

COLLONGES

LE PONT SUR LE RHONE

Sur la rive droite du Rhône, des Crêtes de Dorénaz à l'Avançon de Morcles, se trouve un territoire encaissé entre les pentes rocheuses et le fleuve : le *desertum Alpinonis*, si l'on fait état d'une bulle interpolée du XI^e ou XII^e siècle, les fiefs des seigneurs d'Arbignon, de la famille Vychardi et de l'hospice Saint-Jacques de Saint-Maurice du XIII^e au XVII^e siècle, et, de nos jours, les communes politiques de Dorénaz et Collonges¹.

Le fleuve roulait ses flots tumultueux au milieu d'une plaine inculte et, dans les méandres et les roseaux, le concert nocturne des grenouilles donnait vie à un paysage marécageux. A maintes reprises, les eaux boueuses du Rhône mirent en péril les populations riveraines. A l'époque des hautes eaux, le peuple des lieux devait monter une garde vigilante. De jour, de nuit, par n'importe quel temps, il fallait veiller à maintenir le fleuve dans son lit rudimentaire, et cela par des moyens de fortune. Nous trouvons, dans les archives communales de Collonges, un acte du 5 avril 1575, du notaire Jacques Berodi, de Saint-Maurice, par lequel les hommes d'Arbignon et d'Alesses, considérant les inconvénients résultant des inondations du Rhône pour les biens communs, albergent à perpétuité à divers particuliers, une île et Glaret au lieu dit *In communis des Isloz*, une autre *retro Couz Clos de Beouff*, à condition que ces particuliers entretiennent les barrières du Rhône.

A une époque où aucune route carrossable et aucune ligne de chemin de fer n'existaient, le Rhône faisait office de voie navigable pour les bois de la région qui étaient une des principales ressources de la population. On dirigeait ces bois par flottage jusqu'au Léman, voire jusqu'à Vevey. On traversait le fleuve au moyen d'une barque amarrée avec une corde et ce, moyennant pécule. Un batelier était désigné à cet effet. La légende locale raconte que lorsque certaines notabilités de l'époque faisaient usage de cette barque, leur longue redingote balayait les eaux, d'où l'expression patoise *Lou Trainalame* qui désigne encore de nos jours les gens qui ne sont jamais pressés... Ce moyen rudimentaire de communication d'une rive à l'autre ne faisait pas l'affaire des populations et n'était pas sans incon-

¹ Léon Dupont Lachenal : *Glanes sur Dorénaz et Collonges*, dans *Annales valaisannes*, 1936, pp. 117-134.

véniel et sans danger. Nous trouvons la preuve de cet état de fait dans la lettre suivante du 9 février 1808².

Le peuple d'Outre-Rhône :

A M. le Conseiller d'Etat Sigristen, pour les finances, ponts et chaussées,

Les soussignés ont l'honneur de présenter au Conseil d'Etat, qu'ayant comparé les périls et les dangers qu'il y a actuellement pendant l'été de traverser le Rhône par les moyens de la barque et les frais pour son maintien, qui deviennent aujourd'hui d'autant plus chers que le Rhône prend un courant plus vite et plus rapide qui est fort sensible d'année en année. En sorte que les communiens d'Outre-Rhône étant assemblés en Conseil général le 30 janvier 1808 pour délibérer sur l'établissement d'un pont solide afin que les chars puissent y voiturier avec assurance. Vu la nécessité, ils ont unanimement voté pour la construction d'un pont.

Mais avant que d'entreprendre quelque chose de décidé : le sentiment du peuple d'Outre-Rhône est de se conformer à la Direction du Conseil d'Etat. Et quoi qu'ayant l'albergement pour la barque ne se croit point en droit de construire un pont, ce qui est un droit supérieur, sans l'assentiment préalable du Conseil d'Etat. C'est pourquoi il prie le Conseil d'Etat de prendre en prompt délibération, s'il veut se charger de construire ce pont aux frais et avantages de l'Etat ou s'il permet au peuple d'Outre-Rhône de prendre des mesures nécessaires à la construction de ce pont, qui devient d'une nécessité absolue à cause de la rapidité du Rhône dans les lieux à portée de la barque. Le peuple d'Outre-Rhône s'offre à concourir à la construction de ce pont si l'Etat s'en charge. Et si l'Etat lui permet de le construire, ce peuple se recommande très humblement au Conseil d'Etat de lui tendre une main secourable, vu la faiblesse d'un peuple chargé et qui fait les vœux les plus ardens pour la précieuse conservation des Pères de la Patrie par ses Députés.

