

LES ECHOS DE SAINT-MAURICE

Edition numérique

Emmanuel BERREAU

Entre la Cime-de-l'Est et la Dent-
de-Morcles : la porte du Valais va
s'ouvrir largement

Dans *Echos de Saint-Maurice*, 1957, tome 55, p. 143-160

© Abbaye de Saint-Maurice 2012

LA PORTE DU VALAIS va s'ouvrir largement

Jadis, au temps de nos pères ...

Dans toutes les époques de l'histoire, même si l'on remonte à la nuit des temps, le chemin donnant accès au Valais par l'ouest a été le passage de Saint-Maurice.

Les Gaulois moustachus l'utilisaient pour se rendre en Italie ; on y a vu défiler les aigles romaines allant étendre leurs ailes jusqu'en Gaule, en Helvétie et aux confins de la Germanie.

L'occupation de ce passage fut une des ambitions de Jules César car le but du triomphateur des Gaules était, comme le fut plus tard celui de Napoléon, d'en tirer des avantages immenses au point de vue du commerce et de la conduite de la guerre.

Nous avons sous les yeux une description charmante de ce défilé par l'évêque Eucher de Lyon, à la fin de la domination romaine :

« Agaune est située à soixante milles environ de la ville de Genève. De la tête du lac Léman, du lieu où le Rhône entre dans le lac, il y a quatorze milles jusqu'à Agaune qui est placée dans une vallée entre deux chaînes de montagnes des Alpes. On y arrive par

un chemin étroit et sauvage. Le Rhône roule ses eaux bouillonnantes contre les rochers vifs du pied des deux montagnes et laisse à peine la place d'une étroite terrasse pour le passage des voyageurs. Mais lorsqu'on a traversé ces gorges on voit, entre de hautes montagnes, s'ouvrir devant soi une plaine d'une certaine étendue. C'est là que la légion thébénne s'était arrêtée. »

Au moyen âge, ce passage a gardé toute son importance au point de vue commercial et militaire et les pèlerinages des peuples de l'Occident à Rome et à Jérusalem rendirent cette route particulièrement fréquentée.

Plus tard, lors des guerres de Bourgogne, quand les Bernois s'emparaient du mandement d'Aigle et prolongeaient leurs frontières jusqu'au Rhône, il fallut faire du château et du pont de Saint-Maurice une vraie place forte.

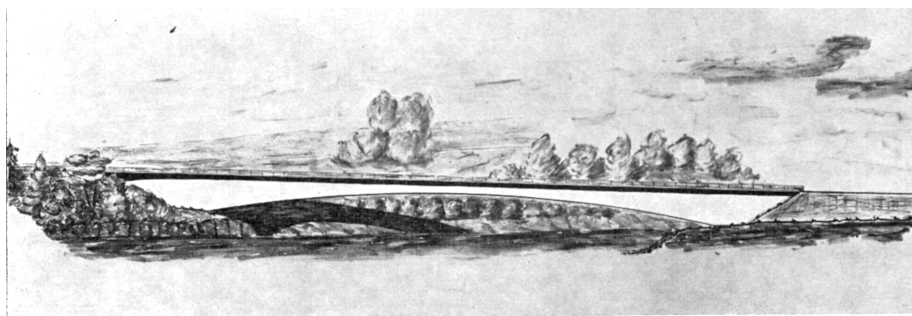
Pendant les guerres de la conquête du Bas-Valais, la garde savoyarde du château de Saint-Maurice fit un dernier effort pour se défendre en démolissant les reins du vieux pont médiéval de manière à créer une brèche infranchissable entre la clé de voûte de la grande arche et la route.

C'est en 1491, grâce à l'évêque Jodoc de Silenen (Syllinen), grand organisateur et conquérant, que le Valais put reconstruire, en pierres, le célèbre pont de Saint-Maurice, tel qu'on le voit aujourd'hui encore : sa beauté réside surtout dans la simplicité et la pureté de ses lignes...

Aujourd'hui ...

