fait un col d'altitude moyenne. Il est par exemple plus haut que le col du Montgenèvre ou celui de l'Echelle, mais il est plus bas que celui du Petit-Saint-Bernard ou encore celui de l'Agnel.

Nous devons également signaler que ce col durant la majeure partie de notre période est interne au royaume de Sardaigne qui possède la Savoie. Le col, même si il marque par exemple une frontière linguistique n'est un col frontalier que lors de l'annexion de la Savoie par la France sous la Révolution. C'est comme nous le verrons un grand atout pour le royaume de Sardaigne d'un point de vue économique.

Nous ne reviendrons pas vraiment sur l'aspect religieux du Mont-Cenis, nous reviendrons sur cet aspect lors du chapitre IX, mais il faut savoir que le religieux marque le paysage du col, on le voit notamment avec la présence d'un hospice sur le plateau du Mont-Cenis.

C'est également le seul col des Alpes occidentales à avoir une véritable historiographie. Nous pensons notamment à Marc de Lavis-Trafford qui fut le premier à étudier le Mont-Cenis de long en large dans son ouvrage *Mémorial du docteur Marc de Lavis-Trafford*. Ce médecin anglais né à Naples en 1880 tomba amoureux du Mont-Cenis et l'étudia de fond en comble de sa maison du Planay près du Petit-Mont-Cenis. Il fut nommé président de la société d'histoire et d'archéologie de Maurienne et ses recherches ont permis de grandes avancées pour l'histoire de ce col. Le docteur cite aussi des sources que nous avons vues dans ce travail à l'image des mémoires de Pierre-Joseph de Bourcet.

D'autres ouvrages sont consacrés au Mont-Cenis, on retrouve l'ouvrage *Fascinant Mont-Cenis: Il Moncenisio com'era : de Lanslebourg à Suse* de Lucien Chavoutier sortie en 1980, ou encore *Le Mont-Cenis et sa région = Il Moncenisio et la sua regione* sortie à l'occasion du Congrès le Mont-Cenis et sa région en 1975. Nous voyons que ces deux ouvrages sont des ouvrages internationaux, avec une collaboration franco-italienne.

En plus de ces ouvrages, on retrouve un musée aujourd'hui au sommet du col sur le plateau, la pyramide du Mont-Cenis qui retrace toute l'histoire du col.

Il est donc intéressant de voir que le col du Mont-Cenis est le col le plus étudié des Alpes occidentales, c'est le seul col Français avec un musée à son sommet. Cela montre que c'est un col à part. Pour ce chapitre nous allons utiliser les ressources énoncées dans ce paragraphe.

Nous allons organiser le chapitre en trois temps, le premier concernera l'aspect historique du col, du chemin antique jusqu'au col du Mont-Cenis, le second concernera le col durant la seconde partie du XVIIIe siècle, et pour terminer nous verrons l'influence du col sur toute la région.

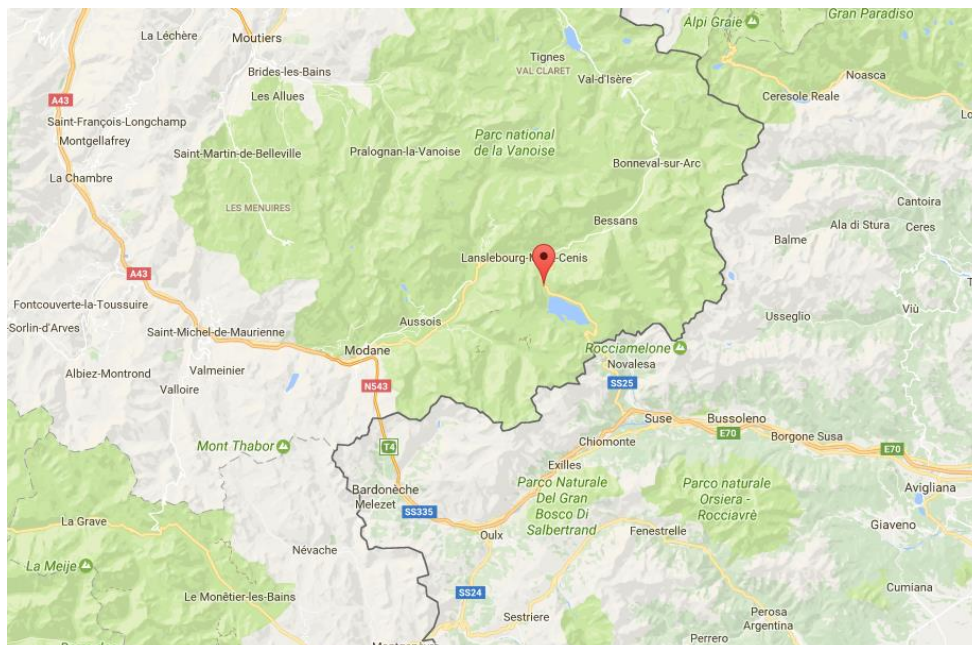


Figure 28 : Carte de la localisation du col du Mont-Cenis aujourd'hui  
Source : google map

## Du chemin antique au col du Mont-Cenis

Le col du Mont-Cenis n'a pas toujours été le col que nous connaissons aujourd'hui. En effet avant d'arriver au chemin d'aujourd'hui initié par Napoléon, il y a eu plusieurs « versions » du col du Mont-Cenis. Les deux premiers chemins ne passant même pas par Lanslebourg, le chemin Antique ainsi que la voie carolingienne laissent la vallée de l'Arc à Bramans. Le chemin antique continue le vallon du Planey, traverse la combe de Savine, franchit le col Clappier (ou le col de Savine-Coche) et descend sur Chaumont<sup>242</sup>. C'est ce col qu'Hannibal aurait franchi selon Lavis-Trafford et d'autres historiens. Ce col selon Lavis-

<sup>242</sup> *Ibid.*, pp. 30.

Trafford a porté jusqu'à la Révolution le nom de col du Petit-Mont-Cenis, mais n'est pas le col du Petit-Mont-Cenis que nous connaissons aujourd'hui<sup>243</sup>.

Pour le docteur cette voie romaine « fut certainement superposée à l'une des voies créées par le roi Cottius<sup>244</sup> ». Cottius fut un roi ligure vivant au temps de l'empereur Auguste, il fut allié à Rome et possédait un petit Etat entre le Val de Suse, la Maurienne et le Briançonnais. Cette voie est plus courte que le Grand ou le Petit-Mont-Cenis mais est aussi bien plus raide et bien plus compliquée pour les chevaux tout en étant sujette à de nombreux éboulements qui rendent cette route dangereuse<sup>245</sup>.

Cet itinéraire fut abandonné à cause de sa dangerosité au VIIIe siècle avec la création de la voie carolingienne. Ce choix d'itinéraire se fait en partie avec la création de l'abbaye de la Novalaise. Cette abbaye fut fondée par les Bénédictins sous le règne d'Abbon en 726. C'est une abbaye importante qui exerce selon Lucien Chavoutier une « importante fonction religieuse, sociale, culturelle et artistique<sup>246</sup> ». La route du col du Petit-Mont-Cenis passe dorénavant par cette abbaye sous l'impulsion de Charlemagne qui était en étroite relation avec le monastère et avait tout intérêt à dévier la voie romaine. Les moines Bénédictins de la Novalaise contrôlent également l'hospice en haut du Mont-Cenis qui dépend de leur juridiction..

En France ou plutôt en Savoie la voie carolingienne quitte la vallée de l'Arc elle aussi dans la localité de Bramans pour ensuite quitter la voie romaine au col actuel du Petit-Mont-Cenis appelé à cette époque selon Lavis-Trafford : le couloir. A cet endroit-là, la route du Petit-Mont-Cenis tourne à gauche par la plaine de Savalin, puis le plateau du Grand Mont-Cenis, puis les Echelles et enfin le Piémont via la Novalaise. Pour Joseph Favre dans le *Mont-Cenis et sa région* acte du Congrès internationale : « le Petit-Mont-Cenis fut jusqu'à la fin du XIIe siècle la seule grande voie transalpine reliant la Haute-Maurienne et le Piémont<sup>247</sup> ».

---

<sup>243</sup> Marc-Antoine de Lavis-Trafford, *Mémorial du docteur Marc de Lavis-Trafford*, Belley, impr. Du Bugey, 1960, pp. 139.

<sup>244</sup> *Ibid.*, pp. 146

<sup>245</sup> *Ibid.*, pp. 154

<sup>246</sup> Lucien Chavoutier, *op.cit.*, pp. 102.

<sup>247</sup> Congrès le Mont-Cenis et sa région, *Le Mont-Cenis et sa région = Il Moncenisio et la sua regione*, Chambéry, les amis du Mont-Cenis, 1977, pp. 174.

Cette voie du Petit-Mont-Cenis fut améliorée par Pépin le Bref puis Charlemagne qui eurent besoin à plusieurs reprises de franchir les Alpes pour combattre les Lombards en Italie<sup>248</sup>. Ils choisirent donc le col du Petit-Mont-Cenis pour traverser les Alpes.

Le chemin que l'on connaît aujourd'hui sur le versant français devient le chemin principal dès le XIII<sup>e</sup> siècle. Le choix de cette nouvelle route serait dû aux marchands, trouvant l'étape Bramans-La Novalaise trop longue pour les mulets lourdement chargés<sup>249</sup>. Avant cette période, seuls les habitants de Lanslebourg, Lanslevillard ou encore Bonneval sur Arc empruntaient ce petit sentier. Ce sont les princes de Savoie qui imposent ce nouvel itinéraire par Lanslebourg, le col du Grand-Mont-Cenis, la rive nord du lac puis la descente sur la Novalaise<sup>250</sup>. La route est donc modernisée par les pouvoirs locaux, on quitte maintenant la vallée de l'Arc à Lanslebourg et non plus à Bramans. Il y a un transfert de l'économie du Mont-Cenis de Bramans vers Lanslebourg environ 15 kilomètres plus loin qui devient le dernier village avant le col. Cette nouvelle route a l'avantage d'être beaucoup moins dangereuse pour les voyageurs ou les convois de marchandises. Pour Lucien Chavoutier : « Si l'on fait le voyage à Cheval, il est tout simple de passer, il n'y a pas un seul pas dangereux. Il est prudent seulement de mettre pied à terre dans les rampes les plus raides du côté de la Novalaise<sup>251</sup> ».

Les voyageurs ne peuvent quand même pas passer le col en voiture et doivent les démonter pour traverser la montagne. Nous pouvons mettre en avant le fait que même si ce nouvel itinéraire semble plus long en terme de distance, il est finalement plus court au niveau du temps de par la route moins raide. Le temps entre Lanslebourg et la Novalaise avec cette nouvelle route est de seulement cinq heures<sup>252</sup>.

C'est donc cette route là qu'empruntent les marchands, les voyageurs du second XVIII<sup>e</sup> siècle. Les premières traces de commerce au Mont-Cenis se font via le Petit-Mont-Cenis, les chartes des empereurs Otton III en 992 puis surtout celle de Conrad II en 1037 accordent une liberté de commerce aux marchands d'Asti dans le val de Suse et dans les montagnes adjacentes<sup>253</sup>. En 1098 un accord intervient entre la ville d'Asti et le comte de Savoie pour le passage des marchandises par le Mont-Cenis et la vallée de la Maurienne<sup>254</sup>.

---

<sup>248</sup> *Ibid.*, pp. 181.

<sup>249</sup> *Ibid.*, pp. 327

<sup>250</sup> Lucien Chavoutier, *op.cit.*, pp. 30.

<sup>251</sup> *Ibid.*

<sup>252</sup> *Ibid.*

<sup>253</sup> Congrès le Mont-Cenis et sa région, *op.cit.*, pp. 327.

<sup>254</sup> *Ibid.*, pp. 328.

C'est un accord d'exclusivité, toutes les marchandises venant d'Asti doivent passer par le col. Au XIII<sup>e</sup> siècle, on retrouve des marchands d'Asti dans les foires de Champagnes, et en Italie on retrouve des marchandises venant de France. Nous pouvons imaginer que le transfert s'est fait par le col du Mont-Cenis du fait de l'accord qu'avait Asti avec les comtes de Savoie.

Il faut revenir rapidement sur le rôle primordial d'Asti dans le commerce au Moyen Âge car c'est sous l'impulsion de cette ville que s'est développé le col du Mont-Cenis. Asti est une ville du Piémont, entre Turin et Gênes. C'est une ville commerciale spécialisée dans le commerce terrestre et la traversée des Alpes ayant eu le monopole des relations directes entre Gênes (ville commerciale très importante) et les foires de Champagnes<sup>255</sup>.

Les foires de Champagnes ont également eu un rôle majeur dans le développement du col, ces foires drainaient des marchands venus de toute l'Europe et notamment d'Italie. Pour se rendre d'Italie en Champagne, les marchands devaient traverser les Alpes et pour des sites comme Asti cette traversée se faisait par le Mont-Cenis car c'est le chemin le plus direct pour se rendre aux foires. De plus sur cette route, les gîtes d'étape pour les convois muletiers sont nombreux et rapprochés.<sup>256</sup> Voilà donc les raisons économiques qui ont permis le développement du col du Mont-Cenis.

Il y a également des raisons politiques au développement de cette route, le col du Mont-Cenis comme nous l'avons vu est un col interne, toute la route est sous la même juridiction : celle des comtes de Savoie. La Savoie a tout intérêt à ce que la route soit fréquentée, nous le verrons un peu plus loin dans ce chapitre mais les péages rapportent de l'argent. Au XI<sup>e</sup> siècle, les comtes de Savoie garantissent la sécurité aux marchands d'Asti et changent l'itinéraire de la route pour faciliter le transport de marchandises<sup>257</sup>.

Au Moyen Âge, les produits échangés et transitant par le Mont-Cenis sont des draps, du colorants, des cuirs, des peaux, des harengs, des épices etc. Il y a donc une grande variété de produits transitant par notre col. Le col du Mont-Cenis connaîtra ensuite un petit déclin avec notamment l'ouverture du col du Simplon, puis le déclin des foires de Champagne. Mais ce col reste durant la fin du Moyen Âge et l'époque moderne, le col principal pour les échanges économiques. Nous voyons ici que ce sont des échanges économiques à grandes échelles, un commerce que nous pouvons qualifier d'international. En effet pour le cas des

---

<sup>255</sup> *Ibid.*, pp. 328

<sup>256</sup> *Ibid.*, pp. 329.

<sup>257</sup> *Ibid.*, pp. 330.



épices, ces épices viennent d'Orient, passent par Gênes, traversent les Alpes par le Mont-Cenis pour être vendu ou échangé sur les foires de Champagne. Le col est donc acteur d'un commerce très important et a de nombreux enjeux économiques.

Pour terminer cette sous partie, nous avons fait une carte retraçant les différentes routes du col du Mont-Cenis, du chemin Antique jusqu'au col du Grand-Mont-Cenis. La carte ne peut pas être parfaite, ni très précise du fait de la présence du grand lac artificiel sur le plateau du Mont-Cenis, ce lac n'existait pas jusqu'au XXe siècle. Cette carte nous donne simplement une idée des changements de routes.