Le Président Pochon, ne sachant pas écrire, a fait sa marque de maison

— — —
— — —

Jean-Simon Blanchut, syndic de Collonges

André Michaud, syndic de la Commune de Dorénav, ne sachant pas écrire, a aussi fait sa marque de maison

| /

Dix-sept années se sont écoulées avant que cette requête entre dans la voie des réalisations.

Premier pont de bois

Le 23 février 1825 marque une étape importante dans cette voie. Les représentants des agglomérations de Collonges, Dorénav et Alesses décident de remplacer la barque en usage par un pont de bois. Le 18 octobre de la

² Archives cantonales du Valais, à Sion.

même année, à l'*Auberge de l'Union* à Saint-Maurice, une convention, rédigée par le notaire Louis Biolley, est passée entre Collonges et Dorénaz, d'une part, et Gaspard Eggen, maître-charpentier, domicilié à Bex, d'autre part, en vue de la construction projetée, au vieux port du bateau. On y trouve les détails suivants : Le pont aura une largeur d'au moins 10 pieds ; il devra être construit en rouge de mélèze, sans bois blanc, et conformément aux plans que le sieur Eggen a remis aux communes. A cet effet, les communes mettent à la disposition de l'entrepreneur tous les mélèzes au Ban d'Arbignon et, en cas d'insuffisance, au Mont, et pour les plateaux, aux Larzes. Dans l'éventualité, prévue aux plans, de construire une culée en pierres à chaque rive, les frais complémentaires incombent aux communes. L'ouvrage devra être entièrement construit et achevé dans le courant du mois de mai 1826. Les communes paieront, en plus de la fourniture des bois, une somme de 215 louis qui se livreront par fractions, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

En 1828, M. Giuseppe Antonio Soloi est chargé de la construction d'une guérite à l'usage du pontonnier chargé de la surveillance du pont et de la perception des péages fixés, comme nous le verrons plus loin, par la Diète, en séance du 10 octobre 1823³.

Ce premier pont, dont les pilotis sont encore visibles en aval du pont actuel, eut une courte durée. Nous tirons cette conclusion des délibérations d'une assemblée des communiens, en date du 19 septembre 1840, sous la présidence du notaire Zacharie Rouiller. Il y est donné connaissance de deux lettres de Louis Mottet, châtelain d'Eviornaz, domicilié à la Balmaz, qui demande à être indemnisé de la perte de deux mulets et de son char, tombés dans le fleuve en passant sur le pont le 6 septembre. Selon lui, le mauvais état du pont était la cause de l'accident. Cette demande fut catégoriquement écartée. M. Mottet ne se tint pas pour battu ; il revint à charge par un mandat à comparaître devant le vice-grand-châtelain. Il eut gain de cause et obtint, à titre d'indemnité, le montant de 120 fr.⁴.

Deuxième pont de bois

La reconstruction du pont était à l'ordre du jour des délibérations de cette même assemblée. Le président donna lecture d'un projet de convention à passer entre les délégués des communes et François Rouiller et son gendre Burtin, maîtres-charpentiers, domiciliés à la Bâtiâz. Cette convention fut stipulée le 13 novembre de la même année par M. Philippe Morand, notaire. Elle prévoyait dans ses détails les annotations ci-après : Pour éviter les détails d'un devis, le pont de Branson servira de modèle au nouveau pont d'Outre-Rhône. Il sera établi quatre palées à neuf et si, après examen des lieux, un plus grand nombre de palées est jugé nécessaire, les entre-

³ Archives communales de Collonges (déposées aux Archives cantonales).

⁴ Protocole des séances du Conseil communal de Collonges.

preneurs seront tenus de les construire pour le prix de 64 fr. l'une. Le nouveau pont sera, comme l'ancien, pourvu de portails à ses deux extrémités. L'entrepreneur devra, pendant les travaux, maintenir en état de circulation l'ancien pont par des réparations et consolidations. Les bois nécessaires au nouveau pont seront tirés des forêts communales, débités selon les indications des constructeurs et livrés à pied d'œuvre ainsi que les autres matériaux nécessaires. Ce nouveau pont, projeté en amont du pont actuel, devra être praticable à char pour la fin avril 1842. Le prix convenu pour les travaux de construction fut de 2'200 fr., payables comme suit : 360 fr. dès que le passage à char sur l'ancien pont sera rétabli ; même somme lorsque les bois seront équarris ; 740 fr. à moitié de la construction, et le solde lorsque le travail aura été reconnu. La démolition de l'ancien pont était également comprise dans ce prix d'adjudication. La contribution de la commune de Dorénaz aux travaux devait être fixée par des personnes neutres et dans de justes proportions. Pour le cas où cette contribution serait jugée trop minime, cette commune n'aurait plus droit à sa participation au produit des péages. Il n'en fut cependant rien et Dorénaz continua comme par le passé à percevoir sa quote-part⁵.