Au cours des siècles, donc, ce passage n'a perdu ni de sa valeur ni de son importance, tant du point de vue touristique et commercial que stratégique.

En effet.



Maquette du futur pont

Alexandre Sarrasin, ingénieur, Lausanne

Si nous considérons les chiffres fournis par les recensements réguliers de la circulation sur nos routes valaisannes, on peut constater que Saint-Maurice est l'endroit où cette circulation est la plus forte.

En additionnant les véhicules recensés au cours de cinq opérations effectuées à époques différentes en 1956, nous obtenons les chiffres suivants :

Saint-Maurice	
direction Martigny	28.314 véhicules
direction Monthey	9.611 véhicules
Martigny-Croix	
direction Martigny-Ville	15.182 véhicules
direction Grand-Saint-Bernard	11.101 véhicules
direction Forclaz	5.179 véhicules
Riddes (passages)	20.475 véhicules
Viège (passages)	14.771 véhicules
Troistorrents	
direction Monthey	4.587 véhicules
direction Morgins	2.382 véhicules
direction Champéry	4.036 véhicules
Gletsch (4 contrôles)	
direction Brigue	4.557 véhicules
direction Furka	4.848 véhicules
direction Grimsel	5.978 véhicules

Ces chiffres édifiants n'ont pas échappé à l'attention du Département cantonal des travaux publics et, lors de l'établissement du plan décennal pour la correction de la route Saint-Gingolph-Brigue devisée à francs 52.450.000.- dont fr. 20.000.000.- à la charge de l'Etat du Valais, un effort tout spécial a été consenti pour faire de la déviation de Saint-Maurice une œuvre durable et bien conditionnée.

Cette déviation est le plus gros ouvrage actuellement en travail sur la route cantonale.

Après avoir quitté le territoire vaudois, tout conducteur perçoit un changement et a l'impression d'entrer dans un autre monde. Il y a d'abord cette chicane qu'est le vieux pont de pierre, et puis la route bombée côtoyant les rochers. Alors survient la traversée de Saint-Maurice.

C'est chaque fois avec une appréhension dégénéralant en véritable phobie dès le jour où nous y avons laissé les ressorts de la suspension avant de notre moto que nous abordons cette espèce de labyrinthe à ciel ouvert.

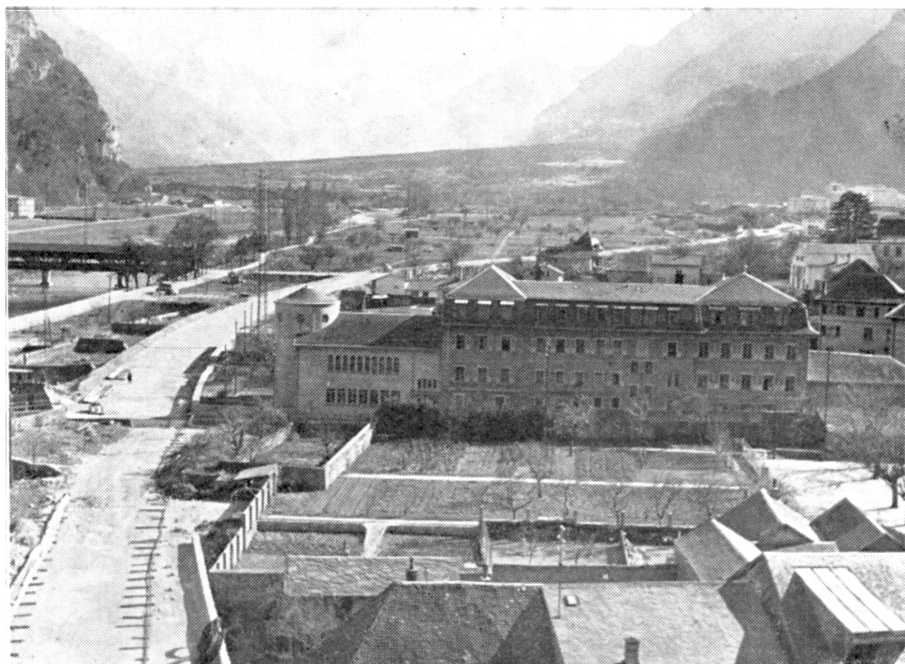
Quel supplice !

