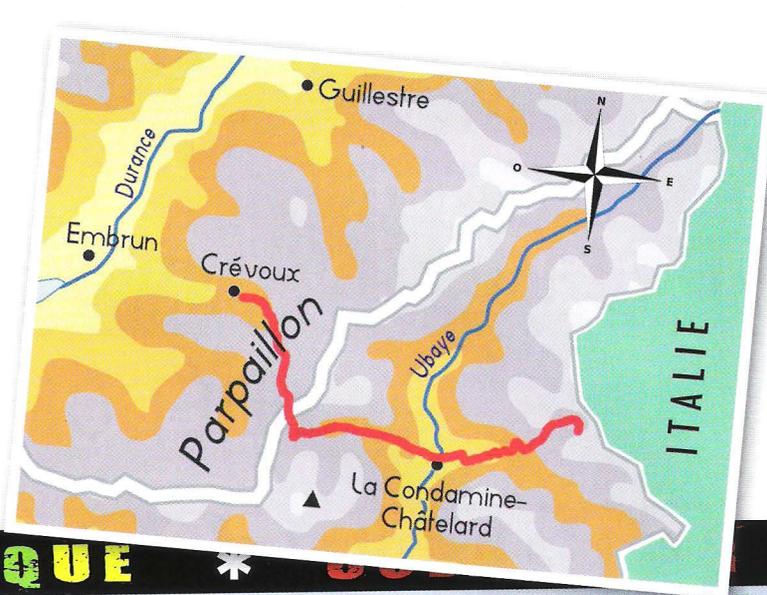


4x4 MONDIAL

CAHIER DÉTACHABLE

MONDIAL

4x4

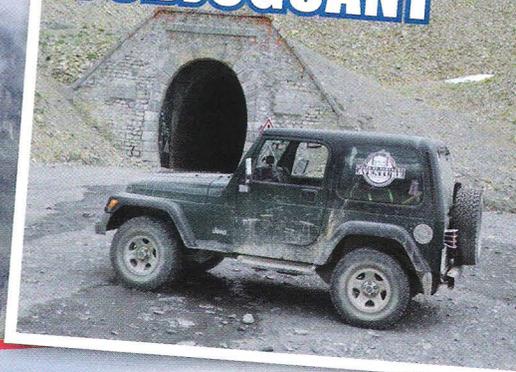


VOYAGE \* PRATIQUE

# LES FORTERESSES DES ALPES DU CENTRE

Un itinéraire proposé par Philippe Raynaud

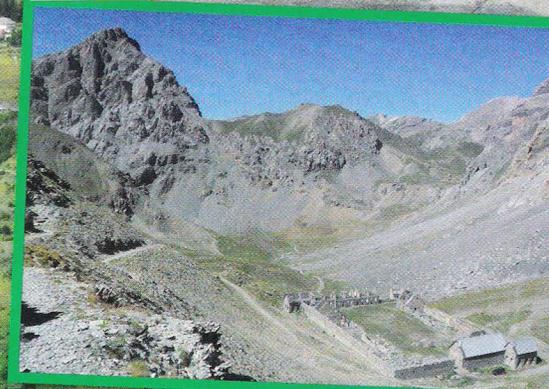
UN PARCOURS  
SUBJUGUANT



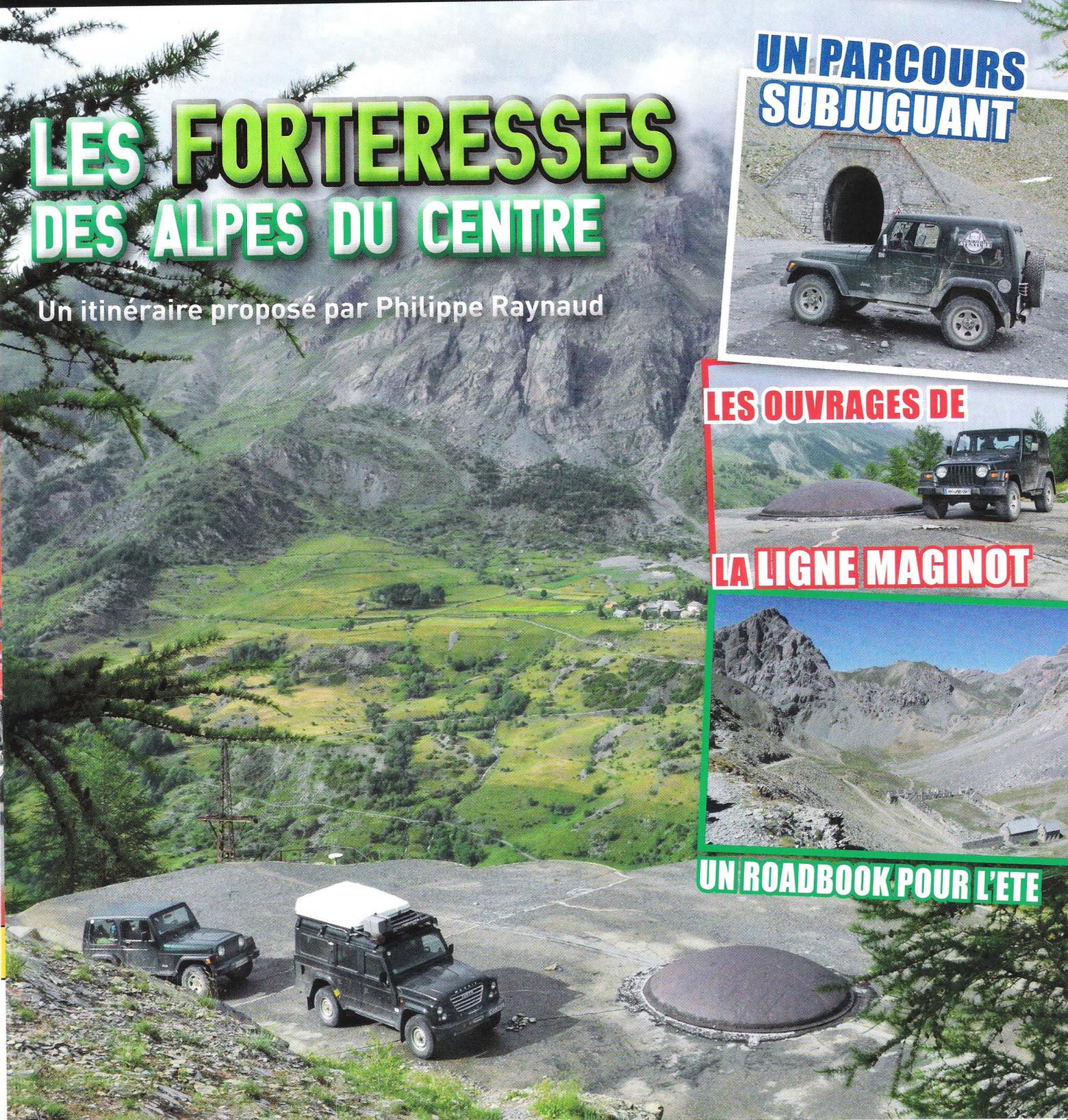
LES OUVRAGES DE



LA LIGNE MAGINOT



UN ROADBOOK POUR L'ÉTÉ



# De la DURANCE à L'UBAYETTE, à la DÉCOUVERTE des FORTERESSES D'ALTITUDE



■ Montée sur le massif du Parpaillon

Les cols des Alpes, frontières naturelles entre la France et l'Italie, ont toujours représenté des axes stratégiques, qu'il a fallu protéger. Au fil des siècles, que ce soit Berwick, Vauban, Séré de Rivière ou plus récemment Maginot, de nombreux généraux ou politiques ont laissé leurs noms sur de magnifiques ouvrages alpins, souvent construits dans des conditions difficiles, véritables prouesses techniques réalisées au nom de la paix. C'est à la recherche de ces traces d'histoire que nous allons traverser trois vallées, pour terminer par un bivouac à plus de 2.000 m d'altitude.

Les cyclistes et les randonneurs 4x4 ont, sans le savoir, un héros commun : Le général Baron Serge. Ce cher général, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, sous l'effet de la psychose d'une menace transalpine, fit entreprendre de grands travaux à travers les Alpes, afin de faciliter le transport des troupes. C'est ainsi que sont apparus le fameux col du Galibier, mais également de l'Isard, de Restefond, et de tant d'autres. Parmi ceux-ci, le col du Parpaillon, peu connu des cyclistes mais piste quasi mythique pour les randonneurs à moteur, fut aménagé pour relier la vallée de l'Embrunais à la vallée de l'Ubaye.

■ Une bonne partie du parcours peut se faire en solo, toutefois, il est plus prudent de rouler à deux véhicules.