Comme son devancier, ce deuxième pont de bois eut une existence relativement courte. Il fut néanmoins le témoin d'une époque troublée, de luttes fratricides entre les disciples du patriote idéaliste italien Mazzini et les partisans de la Vieille-Suisse. En 1847, il vit le passage d'environ 500 hommes des troupes du Sonderbund, qui prirent cantonnement à Collonges et sur les pentes avoisinantes, dans le dessein d'attaquer à revers et par la montagne les troupes fédérales de Rilliet de Constant cantonnées à Sous-Vent (Bex). Après la défaite du Sonderbund, il livra passage aux troupes fédérales, dont un effectif important vint établir ses quartiers à Collonges.

Urbain Olivier, le délicat écrivain vaudois, fit la campagne de 1847 comme lieutenant. Il a laissé des notes précieuses sur cette campagne. C'est dans l'après-midi du lundi 29 novembre que les troupes fédérales entrèrent à Saint-Maurice, d'où elles remontèrent en direction d'Eviornaz et des localités voisines. « A vingt minutes d'Eviornaz, écrit Olivier, nous prenons un chemin à gauche, laissant la grande route s'en aller toute seule à Martigny. Voici le Rhône ; nous le traversons sur un long et pittoresque pont de bois, et nous avons devant nous le village de Collonges, où il y a une église et d'assez jolies maisons, à en juger d'ici. » La compagnie d'Urbain Olivier ne s'arrêta pas longtemps à Collonges : elle fut envoyée à Dorénaz, « second village de la paroisse d'Outre-Rhône, à demi-lieue du premier et au bord du fleuve, en remontant ». Là, Urbain Olivier fut cantonné dans la famille Paccolat. L'état-major du bataillon, lui, resta à Collonges. C'est aussi à Collonges que le narrateur est revenu avec la moitié de sa compagnie, le 2 décembre ; il loge chez le curé, le chanoine Claivaz ; il en repartira le lendemain pour Martigny⁶.

⁵ Archives communales de Collonges.

⁶ Urbain Olivier : *Campagne de Bâle (1831) et Sonderbund (1847)*, journaux de route publiés par Frank Olivier, Lausanne, 1943, pp. 225, 232-234, 235 sq., 244-248.

Le « long et pittoresque pont de bois » avait alors sept ans. Douze ans plus tard, il ne donnait plus satisfaction. En 1859, on délibéra en assemblée générale au sujet de la construction d'un pont de fer, où la circulation se ferait désormais sans perception de péages.

Le progrès technique avait fait un sérieux bond en avant. L'endiguement du Rhône allait entrer dans la voie des réalisations, et à quelque distance, les premiers trains circulaient sur la ligne d'Italie de construction récente.

Le 28 mars 1859, les présidents de Collonges et de Dorénavant demandent à l'Etat de construire le pont de fer et se déclarent prêts à céder, à son avantage, une forêt de mélèzes, d'un volume de 1'068 plantes, sise aux Monts sur Collonges, et qui était réservée à l'entretien du pont. L'acte du 18 février 1841, consacrant le partage des deux communes par une limite territoriale, avait, au sujet de ces bois, la teneur suivante :

Art. I. — La reconstruction et l'entretien du Pont sur le Rhône et la maison du pontonnier demeurent à la charge des deux communes dans une juste proportion. Les forêts de mélèzes crus et à croître dans les communes jusqu'ici indivises, seront conservées et embannisées à perpétuité, nonobstant le partage, pour les besoins du pont.

Par acte du 4 décembre 1859, stipulé par Zacharie Rouiller, notaire, et passé dans la maison de commune de Dorénavant, les délégués des deux communes approuvent la cession de ces bois. La forêt fut estimée, d'un commun accord entre les communes et le délégué de l'Etat, M. Robatel, inspecteur des routes, à 18'822 fr. Ces bois étaient dans les proportions de $\frac{2}{3}$ propriété des deux bourgeoisies et de $\frac{1}{3}$ propriété exclusive de Collonges. En correspectif de la valeur complémentaire, Dorénavant versa à Collonges un montant de 3'000 fr. et déclara faire abandon, au profit exclusif de la bourgeoisie de Collonges, du bénéfice résultant de la réserve stipulée à l'acte de partage⁷.