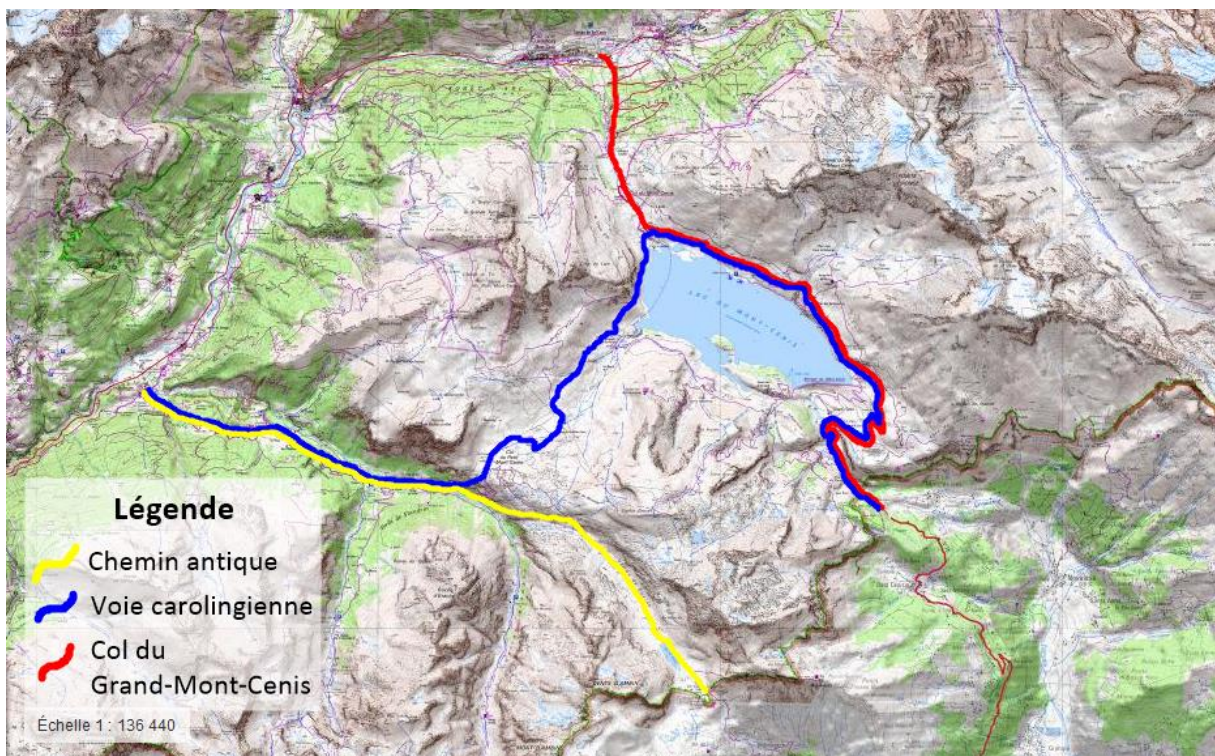


Figure 29: Carte des routes du Mont-Cenis

Fond de carte : IGN

## Le col du Mont-Cenis au siècle des Lumières

Au XVIII<sup>e</sup> siècle le col du Mont-Cenis a toujours une importance commerciale de premier ordre. Les flux commerciaux sont moins importants que lors du Moyen Âge mais toujours présents. L'activité principale au XVIII<sup>e</sup> siècle de la vallée de la Maurienne reste le commerce de France vers le Piémont. On importe de France :

- Des textiles : draperies, couvertures, bas de laine, rubans du lyonnais etc.
- Des métaux : fer, cuivre, plomb.
- Du papier, de la bijouterie de Paris<sup>258</sup>.

Dans le sens inverse, du Piémont vers la France c'est principalement la soie qui passe par le Mont-Cenis. Selon le congrès le Mont-Cenis et sa région et A.F Forray dans la communication « le passage du Mont-Cenis au XVIII<sup>e</sup> siècle par J.J de Lalande » nous dit que « les deux tiers de la soie travaillée en France provient du Piémont dont les exportations totales de soie sont estimées entre 18 et 20 millions de livres par ans <sup>259</sup>». Avec ce produit, le Piémont exporte plus qu'il n'importe avec la France, la balance commerciale est donc positive. Le commerce transite donc toujours par le col du Mont-Cenis qui garde son aura commerciale.

L'ouvrage *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie*, ouvrage ayant pour origine les Actes du colloque international d'Imperia du 9 et 10 janvier 2009 est très intéressant pour le Mont-Cenis. En effet dans la communication de Renata Allio nommé « Les diligences des Bonafous » sur la route d'Italie, nous apprenons que le commerce et le transport de marchandises sont l'objet de nombreuses rivalités entre différentes compagnies dirigées par différente famille. Nous apprenons également que le transport de la soie entre Lyon et Turin par le col du Mont-Cenis se faisait à dos de mulet à cause des passages difficiles du versant italien<sup>260</sup>.

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la diligence fit son apparition entre Lyon et Turin, on traversait toujours le col avec les mulets mais les voitures prenaient la relève en plaine et

---

<sup>258</sup> *Ibid.*, pp. 231.

<sup>259</sup> *Ibid.*, pp. 231.

<sup>260</sup> Marc Ortolani, Programme de recherche sur les institutions et le droit des anciens États de Savoie, *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie : actes du colloque international d'Imperia, 9-10 janvier 2009*, Nice, Serres, 2011, pp. 20

en moyenne montagne. Cela accéléra grandement le transport des marchandises et boosta le commerce. Les différentes sociétés de transport se battaient donc entre elles pour avoir le monopole du passage des marchandises sur cette route Lyon-Turin par le Mont-Cenis. Par exemple, la maison Sepolina e Travi a eu le monopole du transport des marchandises grâce à un privilège obtenu en 1758 et bloqué les voitures de ses concurrentes<sup>261</sup>. Il y a eu une véritable guerre des compagnies pour le transport des marchandises par le col du Mont-Cenis. Cela témoigne du fait que c'était une activité lucrative et donc de l'importance du commerce sur cette route.

Le col du Mont-Cenis influe également sur les cols alentours, et notamment le col de la Vanoise qui permet de relier la tarentaise et sa capitale Moutiers au Piémont. Ce col fut d'une grande importance commerciale du fait de la présence du col du Mont-Cenis. L'aura commerciale de ce col s'étend sur les villes de sa région ce que nous verrons après mais également sur les autres cols et notamment le col de la Vanoise entre Pralognan et Termignon.

Durant notre époque, nous assistons à un tournant majeur pour le Mont-Cenis et pour le commerce de ce dernier. La construction d'une route carrossable par Napoléon Ier. Le col du Mont-Cenis devient donc praticable pour les voitures et les diligences. C'est un tournant majeur, les voitures n'ont plus à s'arrêter et à être démontées à Lanslebourg, le passage se fait d'une traite. C'est un gain de temps et de sécurité pour les marchandises immenses. Le commerce mais aussi le voyage civil se retrouvent donc boosté par cette innovation Napoléonienne.

Nous pouvons revenir sur la création de la route du Mont-Cenis. Cette route n'est pas la première des Alpes, ni la première construite par Napoléon. En effet la première route traversant les Alpes fut commanditée par Napoléon par le col du Simplon entre 1801 et 1805, pour relier Paris à l'Italie. Le col du Mont-Cenis n'est donc pas le premier choix de l'Empereur pour se rendre en Italie, mais il commandita également une route pour cet important passage commercial. La construction de la route a lieu de 1803 à 1807, Napoléon emprunta le col plusieurs fois après ses travaux d'aménagement. La construction de cette route semblait nécessaire, nous avons vu dans la partie II le témoignage du capitaine Brossier nous disant que la route du Mont-Cenis était en mauvaise état et notamment du côté italien, chose volontaire pour le militaire français.

---

<sup>261</sup>*Ibid.*, pp. 21

Napoléon emprunta sa nouvelle route, tout d'abord en 1805 du moins en partie car la route n'était pas terminée pour aller se faire couronner empereur par le Pape à Milan. La même année au retour de son couronnement, puis également en novembre 1807<sup>262</sup>. L'Empereur remit en état également l'hospice où il séjourna en 1807.

Cette nouvelle route fut donc très importante pour le col du Mont-Cenis, le fait que les voitures puissent traverser sans être démontées est un bond en avant immense pour le commerce. Nous allons voir maintenant que le col influence économiquement toute une région.

## **Un col qui influe sur toute une région**

Nous avons donc vu que le col du Mont-Cenis est le col principal du commerce entre France et Piémont. Au vu du nombre de marchandises transitant par le col, toute une économie du col du Mont-Cenis se met en place et cela depuis le Moyen Âge. Nous avons déjà vu quelques prémices de cette économie dans ce chapitre, tout d'abord en disant que les gîtes d'étapes sur la route du col sont très nombreux et notamment côté français dans la vallée de l'Arc. Nous avons également vu précédemment cette concurrence féroce que se livrent les sociétés de transports de marchandises.

Mais le rayonnement du col se traduit le mieux dans les deux villages au pied du col. Coté savoyard Lanslebourg, coté piémontais plutôt Suse<sup>263</sup>.

Commençons par Lanslebourg qui avant le XIIIe siècle et le changement d'itinéraire n'était qu'un minuscule village absolument non développé. En effet le chemin du Petit-Mont-Cenis quittait la vallée de l'Arc à Bramans, Bramans était donc le dernier village avant la montagne et l'économie du Mont-Cenis profitait à ce village qui possédait auberges et gîtes d'étapes pour les convois muletiers. Il y a donc un changement avec la nouvelle route pour le bonheur des habitants de Lanslebourg et le malheur de ceux de Bramans. Lanslebourg devient

---

<sup>262</sup> Lucien Chavoutier, *op.cit.*, pp. 26.

<sup>263</sup> Et non la Novalèse.

le nouveau village phare du col du Mont-Cenis. C'est un village faiblement peuplé, on retrouve au XVIII<sup>e</sup> siècle « 200 maisons et plus de 100 personnes vivent du portage<sup>264</sup> ».

On retrouve plusieurs gîtes d'étapes vers l'Italie, de nombreux marrons, des auberges etc. C'est également le lieu où l'on démonte les voitures pour les faire passer de l'autre côté du col en Piémont. Nous avons également déjà parlé de la ramasse, ce traîneau permettant de dévaler la pente pour se rendre à Lanslebourg bien plus vite. Les porteurs, les marrons sont dans la plus part des cas des gens du pays au même titre que les guides. Ces activités sont souvent exercées en complément d'une activité agricole encore bien présente sur les alpages du plateau du Mont-Cenis. En effet l'on retrouve une foire à bétails et le commerce local de bétails est également présent, l'agriculture et l'élevage occupent une place très importante pour ces populations de montagne, ce que nous verrons en partie lors du chapitre suivant consacré aux usages locaux des cols.

Toute l'économie de Lanslebourg est basée sur le col du Mont-Cenis, ce passage d'un commerce que l'on peut qualifier d'international a un impact local sur le territoire de cette commune. Le Mont-Cenis fait la richesse de Lanslebourg, c'est une sorte de jeu entre les échelles, l'échelle internationale influe sur l'échelle locale dans cet exemple. Cela met en avant encore une fois l'importance du col du Mont-Cenis qui fait vivre de nombreux habitants de la vallée de l'Arc.

De l'autre côté de la ligne de crête, Suse apparaît comme la capitale piémontaise du Mont-Cenis. Sa position géographique est plus qu'intéressante et stratégique. En effet Suse est située à l'intersection des routes du Mont-Cenis et du Montgenèvre. Ce qui induit le fait qu'une écrasante majorité des voyageurs se rendant en France ou arrivant en Italie transitent par cette ville. C'est également le cas des marchandises, les marchandises transitent par la vallée de la Doire Ripaire que l'on nomme le Val de Suse, jusqu'à Suse avant d'entamer la montée vers le col du Mont-Cenis. Dans l'Antiquité Suse était la ville la plus importante du Piémont après Turin<sup>265</sup>. Nous l'avons également vu avec Cottius dont Suse était la capitale. Suse fut rattachée aux Etats de Savoie au XI<sup>e</sup> siècle via un mariage<sup>266</sup>.

Cela en fait donc un centre important, à Suse on monte et démonte les voitures civiles ou transportant la marchandise, on retrouve également de nombreux hôtels ou auberges pour les voyageurs.

---

<sup>264</sup> Congrès le Mont-Cenis et sa région, *op.cit.*, pp.231.

<sup>265</sup> *Ibid.*, pp. 175.

<sup>266</sup> Lucien Chavoutier, *op.cit.*, pp. 106.

Le col du Mont-Cenis influe donc les dynamiques locales mais également des dynamiques plus régionales. Nous pensons notamment aux péages qui peuplent la route du Mont-Cenis qui taxent les voyageurs ainsi que les marchandises. Les péages sont mis en place dès le Moyen Âge et furent une source de revenu très importante pour les comtes et ducs de Savoie, les péages les plus importants étaient en Italie : ceux d'Avigliana et de Suse, en Savoie : ceux de Montmélian, Chambéry, Pont-D'ain et Pont-de-Beauvoisin<sup>267</sup>. On y payait une taxe selon la nature du chargement que l'on possédait. Cet argent bien que servant à enrichir les différents dirigeants du royaume de Sardaigne servaient aussi pour l'entretien de la route du Mont-Cenis. En effet au vu du passage extrêmement important sur la route de Chambéry à Turin, il était nécessaire de refaire la route très souvent pour faciliter le passage ainsi que le commerce.

Nous pouvons conclure ce chapitre en disant que le col du Mont-Cenis est le col économique par excellence et cela depuis le Moyen Âge. Le dynamisme des villes italiennes ainsi que des foires de champagnes ont fait de ce col un col majeur du commerce international. Bien que moins important au XVIIIe siècle, le Mont-Cenis reste un lieu important du commerce, il est intéressant de mettre en avant l'utilisation du col de montagne à des fins économiques à grande échelle. Dans le chapitre VIII nous verrons une utilisation également économique des cols de montagnes mais à plus petite échelle, des usages beaucoup plus locaux. Avant de passer à l'avant dernier chapitre, nous proposons quelques images des lieux énoncés tout au long de ce chapitre sur le Mont-Cenis. Cela dans un but de familiariser le lecteur avec ce paysage de montagne propice durant l'histoire aux échanges économiques.



Figure 30:  
Le plateau du Mont-  
Cenis et son lac  
artificiel





Figure 31: Le col de Savine-Coche, chemin antique du Mont-Cenis



Figure 32: Le col du Petit-Mont-Cenis actuel

# **Chapitre VIII : Les cols des Alpes :**

## **acteurs de l'économie locale**

Comme dit précédemment, il est intéressant de jouer sur les différentes échelles de l'économie. Nous avons vu dans le chapitre VII une économie à grande échelle, nous allons voir maintenant des économies à plus petites échelles. Nous pouvons mettre en évidence le fait que chaque col a ses spécificités, dans ce chapitre et pour cette économie locale nous avons fait le choix de nous intéresser en particulier à un espace géographique précis : le Briançonnais et le Queyras. Nous verrons tout d'abord l'importance des foires, nous verrons ensuite l'agriculture et l'élevage, ensuite nous nous intéresserons au colportage, puis à la contrebande puis pour terminer aux migrations.

### **L'importance stratégique des foires**

Nous avons parlé dans le chapitre VII des foires de Champagne au Moyen Âge qui induisaient du passage au col du Mont-Cenis entre l'Italie et la Champagne. Nous changeons ici d'échelle en parlant des foires locales des Hautes-Alpes.

Il faut mettre en évidence l'importance des foires dans l'économie et notamment en Europe. Les foires sont des lieux d'échanges, de commerce dans un lieu précis et à une époque de l'année précise. Les plus connues ont été les foires de Champagne au Moyen Âge, véritable épine dorsale du commerce européen, en effet ce lieu était un lieu de rencontre entre les marchands du Nord (notamment la Flandre) et les marchands du Sud (venant d'Italie communale). Le rôle des foires est donc plus que déterminant dans l'économie au Moyen Âge



mais également à l'époque moderne. C'est l'endroit où l'on vend sa marchandise, son bétail ou encore on achète du textile.

Les foires des Hautes-Alpes sont vraiment importantes pour l'économie plutôt agraire de ce département. En effet la renommée de certaines, ce que nous verrons un peu plus tard amène des piémontais de l'autre côté des Alpes. Ces piémontais comme nous pouvons le deviner empruntent les cols des Alpes occidentales pour se rendre à ses foires.