Combien de fois avons-nous soupiré d'aise après avoir dépassé les murs de la vieille Agaune en constatant qu'aucune pièce essentielle de notre anatomie ne manquait à l'appel !

Mais l'étude d'une telle correction ne peut se faire sans s'attirer inévitablement les foudres d'une partie de la population.

Les autorités communales auraient souhaité conserver le passage obligé de la route cantonale à travers leur cité. On comprend, certes, le désir des Agaunois de faire admirer au passage un édifice religieux d'une valeur architecturale inestimable. On comprend aussi leur volonté de vouloir maintenir en état de service le vieux pont sur le Rhône, ouvrage d'art faisant partie intégrante de la vie de la cité qu'il eût été dommage de laisser tomber en décrépitude.

Mais cette solution eût été boiteuse car ici le problème de la déviation est bien différent de celui posé pour les autres villes valaisannes. A l'endroit précisément où la circulation est la plus dense en Valais, cette prétention de vouloir à tout prix faire traverser une ville n'est plus de mise. Songeons simplement aux groupes se formant à la sortie des offices, à la foule



Partant du nouveau pont, la nouvelle route contourne la ville de Saint-Maurice
laissant à droite la chapelle et le Scolasticat des PP. Capucins.
A gauche, le pont de bois conduisant à Lavey-Village.



Bifurcation en amont de Saint-Maurice :
à gauche, la route cantonale venant de la ville ;
à droite, la nouvelle route passant entre la ville et le Rhône.

des fidèles qui s'égaille sur la route, aux enfants et aux collégiens la traversant sans prendre les précautions élémentaires et l'on verra le danger que cela représente pour la circulation.

Dans le cas présent, ne valait-il pas mieux abandonner un idéalisme — respectable, ô combien ! — pour faire une petite place aux exigences d'une époque motorisée ?

Il est intéressant aussi d'examiner un curieux — mais utopique — projet émanant d'une personnalité vaudoise et qui avait été soumis au conseiller d'Etat Anthamatten, chef du Département des travaux publics.

Diamétralement opposé à celui de tendance conservatrice (nous attachons à ce mot son sens littéral) de la commune de Saint-Maurice, il est on ne peut plus novateur.

Son auteur, M. P.-L. Guye, écrivain à Vevey, préconisait, tenez-vous bien, le déplacement de tout le réseau de communications (chemin de fer et route) sur la rive droite du Rhône et cela dès la sortie du Bois-Noir, afin de donner plus d'espace pour l'extension future de la ville de Saint-Maurice. Un déplacement identique devait s'effectuer dans la région de Bex, dans le même but. La gare de triage de Saint-Maurice n'ayant plus alors sa raison d'être (!) était supprimée et remplacée par une nouvelle installation du même genre, 500 mètres à l'ouest de la petite ville vaudoise. La ligne du Tonkin traversait le Rhône sur un nouveau pont situé entre les embouchures de la Vièze et de la Gryonne, la route itou, pour s'incurver ensuite légèrement à droite. Il en résultait que la nouvelle gare de Monthey était déplacée à un kilomètre environ plus à l'est.

Rien que ça !

Il est évident que si tout était à faire, à construire, que s'il fallait partir de zéro, nous pensons que c'est la solution de M. Guye qui prévaudrait auprès du Département cantonal des travaux publics et des Chemins de fer fédéraux suisses, parce que, dans ce cas, rationnelle.

Mais comment pourrait-on, d'un seul coup, faire table rase de tout ce qui est installé et où trouverait-on les capitaux énormes qu'il faudrait engager pour entreprendre cette... révolution ?

Gardons la tête froide et, comme l'a dit l'ingénieur Parvex, ne nous attardons pas à une solution utopique...