Le pont de pierre

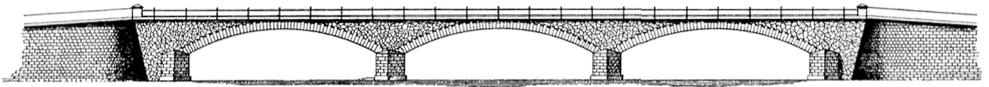
Le Conseil d'Etat accepte la proposition des communes et déclare se charger de la construction du nouveau pont. Toutefois, il n'est pas d'accord de construire un pont de fer. Dans une lettre du 2 avril 1859, M. le Conseiller d'Etat Luder s'exprime comme suit à ce sujet :

Nous ne pouvons mieux répondre à votre lettre du 28 mars dernier et satisfaire à votre demande, qu'en vous envoyant un détail estimatif de la dépense d'un pont en pierre, dressé par M. l'Ingénieur de Torrenté (Philippe). Le Conseil d'Etat ne peut satisfaire à l'idée de la construction d'un pont de fer, par la raison que la dépense excéderait du tiers au moins celle résultant d'un pont de pierre, indépendamment de la garantie que présenterait cette dernière solution⁸.

⁷ Archives communales de Collonges.

⁸ *Ibidem*.

Plan
du Pont d'Outre-Rhône.



N^o 0.001
Echelle 1/100000 par pied

Plan établi par Louis-Philippe de Torrenté, Ingénieur, mars 1860
(Archives Cantonales, Sion)

Cette décision prévalut et le projet suivant fut soumis aux communes⁹ :

LE DEPARTEMENT DES PONTS ET CHAUSSEES

Devis pour la construction du pont d'Outre-Rhône

Il sera placé immédiatement en aval du vieux pont en direction de l'avenue d'Outre-Rhône.

Il sera composé de trois arches, chacune de 60 pieds, et de 2 piles de 9 pieds d'épaisseur.

La longueur du pont d'une culée à l'autre est de 209 pieds.

Les arches seront en position de cercle ayant 8 pieds de montée.

Les voûtes auront 25 pouces d'épaisseur à la clef.

Les culées auront chacune 14 pieds de largeur en face et 18 en longueur.

La maçonnerie des culées et les remblais devront être faits simultanément.

A chaque culée et pile on fera un pilotis. Les vides seront garnis de bon béton et surmontés d'un grillage.

La voûte terminée par 2 plans inclinés, sera recouverte d'une chappe en mortier composé de 5 parties de chaux, 4 parties de sable lavé et 4 parties de ciment, sur 3 pouces d'épaisseur, posé en 2 couches.

Chacune des têtes sera surmontée d'une plinthe de 5 pouces d'épaisseur et 20 pouces de largeur.

La balustrade sera en fer battu ; à chaque 10 pieds de distance, on placera dessous la plinthe, des morceaux de fer pour fixer les montants.

Le prolongement des culées sera fait en mur avec du mortier et de bonnes pierres.

Les murs des ailes seront en maçonnerie sèche.

La voûte sera construite au moyen de 4 fermes.

La construction des cintres est à la charge de l'entrepreneur qui prendra les précautions nécessaires pour la solidité. Il pourra disposer des bois à son gré après leur emploi.

Les pilotis en mélèze seront fichés de 15 à 18 pieds. Le diamètre à la tête sera de 7 à 8 pouces.

La hauteur du socle des piles et des culées est fixée à 3 pieds au-dessus le grillage.

Pour la voûte, il faut des pierres plates de la même qualité.

La chaux sera maigre, prise au Bois-Noir ou à Saillon, ou dans d'autres endroits où la qualité serait reconnue aussi bonne.

Le sable sera pris au Rhône, passé à la claie et lavé.

Tous les matériaux avant leur emploi seront reconnus par un délégué du Département.

Il sera transmis un plan du pont, auquel l'entrepreneur sera tenu de se conformer.

Si l'on juge à propos pendant le cours du travail, de supprimer ou de changer quelques parties, il en sera fait déduction ou adjonction à l'entrepreneur sur le prix de son adjudication, au prix porté dans le détail, déduction faite du rabais proportionnellement.

L'entrepreneur maintiendra constamment libre et assurée la viabilité aux chars et aux voitures.

⁹ *Ibidem.*

Les travaux des piles et culées devront être faits pour le 1^{er} juin 1860 et les voûtes pour le 1^{er} juillet, même année.

L'achèvement complet est fixé au 1^{er} septembre 1860.

Nul ne sera admis au présent concours, s'il n'est pas porteur de bons certificats constatant d'avoir exécuté soit dans le pays soit à l'étranger, des ouvrages de même genre, d'une manière satisfaisante.

L'entrepreneur sera tenu d'employer, à des conditions équitables, des ouvriers des communes appelées à participer aux frais de construction du pont.

