

Itinéraire VS 700
Segment 1
Cartes Nationales

Vernayaz - Le Châtelard (-Chamonix, F)
Vernayaz/Pied du Mont - Salvan/Le Pontet
1325

HISTOIRE

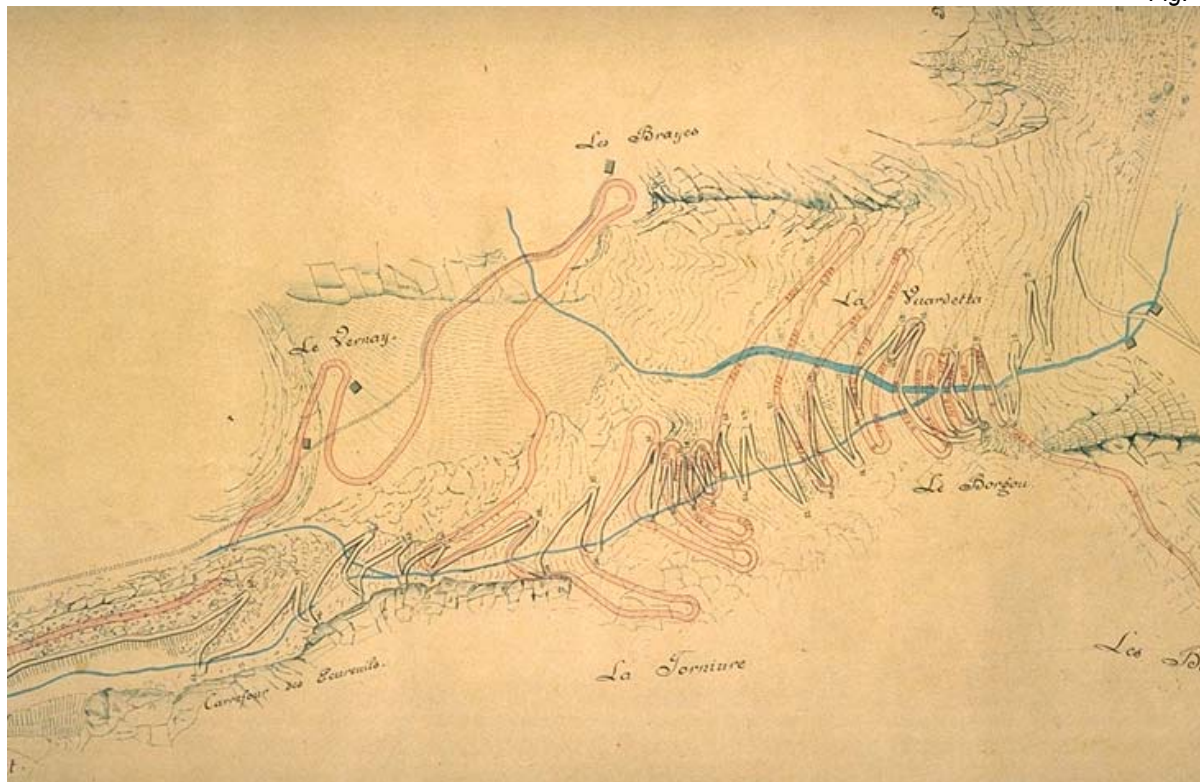
Etat November 2001 / BS

Le segment VS 700.0.1 est un tronçon de la route des diligences qui relie Vernayaz à Salvan, du Pied du Mont au bas de la pente, rejoignant le Pontet par 37 virages.

La route des diligences est construite à la fin des années 1850. Dès 1855, elle compte alors une cinquantaine virages, et connaît un essor particulier avec l'arrivée du chemin de fer à Vernayaz. Vu l'augmentation du trafic elle est régulièrement réaménagée; dans les années 1880 on élimine certains virages pour diminuer la pente et faciliter l'accès aux petites diligences qui la fréquentaient, le but étant de la rendre carrossable pour tous les types de véhicules.

Projet de correction de la route du Mont entre Vernayaz et Salvan, certains virages ont été supprimés mais le projet n'a pas été réalisé complètement. 1881 AEV DTP-R 45. Photo Preisig Sion.

Fig. 1



Par la suite on aménage dans le versant la ligne de chemin de fer Martigny-Chamonix (Mont-Blanc Express), inaugurée en 1906. On réaménage certains tronçons du segment à cette occasion puisque la ligne le croise à deux reprises. En 1920 les CFF construisent le barrage de Barberine au sommet de la vallée, une conduite forcée est aménagée pour alimenter l'usine se situant au pied du versant,

d'autres aménagements viennent ainsi modifier la structure d'origine de la route du Mont.