Partant du principe géométrique qui veut que la ligne droite soit le plus court chemin d'un point à un autre, nos ingénieurs et techniciens ont établi un projet digne d'intérêt, prévu en trois étapes. La première, qui est en voie d'exécution, comprend, en partant de la gendarmerie vaudoise, la construction d'un pont ayant une pente de 3,5 % et joignant la rive gauche du Rhône ; puis, longeant le fleuve, une large chaussée aboutira derrière le garage Casanova pour reprendre l'ancien tracé, avant le passage sous voie.

On créera ensuite vers le vieux pont de pierre élargi et renforcé, un carrefour spécialement et judicieusement étudié, facilitant aux automobilistes l'accès de la route conduisant à Monthey. La traversée de Saint-Maurice restera ainsi toujours ouverte à la circulation et ceux qui devront ou voudront s'y rendre retrouveront, d'un côté comme de l'autre, les voies utilisées actuellement.



Les chantiers du futur pont
durant la première phase des travaux.

Une troisième étape, prolongement naturel de la première, verra la construction d'une route empruntant, depuis le garage Casanova, l'ancien tracé en contre-bas de la ligne du chemin de fer, côté Rhône, et traversant la voie ferrée sur un ouvrage d'art pour retrouver la route actuelle à l'entrée du Bois-Noir.

Heureux Agaunois !

Le vieux pont sera sauvegardé, un dangereux passage sous voie supprimé, la ville à peine évitée... et la sécurité des habitants assurée.

Voyons maintenant les caractéristiques de la première étape.

La route d'abord.

Longue d'un kilomètre environ, il a fallu véhiculer 70.000 mètres cubes de matériaux pour ériger des remblais sous lesquels on a aménagé des passages pour chemins vicinaux afin que ceux-ci n'entravent d'aucune manière la « fluidité » du trafic.

Construite comme une autoroute moderne, elle aura, une fois terminée, quatre voies de circulation.

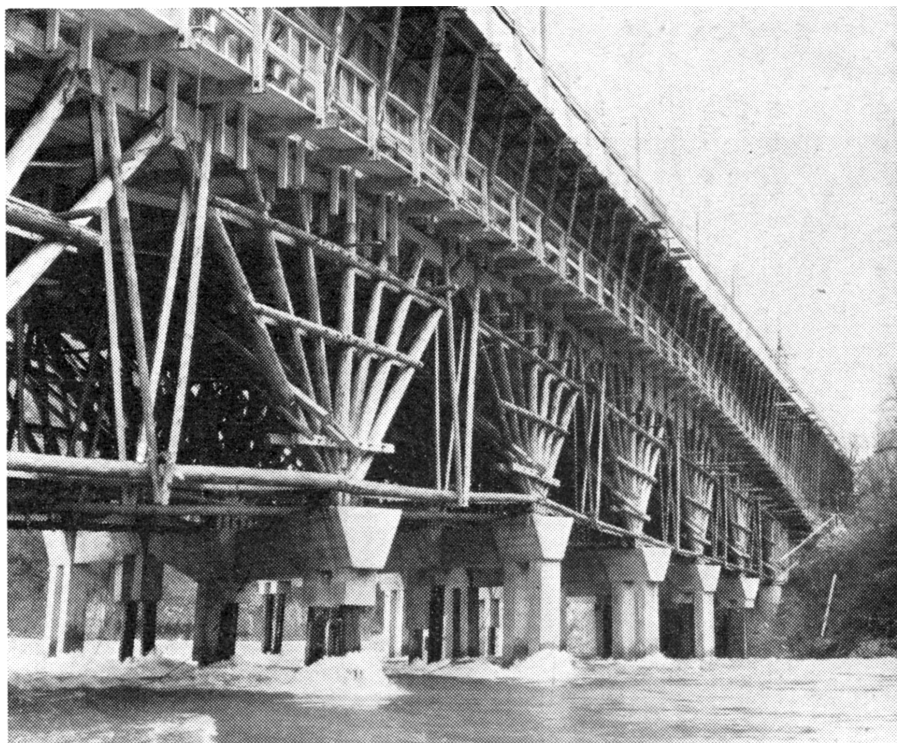
Sans doute aucun, le gros ouvrage de cette déviation se trouve être le pont.