L'une des plus importante foires des Hautes-Alpes au Moyen Âge était Briançon, mais qui tend vraiment à décliner au XVIIe siècle. Ce déclin se fait pour des raisons politiques selon Laurence Fontaine dans *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales*, en effet elle nous dit que « la monarchie française favorise Lyon au détriment de Briançon et sa politique fiscale est très défavorable à la cité alpine<sup>268</sup> ». Le fait d'avoir perdu au traité d'Utrecht les territoires du Briançonnais de l'autre côté des Alpes affaiblit également la foire, en effet les produits du briançonnais d'outre mont sont dorénavant taxés par les autorités piémontaises. Ces produits sont énormément taxés dans un but de dévier le commerce vers le col du Mont-Cenis et non le col du Montgenèvre. Ces taxes sont également créées dans le but d'aider aux développements des propres manufactures du royaume de Sardaigne. La foire de Briançon a donc bien décliné depuis le Moyen Âge.

Toujours au Moyen Âge, outre Briançon, les autres foires les plus importantes se déroulent à Serres, Gap, Embrun et Guillestre<sup>269</sup> selon Pierre Chauvet et Paul Pons dans leur ouvrage *Les Hautes-Alpes : hier, aujourd'hui, demain 1, La nature, l'homme*. Ces foires médiévales, signent de leurs importances, sont le rendez-vous des marchands piémontais, lombards, provençaux mais également flamands, on y vend tout d'abord les produits locaux : le bétail et notamment les ovins. Mais également la laine, le froment de la Guisane, le vin blanc d'Embrun, le vin rouge de Suse, les châtaignes du Piémont<sup>270</sup> etc. C'est donc au Moyen Âge un lieu stratégique qui induit de nombreux passages à travers les Alpes et notamment par les cols du Montgenèvre et ceux du Queyras.

Au XVIIIe siècle les foires se sont multipliées. Toujours selon Pierre Chauvet et Paul Pons, on retrouve 44 communes possédant une ou plusieurs foires, 101 jours de foires par an.

---

<sup>268</sup> Laurence Fontaine, *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2003, pp. 227.

<sup>269</sup> Pierre Chauvet, Paul Pons, *Les Hautes-Alpes : hier, aujourd'hui, demain 1, La nature, l'homme*, Gap, Société d'étude des Hautes-Alpes, 1975, pp. 185.

<sup>270</sup> *Ibid.*

Avec une multitude de foires en septembre et en juin<sup>271</sup>. Les produits échangés sont toujours des produits locaux, le vin, le bétail, le seigle, le froment, les fromages, les peaux, la laine, le textile et le cuivre<sup>272</sup>. Ces foires attirent des marchands locaux mais également des piémontais et des juifs venant acheter notamment du bétail à la foire de Guillestre<sup>273</sup>.

Dans un but de vérifier et de confirmer les propos de Paul Pons, nous nous sommes rendus aux archives des Hautes-Alpes à Gap pour consulter le *Tableaux des foires des subdélégations de Briançon, du Queyras, d'Embrun et de Gap*. Ce document d'époque nous indique les foires présentes dans les Hautes-Alpes durant notre période ainsi que leurs rayonnements.

Notre première remarque est la multiplicité de ces foires, en effet on retrouve des foires dans pratiquement chaque village de la vallée du Queyras de Mont-Dauphin jusqu'à Molines en passant par Aiguilles et Abriès. Il est intéressant de noter cette abondance de foires.

Nous pouvons dire ensuite que le rayonnement de ces foires n'est pas le même, en effet pour les foires du Queyras (excepté bien sur Guillestre) : « Les foires qui se tiennent dans ces communautés sont considérées comme des foires du pays, il y a peu d'étrangers <sup>274</sup> ». Les foires les plus importantes sont les foires d'Embrun, de Guillestre et les plus importantes de toutes sont celles de Gap. Nous avons trouvé plusieurs fois dans l'archive consultée des faits qui attestent la présence des piémontais dans ces foires des Hautes-Alpes. Pour Guillestre dont la foire principale avait lieu le 11 mai, cette foire était « très fréquentée par les piémontais et par les juifs qui viennent y acheter des mulets de la vallée du Queyras<sup>275</sup> ». Mais nous pouvons mettre en avant le fait que c'est pour la foire de Gap que l'on trouve le plus la mention de la présence piémontaise. En effet il est mentionné de « marchands du Piémont <sup>276</sup> », il est aussi dit que « les principaux marchands viennent de la Provence du

---

<sup>271</sup> *Ibid.*, pp. 243.

<sup>272</sup> *Ibid.*

<sup>273</sup> *Ibid.*

<sup>274</sup> *Tableaux des foires des subdélégations de Briançon, du Queyras, d'Embrun et de Gap*, manuscrit autographe, AD Hautes-Alpes, C23, f.n. numéroté.

<sup>275</sup> *Ibid.*

<sup>276</sup> *Ibid.*

Comtat d'Avignon et du Piémont<sup>277</sup> ». Et pour finir il est mention du fait que les piémontais venaient « acheter des juments<sup>278</sup>».

Nous voyons donc que la présence piémontaise est plus qu'attestée dans les foires des Hautes-Alpes, ces foires influent donc sur les dynamiques de traversées des cols du Montgenèvre et de ceux du Queyras.

Nous avons également trouvé dans cette archive, le fait qu'à Guillestre « les marchés sont fort fréquentés toute l'année [...] par rapport à la garnison de Mont-Dauphin<sup>279</sup> ».

L'aspect militaire avec la création de Mont-Dauphin au XVIIIe siècle influe donc sur l'économie locale. Cette zone de frontière sous tension amène des militaires qui consomment localement. La frontière induit un aspect militaire qui induit d'une certaine façon un aspect économique et les marchés de Guillestre en sont la preuve.

Pour finir cette sous partie consacrée aux foires, nous avons trouvé une trace du passage d'un piémontais à Molines-en-Queyras avec pour but de passage les foires des Hautes-Alpes dans les mémoires de Chaffre Roulph de Fagillarde que nous avons déjà présentés. Fagillarde en 1806 nous relate l'accident d'un piémontais en haut du col de l'Agnel, décédé à cause du mauvais temps et qui revenait de la foire de Saint-Martin à Gap<sup>280</sup>. Nous voyons donc que les cols du Queyras sont également un passage pour se rendre à ces foires, même si nous pouvons imaginer que la plus part des marchands piémontais empruntent le col du Montgenèvre pour se rendre dans les foires des Hautes-Alpes.

Les foires ont donc un rôle plus que stratégique dans l'économie locale, les foires induisent du passage, du commerce par les cols des Alpes comme nous l'avons vu pour le cas des Hautes-Alpes. Le cas des Hautes-Alpes n'est pas un cas isolé, en effet il existe des foires en Savoie et dans le comté de Nice. Nous avons fait une carte des principales foires des Hautes-Alpes pour comprendre quels sont les cols concernés par ce passage, principalement le col du Montgenèvre et les cols du Queyras comme le col Agnel, le col Lacroix ou le col de la Traversette. Nous allons voir maintenant le rôle important de l'agriculture et notamment de l'élevage.

---

<sup>277</sup> *Ibid.*

<sup>278</sup> *Ibid.*

<sup>279</sup> *Ibid.*

<sup>280</sup> Chaffre Roulph de Fagillarde, *Livres de mémoires par moi Chaffre Roulph de Fagillarde*, hameau de la commune de Molines, manuscrit autographe, BM Grenoble, fonds anciens, MS R 9729, f.n. numéroté.

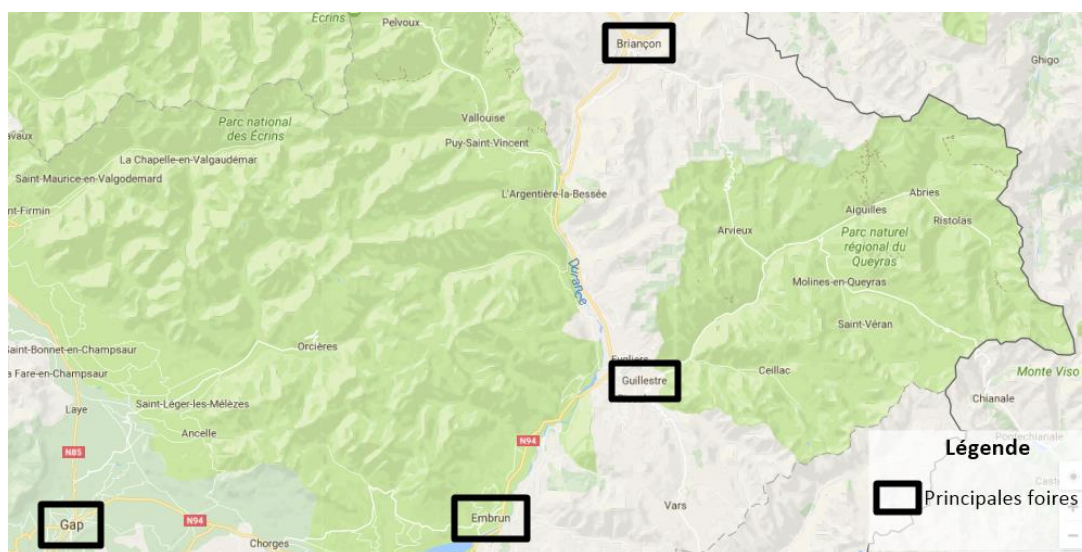


Figure 33: Cartes des principales foires des Hautes-Alpes

Source : google map

## L'agriculture et l'élevage : piliers de l'économie locale

Ces deux éléments sont en lien avec les foires. En effet dans les foires, les marchands vendent les produits de l'agriculture et l'élevage. Ce sont deux piliers de l'économie locale, en effet la terre est au centre de la communauté montagnarde. La plus part des habitants des montagnes au XVIIIe siècle sont tout d'abord des agriculteurs et des éleveurs. Cela permet aux habitants de manger leurs propres produits, leurs propres récoltes et l'excédent est vendu dans les foires. Il faut mettre en avant le fait que ce sont la majeure partie du temps des micropropriétés<sup>281</sup>, il y a donc juste de quoi vivre sur la terre possédée et peu ou pas d'excédent à vendre dans les foires environnantes.

Pierre Chauvet et Paul Pons dans leur ouvrage consacré aux Hautes-Alpes met en avant les cultures d'altitude, pour le cas des Hautes-Alpes « le froment avec l'épeautre, ainsi que les fèves étaient cultivés dans les régions d'altitude moyenne<sup>282</sup> », en haute montagne on cultivait « le seigle ainsi que l'avoine et l'orge<sup>283</sup> ». L'agriculture a donc une importance

<sup>281</sup> Nadine Vivier, *Le Briançonnais rural aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Ed. l'Harmattan, 1992, pp, 227.

<sup>282</sup> Pierre Chauvet, Paul Pons, *op.cit.*, pp. 101.

<sup>283</sup> *Ibid.*

fondamentale, mais ce qui va nous intéresser plus spécifiquement dans le cadre de notre travail est l'élevage.

En effet l'élevage est important car il induit la transhumance qui en elle-même induit du passage par les cols des Alpes pour se rendre aux alpages. Ces alpages sont une richesse non négligeable et un avantage pour les villages les possédant, nous pouvons donner l'exemple de Lanslebourg qui possède les « riches alpages du Mont-Cenis<sup>284</sup> ». La montée aux alpages a façonné le paysage des cols, outre les drailles que nous verrons un peu plus loin on retrouve des chalets pour les bergers tout le long des cols et notamment le col du Mont-Cenis<sup>285</sup>.

Le bétail comprend en majorité des ovins, l'élevage des chèvres est généralisé malgré les restrictions des pouvoirs publics<sup>286</sup>, on retrouve plus de mulets et d'ânes que de chevaux, on retrouve également des bovins, des porcs, des volailles<sup>287</sup> etc. C'est donc du bétail assez varié, ce bétail fait la fierté et la richesse des Hautes-Alpes. En effet les mulets du Queyras sont achetés en nombre par les piémontais dans les foires de Guillestre ou de Gap. C'est un commerce décrit comme très lucratif pour la région du Briançonnais<sup>288</sup>.

Ce bétail monte vers les alpages et y reste de juin à la mi-octobre. Nous apprenons dans l'ouvrage *Le Briançonnais rural aux XVIIIe et XIXe siècles* de Nadine Vivier que lorsque le troupeau part en alpage une « part des troupeaux de Cervières, Montgenèvre et du Queyras prend le chemin du Piémont<sup>289</sup> ». Il est intéressant de voir que les troupeaux traversent la frontière pour pâturer de l'autre côté de la ligne de crête. Ces troupeaux empruntent donc les cols des Alpes et dans ce cas-là, nous pouvons imaginer le col du Montgenèvre.

Ceci est un phénomène local, mais il y a un phénomène à plus grande échelle. Nous parlons du phénomène de transhumance qui mène une quantité immense de bétails de la Provence vers les alpages des Alpes du sud et notamment au-dessus du col de Larche. Selon Antoine De Baecque « les transhumances ovines sont un phénomène méditerranéen millénaire

---

<sup>284</sup> Congrès le Mont-Cenis et sa région, *Le Mont-Cenis et sa région = Il Moncenisio et la sua regione*, Chambéry, les amis du Mont-Cenis, 1977, pp. 230.

<sup>285</sup> *Ibid.*

<sup>286</sup> Pierre Chauvet, Paul Pons, *op.cit.*, pp. 241.

<sup>287</sup> *Ibid.*

<sup>288</sup> Nadine Vivier, *op.cit.*, pp. 65.

<sup>289</sup> *Ibid.*

de grande ampleur concernant une vingtaine de pays en Europe du sud<sup>290</sup> ». On retrouve trace de la transhumance dès l'Antiquité, ce n'est donc pas un phénomène propre au XVIIIe siècle. La transhumance possède une organisation précise, avec un itinéraire précis, en France : de la Provence jusqu'au Alpes par les vallées de la Tinée, du Var, du Verdon ou de l'Ubaye<sup>291</sup>. Les troupeaux peuvent parcourir des distances immenses pour se rendre des frontières ouest de la Provence jusqu'au col de Larche. De Baecque utilise l'exemple d'un troupeau venant d'Arles et passant l'été dans les alpages du col de Larche.

Parcourir une aussi grande distance pour les bêtes n'est pas facile, il existe donc des chemins spécifiques, façonnés par cette pratique ancestrale : les drailles ou carraires. Ces chemins ont besoin d'être assez large pour faire passer tout le troupeau. On préfère marcher près des rivières, en montagne, les itinéraires choisissent les lignes de crêtes, les flancs de coteaux, les vallons pour aboutir aux cols par une voie souvent directe puisque les bêtes aiment monter droit dans la pente<sup>292</sup>.

On retrouve également parfois des petits murets le long du chemin, pour éviter que le troupeau ne se disperse dans la montagne. Parfois le chemin de drailles, le chemin de transhumance se confond avec un itinéraire marchand ou militaire. Le bétail et l'élevage font partie du paysage des cols des Alpes.

Il est intéressant de mettre en avant le fait que le passage de bétail a façonné certains cols de montagnes comme le col de Larche haut lieu de la transhumance. En effet les bêtes venant de toute la Provence et des environs allaient prendre leurs quartiers d'été du côté Piémontais du col. Les cols furent donc empruntés au XVIIIe siècle non seulement par marchands venant aux foires mais également par les troupeaux venant prendre leurs quartiers d'été de l'autre côté de la ligne de crête.

Cette économie locale liée à l'agriculture et à l'élevage influe donc sur le passage des cols et façonne leurs paysages. Cela n'a pas seulement lieu dans les Alpes de sud et au col de Larche, en effet on retrouve des traces de drailles sur le chemin du col de la Vanoise que nous voyons en photo ci-dessous. De nombreux cols possèdent également des alpages en leurs sommets, ce qui fait du col un lieu important pour l'élevage et l'agriculture. C'est une des nombreuses

---

<sup>290</sup> Antoine De Baecque, *La traversée des Alpes : essai d'histoire marchée*, Paris, Gallimard, 2014, pp. 320.

<sup>291</sup> *Ibid.*, pp. 323.