Ces aménagements successifs engendrent certaines différences de caractère selon que le tronçon date de 1855, de 1900 ou de 1920. Les matériaux et les techniques de construction ayant évolué, les murs de pierre sèche ont cédé la place aux murs en maçonnerie, les parapets ont remplacé les barrières de bois et les pierres bordières ont augmenté en taille.

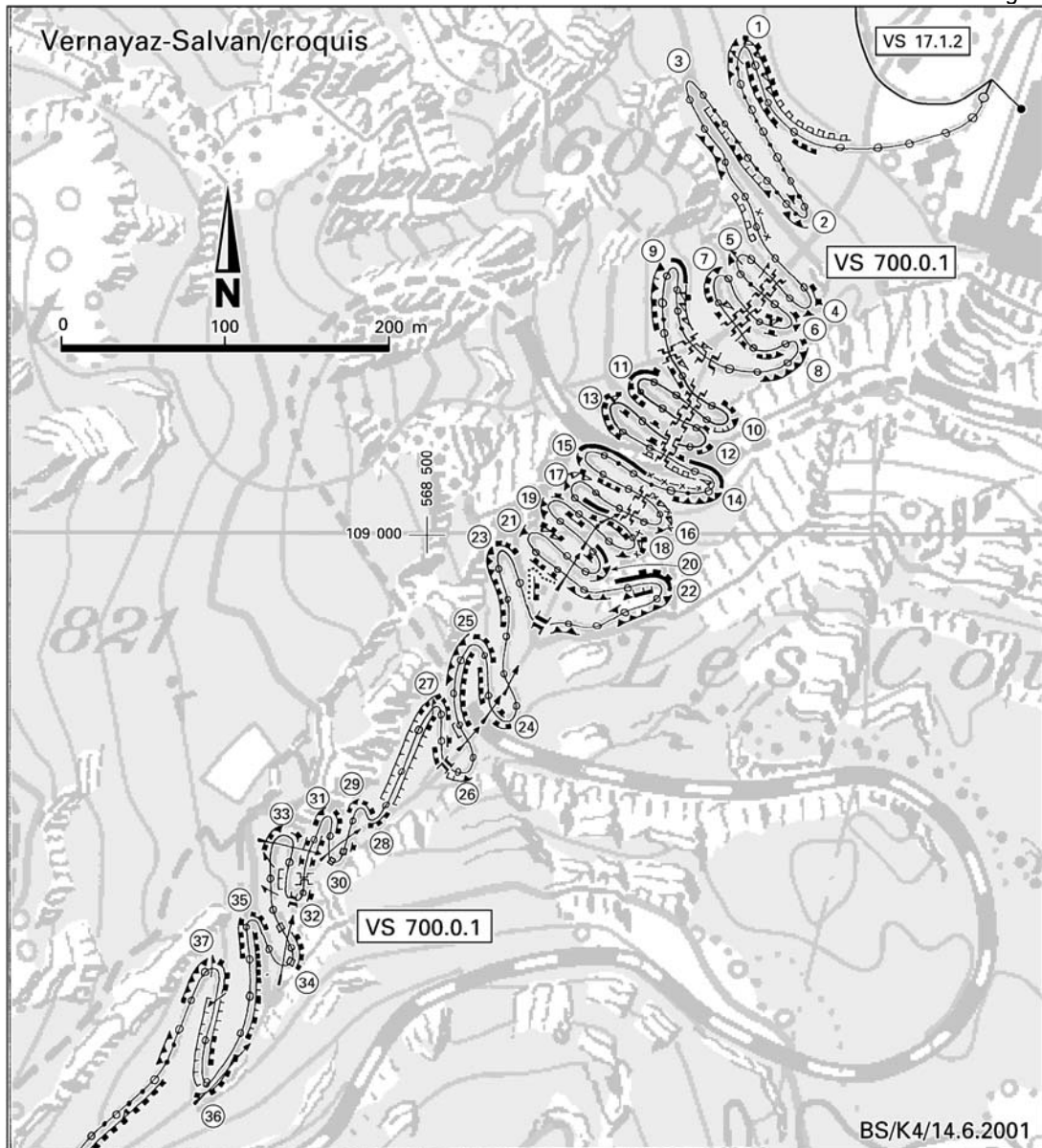
TERRAIN *Relevé 14 Juni 2001 / BS*

Le segment VS 700.0.1 conduit du Pied du Mont à Vernayaz au Pontet près de Salvan en gravissant le versant du Mont selon un axe est-ouest.