## L'ASCENSION DU COL DU PARPAILLON

Cependant vue la forme trop escarpée du col culminant à 2.780 mètres, il fut décidé la construction d'un tunnel 140 mètres plus bas et mesurant 520 mètres de long. Notre général Baron Serge n'était pas le premier à s'intéresser à ce passage entre ces deux vallées stratégiques, puisque le maréchal Catinat avait déjà fait établir un chemin praticable par ses troupes au même endroit, mais deux siècles plus tôt.

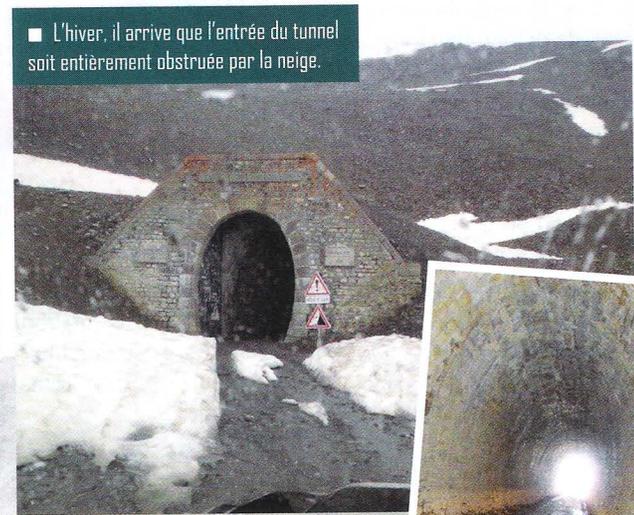
La piste du Col du Parpaillon commence par un départ depuis le joli village de Crévoux, niché sur les hauteurs de la vallée de la Durance, à quelques kilomètres à l'est d'Embrun. Inutile de prévoir les chaînes ou autre équipement pour l'affronter en hiver, la piste y est officiellement fermée et franchement impraticable. C'est donc l'été que l'on profite du massif du Parpaillon, et les paysages vierges de toute présence humaine y sont un havre de paix, surtout comparé au tumulte du lac de Serre-Ponçon. La balade part de Crévoux, et on se retrouve tout de suite sur la piste du col. Large et bien entretenue, cette piste serpente dans la vallée aride et croise quelques chalets isolés. On est très vite saisi par le paysage et l'immensité des lieux. La montée, sur une quinzaine de kilomètres, prend une petite demi-heure.



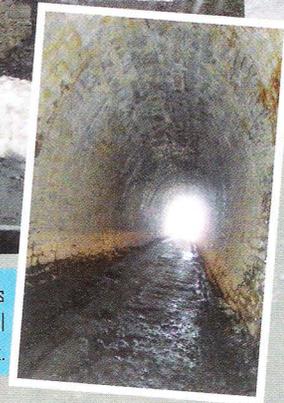
01 Etape unique			
km Total	KM Partiel		Commentaire
1	0.000		Le départ se fait au pont menant à Crévoux, sur la D39.
	0.000		
2	0.000		N 44° 32.584" E 06° 36.375"
	0.000		
3	0.000		Vers COL du PARPAILLON par CREVOUX - D 139 A
	0.000		
4	0.000		Traverser Crevoux
	0.000		
5	0.700		Vers LE PARPAILLON, sur la gauche
	0.700		
6	2.400		On retrouve le goudron
	1.700		
7	2.400		Début de la piste, c'est parti pour 10km de montée.
	0.000		
8	2.400		T.D.S.P.P.M
	0.000		



■ Lieu mythique, le tunnel du Parpaillon à plus de 2600 m. Il fallut 7 ans pour le percer.



■ L'hiver, il arrive que l'entrée du tunnel soit entièrement obstruée par la neige.



■ Relativement large, mais les croisements sont impossibles, le tunnel vouté reste quand même assez haut.

Bien qu'il n'y ait aucune difficulté particulière, cette piste nécessite au minimum des pneus mixtes, car les cailloux et pierres saillantes y sont légion. J'y ai croisé de nombreuses crevaisons, et n'espérez pas voir une dépanneuse monter ici ! Quelques voitures plates empruntent la piste, mais font généralement demi-tour à la moitié, la deuxième partie étant constituée de virages serrés et assez rocailleux. C'est d'ailleurs à partir de là que le paysage prend toute sa splendeur, quand la forêt laisse place aux alpages, et que les marmottes font leur apparition.