<sup>292</sup> *Ibid.*, pp. 325.

autres facettes des cols des Alpes occidentales. Nous allons nous intéresser maintenant à un autre phénomène qui induit du passage par les cols des Alpes : le colportage.



Figure 34: Le chemin du col de la Vanoise et ses drailles.

## Le colportage dans les Alpes

Le colportage fut très présent dans les régions alpines. En effet avec l'agriculture et l'élevage il est la ressource majeure des habitants des montagnes. Nous devons tout d'abord définir ce qu'est un colporteur. Selon le dictionnaire Larousse, un colporteur était un marchand ambulant qui proposait les marchandises à domicile<sup>293</sup>. Le colporteur est donc un homme qui voyage de village en village avec sa marchandise pour les vendre. C'est une

---

<sup>293</sup> Colporteur. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/colporteur\\_colporteuse/17341](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/colporteur_colporteuse/17341)

profession que l'on peut qualifier de compliquée, le colporteur doit marcher parfois durant des mois pour écouler toute sa marchandise et aller de plus en plus loin. Il existe au XVIIIe siècle un nombre important de colporteurs, donc de concurrence qui pousse les hommes à aller de plus en plus loin. Nous avons vu en première partie les difficultés et les dangers de la marche en montagne comparée aux dangers de la plaine. Colporter dans les Alpes n'est donc pas forcément chose aisée.

Les pays de montagne fournissent un nombre élevé de colporteurs, Antoine De Baecque isole ceux de l'Oisans, nous allons nous baser sur ses travaux pour cette sous partie. Mais avant cela nous devons mettre en avant le fait qu'il existe des colporteurs dans toutes les Alpes et pas seulement en Oisans, Nadine Vivier met en avant les colporteurs du pays de Briançon. Elle met en avant le fait que les colporteurs du Queyras et de Cervières partent exporter leurs produits vers le Dauphiné, la Provence et surtout le Piémont<sup>294</sup>. Ces colporteurs amènent pour la majorité des produits locaux, issus de la région comme le fromage, le beurre, un peu de textile avec la laine etc.<sup>295</sup>.

En ce qui concerne l'Ubaye, l'ouvrage de Xavier Balp consacré à la vallée de Barcelonnette et à l'Ubaye nous indique que dans cette vallée l'ainé de la famille devient la plus part du temps colporteur<sup>296</sup>. Les colporteurs de la vallée de l'Ubaye se rendent eux aussi en Piémont.

D'après ces deux témoignages sur les colporteurs dans des vallées différentes, nous pouvons mettre en avant le nombre important de colporteurs dans les vallées alpines. Le colportage influe donc sur le passage des cols avec les hommes qui se rendent en Piémont vendre leurs marchandises. Mais nous pouvons également imaginer le chemin inverse, en effet le colportage n'est pas qu'un phénomène français, il existe des colporteurs italiens se rendant en France par les cols pour vendre leurs produits d'Italie. Nous allons nous intéresser maintenant aux colporteurs de l'Oisans, une vallée des Alpes qui a fourni de très nombreux marchands colporteurs.

---

<sup>294</sup> Nadine Vivier, *op.cit.*, pp. 80.

<sup>295</sup> *Ibid.*

<sup>296</sup> Xavier Balp, *Vallée de Barcelonnette, Ubaye, Ubayette, Meyronnes, Larche : Haute-Provence. Tome II, Du traité d'Utrecht à la Révolution*, Lyon, Xavier Balp, 2016, pp. 58.



Antoine De Baecque met en avant le fait tout d'abord que les montagnards par la rudesse du pays, du climat, du relief font de très bon marcheurs et de très bon porteurs<sup>297</sup>. Il met également en avant le fait que durant l'hiver, l'agriculture étant impossible à cause des conditions météorologiques et de la neige il fallait pour les hommes et les familles de ces vallées trouver une source de revenu pour subsister si la récolte de l'été ne suffisait pas. Le colportage est donc la plus part du temps une activité annexe à l'agriculture qui se pratique en hiver, ce sont donc des migrations saisonnières selon un cycle bien précis : le printemps et l'été à la ferme pour cultiver les terres familiales, l'automne et l'hiver sur la route pour vendre les produits. Ces colporteurs reviennent donc toujours dans leur village, c'est un mouvement d'aller-retour, ce qui induit deux passages par les cols, un le chargement plein, un à vide. Le colportage était également un moyen pour les jeunes hommes valides de sortir du village, un espace fermé et clos, dans un but de découvrir le monde et la ville<sup>298</sup>. De Baecque met en avant le fait que 80% de la population male valide des villages de l'Oisans pouvait s'absenter de l'automne au printemps. Cela fait donc un nombre de colporteurs plus qu'important sillonnant les Alpes et les cols.

Les colporteurs dans un premier temps « essaient principalement aux alentours, via les cols, gagnant au sud, les bords de la méditerranée par le Queyras, l'Ubaye, la Tinée, la Vésubie, à l'Est le Piémont par les passages du Montgenèvre ou du Mont-Cenis, au nord la Savoie et la Suisse par la Vanoise, ou le Dauphiné par le col du Lautaret<sup>299</sup> ». Nous voyons donc que ces colporteurs voyagent énormément et que les cols des Alpes sont leurs terrains de jeu en hiver. L'hiver rend la traversée des cols encore plus compliqué pour ces marchands qui voyagent pour la plus part du temps dans des conditions plus que précaires à pied en faisant de courtes étapes<sup>300</sup>. Le poids du chargement rend parfois le passage des cols délicats avec le dénivelé, en effet le chargement peut atteindre les 50 kilos<sup>301</sup> au départ de l'Oisans avant de se réduire au fil des ventes du colporteur.

Ce sont là aussi des produits locaux qui sont vendus par les colporteurs, des tisanes, des herbes et fleurs aromatiques, des plantes médicinales, des noix, des noisettes, des

---

<sup>297</sup> Antoine De Baecque, *op.cit.*, pp. 164.

<sup>298</sup> *Ibid.*

<sup>299</sup> *Ibid.*, pp. 165.

<sup>300</sup> *Ibid.*

<sup>301</sup> *Ibid.*, pp. 166.

amandes, de la laine, des toiles de chanvre, de la vaisselle de bois, des couteaux, des savonnettes etc.<sup>302</sup>

Mais il existe différents types de colporteurs, en effet tous les colporteurs ne sont pas pauvres et ne vivent pas dans la misère. Il y en a bien sur une partie que l'on appelle « colporteurs faméliques » qui voyagent pauvrement et avec le seul but de vendre au plus vite leurs marchandises pour rentrer dans leurs villages. Ces hommes n'ont pas forcément une bonne réputation, et la nuit ils dorment ou ils peuvent, dans des granges, des abris de fortune et parfois chez l'habitant<sup>303</sup>.

A l'inverse certains colporteurs réussissent mieux ce sont ceux qu'on appelle « colporteurs à la grosse aventure<sup>304</sup> ». Ces colporteurs qui se spécialisent souvent dans le colportage des fleurs colportent dans toute la France et parfois même jusqu'en Amérique. En effet ces hommes transportent des produits que l'on peut qualifier de luxe et qui ne se trouvent pas dans d'autres régions. C'est un commerce qui rejoint les grands itinéraires marchands, mais ces hommes ont commencé en tant que simples colporteurs à travers les cols des Alpes. Le col ici devient donc chemin « d'ascension sociale<sup>305</sup> » pour ces familles.

Le colportage est comme nous avons pu le voir très important dans les Alpes, ce commerce à petite échelle peut parfois flirter avec le commerce à grande échelle. Il est intéressant de mettre en avant que ce commerce induit de nombreux passages par les cols frontaliers, et que les chemins de montagne peuvent parfois amener des familles de l'Oisans vers une ascension sociale phénoménale. Nous allons maintenant étudier une activité commerciale illégale mais très présente dans les Alpes au XVIIIe siècle : la contrebande.

## **La contrebande : une pratique courante dans les Alpes**

---

<sup>302</sup> *Ibid.*

<sup>303</sup> *Ibid.*

<sup>304</sup> *Ibid.*, pp. 167.

<sup>305</sup> *Ibid.*, pp. 168.

La contrebande est tout d'abord à mettre en relation avec la notion de frontière. En effet la contrebande n'a d'intérêt que si la juridiction et les taxes sur les produits sont différentes d'une province à une autre. Cette contrebande peut avoir lieu entre des frontières internes comme celle du royaume de France, la législation n'étant pas la même d'une province à une autre. Dans les Alpes, la frontière entre le royaume de France, le royaume de Sardaigne et bien sur la Suisse constitue une frontière propice à la contrebande. Beaucoup de montagnards se livrent à cette contrebande qui vient alimenter les revenus car nous sommes dans des pays assez pauvres qui reposent sur une économie agraire et de colportage.

Les régions de montagnes sont totalement propices à la contrebande. Ce sont des régions en partie en marge de l'Etat et qui échappent aux autorités locales. Pour la province du Dauphiné, le chef-lieu étant Grenoble, il est difficile pour les autorités locales d'avoir une emprise sur la zone frontière du Briançonnais et du Queyras. Cet éloignement du pouvoir, le fait que ces zones soient en partie en marge favorisent totalement la contrebande entre France et Piémont, les pouvoirs publics n'ont pas les moyens pour lutter contre cette pratique même si ils prennent des mesures pour la combattre, ce que nous verrons un peu plus loin.

Mais cette contrebande n'est pas qu'un phénomène alpin, chaque frontière amène de la contrebande, on retrouve énormément de contrebande dans le nord de la France, à la frontière entre la France et les Pays-Bas espagnols, à l'Est vers la Suisse et dans le Sud-Ouest vers la frontière espagnole.

Daniel Nordman dans *Frontière de France au XVIIIe siècle* souligne le fait que les sources concernant la contrebande ne sont pas faciles à appréhender. En effet le propre de la contrebande est de rester discret sur ses actions pour ne pas se faire repérer par les autorités locales, il y a également une part de légende presque fantasmée pour les contrebandiers<sup>306</sup>.

Au XVIIIe siècle, la légende de la contrebande porte un nom : Mandrin. Ce nom est encore très connu aujourd'hui dans la région grenobloise car la légende est encore très présente. A Saint-Etienne de Saint-Geoirs lieu de naissance de Mandrin, des panneaux à l'entrée du village le définissent comme ce lieu. De nombreuses associations diverses et variées de la commune ont en leurs noms le patronyme Mandrin ou Mandrinois. A Grenoble, au-dessus du fort de la bastille, il existe les « grottes de Mandrin ». Ces grottes sont

---

<sup>306</sup> Daniel Nordman, *op.cit.*, pp. 349

postérieures au contrebandier et n'ont jamais servi à Mandrin, mais le nom de Mandrin y est apposé. De nombreux films ont pour sujet Louis Mandrin et une bière au noix porte son nom. Mandrin est aujourd'hui très présent dans la culture populaire, un véritable folklore s'est mis en place autour de ce personnage considéré comme « le plus magnanime de tous les contrebandiers<sup>307</sup> ».

Venons-en maintenant au fait, Louis Mandrin est né à Saint-Etienne de Saint-Geoirs le 25 février 1725 et mort à Valence exécuté en 1755. Il dirige une troupe de contrebandiers très importante et très bien organisée à travers les Alpes, spécialisée dans le trafic du tabac. Le bandit semble assez populaire auprès du peuple, ne s'en prenant qu'aux buralistes et autres riches bourgeois<sup>308</sup>. Les villes où Mandrin se rend ne sonnent pas le tocsin pour avertir de la présence du bandit et ont une certaine complaisance envers l'homme qui défie les pouvoirs du roi<sup>309</sup>. Cela explique sa relative popularité, considéré parfois comme un « robin des bois modernes » en vendant du tabac détaxé acheté en Suisse ou en Savoie dans les villes françaises. Louis Mandrin est arrêté en 1755 et exécuté le 26 mai à Valence. C'est le moment où la légende commence pour ce bandit défiant les pouvoirs royaux et leurs taxes.

Les Alpes furent donc le lieu d'action de Mandrin. Comme le dit Antoine de Baecque « en montagne, les cols-frontières sont les espaces stratégiques de ces circulations illicites, connus et fréquentés par la contrebande, gardés de près par les autorités<sup>310</sup> ». En effet la lutte contre la contrebande a bien existé, mais nous devons mettre en avant le fait qu'il existe différents types de contrebandiers, entre le « porte-col qui transporte 50 kilos de marchandise, le « bleu » qui voyage la nuit pour être plus discret ou « l'homme au ballot » qui traversent les montagnes par des chemins moins fréquentés<sup>311</sup>.

Certaines routes et certains cols sont parfois bien gardés par les autorités locales, nous devinons facilement que passer par le col du Mont-Cenis n'était pas la meilleure solution pour les contrebandiers, entre Lanslebourg et Suse le choix du col du Petit-Mont-Cenis puis de Savine-Coche est beaucoup plus adapté à la contrebande. Le col du Montgenèvre sera lui aussi bien plus surveillé que les cols du Queyras. Le chemin menant au col de la Traversette et à son tunnel est aujourd'hui appelé « sentier des contrebandiers », en effet ce col ayant

---

<sup>307</sup> Marie-Hélène Bourquin, *Aspects de la contrebande au XVIIIe siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1969, pp. 9.

<sup>308</sup> *Ibid.*

<sup>309</sup> *Ibid.*

<sup>310</sup> Antoine de Baecque, *op.cit.*, pp. 168

<sup>311</sup> *Ibid.*, pp.169

perdu son intérêt commercial avec le rattachement de Saluces à la Savoie, ne servant que ponctuellement aux armées et à la guerre est devenu au fil du temps un col servant principalement à la contrebande. Sa situation géographique est propice à la contrebande, à la toute fin de la vallée du Guil, plutôt difficile d'accès, dans une vallée enclavée très loin de Grenoble. Cette situation géographique rend son contrôle et sa surveillance compliqués pour les pouvoirs locaux, de nombreux habitants du Queyras se sont laissés aller à la contrebande au XVIIIe siècle comme activité parallèle de l'agriculture ou du colportage.

La répression de la contrebande est également bien présente par les pouvoirs publics, de la condamnation à mort jusqu'au peine de galère à vie. L'Etat s'est montré intransigeant avec ces hommes qui défiaient son autorité en outre passant ses taxes.

Au XVIIIe siècle, la contrebande fut donc importante dans les Alpes et à travers les cols, il y a un nombre non négligeable de contrebandiers traversant les Alpes parfois dans des conditions effroyables la nuit en hiver sous la neige dans un but de rester discret et de continuer leur commerce plutôt lucratif. Nous allons voir maintenant les migrations de Piémontais vers la France qui induisent-elles aussi du passage par les cols des Alpes, avant cela nous ajoutons ci-dessus une illustration des « grottes de Mandrin » au-dessus de Grenoble.



Figure 35: Les grottes de Mandrin à Grenoble

## Les migrations de populations dans les Alpes

Les échanges économiques entre le royaume de France et le royaume de Sardaigne sont donc nombreux. En plus de ces échanges de marchandises, on retrouve des échanges de population. Ces populations migrant d'un pays à un autre sont variées il y a des travailleurs qui migrent pour six mois en France ce que nous verrons un peu plus loin. Mais il y a également une immigration d'élites que nous allons voir maintenant.

A l'époque moderne, on retrouve en France des personnes d'origines italiennes à la cour de France au plus proche du roi. Nous pensons à Mazarin, cardinal né dans le Royaume de Naples ayant connu un immense succès en France en étant le ministre principal de Louis XIII au XVIIe siècle. Nous pensons également à Concino Concini issu de la petite noblesse florentine et favori de Marie de Médicis la mère de Louis XIII. Ces deux hommes montrent l'influence de l'immigration italienne au plus près du pouvoir.

Nous pouvons également mettre en avant les nombreux artistes italiens qui au cours de l'époque moderne se rendent à la cour de France exercer leurs arts. De Leonard de Vinci au Bernin ils se sont rendus en France.