Créé par M. Alexandre Sarrasin, ingénieur, originaire d'Orsières et de Saint-Maurice, dont la maison natale se trouve être à quelque vingt mètres de son œuvre magistrale, c'est le plus grand pont-poutre d'Europe bâti en béton précontraint. Son coefficient d'audace, c'est-à-dire le rapport entre la portée de voûte et la flèche, est de 935 (celui du pont des CFF sur l'Aar, à Berne est de 650 avec ses 150 mètres de portée).

Pas de géant sur le Rhône, il est en voie d'achèvement. A 2 heures dans la nuit du 5 mai dernier, la dernière benne de béton a été posée sur le tablier, terminant ainsi le gros-œuvre dans les délais.

Mais il n'est pas inutile de parler un peu ici du principe de la construction.

Lorsqu'on entreprend la construction d'un ouvrage de cette envergure, on se heurte inévitablement à certaines difficultés inhérentes aux couches géologiques par exemple, qui sont différentes sur les deux rives du



Vues d'amont, au-dessus des eaux bouillonnantes du Rhône, les travées provisoires surmontées des " étoiles " servant à soutenir le cintre et le coffrage.

fleuve : côté Vaud, une roche solide, à fleur de terre, a permis la mise en place d'une culée en béton dans des conditions idéales, alors que sur la rive valaisanne on s'est trouvé en présence d'un terrain limoneux et friable.

L'ampleur de l'ouvrage, les délais à respecter, ont incité l'entreprise de construction à qui revient l'honneur d'exécuter ce magnifique travail, à aménager le chantier d'une manière identique à celle de ses grands frères de haute montagne, toutes proportions gardées s'entend.

On y trouve un blondin de 250 mètres de longueur pour la mise en place des 5000 mètres cubes de béton, dosé à 300 kg. par mètre cube et offrant une résistance de 500 kg. par centimètre carré, blondin avec ses deux tours métalliques hautes de 32 et de 22 mètres ; une scierie pour la préparation des 1450 mètres cubes de bois nécessaires au montage des échafaudages, du cintre et des 17.000 mètres carrés de coffrage ; une tour à béton ; des grues mécaniques sur chenilles. Une cantine desservie par trois cuisiniers et des baraquements sont mis à la disposition des 80 ouvriers mangeant et logeant sur place.

Il a fallu tout d'abord battre 60 pieux en palplanche (sorte de longs fers en forme de U élargi) dans le lit du Rhône, certains allant jusqu'à des profondeurs de 8 à 9 mètres, afin de leur assurer la stabilité requise. Sur ces pieux, on a monté des coffrages pour y couler les travées provisoires en béton armé indispensables au montage des « étoiles » supportant le cintre en bois, la voûte proprement dite et une dalle revêtue par la suite du tapis en mortier bitumineux.

Tout ceci exige une grande précision, car la moindre erreur de calcul ou de mise en place compromettrait la suite des travaux.

La préparation de l'emplacement de la culée, côté valaisan, a rencontré certaines difficultés du fait, nous l'avons dit, de la structure géologique du sol : ici aussi, au moyen de sonnettes à vapeur suspendues aux bras des grues mécaniques (genre de marteaux-pilons à vapeur), il a fallu enfoncer des pieux en palplanche à une grande profondeur pour former un coffrage métallique qui restera définitivement en place et dans lequel est venu se couler le socle en béton.

Et puis, ce n'est pas tout, l'armature du pont, en fers ronds et spéciaux, pèse 420.000 kg., les 500 kilomètres de câble pour précontrainte accusent le poids respectable de 170.000 kilos.

Qu'on nous autorise ici une petite parenthèse.

Qu'est-ce que le béton précontraint ?