## UN TUNNEL JADIS STRATÉGIQUE

Les dernières épingles passées, le fameux tunnel se dresse devant nous. C'est toujours impressionnant, à 2.644 m d'altitude, de se retrouver devant cette construction massive. Entièrement vouté et construit en pierre de taille, le tunnel du Parpaillon a été réalisé entre 1891 et 1898, preuve de la difficulté technique.

9	2.400		Attention, randonneurs fréquents
	0.000		
10	13.150		Arrivée à l'entrée du tunnel, pause photo.
	10.750		
11	13.150		N 44°29.276" E 06°38.380"
	0.000		
12	14.000		Sortie du tunnel. En face, la vallée de l'Ubaye.
	0.850		
13	14.000		Attention, la descente peut être glissante.
	0.000		
14	14.000		T.D.S.P.P.D
	0.000		
15	20.700		Fin de la piste du Parpaillon, on passe sur un petit pont.
	6.700		
16	25.300		Nous reprenons le goudron
	4.600		

■ Au fur et à mesure que l'on s'élève en altitude, la forêt cède la place aux alpages.

Un dernier regard et une dernière photo en direction de la verdoyante vallée de la Durance, et nous pouvons attaquer la traversée du tunnel.

La première impression est toujours assez rassurante, la pierre de taille est en très bon état, le sol est plat, on se dit qu'il faut juste garder en ligne de mire le minuscule point de lumière qui annonce la sortie du tunnel. Sauf qu'après avoir parcouru 100 mètres, la route se révèle en très mauvais état, de nombreux morceaux se sont effondrés, les murs ne sont plus droits, et le sol devient une étape de franchissement ! La partie la plus impressionnante reste le centre du tunnel, légèrement plus haut que les deux entrées, et systématiquement recouvert de glace, dont l'épaisseur est suffisante pour ne pas craquer sous le poids de la voiture. Le passage devient donc technique, et pas forcément rassurant. Il convient donc de s'y aventurer en connaissance de cause. Le conducteur doit bien être conscient qu'il est impossible de faire demi-tour, le tunnel est à peine plus large que la voiture, et que forcément ni Ci-Bi ni téléphone portable n'y fonctionnent. S'y engager seul n'est donc pas recommandé.

Là où la difficulté se corse, c'est si l'un des passagers doit sortir du 4x4,

## PARPAILLON, UN MASSIF MOINS CONNU QUE SON TUNNEL

Le massif du Parpaillon est un massif des Alpes françaises et plus spécifiquement du massif de l'Ubaye. Il marque la séparation entre les Hautes-Alpes au nord et les Alpes-de-Haute-Provence au sud. Il sépare aussi l'Embrunais de la vallée de l'Ubaye. Il s'étend du lac de Serre-Ponçon à l'ouest au col de Vars et à la haute vallée de l'Ubaye à l'est, au niveau de Saint-Paul-sur-Ubaye. Il est dominé par le Grand Bérard (3046 m).

notamment pour guider le conducteur, car la température est en dessous de zéro, avec un vent constant chargé d'humidité. Vêtements chauds, bonnes chaussures et lampe frontale indispensables !

### VOIR LE BOUT DU TUNNEL

La traversée des 520 m se termine en douceur, et c'est avec émotion que l'on découvre un paysage complètement différent, fait uniquement de roche, et donc dénué de toute flore. La