Détail estimatif

Pilots : 300 en bon mélèze rouge avec sabot, fourniture et placement, à 25 fr. chaque	7 500.—
Bétonnage : 3 000 pieds cubes à 1 fr.	3 000.—
Maçonnerie en mortier : 30 000 pieds à 0 fr. 20	6 000.—
Maçonnerie sèche : 10 000 pieds à 0 fr. 06	600.—
Chappe : 3 000 pieds à 0 fr. 10	300.—
Pavé du pont : 2 090 pieds carrés à 0 fr. 08	167.20
Remblais : 60 000 pieds cubes à 0 fr. 02	1 200.—
Cintres : fourniture de bois, confection et placement	3 000.—
Plinthes : 836 pieds carrés à 0 fr. 50	418.—
La forge pour cintres, sabots, clefs et balustrade, env. 10 000 livres à 0 fr. 60	6 000.—
Achèvement complet, faux frais et responsabilité	1 056.—
Total fr.	29 241.20

Par enchères du 10 octobre 1859, les travaux furent adjugés à M. Joseph Burtin, de Martigny, avec un rabais de 11 ‰ sur le devis, et sous les cautionnements, de son père et de Maurice Spagnoli.

Il fut convenu que le montant des travaux excédant la valeur des bois cédés par les communes serait couvert conformément aux prescriptions de la loi sur les routes de 4^e classe.

Les travaux commencèrent en décembre 1859, sous la direction de M. Robatel et la surveillance de MM. Bochatay, ancien président de Salvan, et Zacharie Rouiller, président de Collonges. Ils furent interrompus le 10 mai par suite des hautes eaux. L'entrepreneur demanda qu'il lui fût fait une situation sur ce qui avait été exécuté à cette date.

Le 14 mars 1861, le Conseil de District adresse une lettre au Département des Ponts et Chaussées¹⁰, signalant que de nombreux rapports lui sont parvenus concernant des vices d'exécution inquiétants et compromettants pour l'avenir de l'ouvrage. Il s'étonne de l'énorme somme déjà absorbée pour ce travail à peine ébauché. Une Commission fut chargée par le dit Conseil de vérifier sur place si les travaux faits et recevables pouvaient justifier une telle dépense. Le 28 mars 1861, le président Rouiller présente

¹⁰ Archives cantonales, Sion.

sa démission de surveillant, alléguant que ses affaires privées ne lui laissent pas de temps et que les compétences lui font défaut pour la surveillance d'un ouvrage si complexe et exigeant des connaissances particulières.

Le dimanche 12 mai 1861 fut choisi pour l'inauguration du nouveau pont, quoique ce dernier ne fût pas encore complètement achevé. Au matin de cette journée inaugurale, une catastrophe survint : les voûtes du pont s'écroulèrent dans le fleuve, avant que l'ouvrage ne fut ouvert à la circulation. On peut entrevoir la stupeur de la population et la consternation de l'entrepreneur et des maîtres de l'œuvre devant ces ruines. Un maçon italien avait commis l'imprudence d'enlever les étambos d'une arche qui venait d'être fermée. Les voûtes s'écroulèrent les unes après les autres, entraînant dans leur chute l'imprudent qui y laissa sa vie.

Un échange serré de correspondances s'établit entre l'Etat, l'entrepreneur et les communes. Un procès fut intenté par l'Etat à l'entrepreneur pour vices de construction ; mais l'entrepreneur, qui paraît être sorti ruiné de l'aventure, attribua la catastrophe à une défectuosité des plans et déclina sa responsabilité. Les communes, qui avaient livré les bois, demandèrent que le pont de pierre fût reconstruit à bref délai. L'Etat, de son côté, ne voulait rien entreprendre avant de connaître l'issue du procès. Le 24 octobre 1861, l'Ingénieur cantonal Venetz fut délégué sur place pour étudier la situation. Dans ses conclusions, M. Venetz jugeait inutile et dangereux de reconstruire les voûtes sur les piles et culées subsistantes. Ces dernières étaient lézardées et atteintes par l'érosion des eaux. Il proposa de reconstruire le vieux pont de bois qui n'avait, fort heureusement, pas encore été démoli, mais qui se trouvait en très mauvais état. Il s'exprime comme suit au sujet de l'état défectueux de ce vieux pont :

Ce pont est si mauvais qu'il est vraiment dangereux d'y passer avec des charges un peu fortes, ce que l'on devrait même défendre. Les sommiers et porte-grève sont pourris complètement. En notre présence, on y enfonça une hache jusqu'au manche. Il manque plusieurs pilotis. Les madriers en grande partie sont pourris aussi.

En conclusion de son rapport, il fit la proposition suivante :

Vu qu'on est obligé de réparer le vieux pont, je propose de faire cette réparation un peu mieux que pour ce qui serait nécessaire pour un pont de service destiné uniquement à la construction du pont en pierre, en y dépensant de 3 500 à 4 000 fr.¹¹.