Dernier né dans la technique de la construction moderne, il a été employé pour la première fois en Valais lors de l'érection de deux passerelles sur la Dranse, à Bovernier.

Les résultats concluants obtenus un peu partout avec ce système ont incité les ingénieurs à l'employer à Saint-Maurice.

Ici, le fer est en grande partie remplacé par des câbles gainés : 540 câbles contenus dans des gaines rectangulaires soutiennent les poutres ; d'autres sont introduits dans des gaines rondes et placées à l'intérieur du tablier. Une fois le béton durci, ces filins d'acier passant autour de ce qu'on appelle des demi-lunes (il y en a deux derrière chaque culée) sont tendus au cours de trois opérations successives : la première, à 20 %, après cinq jours ; une seconde quinze jours plus

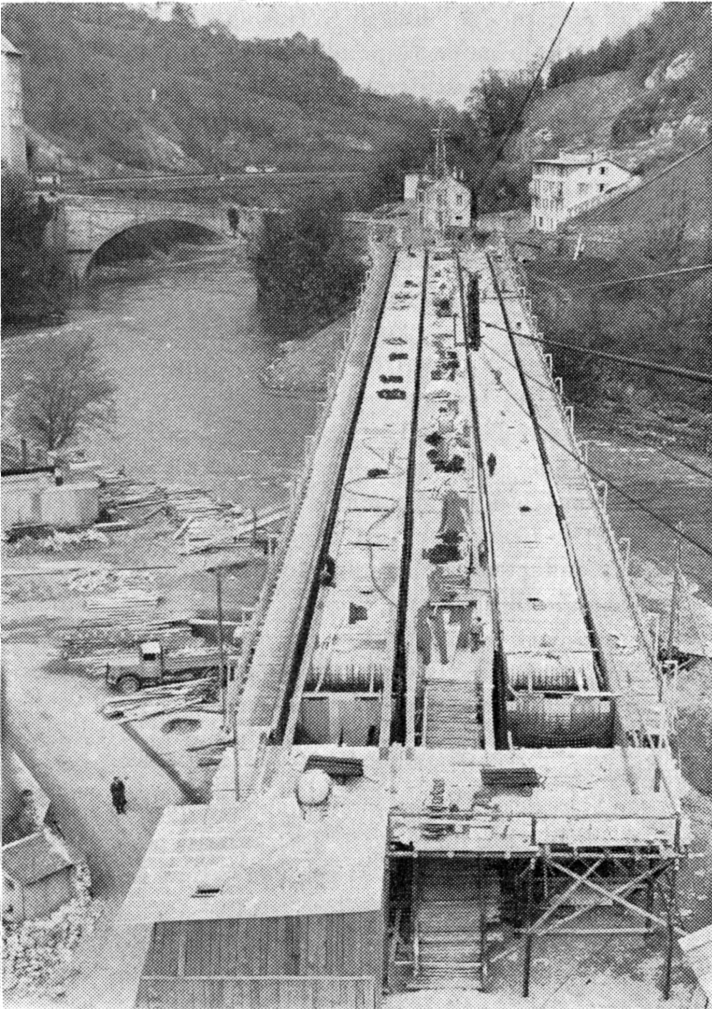


Photo Hegi, Lausanne

Le tablier du pont
vu du sommet d'une des tours du blondin, haute de 32 m.
Dans le fond, le bâtiment de la gendarmerie vaudoise destiné à disparaître.
A gauche, l'ancien pont médiéval.

tard ; au bout de trente jours et après une dernière traction effectuée à l'aide de vérins spéciaux la tension totale sur les brins correspondra au poids de 1600 tonnes et le pont se sera alors raccourci de 12 centimètres. C'est-à-dire que tous ses éléments seront sous compression. Dernière opération : on injectera, dans les gaines, un lait de ciment.

Celui qui n'a pas vu les entrailles de l'ouvrage et doit, de ce fait, se contenter uniquement de l'aspect extérieur du pont, n'a qu'un bien pâle reflet de ce qui s'y est passé.