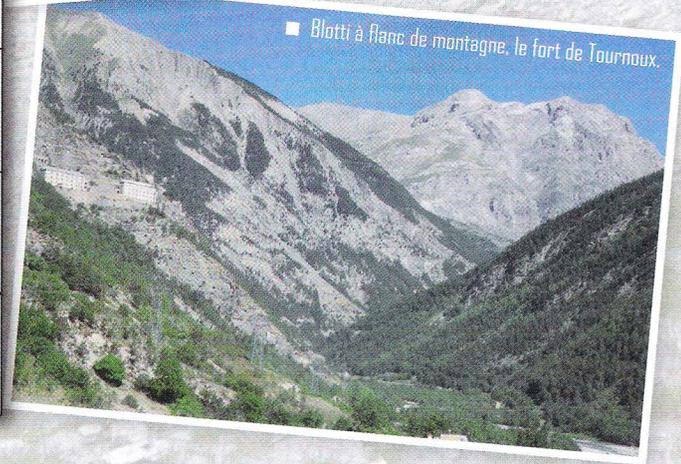
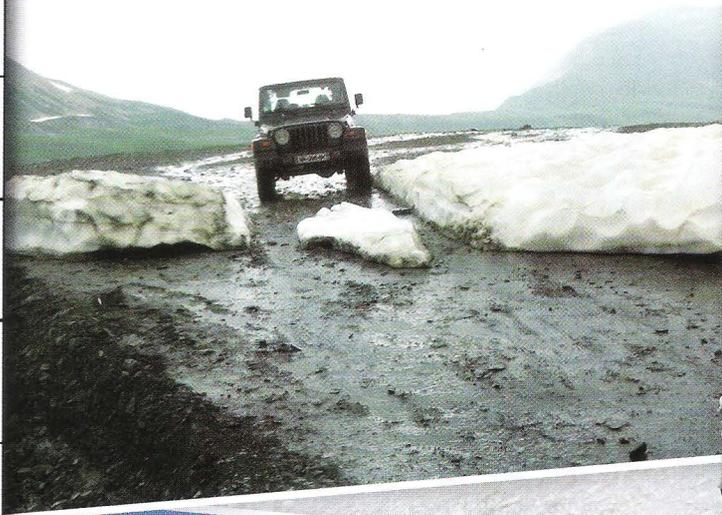
■ Pendant la descente, il vaut mieux rester concentré surtout par mauvais temps.

plate-forme de sortie de ce tunnel offre un magnifique panorama, notamment le pic de Viraysse, objectif de la journée. On découvre ici quelques ruines, il s'agit des baraquements qui avaient servi d'abris aux ouvriers du tunnel.

La descente peut alors commencer, direction La Condamine-Châtelard, et la vallée de

■ Certains étés, il subsiste un peu de neige aux alentours du tunnel.

17	25.300 0.000		Laisser sur sa droite la Chapelle ST ANNE.
18	26.700 1.400		En face de vous, une épingle. Prendre à gauche.
19	26.700 0.000		Descendre jusqu'à LA CONDAMINE
20	31.400 4.700		A la CONDAMINE, à votre gauche, un hotel restaurant.
21	32.500 1.100		Attention, route rapide. Juste avant le pont sur l'Ubaye.
22	32.500 0.000		Face au fort de Tournoux. Chalet d'informations.
23	32.500 0.000		Sortir du parking et repartir à gauche.
24	33.300 0.800		Attention, piste pas très visible.



■ Blotti à flanc de montagne, le fort de Tournoux.



■ L'émouvante place forte de Roche-la Croix.



■ Un ouvrage militaire Maginot, surpuissant grâce à sa tourelle en acier.

l'Ubaye. La piste est un peu moins large, et peut être très boueuse par temps humide, mais ne révèle pas de difficulté particulière. Après une descente d'une vingtaine de minutes, nous rejoignons la Chapelle Sainte-Anne, où la piste est remplacée par du goudron. Reste alors à descendre jusqu'au village de La Condamine, qui sera l'occasion de faire quelques courses en prévision du déjeuner.

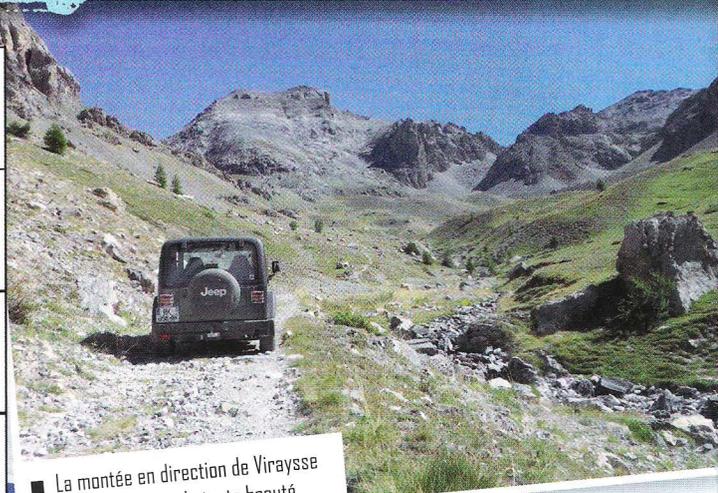
## ON REATTAQUE LA MONTÉE

Après avoir pris la D900 sur 600 m, direction Nord-Est, nous découvrons face à nous l'exceptionnel Fort de Tournoux, un ensemble fortifié unique en France, s'étalant sur 550 m de dénivelé. Un parking à son pied et un petit chalet d'information ouvert l'été permet d'étudier l'ouvrage, dont les principales structures ont été construites entre 1847 et 1862, mais dont les évolutions se sont prolongées jusqu'en 1914. A ce jour, le fort est fermé pour des travaux de rénovation nécessaire, mais il devrait ré-ouvrir pour l'été 2014.