Ce chemin taluté se caractérise par ses 37 virages et ses nombreux ouvrages d'art construits pour traverser près de trente fois le torrent du Mont. Nous décrivons ce segment en nous basant sur la numérotation des virages de 1 à 37 en partant du bas.

Croquis présentant la substance historique des 37 virages de la route du Mont.

Fig. 2



La carte ci-dessus permet de distinguer clairement les tronçons d'origine (murs en pierre sèche de petite taille, lacets courts) de ceux modifiés dans les années 1880, ces derniers présentent des lacets plus longs et une courbure des virages plus ample (1-4, 8-10, 22). En amont du virage 21 on distingue encore très nettement les anciens murs de soutènement d'une série de lacets supprimés lors du percement d'un rocher pour créer le 22ème virage.

Rocher percé entre les virages 21 et 22 pour diminuer la pente et élargir la route des diligences. Dans le fond, cachés au milieu de la végétation on distingue encore d'anciens murs de soutènement des années 1855.

Fig. 3 (BS, 14. 6. 2001)



Peu avant le virage 34 on remarque encore au milieu de la chaussée le couronnement de l'ancien mur de soutènement intégré à la surface de roulement.

Les tronçons aux abords de la ligne de chemin de fer ont été renforcés par de nouveaux murs de soutènement surmontés d'un parapet (14-15), le torrent a été canalisé par des chenaux et des tombini en maçonnerie aux abords de la sortie amont du tunnel du chemin de fer (24-26). Les murs de soutènement ont été réalisés en maçonnerie (murs de moellons).

De manière générale, le revêtement est fait de cailloutis, parfois envahi par la végétation (tronçon de 1860) où il présente une bande herbeuse centrale. Certains virages sont renforcés par la pose d'un pavage (virage 34). Les traverses permettant l'écoulement de l'eau sont en bois, parfois une cunette draine l'eau du côté amont vers un tombino (37).

*Vestige de pavage dans le virage 34.
Fig. 4 (BS, 14. 6. 2001)*



Le chemin est délimité du côté aval généralement par un talus ou par un mur de soutènement. Il en est de même du côté amont avec plus de murs, atteignant parfois 6 à 7 m de hauteur, de plus, le côté amont des virages est régulièrement taillé dans le rocher. Les murs de soutènement sont parfois surmontés de pierres bordières (1, 6, 9, 16, 18, 21).

*Mur de soutènement au milieu d'un
virage (1) surmonté de pierres bordières
enchassées dans son couronnement et
paroi rocheuse bordant la route des
diligences à l'amont.
Fig. 5 (BS, 8. 5. 2000)*



Il faut noter que la partie la plus escarpée entre les virages 15 et 21 a conservé au mieux le caractère du tracé d'origine. Les virages sont bordés aussi de barrières de bois qui venaient se glisser dans les pierres bordières.

*Barrière de bois glissée dans les pierres
bordières comme élément de
délimitation du segment VS 700.0.1.
Fig. 6 (BS, 14. 6. 2001)*



*La barrière est parfois manquante, cela
nous permet d'apprécier la facture de la
pierre bordière enchâssée dans la
couronne du mur de soutènement aval.
Fig. 7 (BS, 14. 6. 2001)*



Quant aux ouvrages d'art, ils sont nombreux et de deux types. Les ponts ont tous été refaits en béton, sauf un qui est en bois, mais ils reposent toujours sur les culées de pierre sèche d'origine qui ont été renforcées par du mortier à leur couronnement. Ils sont généralement bordés de barrières métalliques, la tête de pont est parfois sécurisée par une pierre bordière. Quant aux tombini, à l'exception de ceux déjà signalés, ils sont certainement tous d'origine, présents dans la partie sommitale du segment lorsque le torrent a une plus faible largeur. Certains traversent même deux lacets (36, 34, 33, 30). Le virage 28 est délimité par un mur qui l'élève au-dessus du torrent.

Au vu du grand nombre d'éléments traditionnels encore présents sur une longueur aussi importante, de la concentration et de la variété de substance le segment VS 700.0.1 est certainement un

élément caractéristique de l'inventaire des voies de communication
historiques de la Suisse.

— *Fin de la description* —