Une nuit, nous avons rendu visite à l'équipe de service occupée au bétonnage des poutres.

Il y a tout d'abord cette ambiance particulière au travail de nuit : des guirlandes de lumière, des réflecteurs devant lesquels passent et repassent des formes confuses ; le bruit lancinant produit par la tour à béton ; le conducteur du blondin devant son micro, écouteurs aux oreilles, tel un pilote sans visibilité, tout à ses manettes et à ses aiguilles de contrôle qui, inlassablement, envoie les bennes de béton ravitailler les travailleurs de l'intérieur ; le mouvement rapide et le clapotement des eaux du fleuve striées de traînées lumineuses.

Quand on descend par une échelle de bois en s'enfilant dans un trou tout juste assez grand pour laisser passer un homme, on a la ferme conviction de participer à la vie bourdonnante d'une ruche.

Ces hommes qui s'affairent chacun à un endroit déterminé ; le bzzz... bzzz... bzzz... énervant des vibrateurs électriques plongés dans la masse grise du béton parmi l'enchevêtrement des fers violemment éclairés ; cette activité fébrile dans une ordonnance parfaite...

Tout cela a quelque chose de prodigieux, d'hallucinant.

Un bétonnage tel que celui que nous avons vu sur le chantier Losinger & Vadi sort de l'ordinaire : c'est de la bijouterie...

Oui, le gros-œuvre est terminé.

On va démonter le coffrage, puis le cintre.

Dans les travées provisoires, on a aménagé, lors de leur construction, des emplacements destinés à recevoir des charges de Gamsite et, après qu'un scaphandrier aura coupé les palplanches au niveau du fond du lit du fleuve à l'aide d'un chalumeau, on les fera sauter.

Alors, il vaudra la peine de monter au vieux château des gouverneurs, de regarder par une fenêtre. On verra, lancée d'une rive à l'autre, l'arche la plus pure, la plus élégante qui soit, longue de 176 mètres, avec ses 17 m. 10 de largeur, assez solide pour que nos gros chars Centurion puissent y passer.

Demain ...

Demain, on fera place nette.

On démontera les installations de service existantes.

On procédera aux raccordements.

Et puis, on inaugurerà, on coupera le traditionnel ruban.

Tous ceux qui ont travaillé sur ce tronçon, à quelque échelon qu'ils appartiennent dans la hiérarchie du génie civil, pourront être fiers de leur œuvre.

On inaugurerà, on arroserà... la dalle, on prononcera des discours, les fanfares éclateront, sonores et bruyantes, mais dans tout cela pourra-t-on jamais dire la somme de travail, de constance à l'ouvrage, de persévérance et de dévouement dont il aura fallu faire preuve pour mener à chef cette déviation !

Dans la joie communicative retentira le « Sésame, ouvre-toi », laissant enfin, par cette porte gigantesque ouverte sur le Vieux-Pays, défiler un flot ininterrompu de touristes.

Alors la vieille Agaune, ville d'études et de recueillement, serrant les murs gris et un peu tristes de ses maisons autour de sa vénérable abbaye, regardera sans doute avec un brin de mélancolie le défilé pétaradant lui rappelant le temps pas très éloigné où ses vétustes pavés tremblaient et résonnaient au passage des poids lourds.

Une petite ville retrouvera calme et sérénité : le calme de l'époque des diligences à peine rompu par les bruits de la gare et des véhicules utilisés par les bordiers et les commerçants. Les gosses s'aventureront en grappes joyeuses et quand, le soir venu, les rues se feront vides, après que la chandelle de la Dent-de-Morcles se sera éteinte dans les derniers rayons du soleil, ceux que le travail use pourront enfin jouir d'un repos mérité...

Martigny, le 9 mai 1957.

Emmanuel BERREAU

Les clichés des pp. 145, 152, 154 et 157 ont été obligeamment prêtés par le journal « Le Rhône », Martigny ; de même, « La Revue Automobile », Berne, nous a aimablement prêté les clichés des pp. 148 et 149.