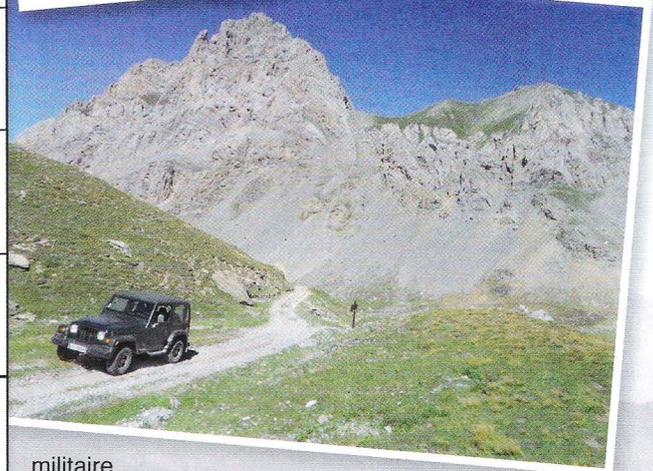
Après avoir quitté le parking du fort, nous quittons le goudron 300 m plus loin, pour attaquer la montée vers le fort de Roche-La-Croix. Cette fois-ci, il s'agit d'une belle piste en pleine forêt, sans difficulté (je l'ai empruntée avec une Audi A4 ... 2 roues motrices !), qui nous amène après 20 minutes de montée à une piste large et totalement horizontale, caractéristique due à la présence, dans le passé, d'une voie étroite de chemin de fer, destinée au transport de matériel et de munitions. Et c'est justement au bout de cette piste plate, à 1.908 m d'altitude, que nous découvrons la place forte de Roche-La-Croix, sorte de petit hameau fortifié totalement abandonné au cœur de cette montagne. C'est toujours impressionnant d'y arriver, car les bâtiments sont conséquents, et traverser l'unique ruelle avec son 4x4 nous plonge 80 ans en arrière. Je devrais d'ailleurs dire 140 ans en arrière, puisque Roche-La-Croix a d'abord été un ouvrage « Séré de Rivière », du nom du général

25	33.300 0.000		!! Si piste fermée !! Faire le tour par Meyronnes.
26	37.300 4.000		Prendre à droite, direction Fort de Roche La Croix
27	37.950 0.650		
28	38.500 0.550		
29	40.500 2.000		Arrivée au fort Pause déjeuner !
30	40.500 0.000		N 44° 28.047" E 06° 47.583"
31	42.500 2.000		Nous reprenons le départ, direction Meyronnes puis
32	43.050 0.550		
33	43.700 0.650		On descend vers Meyronnes
34	43.700 0.000		T.D.S.P.P.D 2ème courte conseillée.
35	46.200 2.500		Après avoir passé le pont, on remonte jusqu'à la route
36	47.200 1.000		On quitte la route du Col de Larche, direction Meyronnes.
37	47.200 0.000		T.D.S.R.P.M
38	49.800 2.600		Au coeur du village, prendre à droite.
39	49.800 0.000		N 44° 28.491" E 06° 48.290"
40	49.800 0.000		La route est alors remplacée par la piste.

41 51.000 1.200		Sur notre gauche, l'ouvrage Maginot "St Ours Haut".
42 52.000 1.000		Virage très serré, nous attaquons la difficile montée
43 52.000 0.000		N 44° 28.352" E 06° 49.344"
44 52.000 0.000		T.D.S.P.M
45 52.000 0.000		13 lacets très serrés.
46 54.800 2.800		Le plus dur est fait !
47 57.200 2.400		Arrivée aux baraquements de Viraysse.
48 57.200 0.000		N 44°28.366" E 06°51.095"
49 57.200 0.000		Lieu idéal de bivouac. Ne pas rentrer les 4x4 dans le Fort.



■ La montée en direction de Viraysse offre des paysages de toute beauté.



militaire Maginot, surpuissant grâce à sa tourelle de 75 qui a été réalisé

Après cette pause bien méritée, il est temps de reprendre la piste, en rebroussant chemin sur deux kilomètres, puis en prenant à droite à l'embranchement, direction Meyronnes et la vallée de l'Ubayette. La descente jusqu'au fond de la vallée a été bétonnée, car l'angle est impressionnant. Attention à anticiper tout croisement, car une marche arrière serait compliquée. La piste se termine par un pont de bois supportant 3 tonnes, et nous retrouvons le goudron pour quelques kilomètres, direction le village de Saint-Ours.