Ce pont pourrait alors durer plus de dix ans ; il serait ainsi possible de préparer la reconstruction du pont écroulé, lorsqu'on verra que celui en bois commence à devenir caduc. Le Conseil d'Etat entra dans les vues de l'Ingénieur cantonal et prit à sa charge, à la demande des communes, la construction du troisième pont de bois.

¹¹ Archives communales de Collonges.

Troisième pont de bois

Ce travail fut confié à M. Jean-Baptiste Semblanet, maître charpentier à Martigny-Bourg, pour le prix de 4'034 fr. plus 245 fr. 80 de fournitures de maréchal. L'exécution eut lieu sous la direction de M. l'Ingénieur Venetz, qui en avait établi les plans¹². Les dépouilles de la démolition du vieux pont furent vendues par M. Robatel au profit de la caisse de l'Etat et contre l'avis des communes qui, ayant construit le vieux pont à leurs propres frais, revendiquaient ce bois.

Si la circulation reprit tant bien que mal sur ce troisième pont de bois, les communes n'étaient nullement satisfaites de cette solution, qui n'était pas en rapport avec leur participation financière. Elles s'estimaient en droit d'exiger la reconstruction à bref délai du pont de pierre, en correspectif des 18'822 fr., valeur des mêlèzes cédés. Une pétition, signée de nonante-six citoyens¹³, fut adressée à cet effet au Grand-Conseil. Le procès contre l'entrepreneur n'étant pas terminé, cette pétition n'eut aucune suite. Burtin, de son côté, avait fait expertiser son travail et, les résultats de cette expertise lui étant favorables, il écrivit le 8 juillet 1861, la lettre suivante au Département compétent¹⁴.

Je vous ai mille obligations pour les dispositions bienveillantes et pour l'intérêt que vous prenez au malheur d'un de vos citoyens dévoué, victime d'un sinistre : par votre office du 22 juin dernier, vous reconnaissez que l'événement n'était pas mon fait. Mais il reste encore une lacune à remplir, c'est le silence que vous avez gardé à répondre à ma demande d'une estimation immédiate des travaux restés debout du malheureux pont d'Outre-Rhône. Cette opération m'est d'autant plus nécessaire qu'elle forme la base de l'évaluation de mes pertes. J'ai toute confiance à une prompt réponse afin que, s'il est possible, cette opération se fasse dans le courant de cette semaine.

En 1865, M. Rehffous, ingénieur et professeur à Genève, appelé, à titre d'expert, à émettre son avis sur l'écroulement du pont de pierre, conclut à un vice des plans. Son avis fut corroboré, comme nous le verrons plus loin, par M. de Muralt, ingénieur de la ligne d'Italie. Le 3 septembre 1867, M. Tavernier, président du Tribunal de Martigny, informe le Conseiller d'Etat chargé du Département des Ponts et Chaussées, que contrairement aux dires du président de Collonges, qui est mal informé, le procès entre l'Etat du Valais et l'entrepreneur Burtin n'est pas encore terminé :

J'attends toujours à cet effet le rapport de M. de Muralt comme second expert, rapport qui se fait attendre.

¹² *Ibidem.*

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ Archives cantonales, Sion.

Voici brièvement l'essentiel de ce très intéressant rapport, daté du 2 mai 1868¹⁵ :