Dans l'autre sens, nous avons vu que lors de la Révolution française, on assiste à une vague d'émigration des nobles pour éviter la spoliation voire la mort. Beaucoup de ces nobles choisissent Turin et le Piémont pour s'établir de par la proximité avec la France. Nous apprenons que le phénomène inverse a existé avec l'ouvrage *Un air d'Italie : la présence italienne en Isère* de Jean Guibal et Olivier Cogne. Les partisans de la France en Italie, au vu des chutes des Républiques sœurs italiennes se réfugient en France ce sont ceux que l'on va nommer les patriotes italiens<sup>312</sup>.

L'Isère et notamment Grenoble sont un lieu de prédilection de cette immigration politique italienne. Là aussi de par la proximité immédiate avec la frontière. L'ouvrage nous

---

<sup>312</sup> Jean Guibal, Olivier Cogne, Joseph Argento, *Un air d'Italie : la présence italienne en Isère*, Grenoble, Ed. scientifique, 2011, pp. 71.

indique que « ces exilés étaient des hommes cultivés, des hommes de lettres, de sciences, de droit qui avaient choisi le parti révolutionnaire et avaient exercé des fonctions publiques <sup>313</sup>». Ces hommes traversent les Alpes pour trouver refuge à Grenoble, la capitale iséroise compte un nombre très important de ces réfugiés politiques transalpins (principalement originaire du nord de l'Italie) et une aide est même mise en place<sup>314</sup>. En effet ces réfugiés vivent pour la plus part dans des conditions plus que précaires ayant fuit leurs régions d'origines par peur d'être condamné à mort. Ces italiens en Dauphiné accueillent avec enthousiasme le coup d'Etat de Napoléon Bonaparte et son intérêt pour l'Italie.

Ces émigrations d'élites montrent la relative perméabilité de la frontière entre le royaume de France et le royaume de Sardaigne et mettent en avant l'importance de la mobilité. Ces élites aussi élites qu'elles soient ont dû traverser les Alpes, par les cols, principalement le col du Mont-Cenis ou le col du Montgenèvre pour trouver refuge ou faire fortune. Mais il n'y a pas que les élites qui traversent la frontière des Alpes, c'est ce que nous allons voir maintenant.

En effet de nombreux travailleurs saisonniers piémontais traversent les Alpes pour aller travailler en France au XVIIIe siècle. Nous pourrions nous attendre à ce que ces travailleurs n'aillent pas très loin de l'autre côté de la frontière, pourtant nous apprenons par exemple dans l'ouvrage de Nadine Vivier *Le Briançonnais rurale au XVIIIe siècle* la faible présence d'une immigration piémontaise<sup>315</sup>. Cette immigration bien que faible est présente, nous avons vu que les Briançonnais et les habitants du Queyras descendent en Piémont l'hiver exercer des activités de colportage, les piémontais à l'inverse traversent la frontière en été pour exécuter des « menus travaux de maçonnerie<sup>316</sup> ». Nadine Vivier écrit également que « la région manquant de main d'œuvre végétative peut embaucher les piémontais pour l'aménagement des canaux et les récoltes<sup>317</sup> ». Cette immigration semble être assez faible comparée à ce que nous allons voir dans la suite de cette partie, mais il ne faut pas non plus l'oublier. Nous sommes ici à une échelle très locale, certes ces migrants traversent la frontière et la montagne mais simplement pour s'installer de l'autre côté.

---

<sup>313</sup> *Ibid.*

<sup>314</sup> *Ibid.*, pp. 75.

<sup>315</sup> Nadine Vivier, *op.cit.*, pp.27.

<sup>316</sup> *Ibid.*

<sup>317</sup> *Ibid.*

Les maçons piémontais qui émigrent en masse de façon saisonnière sont originaires du val Gressonney<sup>318</sup>, au nord de Turin dans le val d'Aoste aujourd'hui. Cette vallée est assez éloignée de la frontière française et est même beaucoup plus proche de la frontière suisse, ou savoyarde au XVIIIe siècle.

Pourtant ces hommes, à cause de la misère économique, des disettes de leur vallée assez enclavée émigrent en masse en France pour subsister ou apporter une source de revenu complémentaire. La durée des chantiers est entre un et 24 mois même si la plus part n'excède pas six mois<sup>319</sup>. Les chantiers ont lieu de mars à la fin novembre, ces migrations sont donc simplement saisonnières, les maçons passent l'hiver dans leur vallée piémontaise et repartent au printemps pour un nouveau chantier.

Ces hommes vont parfois très loin en France pour faire des chantiers, jusqu'en Normandie ou dans le nord de la France. Ils sont considérés aujourd'hui par les historiens comme étant une main d'œuvre qualifiée<sup>320</sup> travaillant efficacement. Les salaires des maçons piémontais sont d'ailleurs plus élevés que la moyenne des salaires pour les maçons<sup>321</sup>. Un véritable réseau se met en place pour l'accueil de ces migrants travailleurs, certains accèdent à des postes importants et organisent les chantiers. Mais il est intéressant de mettre en avant le fait que ces migrants ne restent pas à l'époque moderne pour la grande majorité, en effet ils continuent à rentrer chez eux durant la mauvaise saison, cela reste une émigration saisonnière et un moyen de subsister.

Toutes ces migrations de population alimentent le passage des cols frontaliers, en effet les maçons piémontais franchissent deux fois par an les Alpes pour se rendre en France. Les événements comme la Révolution française et les guerres extérieures de cette dernière ont également amené de l'immigration. L'Europe n'est donc pas un espace figé au XVIIIe siècle, et les Alpes témoignent de ces nombreux déplacements de population d'un pays à un autre. La France a accueilli durant ce siècle une importante immigration italienne ce qui montre la relative perméabilité de la frontière des Alpes. Un espace difficile à surveiller, difficile à contrôler pour les autorités locales à cause de son relief et de son éloignement du pouvoir central. La montagne est un espace a

---

<sup>318</sup> Jean Guibal, Olivier Cogne, Joseph Argento, *op.cit.*, pp. 51.

<sup>319</sup> *Ibid.*, pp.52.

<sup>320</sup> *Ibid.*

<sup>321</sup> *Ibid.*



Pour conclure ce chapitre, nous pouvons dire que le local influe grandement sur le passage des cols des Alpes. Ces dynamiques locales sont très importantes et très variées, des foires, de l'agriculture, du colportage, de la contrebande, des migrations. Tout cela fait partie de la vie quotidienne au XVIIIe siècle. Les cols voient passer aussi bien un troupeau d'ovins, qu'un colporteur, qu'un contrebandier ou qu'un maçon piémontais allant travailler en France. La diversité de ces passages économiques est très importante, il n'y a pas que le commerce à grande échelle que nous avons vu dans le chapitre VII, mais également des autres formes d'économies. La montagne est un espace à part, propice au développement de ce type d'économie locale que nous avons pu développer dans cet avant dernier chapitre. Nous allons voir maintenant dans le dernier chapitre de ce travail, un dernier aspect qui induit du passage par les cols des Alpes : les passages religieux.

# Chapitre IX : L'influence de la religion sur les Alpes et leurs passages

Nous arrivons maintenant au dernier chapitre de ce mémoire, le thème abordé ici est un thème nouveau. En effet après le tourisme, le scientifique, le militaire, l'économique, un autre aspect encore non abordé influence le nombre de voyageurs par les cols des Alpes. Cet aspect est la religion et principalement la religion catholique qui domine en Europe. Dans ce chapitre nous verrons quatre sous parties, la première s'intéressera à l'importance de l'Eglise et de la religion en Europe au XVIIIe siècle, la seconde nous montrera que les cols des Alpes sont situés sur certaines des routes de pèlerinage. La troisième sous partie mettra en avant le fait que les cols des Alpes sont influencés par la religion et la dernière sous partie de ce mémoire se concentrera sur le fait que la montagne peut elle-même devenir lieu de pèlerinage à l'aube de l'époque contemporaine.

## L'importance de la religion en Europe au XVIIIe siècle

La religion sous l'ancien régime en France occupe une place plus qu'importante, c'est un des piliers de la vie des français. Le clergé bien que très minoritaire dans la société est un des trois ordres qui composent cette société avec la noblesse et le tiers-état. Mais au cours du XVIIIe siècle nous assistons du moins en France à un recul de l'importance de la religion. Pour commencer nous assistons au XVIIIe siècle à une baisse des vocations séculières et régulières, selon Philippe Goujard dans son ouvrage *L'Europe catholique au XVIIIe siècle : entre intégrisme et laïcisation* : « A la veille de la Révolution, le niveau de recrutement avait baissé de 20% par rapport aux sommets atteints dans les années 1730-1750<sup>322</sup> ». C'est aussi le cas pour le clergé régulier avec la fermeture de 468 monastères entre 1766 et 1780 à cause

---

<sup>322</sup> Philippe Goujard, *L'Europe catholique au XVIIIe siècle : entre intégrisme et laïcisation*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, pp. 12.

d'effectifs insuffisants<sup>323</sup>. On assiste donc à un recul de l'importance du clergé en France au XVIIIe siècle.

Le recul de la religion a aussi pour exemple la distance qu'il peut y avoir entre le clergé et le peuple. La dime est au cœur des querelles entre ecclésiastiques et paysans, bien que ces discordes ne se règlent généralement pas par la violence mais devant un tribunal<sup>324</sup>. Le casuel pose également question, en effet les fidèles ne veulent plus forcément payer pour des services qu'ils estiment légitimes<sup>325</sup>. Des conflits émanent également de la vision de la religion, des tentatives des ecclésiastiques pour interdire les vieilles traditions jugées païennes. Le clergé a également à faire à des fidèles de plus en plus alphabétisés, moins crédules pour les curés véreux. L'Eglise tend aussi à censurer certaines œuvres du siècle des Lumières comme *l'Encyclopédie* de Diderot et D'Alembert ce qui tend à créer des distorsions entre peuple et Eglise. D'autant plus que de nombreux philosophes, « intellectuels » du siècle se présentent comme athées ou déistes mais non plus comme catholiques.

L'Eglise est aussi divisée au XVIIIe siècle par la crise janséniste, les jansénistes furent réprimés avec force par la France, la compagnie de Jésus fut également interdite. Il y a une volonté d'unification du clergé catholique. Certains fidèles soutiennent les jansénistes, cette crise affaiblie la religion en France au XVIIIe siècle.

Nous avons donc vu que la religion recule au XVIIIe siècle, mais nous devons nuancer cela. Bien que son influence diminue elle reste très présente dans la société et notamment dans les milieux ruraux, le clergé garde une importante emprise sur ses fidèles. Cette déchristianisation a lieu en France, mais dans d'autres endroits de l'Europe comme la péninsule italienne ou l'Espagne, elle est beaucoup moins importante.

Enfin les communautés de montagne restent profondément attachées à la religion et subissent beaucoup moins son recul au cours du XVIIIe siècle. C'est ce que met en avant Nadine Vivier pour les Hautes-Alpes et le Briançonnais dans son ouvrage *Le Briançonnais rural au XVIIIe et XIXe siècle* dont nous avons déjà parlé. Elle nous dit que « les étrangers à la région sont frappés par le dévouement et la bonne conduite des habitants<sup>326</sup> ». Toujours pour Vivier « la

---

<sup>323</sup> *Ibid.*, pp. 13.

<sup>324</sup> *Ibid.*, pp. 62.

<sup>325</sup> *Ibid.*, pp. 64.

<sup>326</sup> Nadine Vivier, *Le Briançonnais rural au XVIIIe et XIXe siècle*, Paris, Ed. l'Harmattan, 1992, pp. 46.

morale chrétienne est moins bafouée qu'ailleurs, par ferveur religieuse<sup>327</sup>». Elle note quand même une dégradation de la vie religieuse mais bien moins importante qu'ailleurs en France. La ferveur religieuse est importante et se manifeste par des chapelles et de nombreux signes religieux, ce que nous verrons un peu plus loin dans ce chapitre. Cette vitalité religieuse amène de nombreuses vocations à l'inverse du contexte général, c'est le diocèse d'Embrun qui fournit les prêtres pour les diocèses voisins<sup>328</sup>. Nadine Vivier nuance cet attachement religieux en mettant en avant le fait qu'à partir de 1775 quelques indices peuvent montrer un affaiblissement de la religion à Briançon avec notamment la création d'une loge maçonnique<sup>329</sup>.

Dans l'ouvrage *Le Mont-Cenis et sa région* que nous avons beaucoup utilisé lors du chapitre VII, nous apprenons que le culte des saints est très présent en Maurienne<sup>330</sup>. La Maurienne semble être une vallée où le culte des saints semble parfois prendre le pas sur l'essence même de la foi chrétienne. La multiplication de chapelles dédiées à ces saints en est la preuve. L'auteur nous dit même à propos de la religion en Maurienne que « la piété populaire se caractérise par un certain goût du merveilleux, une confiance quasi magique dans les intercesseurs et l'intérêt porté aux reliques et aux pèlerinages<sup>331</sup> ».

Dans ces communautés de montagnes, en Savoie et dans les Hautes-Alpes, on note un soutien important aux prêtres réfractaires face à la Révolution française, ces communautés restent attachées à leur prêtre. Le Pape Pie VI prisonnier de Napoléon en 1799 transite par le col du Montgenèvre et Briançon, il est acclamé par les briançonnais malgré l'interdiction. Cela montre encore toute l'attache catholique de Briançon.

Il est donc intéressant pour finir cette sous partie de mettre en avant le fait que bien que la religion et son influence baissent au XVIIIe siècle, elle reste un acteur majeur de la vie des français du XVIIIe siècle. De plus les communautés montagnardes sont moins touchées par cette déchristianisation qui est plus l'affaire des grandes villes. Les montagnards restent attachés à leur culte, à leurs prêtres et même au Pape. Nous allons voir maintenant que les

---

<sup>327</sup> *Ibid.*

<sup>328</sup> *Ibid.*, pp. 47.

<sup>329</sup> *Ibid.*, pp. 48.

<sup>330</sup> Congrès le Mont-Cenis et sa région, *Le Mont-Cenis et sa région = Il Moncenisio et la sua regione*, Chambéry, les amis du Mont-Cenis, 1977, pp. 73.

<sup>331</sup> *Ibid.*, pp. 74.

Alpes sont situées sur certains chemins de pèlerinage, certains cols sont donc également des passages religieux.

## Les pèlerinages en Europe

Un des aspects importants de la religion catholique est le fait qu'elle entraîne de nombreux pèlerinages en Europe. Ces pèlerinages induisent des routes de pèlerinage qui traversent les Alpes par les cols qui nous intéressent. Ces pèlerinages alimentent donc le flux de voyageurs à travers les Alpes. Tout d'abord nous devons revenir sur la définition pure et simple de pèlerinage. Selon le dictionnaire Larousse, un pèlerinage est « un voyage d'un ou plusieurs fidèles d'une religion vers un lieu consacré<sup>332</sup> ». Philippe Boutry et Dominique Julia dans leurs ouvrage *Pèlerin et Pèlerinage dans l'Europe moderne* définissent le pèlerinage à l'époque moderne comme un « exercice spirituel au cours duquel le pèlerin médite les souffrances, les tribulations, et la Passion du Christ et apprend, à travers l'épreuve physique et l'espérance pénitentielle, à mettre sa foi et son espérance à Dieu seul<sup>333</sup> ». En effet cette pratique se fait la plus part du temps à pied en petit groupe. Il existe des pèlerinages pour d'autres religions que la chrétienté mais pour l'Europe seul le christianisme va avoir une influence sur les pèlerinages. Le pèlerinage est une pratique ancienne, dès l'Antiquité des pèlerins se rendent à Jérusalem ville du Christ, mais c'est surtout au Moyen Âge que le pèlerinage va se développer.