## AZIMUT VIRAYASSE

C'est juste après le petit ouvrage de Saint-Ours Bas que nous prenons à gauche la route qui monte au village de Saint-

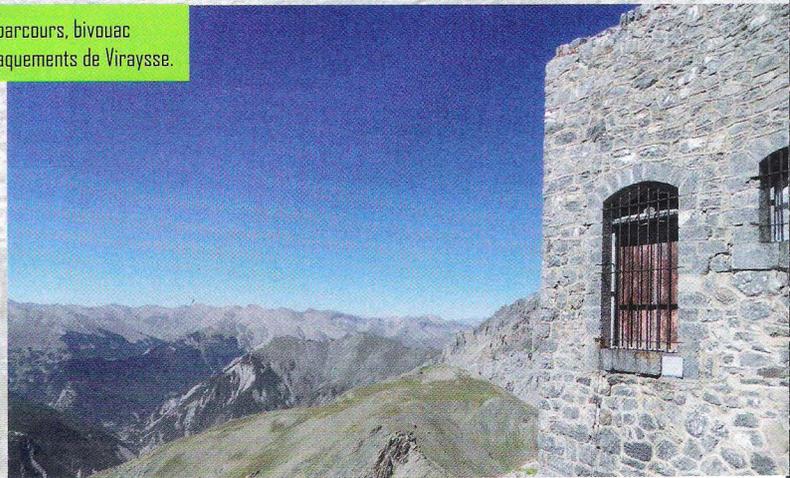
qui a fortifié les frontières françaises en 1870, puis complété en 1930 par un ouvrage Maginot, cette fois-ci enfoui sous terre.

## LIGNE MAGINOT EN VUE

C'est l'occasion de stopper son 4x4 et de profiter du panorama à 180 degrés, allant de la vallée menant au col de Vars sur notre gauche, le village de Meyronnes en face et le col de Larche sur notre droite, marquant la frontière avec l'Italie. C'est aussi l'occasion de découvrir l'ouvrage

entre 1931 et 1936, et dont le rôle était de stopper toute invasion italienne, appuyé par les ouvrages de Saint-Ours, par le Fort de Tournoux, et par la batterie de Viraysse. Cette impressionnante armée de béton a participé à la bataille de juin 1940, et a parfaitement joué son rôle en stoppant net la tentative d'invasion italienne. Pour la petite histoire, c'est dans les Alpes que la Ligne Maginot, tant décriée par son inefficacité dans l'Est de la France, a parfaitement joué son rôle en stoppant toutes les tentatives d'invasions italiennes, de Menton à Modane.

■ Terminus du parcours, bivouac possible aux baraquements de Viraysse.



■ Du haut du pic de Viraysse, on a droit à un magnifique panorama ; on aperçoit les baraquements en contre-bas.

Ours, sur deux kilomètres, jusqu'au début de la piste qui nous mène à l'objectif de la journée, la batterie de Viraysse. A 1926 m d'altitude, nous prenons la petite piste sur notre gauche, et le conducteur doit se préparer à affronter 13 épingles serrées, sur une piste à peine plus large que le 4x4. Les châssis longs ne sont donc pas à la fête, mais je tiens à les rassurer : ça passe ! Que le conducteur se tranquillise, passé cette difficulté, la piste devient agréable. Arrivé au niveau d'une cabane, prendre la montée à droite, pour contourner le Rocher Piroulire qui, à son sommet, détient une cabane d'observation datant de 1930, et reliée par câble téléphonique souterrain avec l'ensemble des fortifications évoquées dans cet article ! C'est en quelque sorte un ancêtre d'Internet.

La montée s'achève en douceur jusqu'à l'arrivée aux baraquements de Viraysse, une place forte ressemblant étrangement aux fortins américains du XIX<sup>ème</sup>, servant de camp de base aux ouvriers qui s'attelaient à la construction de la batterie, quelques 270 m plus haut. C'est d'ailleurs l'endroit idéal pour monter le bivouac pour la nuit, car l'on se trouve au fond d'une vallée, et donc bien à l'abri des vents. Les plus courageux attaqueront à pied la montée jusqu'au nid d'aigle, que l'on a pu apercevoir depuis le matin. La montée prend environ 30 minutes, sans réelle difficulté, si ce n'est le dénivelé important. L'arrivée à l'ouvrage offre un panorama à presque 360 degrés, dominant toutes les Alpes du Sud, et offrant une vue jusqu'aux chaînes du Queyras. Avec de bonnes jumelles, il est possible de voir la sortie du tunnel du Parpaillon.