Les culées ne montrent aucune trace qu'elles aient cédé ; on peut donc déjà supposer par suite de ce fait, que leurs dimensions étaient suffisantes, ce qui se trouve d'ailleurs confirmé par le calcul. Or, on n'arrive pas au même résultat en portant son examen sur les dimensions données aux voussoirs des arches du pont. Ces arches ont été projetées très surbaissées, puisque sur 60 pieds d'ouverture, la flèche n'en a été fixée qu'à 9 pieds, soit à peu près au 7^e de l'ouverture. Il existe certainement des exemples d'arches encore bien plus surbaissées ; il n'y a qu'à consulter pour cela le tableau de quelques ponts construits dans des dimensions semblables à celles du pont d'Outre-Rhône et que je fais suivre plus bas [M. de Muralt cite à cet effet le pont de la Stusa, le pont de la rue des abattoirs à Paris, le pont sur le Danube à Ulm, le pont Stain sur la Tamise, etc.] ; pour que de tels surbaisements soient admissibles, il faut que les dimensions des voussoirs ou leur condition d'établissement soient en rapport avec la forte poussée qu'ils ont à supporter dans des circonstances pareilles. Or, au pont d'Outre-Rhône, l'épaisseur des voussoirs n'a été prescrite qu'à 2 pieds et demi ; c'est cette dimension qui est indiquée au devis et qui, d'après mes informations, a servi pour l'exécution, sans même qu'elle ait été augmentée pour les voussoirs se rapprochant des naissances. Quant aux conditions d'établissement, le devis n'ordonne à leur égard rien d'autre que de construire les voûtes en pierres plates, de même qualité que celles des angles qui sont des pierres de choix, dégrossies carrément. Il n'est donc question ici ni de pierres de taille ni même de moellons d'appareils. Dans cet état de choses, l'adoption de la dimension de 2 ½ pieds pour épaisseur des voussoirs, constitue une imprudence considérable qui n'aurait été excusable que si la qualité des matériaux prescrits pour la construction était venue racheter la faiblesse des dimensions. Or, comme il a été vu, ceci n'a pas été le cas. L'épaisseur de 3 pieds est le minimum qui aurait dû être employée pour les voussoirs du pont d'Outre-Rhône et il est regrettable que cette dimension, qui se trouve inscrite dans les premiers projets, n'ait pas été maintenue ; au lieu de la diminuer, il aurait beaucoup mieux valu la dépasser. Des faits recueillis, il résulte que les voûtes des arches du pont d'Outre-Rhône, dont les voussoirs venaient d'être posés, furent décintrées le lendemain de la pose des clefs et que leur chute suivit de près le décintrément. L'écrasement ne s'étendit qu'aux arches, les piles et les culées restèrent intactes dans leurs parties principales. Au moment de leur chute, les voûtes n'étaient d'ailleurs pas encore surchargées des maçonneries et des terrassements qui devaient les surmonter. Il faut donc voir la première cause de la chute du pont d'Outre-Rhône dans la faiblesse des dimensions données aux voussoirs des arches, lesquelles n'étaient pas en rapport avec la nature des matériaux prescrits par la construction. Les imprudences commises lors du décintrément ne doivent être considérées que comme causes accessoires. L'épaisseur de 25 pouces donnée à la clef est trop faible en admettant comme base les données de la science. Il eût été convenable de la porter à 1 m. et de la faire aller en augmentant graduellement de la clef jusqu'à la naissance des voûtes. Aussi, en raison de la mauvaise assiette des voussoirs, les mortiers devaient et ont dû, au moment du décintrément, être écrasés aux différents points qui subissaient plus particulièrement les effets de compression. C'est cet écrasement qui a permis le glissement des voussoirs et a entraîné ainsi la chute du pont.

¹⁵ *Ibidem.*



TARIF

du droit de Pontonage accordé par la Diète dans sa session de décembre 1823 aux communes de Collonges et Dorenaz, à percevoir au passage du pont sur le Rhône.

	Batz	Rp.
Pour chaque personne à pied, = = »	5	
Pour chaque personne portant marchandises, denrées exceptées, = = =	1	»
Pour chevaux, mulets, bœufs, vaches, génisses, la pièce, = = = = =	1	»
Veaux, porcs, chèvres, moutons, la pièce,	5	»
Char à un collier non chargé, = =	1	»
Char à un collier chargé, = = =	2	»
Char à deux colliers non chargé, = =	2	»
Idem chargé, = = = = =	3	»

Délivré la présente expédition à Sion le 28 juin 1826.

Au nom du Conseil d'Etat
Le Grand-Baillif,
DE RIVAZ.

Péages

Le droit de pontonnage pour le pont d'Outre-Rhône fut accordé par la Diète du Valais en séance du 13 décembre 1823 et selon tarifs fixés par une décision antérieure. Ce droit était perçu directement par le pontonnier chargé de ce service et de la surveillance du pont. Ce dernier payait aux communes une location du pont. Nous trouvons aux recettes des comptes de 1838 et 1839 les montants respectifs de 164 fr. et 40 rapps, et 179 fr. et 40 rapps, pour prix de location du pont, part de Collonges. La suppression des péages intervint officiellement le 1^{er} janvier 1864 ; la perception avait été pratiquement déjà abolie sur le troisième pont de bois.

En décembre 1863, une convention passée entre la Confédération suisse et l'Etat du Valais a la teneur suivante :¹⁶

En vertu de l'art. 26 de la Constitution Fédérale, la Confédération Suisse s'oblige à payer au canton du Valais, pour la suppression des péages sur le pont d'Outre-Rhône, dès le 1^{er} janvier 1864 jusqu'au 31 décembre 1880, la somme annuelle de 500 fr. Dès cette date, le pont tombera sous les dispositions de l'art. 35 de la Constitution Fédérale. En correspectif, l'Etat du Valais s'engage à faire entretenir en bon état le pont et les routes d'accès.