Le premier lieu saint du Christianisme se trouve être Jérusalem, ville sacrée pour cette religion, ville où Jésus Christ a agi et a trouvé la mort. Mais à la chute de l'Empire romain d'Orient et l'expansion de l'Empire ottoman, la visite aux lieux saints de Jérusalem se complique à l'époque moderne<sup>334</sup>. En effet selon la géopolitique il est parfois dangereux pour un chrétien de se rendre en terre musulmane. Le lieu principal de la chrétienté devient donc

---

<sup>332</sup> Pèlerinage. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/p%C3%A8lerinage/59075?q=p%C3%A8lerinage#58713>

<sup>333</sup> Philippe Boutry, Dominique Julia, *Pèlerin et Pèlerinage dans l'Europe moderne*, Rome, Ecole française de Rome, 2000, pp. 5.

<sup>334</sup> *Ibid.*, pp. 3.

pratiquement inaccessible pour les fidèles. De plus à l'intérieur même de l'Eglise chrétienne, on retrouve de nombreuses critiques envers cette pratique de pèlerinage à l'époque moderne et notamment avec le protestantisme. Pour le protestantisme le pèlerinage n'est absolument pas essentiel et n'a que peu d'intérêt, il donne de l'importance aux saints intercesseurs et éloigne de la vraie foi qu'est la Bible.

Le pèlerinage devient donc principalement l'apanage de l'Eglise catholique, il existe à l'époque moderne de nombreux lieux de pèlerinage comme Loreto en Italie dans la région des Marches dédié à la Vierge, Notre-Dame-des-Ermites en Suisse, Altötting en Bavière, Maria Taferl en Autriche, Einsiedeln en Suisse. Mais les deux principaux pèlerinages sont comme nous pouvons le deviner : tout d'abord Rome, le saint siège du catholicisme avec de nombreuses églises et bien sûr Saint-Jacques de Compostelle en Galice. Ces deux villes font partie des trois pèlerinages majeurs chrétiens avec Jérusalem. Elles attirent un nombre plus qu'important de visiteurs encore de nos jours.

Saint-Jacques de Compostelle est un des lieux majeurs de la religion catholique, situé à l'extrémité ouest de l'Espagne en Galice, il accueille chaque année à l'époque moderne un flot incessant de voyageurs. Le but du pèlerinage est la tombe de l'apôtre Saint Jacques le Majeur à l'intérieur de la cathédrale de la ville de Saint-Jacques de Compostelle. Les chemins de Saint-Jacques de Compostelle sont récents, mais ils se basent sur les voies que les pèlerins ont empruntées depuis que le pèlerinage existe. Le chemin de Saint-Jacques de Compostelle depuis l'Italie doit forcément à un moment traverser les Alpes pour se rendre en France puis en Espagne. Les pèlerins empruntant principalement les routes les plus sûres, nous pouvons imaginer que dans la plus part des cas le col du Mont-Cenis ou le col du Montgenèvre était emprunté pour rejoindre la ville galicienne depuis Turin.

Nous ne reviendrons pas sur les raisons du pèlerinage à Rome, dans la ville éternelle centre de la chrétienté. Nous pouvons juste insister sur le fait que pour se rendre à Rome depuis la France, l'Espagne, l'Angleterre, il faut pour les pèlerins traverser les Alpes. Venant du nord, le choix peut être d'emprunter le col du Grand-Saint-Bernard ou du Simplon, mais les cols du Mont-Cenis et du Montgenèvre ont également une place importante. La présence d'hospices comme au Mont-Cenis témoigne de ce passage religieux.

Les raisons des pèlerinages sont diverses et variées, profonde foi, curiosité, volonté de voyage intérieur et parfois même pour des raisons judiciaires. En effet faire un pèlerinage pouvait abaisser une peine de prison ou pouvait même parfois être une décision de justice. Les pèlerins sont également différents, il n'est pas facile d'établir une sociologie du pèlerin, ecclésiastique, civil. Il n'était pas nécessaire d'être riche pour faire un pèlerinage du fait qu'il se faisait la plus part du temps à pied et que les pèlerins étaient logés dans des endroits spéciaux qui leurs étaient réservés.

Philippe Boutry et Dominique Julia mettent en évidence le fait qu'un certain nombre d'indices vont dans le sens du fait que les pèlerinages ont baissé au XVIIIe siècle<sup>335</sup>. Cela s'inscrit tout d'abord dans un phénomène général ou la foi semble marquer le pas et notamment en France, ce que nous avons pu voir dans la sous partie précédant. Les statistiques montrent en effet la diminution des pèlerinages notamment à Rome mais également à Saint-Jacques de Compostelle avec le déclin des confréries de Saint-Jacques à la fin du XVIIIe siècle<sup>336</sup>.

Toute une organisation autour de ces pèlerinages existe également au cours de l'époque moderne avec notamment des confréries hospitalières logeant les pèlerins et leur offrant la charité, des hospices pour accueillir les pèlerins. Ces pèlerins se regroupent la plus part du temps par nationalité. Saint-Louis-des-Français à Rome, Saint-Julien-des-Flamands toujours à Rome, ce dernier ne reçoit que « des flamands parlant flamand<sup>337</sup> ». Pour les Allemands à Rome c'est l'hôpital Santa Maria dell'Anima. Ces pèlerinages à pied durent assez longtemps la plus part du temps, on retrouve des sanctuaires relais sur les chemins à l'image de celui de Saint-Antoine-l'Abbaye en Isère. Le pèlerinage est une vraie aventure à l'époque moderne et une pratique bien réelle qui engendre un nombre important de voyageurs par les Alpes.

Nous pouvons faire un petit apartheid en mettant en avant le fait qu'aujourd'hui le pèlerinage est toujours quelque chose de présent pour l'Eglise catholique. Rome et Saint-Jacques de Compostelle sont toujours des lieux privilégiés par les pèlerins, mais à l'époque contemporaine de nouveaux lieux de pèlerinage ont fait leur apparition à l'image notamment

---

<sup>335</sup> *Ibid.*, pp. 53.

<sup>336</sup> *Ibid.*, pp. 54.

<sup>337</sup> *Ibid.*, pp. 53.

de Lourdes qui est aujourd'hui le troisième lieu de pèlerinage du monde catholique derrière Rome et Notre-Dame de Guadalupe de Mexico. En montagne, Notre-Dame de la Salette sur les hauteurs de Corps en Isère est également devenu un lieu de pèlerinage.

Les pèlerinages influents donc sur les passages des cols, nous allons voir maintenant que le paysage des cols est lui aussi très influencé par la religion. Avant de passer à cette sous partie, nous joignons une carte qui met en avant que les Alpes sont situées entre les deux grands lieux de pèlerinage de la religion catholique, et une photo du sanctuaire de Saint-Antoine-l' Abbaye situé sur un des chemins de Compostelle.



Figure 36: Les deux lieux principaux du pèlerinage en Europe à l'époque moderne

Source : google map





Figure 37: Saint-Antoine-l 'Abbaye

## **Les cols des Alpes façonnés par le religieux**

La religion est donc très présente dans les Alpes comme nous l'avons vu, de nombreux pèlerins traversent les montagnes pour se rendre à Rome ou Saint-Jacques de Compostelle. Mais il est intéressant de mettre en avant le fait que la religion façonne les chemins des Alpes. Pour le Briançonnais, Nadine Vivier nous dit que « la vitalité religieuse se manifeste dans le paysage par de nombreuses petites chapelles, des oratoires, des croix érigées en abondance, toutes étant but de procession<sup>338</sup> ». Ainsi les voyageurs civils, les armées, les pèlerins peuvent se recueillir dans ces chapelles avant de traverser les Alpes et de se rendre dans le royaume de Sardaigne. Il existe également une chapelle en haut du col de Larche et nous pouvons imaginer la présence de nombreuses chapelles dans la vallée de l'Ubaye.

C'est dans le livre *Fascinant Mont-Cenis : Il Monceniso com'era : de Lanslebourg à Suse* de Lucien Chavoutier que l'on trouve l'étude la plus détaillée sur toute ces chapelles qui façonnent les cols et leurs chemins. L'auteur explique la présence de ces chapelles par le fait

---

<sup>338</sup> Nadine Vivier, *op.cit.*, pp. 46.

que la montagne soit considérée pendant une grande partie de l'époque moderne comme un milieu très hostile, et qu'il était « nécessaire de rester en relation permanente avec Dieu et ses intermédiaires les saints, lorsque l'on affrontait les cols<sup>339</sup> ». Certes nous avons vu lors de la première partie le changement de paradigme sur la montagne. La montagne fait certes moins peur mais les chapelles sont toujours présentes et le religieux n'est jamais loin lorsque l'on traverse les Alpes au XVIIIe siècle. La présence des hospices et des moines n'y est pas étrangère mais nous reviendrons sur ce point un peu plus loin.

Toujours selon Lucien Chavoutier, entre Lanslebourg et Ferrière, on retrouvait une dizaine de chapelles destinées à recueillir « les dévotions des voyageurs mais aussi des bergers et des villageois des environs<sup>340</sup> ». Toutes ces chapelles ne sont pas seulement destinées à Dieu, en effet nous avons pu voir qu'en Maurienne, le culte des saints est fondamental et est une part importante de la vie religieuse de cette vallée. Certaines chapelles sont dédiées à sainte Madeleine protectrice des passages difficiles ou encore à Notre-Dame-des-Neiges bienfaitrice des affligés en montagne<sup>341</sup>. Nous pouvons considérer ce culte des saints comme très pragmatique, les saints vénérés sont des saints qui concernent la montagne ou sa traversée. Nous pouvons faire l'hypothèse que ces chapelles et ces éléments religieux peuvent aussi avoir été érigés par des voyageurs fortunés ayant échappé à un grand danger en montagne en priant un saint spécifique. Construire une chapelle se présenterait ici comme un moyen de remercier le saint d'avoir sauvé la vie du voyageur d'une mort. Le danger en montagne est présent comme nous l'avons vu avec les conditions climatiques, la neige, les avalanches etc. Il n'est donc pas surprenant de trouver de nombreuses chapelles où les voyageurs peuvent prier ou rendre grâce à un saint qui les a sauvés.

Un autre élément montre l'importance de la religion en montagne : la présence des moines, des hospices et des hôpitaux. Les moines sont d'abord « destinés à donner les derniers sacrements aux voyageurs en détresse et à recueillir les corps transis retrouvés sur les chemins<sup>342</sup> ». La présence de ces religieux est également sensée rassurer le voyageur dans son périple.

---

<sup>339</sup> Lucien Chavoutier, *Fascinant Mont-Cenis : Il Monceniso com'era : de Lanslebourg à Suse, Saint-Alban-Leyse*, [s.n.], 1980, pp. 70.

<sup>340</sup> *Ibid.*

<sup>341</sup> *Ibid.*

<sup>342</sup> *Ibid.*

On retrouve également des hôpitaux de divers ordre religieux au pied des cols. Pour le Mont-Cenis on en retrouve trois à Suse, un à Novalèse, un à Lanslebourg<sup>343</sup>. Ces hôpitaux sont réservés pour la grande majorité aux malades et aux pauvres voyageurs, principalement les pèlerins<sup>344</sup>. Le but de ces hôpitaux est de nourrir et de loger le pèlerin.

Enfin au sommet des cols on retrouve parfois des hospices. L'un des premiers hospices fondé est l'hospice du col du Grand-Saint-Bernard par saint Bernard de Menthon ayant pour but de recueillir les voyageurs au sommet du col, une église est également construite. On retrouve un autre hospice fondé par ce même saint Bernard au col du Petit-Saint-Bernard entre la tarentaise et le val d'Aoste.

Au Mont-Cenis, il existait déjà un hospice au temps du Petit-Mont-Cenis sur la rive sud du lac fondé par Lothaire en 825<sup>345</sup>. L'hospice est déplacé en même temps que la route vers la rive nord du lac. Au XVIIIe siècle cet hospice semble avoir été un peu abandonné et être loin de son lustre d'antan<sup>346</sup>. Il est aménagé sous Napoléon, en même temps que la route qui est créée, Napoléon Bonaparte y séjournera même une nuit en rentrant d'Italie. Un hospice existe toujours aujourd'hui au col du Mont-Cenis même si il a été déplacé avec la création du lac artificiel.

Nous allons maintenant passer à la dernière partie de notre mémoire consacré à la montagne qui devient elle-même lieu de pèlerinage.

---

<sup>343</sup> *Ibid.*, pp. 66.

<sup>344</sup> *Ibid.*

<sup>345</sup> *Ibid.*, pp. 62.

<sup>346</sup> *Ibid.*



Figure 38: L'hospice actuel du Mont-Cenis

## La montagne lieu de pèlerinage

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, nous avons vu que la montagne et les cols se situent parfois sur les chemins de pèlerinage. Mais parfois la montagne devient elle-même le lieu du pèlerinage. Nous allons nous baser dans cette partie sur l'ouvrage d'Antoine de Baecque *La traversée des Alpes* qui utilise l'exemple de la Madonne de Fenestre dans les Alpes du sud et le comté de Nice, lieu de pèlerinage.

Avant de nous baser sur son analyse, nous pouvons parler du Mont-Thabor dans le massif des Cerces à la frontière entre la Savoie et les Hautes-Alpes. En effet en haut de cette montagne culminant à 3178 mètres on retrouve une chapelle. Cette chapelle est antérieure au XV<sup>e</sup> siècle car en 1487 elle est sous la juridiction de la paroisse de Mélezet (aujourd'hui un hameau de la ville de Bardonneche). La procession qui a encore lieu aujourd'hui date du XIX<sup>e</sup> siècle, mais les premiers pèlerinages au sommet du Mont-Thabor sont antérieurs à cette date d'où la présence de la chapelle au sommet. Cette haute montagne fut sûrement considérée comme sacrée, le fait de se rapprocher du sommet, de s'élever en altitude devait

rapprocher de Dieu. Au même titre que la souffrance pour arriver au sommet, en effet au départ de Modane ou par la vallée étroite, monter au Mont-Thabor est long et éprouvant.

Antoine de Baecque utilise lui l'exemple de la madonne de Fenestre, ce sanctuaire est situé sur la route du col de Fenestre entre la vallée du Vésubie et la vallée du Gesso. Ce col est un passage important pour relier Coni à Nice. Le sanctuaire est situé à 1900 mètres d'altitude. Ce col selon de Baecque aurait eu une importance stratégique pour le royaume de Sardaigne. Le commerce du sel, venant des salines du sud de la France vers l'Italie empruntait parfois cette route et ce col<sup>347</sup>. En plus du commerce, ce col a eu une importance militaire durant l'époque moderne avant l'achat par le comte de Savoie du col de Tende<sup>348</sup>.

Le sacré a lui aussi un rôle depuis le Moyen Âge, l'origine de ce sanctuaire date de 867, ou des moines bénédictins venus de Borgo San Dalmazzo fondent « une première chapelle dédiée à la Madonne, Notre-Dame-des-Graces <sup>349</sup> ». Mais la légende prend place une année plus tard, les Sarrasins saccagent la chapelle, et selon la légende une vierge auréolée serait apparue en ce lieu. Les Templiers reconstruisent cette chapelle sous le nom de Notre-Dame-de-Fenestre<sup>350</sup>. Le sanctuaire devient donc lieu de pèlerinage, principalement local, un culte s'exerce de Vésubie au Val Gesso en passant par le Valdebore. Les habitants de ces villages se rendent au sanctuaire par différents chemins pour vénérer la vierge. La montagne n'est plus seulement sur les chemins de pèlerinage mais devient elle-même lieu de pèlerinage. Beaucoup de sanctuaires en Savoie et en montagne sont dédiés à la vierge et aux saints comme nous avons pu le voir, De Baecque utilise l'expression très intéressante de « syncrétisme montagnard<sup>351</sup> ».

La montagne et l'ascension des cols peuvent avoir quelque chose de religieux en elles-mêmes. Monter en altitude peut s'apparenter à s'approcher du ciel et donc de Dieu, la difficulté de l'ascension peut rappeler le chemin de croix du Christ. Et enfin cela peut se rapprocher d'un voyage intérieur.