## BON À SAVOIR

### Infos

Cette balade de 57 km commence à Crévoux et se termine aux baraquements de Viraysse. Durée de la balade : une journée, avec bivouac à la fin.

Technique : Facile à moyen

Matériel : Sangles, pneus mixtes. Balade en solo déconseillée.

Autorisations : aucune, toutes ces pistes sont libres d'accès

### Tourisme

Crévoux : [www.crevoux.fr](http://www.crevoux.fr)

L'ouvrage appartient depuis quelques années à un propriétaire privé, il n'est donc pas possible de le visiter. Quelques travaux de rénovation ont été entrepris, mais l'inaccessibilité du site impose un ravitaillement par hélicoptère, ce qui complique la tâche. Pour ceux bien équipés en lampe frontale, l'idéal est de rester là-haut pour admirer le coucher du soleil, mais en faisant bien attention dans la descente nocturne.

La journée se finit par un bivouac bien mérité au cœur des baraquements, le retour se faisant le lendemain matin, au milieu des marmottes.

Pour les randonneurs ayant un peu plus de temps, il est possible de faire cette balade sur 2 jours, en consacrant une demi-journée à la visite soit du fort de Tournoux, soit de l'ouvrage de Roche-La-Croix. Une association de passionnés vous assure une visite complète des sites. Possibilité dans ce cas d'établir le



## COMMENT UTILISER CE ROADBOOK

Cet itinéraire dans les Alpes françaises du centre part du village de Crévoux, traverse le massif du Parpaillon et la vallée de l'Ubaye pour s'achever aux baraquements de Viraysse non loin de la frontière italienne. Comme le parcours est fléché, il ne nécessite pas de GPS mais la carte IGN au 1/25000 n°3538ET fournit pas mal d'informations quand on sait la lire. Ce roadbook se lit de haut en bas et, concernant le kilométrage, j'ai « appris » la réalisation d'un roadbook en laissant toujours à zéro les cases d'informations. Ainsi, quand il y a un TDSPP (Tout Droit Sur Piste Principale), il n'y a pas d'indication de changement de direction, donc pas de point kilométrique, donc le kilométrage ne change pas.

bivouac dans la montée à Roche-La-Croix, il existe une plate-forme très agréable au milieu de la forêt. Pour les visites, il faut se renseigner auprès des offices de tourisme de Jausiers ou de Barcelonnette. ■

■ Evidemment, comme pour toutes les balades en haute montagne, les 4x4 longs seront moins à la fête que les courts.

Visiter le Fort de Tournoux : <http://www.jausiers.com/#se-cultiver/patrimoine-fortifie>

Visiter l'ouvrage de Roche la Croix : <http://www.jausiers.com/#se-cultiver/patrimoine-fortifie>

### Préparation

Se renseigner auprès de la commune de Crévoux pour savoir si le tunnel est ouvert. Fermetures fréquentes l'été en cas de fortes pluies.

La piste qui monte à Roche La Croix au départ de la Condamine est parfois fermée. Faire le tour (quelques kilomètres) par Meyrannes. En

cas de panne, il y a un garage ouvert tout l'été à Barcelonnette

### Conseil

En montant au Parpaillon, on croise généralement des randonneurs à pied ou à VTT. Il est vraiment capital de respecter ces usagers de la montagne, soit en roulant au pas, soit carrément en coupant le moteur quand on les croise. Il faut vraiment comprendre que le déplacement et le bruit de nos véhicules peuvent altérer leur plaisir, et, si l'on veut pouvoir encore circuler librement sur les belles pistes des Alpes, le meilleur réflexe est encore de donner une bonne image de nous-mêmes. Je stoppe systématiquement ma Jeep quand je croise un randonneur, et je propose un « Bonjour » souriant. Certes, il est rare que le dit-randonneur me réponde, mais il y a toujours une expression de respect dans son regard. C'est peu, mais c'est le minimum si l'on souhaite conserver notre liberté d'évolution.

■ La batterie de Viraysse est installée sur un pic. On y accède par un sentier.