En conclusion de ce chapitre, nous pouvons mettre en avant que la religion et la montagne ont un lien important au XVIIIe siècle. En effet la religion est très présente dans les

---

<sup>347</sup> Antoine de Baecque, *la traversée des Alpes*, Paris, Gallimard, 2014, pp. 366.

<sup>348</sup> *Ibid.*

<sup>349</sup> *Ibid.*

<sup>350</sup> *Ibid.*, pp. 367.

<sup>351</sup> *Ibid.*, pp. 368.

Alpes, par la dévotion des fidèles, dans des temps où la déchristianisation commence les Alpes font presque figure d'exception. Les Alpes sont également situées sur les chemins de pèlerinage, entre les deux pèlerinages principaux du catholicisme : Rome et Saint-Jacques de Compostelle. De plus les chemins des cols sont peuplés de chapelles, d'hospices tenus par des moines, et parfois les pèlerinages ont même lieu en montagne.

Pour conclure cette partie, l'économie et le religieux : usages ancestraux des cols, sont toujours très présents dans les Alpes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le tourisme, le scientifique et même le militaire restent minoritaires comparés à l'économique. Les personnes empruntant les cols des Alpes occidentales le font principalement d'un point de vue purement économique, mais cela se fait à différentes échelles. En effet le commerce à grande échelle est toujours présent dans les Alpes et notamment par le col du Mont-Cenis, les échanges de produits entre le royaume de France et le Piémont. Mais beaucoup de passages économiques ont des buts beaucoup moins grands que le commerce à grandes échelles, en effet les foires de l'autre côté de la frontière sont par exemple des buts pour les piémontais.

Il est intéressant de mettre en avant le fait que pour cette économie à petite échelle la frontière est plus que perméable. En effet les piémontais se rendent aux foires, les colporteurs français en Piémont, les contrebandiers passent du tabac vers la France etc. Tous ces échanges ne sont pas contrôlés et ne sont pas une priorité pour les pouvoirs locaux (à part la contrebande). Dans ces zones de frontières, la frontière n'est pas une notion arrêtée, nous imaginons que pour un habitant du Queyras, se rendre en Piémont n'était pas plus une aventure que se rendre à Grenoble chef-lieu du Dauphiné.

# Conclusion

Nous arrivons maintenant à la toute fin de notre travail. Nous avons utilisé trois parties consacrées :

- aux nouveaux usages comme le tourisme, le scientifique etc.
- aux usages militaires
- aux usages économiques et religieux

Ces trois parties ont permis de montrer que les usages des cols furent multipliés à notre période. Nous notons aussi bien la présence de nouveaux usages pratiquement propre au siècle des Lumières comme l'usage scientifique de la montagne. Il est intéressant mais absolument pas novateur de mettre en évidence ce changement de paradigme concernant la montagne durant notre période d'étude. La montagne passe d'une terre totalement inhospitalière, à éviter à tout prix à un laboratoire scientifique et une terre presque touristique si on prend l'exemple de Chamonix. Ce changement de paradigme s'est fait grâce à des hommes comme Saussure qui ont énormément œuvré pour la montagne. Des hommes se sont mis à aimer la montagne profondément comme Vichard de Saint-Réal et le Mont-Cenis. Les cols sont indissociables de la montagne, ils permettent de la traverser et sont souvent les points de départ des alpinistes. Ils voient donc apparaître sur leurs sentiers à la fin du XVIIIe siècle de nouveaux types de voyageurs passionnés par la montagne.

Ces nouveaux voyageurs ne font pas fuir les anciens, bien au contraire, pour ce qui est du militaire : les Alpes et les cols restent des lieux plus que stratégiques. Dans ce contexte du XVIIIe siècle de tension géopolitique, il est absolument nécessaire de connaître sur le bout des doigts le terrain et cela les militaires l'ont bien compris en témoigne l'ouvrage du capitaine Brossier. Les cols furent également le lieu de certains affrontements lors des guerres de notre période, la guerre de Succession d'Autriche et les guerres extérieures de la Révolution française. L'usage militaire reste donc primordial au cours du XVIIIe siècle.

L'usage économique est quant à lui sûrement le plus important, il montre une autre facette du col de montagne. Après l'image de découverte puis l'image belliqueuse, il donne l'image du col de montagne comme un lieu de collaboration entre les hommes. De l'économie

à grande échelle passant par le Mont-Cenis à la petite économie illustrée par le pauvre colporteur du Queyras vendant ses marchandises sur le marché de Turin.

Le religieux a lui aussi toujours animé la montagne, par sa grande présence sur les cols et par les nombreux pèlerins traversant la montagne, le col a aussi un usage religieux, s'élever vers un nouveau lieu.

Ces quatre usages nous donnent des images différentes du col et notamment du col purement frontalier. Nous avons l'image du col comme lieu de découverte vers la haute montagne, un passage vers un nouveau monde que les hommes du XVIII<sup>e</sup> siècle ont encore à découvrir et à explorer. Nous avons également l'image du col comme lieu de frontière, un lieu qui divise les hommes, qui sépare les hommes de chaque côté de la ligne de crête comme le stipule le traité d'Utrecht en 1713. Un lieu qu'il faut à tout prix défendre, pour les armées le passage du col peut s'apparenter à un passage vers la victoire de l'autre côté des Alpes. A l'inverse l'aspect économique nous montre que l'image du col peut être sans frontière, le col ne sépare plus les hommes mais les mets en contact pour échanger et coopérer, la montagne sépare et le col devient un lieu de passage vers l'autre, un lien vers un cosmopolitisme européen que les cols permettraient d'atteindre. C'est aussi ce que montrent les usages religieux, le col devient un passage vers Dieu sans question de nationalité ou de richesse, les hospices accueillant aussi bien hommes riches qu'hommes pauvres. C'est aussi ce qui fait la beauté du col de montagne, tous les hommes sont égaux face à la montagne et ses dangers, même le plus riche des hommes traversant le col du Mont-Cenis peut être pris par la neige ou une avalanche. Le col devient lieu d'une sorte d'égalité sociale, il n'y a plus aristocrates, clercs et peuple mais simplement un homme faisant face à la montagne et à ses dangers. Les cols de montagnes sont aussi affaire d'hommes et d'individualité, nous ne pouvons imaginer combien de destins se sont joués sur les pentes âpres de la montagne. Le col chemin « d'ascension sociale<sup>352</sup> » comme le dit Antoine de Baecque mais nous devons également envisager le fait que le col peut aussi à l'inverse devenir un véritable « chemin de croix » et détruire les espoirs des hommes. D'innombrables destins se sont brisés sur les pentes des Alpes, dus à la guerre ou simplement aux conditions météorologiques, la montagne reste un lieu à part ou à la fin la nature a toujours le dernier mot face aux hommes.

---

<sup>352</sup> Antoine de Baecque, *op.cit.*, pp. 168.



Le but global de ce travail fut de donner un panorama général des différentes utilités des cols des Alpes occidentales ainsi que de montrer leurs importances. Les cols en tant qu'entité à part entière n'ayant pas vraiment d'ouvrages dédiés, notre objectif fut de palier partiellement à ce manque à travers ce travail. Nous avons également conscience que chaque thème, chaque usage abordé ici mériterait à lui seul un mémoire de Master au même titre que chaque col. Seul le col du Mont-Cenis possède vraiment une historiographie ainsi qu'une véritable mise en valeur de son patrimoine avec la pyramide du Mont-Cenis. Quid du col du Montgenèvre l'autre route principale entre France et Italie ? Là aussi ce col mériterait un travail plus spécifique que nous n'avons pas fait ici.

Les résultats de notre recherche montrant l'importance et le rôle stratégique des cols, ne sont pas vraiment surprenants, ils ne font que renforcer ce que nous pensions : le fait que les cols des Alpes sont des lieux chargés d'histoire et en partie sous exploités aujourd'hui, nous reviendrons sur ce point un peu plus loin.

Le choix de la période est également une donnée importante à ne surtout pas négliger, la période choisie : 1740-1820 a permis de développer l'image nouvelle de la montagne illustrée notamment par Horace-Bénédict de Saussure mais les périodes antérieures et surtout postérieures sont toutes aussi intéressantes. Le XIXe siècle voit le développement des clubs alpins français et de l'alpinisme sous l'influence des anglais. Une véritable exploration de la haute montagne a lieu, il n'y a plus un pic en France où les alpinistes ne soient pas allés. C'est également le moment de la découverte du Dauphiné et des Alpes du sud par les scientifiques ou les explorateurs qui étaient jusque-là concentrés sur la Savoie et la Suisse. Là aussi le rôle des Anglais fut primordial. Mais la montagne s'est également démocratisée au cours des XIXe et XXe siècle, la montagne est devenue lieu de tourisme où les vacanciers viennent en vacances profiter de l'air pur des hauteurs. Tout cela a pu se faire grâce au train, les distances entre les hommes se sont réduites. Le train est également arrivé dans les Alpes au XIXe siècle avec la percée du tunnel ferroviaire du Fréjus inauguré en 1871. Ce tunnel ferroviaire enlève au col du Mont-Cenis toute son importance commerciale, de plus le tunnel ne passe pas par Lanslebourg mais relie Modane à Bardonneche. Comme à l'époque entre Bramans et Lanslebourg lors du changement d'itinéraire du col du Mont-Cenis on assiste à un transfert de l'économie du Mont-Cenis cette fois au détriment de Lanslebourg et au profit de Modane. Nous pouvons nuancer cela en disant que Lanslebourg garde les flux de voyageurs, jusqu'au tunnel routier tout d'abord du Mont Blanc en 1965 puis du tunnel du Fréjus qui enlève une grande importance à Lanslebourg.

Le XXe siècle est également marqué par les deux guerres mondiales, la seconde guerre mondiale a également en partie façonné le paysage des cols aujourd'hui. En effet de nombreuses opérations militaires ont eu lieu dans les Alpes. Des bunkers ont été construits au niveau de la frontière et des cols. Cela montre encore l'importance des cols du point de vue militaire.

Le XXe siècle marque également l'essor du tourisme montagnard avec le développement et la démocratisation du ski. Les cols du Mont-Cenis et du Montgenèvre sont aujourd'hui des stations de ski, au même titre que le col de l'Echelle qui est un haut lieu de ski de fond. La station de Val Cenis (regroupant les communes de Lanslebourg et Lanslevillard) fut créée en 1967, dans cette station on ski sur les pentes du col du Mont-Cenis fermé l'hiver. Les remontées mécaniques font partie du paysage aujourd'hui du Mont-Cenis. La station du col du Montgenèvre fut elle créée beaucoup plus tôt, en 1907 et est une des plus anciennes stations françaises et surtout des Alpes du sud. On ne skie pas sur les pentes du col du Montgenèvre, le bas de la station se situe au sommet du col du Montgenèvre.

Enfin, lorsqu'aujourd'hui on parle de cols, on ne peut pas ne pas évoquer le cyclisme et le Tour de France. Le cyclisme a fait découvrir la montagne et les cols des Alpes à de nombreux français et étrangers au cours du XXe siècle. Le Tour de France est une vitrine incroyable pour les cols français des Alpes rendant quelques uns des cols mythiques à l'image du col du Galibier.

Pour terminer ce travail, nous pouvons dire que les usages aujourd'hui ont un peu évolué, mais le col de montagne reste un lieu important pour tout amoureux de la montagne : du ski, de la randonnée, du cyclisme etc. Nous pouvons maintenant parler de la mise en valeur des cols aujourd'hui et de leurs rôles clefs dans l'histoire. Nous pensons qu'il existerait un travail important de mise en valeur des cols des Alpes, seul le Mont-Cenis possédant vraiment une mémoire. Le col du Mont-Cenis possède un musée, le Petit-Mont-Cenis et le col Clappier possèdent des panneaux historiques commémorant le passage d'Hannibal. Pour les autres cols des Alpes frontaliers comme le Petit-Saint-Bernard, le Montgenèvre, le col de Larche on note simplement l'absence de mise en valeur de ce patrimoine. Car nous pouvons le dire, les cols alpins font aujourd'hui partie du patrimoine de France et mériteraient sans doute plus de considération et de mise en valeur.

# Bibliographie

## Dictionnaires et encyclopédies :

*Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

*Encyclopaedia Universalis en ligne*. Repéré à <http://www.encyclopaediauniversalis.fr>

Jouty, Sylvain, *Dictionnaire thématique des Alpes*, Grenoble, Glénat, 2016.

## Ouvrages :

Aliprandi, Giorgio, Aliprandi, Laura, *Les grandes Alpes dans la cartographie, 1482-1885. Volume 1, Histoire de la cartographie alpine*, Grenoble, Libris, 2005.

Aliprandi, Giorgio, Aliprandi, Laura, *Les grandes Alpes dans la cartographie, 1482-1885. Volume 2, La cartographie des grands massifs alpins*, Grenoble, Libris, 2007.

Amiot, Yves, *La fureur de vaincre : campagne d'Italie, 1796-1797*, Paris, Flammarion, 1996.

Balp, Xavier, *Vallée de Barcelonnette, Ubaye, Ubayette, Meyronnes, Larche : Haute-Provence. Tome II, Du traité d'Utrecht à la Révolution*, Lyon, Xavier Balp, 2016.

Beaurepaire, Pierre-Yves, Cornette, Joël, Dir. de publication *La France des Lumières : 1715-1789*, Paris, Belin, 2014.

Becchia, Alain, et collab., *Atlas historique et statistique de la Savoie au XVIIIe siècle*, Chambéry, Université de Savoie, Laboratoire Langages Littératures Sociétés, 2012.

Becchia, Alain, *L'occupation espagnole de la Savoie : 1742-1749*, Chambéry, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, 2007.

Belhoste, Bruno, *Histoire de la science moderne : de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Armand Colin, 2016.

Bély, Lucien, *La France moderne : 1498-1789*, Paris, PUF, 1994.

Bély, Lucien, *Les relations internationales en Europe : XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, PUF, 1992.

- Bertrand, Gilles, Guyot, Alain, dir., *Discours sur la montagne (XVIIIe-XIXe siècles). Rhétorique, science, esthétique*, Berne, Peter Lang, revue *Compar(a)ison* 2001, I-II
- Bornecque, Robert, *Briançon sentinelle des Alpes*, Grenoble, le Dauphiné libéré, 2007.
- Bourdon, Etienne, *Le voyage et la découverte des Alpes : histoire de la construction d'un savoir, 1492-1713*, Paris, PUPS, 2011.
- Bourquin, Marie-Hélène, Hepp, Emmanuel, *Aspects de la contrebande au XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1969.
- Boutry, Philippe, Julia, Dominique, *Pèlerins et pèlerinages dans l'Europe moderne : actes de la table ronde (Rome, 4-5 juin 1993) / organisée par le Département d'histoire et civilisation de l'Institut universitaire européen de Florence et l'École française de Rome*, Rome, École française de Rome, 2000.
- Brizay, François, *L'Italie à l'époque moderne*, Paris, Belin, 2001.
- Broc, Numa, *Les montagnes au siècle des Lumières. Perception et représentation*, Paris, Ed. du CTHS, 1991.
- Carrangeot, Delphine, Chapron, Emmanuelle, Chauvineau, Hélène, *Histoire de l'Italie du XVe au XVIIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.
- Chauvet, Pierre, Pons, Paul, *Les Hautes-Alpes : hier, aujourd'hui, demain. 2, L'économie, le cadre de vie, les régions*, Gap, Société d'études des Hautes-Alpes, 1975.
- Chauvet, Pierre, Pons, Paul, *Les Hautes-Alpes: hier, aujourd'hui, demain. 1, La nature, l'homme*, Gap, Société d'études des Hautes-Alpes, 1975.
- Chavoutier, Lucien, *Fascinant Mont-Cenis : Il Moncenisio com'era : de Lanslebourg à Suse*, Saint-Alban-Leysse, [s.n.], 1980.
- Cogne, Olivier, Argento, Joseph., Guibal Jean, dir., *Un air d'Italie. La présence italienne en Isère*, catalogue d'exposition, Grenoble, Musée Dauphinois, 2011.
- Congrès le Mont-Cenis et sa région, *Le Mont-Cenis et sa région = Il Moncenisio et la sua regione : actes du Congrès le Mont-Cenis et sa région, Lanslebourg-Suse, 5-7 septembre 1975*, Chambéry, les Amis du Mont-Cenis, 1977.
- De Baecque, Antoine, *La traversée des Alpes : essai d'histoire marchée*, Paris, Gallimard, 2014.
- De Kuhn, Franz, *La guerre des montagnes*, Paris, Beaudoin, 1896.

- Denys, Catherine, *Frontière et criminalité [Texte imprimé] : 1715-1815*, Arras, Artois Presse Université, 2000.
- Dimier, Louis, *Histoire de Savoie : des origines à l'annexion*, Nîmes, Lacour, 2014.
- Edighoffer, Roland, *Histoire de la Savoie*, Paris, PUF, 1992.
- Engel, Claire-Eliane, Vallot, Charles, *Ces monts affreux, 1650-1802. Ces monts sublimes, 1803-1895 Anthologie*, Paris, Delagrave, 1934.
- Fontaine, Laurence, *Pouvoir, identités et migrations dans les hautes vallées des Alpes occidentales [Texte imprimé] : XVIIe-XVIIIe siècle*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2003.
- Furet, François, Richert, Denis, *La Révolution française*, Paris, Fayard, 1989.
- Goodwin, Jason, *Chemin de traverse : Lentement de la Baltique au Bosphore*, Londres, Phébus, 1995.
- Goujard, Philippe *L'Europe catholique au XVIIIe siècle : entre intégrisme et laïcisation*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004.
- Grand-Carteret, John, *La Montagne à travers les âges*, Grenoble-Moutiers, 1903-1904, reprint Genève, Slatkine, 1983.
- Joutard, Philippe, Majastre Jean-Olivier, dir., *Imaginaires de la haute montagne*, Documents d'ethnologie régionale, vol. 9, Grenoble, Centre alpin et rhodanien d'ethnologie, Musée Dauphinois, 1987.
- Knafou, Rémy, *Les Alpes*, Paris, PUF, 1994.
- Künzi, Frédéric, *Bicentenaire du passage des Alpes par Bonaparte, 1800-2000 : [catalogue de l'exposition]*, Martigny, Fondation Pierre Gianadda, 20 mai-22 octobre 2000, Martigny, Fondation Pierre Gianadda, 2000.
- Lacoste, Yves, *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Paris, Ed. Maspero, 1976 (rééditions en 2012 et 2014 aux Éditions La Découverte).
- Lavis-Trafford, Marc-Antoine de, *Mémorial du docteur Marc de Lavis-Trafford*, Belly, imp. du Bugey, 1962.
- Linon-Chipon, Sophie, Vaj, Daniela, *Relations savantes : Voyages et discours scientifiques*, Paris, PUPS, 2006.

- Majastre, Jean-Olivier, *Guides de Haute-Montagne*, Grenoble, Glénat, 1988.
- Mestre, Michel, *Les Alpes*, Aix en Provence, Edisud, 1996.
- Mille, Jacques, Chatelon, André, Collab., *Hautes-Alpes: cartes géographiques anciennes (XVe siècle - mi XIXe siècle)*, Marseille, J. Mille, 2011.
- Moris, Henri, *Opérations militaires dans les Alpes et les Apennins pendant la guerre de la Succession d'Autriche (1742-1748)*, Paris : L. Baudoin, 1886.
- Munari, Danièle, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal*, Saint Jean de Maurienne, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, 2015.
- Nordman, Daniel, *Frontières de France : de l'espace au territoire : XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gallimard, 1998.
- Ortolani, Marc, *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie : actes du colloque international d'Imperia, 9-10 janvier 2009*, Nice, Serres, 2011.
- Perrault, Joseph, *L'Epopée des Alpes : Episodes de l'histoire militaire des Alpes, en particulier des Alpes françaises*, Paris ; Nancy, Berger-Levrault, 1903-1913.
- Perret, Jacques, *Regards sur les Alpes*, Paris, Ed. du Mont Blanc, 2011.
- Petiteau, Natalie, *Napoléon Bonaparte : la nation incarnée*, Paris, Armand Colin, 2015.
- Pillepich, Alain, *Napoléon et les Italiens : République italienne et Royaume d'Italie, 1802-1814*, Paris, Nouveau Monde Éditions : Fondation Napoléon, 2013.
- Pont, Jean-Claude, Lacki, Jan, *Une cordée originale. Histoire des relations entre science et montagne*, Chêne-Bourg/Genève, Georg Editeur, 2000.
- Ratti, Guido, *Histoire du Piémont*, Chambéry, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, 1994.
- Reichler, Claude, *Les Alpes et leurs imagiers: voyage et histoire du regard*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2013.
- Roman, Pascal, Taurines, Robert, Grévoz, Daniel, *Les Alpes : lieux de passage et d'exploits*, Thonon-les-Bains, Ed. de l'Astronome, 2013.
- Saupin, Guy, *La France à l'époque moderne*, Paris, Armand Colin, 2010.
- Vivian, Robert, *Glaciers du Mont Blanc*, Montmélian, la fontaine de Siloe, 2005.

Vivier, Nadine *Le Briançonnais rural aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Ed. l'Harmattan, 1992.

Vovelle, Michel, *La Révolution française : 1789-1799*, Paris, Armand Colin, 2015.

### **Articles :**

Bertrand, Gilles, « L'ouverture du Dauphiné sur l'étranger à la fin de la période moderne (1740-1820) », *La Pierre et l'écrit*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, n° 11, 2000.

Boutier, Jean, « Le grand tour : une pratique d'éducation des noblesses européennes (XVIe-XVIIIe siècles) ». *Le voyage à l'époque moderne*, n27, Presses de l'Université de Paris Sorbonne. 7-21, 2004, Cahiers de l'Association des Historiens modernistes des Universités.

Fourastié, Jean, « Quelques réflexions sur l'évolution du niveau de vie des classes ouvrières [archive] », *Revue économique*, Année 1950, Volume 1, Numéro 4, p. 467-479, en ligne sur le site Persée.

# Sources primaires

## Sources manuscrites

Gap, AD Hautes-Alpes, Brossier, *Manuscrit. Notes... sur les cols frontières depuis le col Ferret jusqu'au col des Trois Evêques (1780-1799)*, manuscrit autographe, Z Guillemin 10913, f.n. numéroté.

Gap, AD Hautes-Alpes, *Tableaux des foires des subdélégations de Briançon, du Queyras, d'Embrun et de Gap (1713-1787)*, manuscrit autographe, C 23, f.n. numéroté.

Gap, AD Hautes-Alpes, *Transitons de Molines-en-Queyras (1570-1805)*, manuscrit autographe, E 549, f.n. numéroté.

Grenoble, BM, Chaffre Roulph de Fagillarde, *Livres de mémoires par moi Chaffre Roulph de Fagillarde*, manuscrit autographe, Fonds anciens, MS R 9729, f.n. numéroté.

## Sources imprimées

Bordier, André-César, *Voyage pittoresque aux glaciers Savoie*, Genève, L.A. Caille, 1773.

Bourcet, Pierre-Joseph, *Mémoires militaires sur les frontières de France, du Piémont et de la Savoie, de l'embouchure du Var au lac de Geneve*, Paris, Levrault frères imprimeurs-libraires, 1801.

Bourrit, Marc-Théodore, *Descriptions des cols ou passages des Alpes, 2 vols*, Genève, G.-J. Manget, 1803.

Cachat, Jean-Michel, *Les carnets de Cachat Le Géant*, Montmélian, la fontaine du Siloe, 2000.

Pison du Galland, Alexis-François, *Voyage dans la Tarentaise, en Savoie, au Petit-Saint-Bernard, dans les Hautes-Alpes et environ trois lieues au delà dans le val d'Aoste, en partant de Grenoble, passant par Allevard, et de suite par les montagnes contigues*, dans l'ouvrage de Danièle Munari, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis*



*Vichard de Saint-Réal*, Saint Jean de Maurienne, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, 2015.

Rousseau, Jean-Jacques, *Les Confessions*, Paris, Cazin, 1813.

Saussure, Horace-Bénédict de, *Voyages dans les Alpes de Saussure*, Genève, Slatkine, 2002, 1<sup>er</sup> éd. 1779.

Thaon de Revel, Ignace, *Mémoires sur la guerre des Alpes et les évènements en Prémont pendant la Révolution française*, Turin, Bocca, 1871.

Vichard de Saint-Réal, Jacques-Alexis, *Journal de mon voyage au Mont-Cenis*, dans l'ouvrage de Danièle Munari, *Les voyages en Savoie de François Pison du Galland et Jacques-Alexis Vichard de Saint-Réal*, Saint Jean de Maurienne, publication de la société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, numéro XLIX, 2015.

## **Sources numériques**

Diderot, Denis, D'Alembert, Jean le Rond, *L'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers est une encyclopédie française*, en ligne, repéré à [http://www.lexilogos.com/encyclopedie\\_diderot\\_alembert.htm](http://www.lexilogos.com/encyclopedie_diderot_alembert.htm).

Raymond, Jean-Baptiste, *Carte physique et minéralogique du Mont Blanc et des montagnes et des vallées qui l'avoisinent*, en ligne, repéré à <http://bibliotheque-numerique.chambery.fr/collection/114-carte-physique-et-mineralogique-du-mont-blanc-et/>.

# Table des illustrations

Figure 1 : Les Alpes vues du ciel .....	7
Figure 2 : Cartes des principaux cols des alpes occidentales .....	10
Figure 3 : Carte du royaume de Sardaigne au XVIIIe siècle.....	12
Figure 4 Illustration de <i>Voyages dans les Alpes</i> par Bourrit .....	22
Figure 5: Les deux principales routes des Alpes.....	28
Figure 6: La « nebbia » : col de la Traversette, versant Italien .....	32
Figure 7: Christian Von Mechel (suisse, 1737 - 1817) : .....	41
Figure 8: Localisation du col du Géant dans le massif du Mont Blanc .....	44
Figure 9: La dent du Géant et le campement de Saussure au col du Géant .....	47
Figure 10: Carte de la localisation géographique de la ville de Chamonix.....	52
Figure 11: Carte physique et minéralogique du Mont Blanc et des montagnes et des vallées qui l’avoisinent.....	59
Figure 12: Hannibal et ses éléphants à Bramans sur la route du Mont-Cenis.....	70
Figure 13: Carte de l’agrandissement de la France de 1600 à 1766 .....	75
Figure 14: Provinces des Etats sardes de terre ferme en 1749 .....	79
Figure 15: La citadelle de Sisteron.....	85
Figure 16 :La ville d’Embrun dominant la Durance .....	85
Figure 17: Mont-Dauphin surplombant la confluence du Guil et de la Durance .....	85
Figure 18 : Carte de la frontière du col Ferret au col des Trois-Evêques.....	88
Figure 19: Carte de la localisation du col de l’Echelle.....	92
Figure 20: Carte de Pierre-Joseph de Bourcet.....	98
Figure 21: Cartes des trois routes principales vers le col du Montgenèvre.....	102
Figure 22: Col du Montgenèvre en arrivant d’Italie, vue sur les Ecrins. ....	103
Figure 23 : Carte de la localisation de Molines-en-Queyras .....	113
Figure 24: Carte de la localisation de Briançon, au carrefour de nombreuses vallées.....	119
Figure 25: La porte de Pignerol.....	122
Figure 26 : Briançon et le fort des Têtes depuis la route du col du Montgenèvre .....	122
Figure 27: L’entrée du Tunnel du Viso côté italien aujourd’hui.....	128
Figure 28 : Carte de la localisation du col du Mont-Cenis aujourd’hui.....	131
Figure 29: Carte des routes du Mont-Cenis .....	135

Figure 30: Le plateau du Mont-Cenis et son lac artificiel.....	140
Figure 31: Le col de Savine-Coche, chemin antique du Mont-Cenis .....	141
Figure 32: Le col du Petit-Mont-Cenis actuel .....	141
Figure 33: Cartes des principales foires des Hautes-Alpes .....	146
Figure 34: Le chemin du col de la Vanoise et ses drailles. ....	149
Figure 35: Les grottes de Mandrin à Grenoble .....	155
Figure 36: Les deux lieux principaux du pèlerinage en Europe à l'époque moderne .....	166
Figure 37: Saint-Antoine-l 'Abbaye.....	167
Figure 38: L'hospice actuel du Mont-Cenis.....	170

# Table des matières

Table des abréviations .....	5
Introduction .....	6
Partie I : Les cols des Alpes : la montagne dangereuse qui commence à attirer les curieux.....	16
Chapitre I : Le passage des cols : une pratique qui reste périlleuse malgré les innovations....	19
La nouvelle image des cols et de la montagne .....	19
Une nouvelle image à nuancer .....	25
La montagne reste dangereuse .....	30
Chapitre II : Horace-Bénédict de Saussure : un pionnier de l'exploration alpine.....	35
Un pionnier, mais loin d'être le seul .....	35
Horace-Bénédict de Saussure : éléments biographiques.....	37
Saussure et le Mont Blanc : histoire d'une conquête .....	39
Le col du Géant .....	41
Saussure au col du Géant dans <i>Voyages dans les Alpes</i> .....	44
Chapitre III : La montagne qui commence à attirer les curieux.....	48
Un contexte favorable .....	48
L'essor du « tourisme ».....	51
Les voyages scientifiques.....	56
Un exemple de récit de voyage scientifique : <i>Journal de mon voyage au Mont-Cenis</i> par Alexis Vichard de Saint-Réal .....	61
Partie II : L'importance militaire des cols des Alpes occidentales .....	67
Chapitre IV : Panorama de la frontière des Alpes occidentales .....	71
Le royaume de France .....	71
Le royaume de Sardaigne .....	75
La frontière des Alpes occidentales .....	79

Une frontière fortifiée.....	82
Chapitre V : Les cols de montagnes étudiés par les militaires au siècle des Lumières.....	86
Le capitaine Brossier et les cols des Alpes .....	86
Pierre-Joseph de Bourcet et les cartographes .....	94
Le col du Montgenèvre : le col militaire par excellence .....	100
Chapitre VI : La montagne et les cols alpins acteurs des guerres (1740-1820).....	104
La spécificité de la guerre en montagne .....	105
La guerre de Succession d'Autriche (1740-1748).....	108
Les guerres de la Révolution française et de Napoléon Bonaparte .....	113
Briançon : sentinelle des Alpes .....	118
Partie III : Les cols des Alpes : lieux de passage économique et religieux.....	125
Chapitre VII : Le col du Mont-Cenis : haut lieu d'échanges internationaux et locaux.....	129
Du chemin antique au col du Mont-Cenis.....	131
Le col du Mont-Cenis au siècle des Lumières .....	136
Un col qui influe sur toute une région .....	138
Chapitre VIII : Les cols des Alpes : acteurs de l'économie locale.....	142
L'importance stratégique des foires .....	142
L'agriculture et l'élevage : piliers de l'économie locale .....	146
Le colportage dans les Alpes.....	149
La contrebande : une pratique courante dans les Alpes .....	152
Les migrations de populations dans les Alpes .....	156
Chapitre IX : L'influence de la religion sur les Alpes et leurs passages.....	160
L'importance de la religion en Europe au XVIIIe siècle .....	160
Les pèlerinages en Europe.....	163
Les cols des Alpes façonnés par le religieux.....	167
La montagne lieu de pèlerinage .....	170
Conclusion.....	173

Bibliographie.....	177
Dictionnaires et encyclopédies :.....	177
Ouvrages : .....	177
Articles : .....	181
Sources primaires .....	182
Sources manuscrites .....	182
Sources imprimées .....	182
Sources numériques.....	183
Table des illustrations.....	184
Table des matières .....	186