Une nouvelle controverse surgit entre les communes qui prétendaient retirer à leur propre profit l'indemnité annuelle et l'Etat qui avait décidé d'en faire un dépôt à la Banque Cantonale. Une nouvelle pétition fut adressée au Grand-Conseil rappelant les engagements antérieurs de l'Etat relativement à la construction d'un pont solide et durable. Cette pétition fut renvoyée au Conseil d'Etat pour étude et préavis. En séance du 20 novembre 1869, sous la présidence de M. Alexis Allet, le Conseil d'Etat prit la résolution suivante : Conformément au préavis du Département des Ponts et Chaussées, les annuités payées par la Confédération pour le rachat du péage sur le pont d'Outre-Rhône continueront à être capitalisées jusqu'au 31 décembre 1880, où les paiements cesseront. A l'expiration de ce terme, l'Etat construira un pont en fer, moyennant le produit du capital et des intérêts capitalisés provenant du rachat du péage. En attendant, l'Etat continuera à faire les frais d'entretien du pont. Il est entendu que les communes d'Outre-Rhône devront fournir les bois pour les échafaudages et le tablier du pont à construire. Une nouvelle décision intervint en date du 3 mars 1870 : En suite de nouvelles instances faites par les délégués des communes d'Outre-Rhône, le Conseil d'Etat a modifié les propositions faites en séance du 24 novembre dans le sens que les bois pour le tablier du pont seront aussi fournis par l'Etat.

L'assemblée primaire de Collonges, réunie, le 5 mars 1870, après mûre délibération sur ce qui précède, y a adhéré, moyennant le pont, nous disons à condition expresse que le pont, dont il s'agit, soit en fer, comme il est dit ci-dessus, et pour chars, et présentant toutes les garanties d'aisance et de

¹⁶ Archives communales de Collonges.

solidité nécessaires. Le vice-président Zacharie Rouiller reste toujours chargé de la négociation de cette affaire jusqu'à son parfait complément. Ainsi fait, délibéré et arrêté en assemblée primaire dite ci-dessus et le jour dit, ce qu'attestent :

Pochon, Président
Z. Darbellay, secrétaire ¹⁷.

Cette convention fut ratifiée définitivement par le Grand-Conseil en séance du 9 mars 1870.

Le pont de fer

L'état défectueux du dernier pont de bois étant devenu un danger pour la sécurité publique, une nouvelle requête des communes fut adressée à l'Etat en date du 10 novembre 1884, signalant ces dangers et rappelant les engagements antérieurs. La requête prie instamment l'Autorité cantonale de remédier à cet état de choses par la construction du pont de fer. De son côté, le Département des Ponts et Chaussées informe l'Administration communale de Collonges que le nouveau pont serait construit au printemps 1885, les travaux de culées ayant été mis au concours au *Bulletin officiel* et le cahier des charges expédié à trois fabricants de ponts métalliques pour les prix comparatifs.

Un cahier des charges fut élaboré par l'Ingénieur cantonal P. de Rivaz. Nous en donnons ci-dessous, très résumés, les détails du devis estimatif ¹⁸ :

1. Fondations :	a) fouilles, tranche sèche 50 m ³ à 0 fr. 50	25.—
	b) fouilles sous l'eau 49 m ³ à 5 fr.	245.—
	c) pilots nombre 26 à 3 fr. 50	91.—
	d) moises mètre crt 48 à 0 fr. 50	24.—
	e) planches m. crt 48 à 0 fr. 50	24.—
	f) planches m ² 48 à 3 fr.	144.—
2. Béton avec mortier à chaux hydraulique de Virieux 49 m ³ à 17 fr.		833.—
3. Maçonnerie à chaux hydraulique de Vouvry 185 m ³ à 15 fr.		2 775.—
4. Pierres de taille :	a) granit dégrossi pour angles, sommiers, couronnement et têtes, 5 m. 80 à 60 fr.	348.—
	b) dés et couvertes en granit taillé à la marteline, 5 m. 20 à 95 fr.	494.—
	c) cordons en granit 80 m. 80 à 1 fr.	80.80
5. Remblais derrière les culées, env. 140 m ³ à 0 fr. 60		84.—
6. Perré, reconstruction env. 8 m ³ à 2 fr. 50		20.—
	Total fr.	5 187.80

¹⁷ *Ibidem.*

¹⁸ *Ibidem.*

Le délai pour l'exécution des travaux de maçonnerie fut fixé au 12 avril 1885. Ces derniers furent adjugés à MM. Rappaz et Mottet, à Evionnaz, les pilots et le platelage à M. Jean Forny, à Brigue, et la construction métallique à la Maison Chappuis & Cie, à Nidau, pour le prix de 14'000 fr. plus 103 fr. pour les pilotis et brise-glace¹⁹. Les vestiges du



Le pont de fer

(Photographie de septembre 1931)

pont de pierre ayant été démoli en 1873, la nouvelle construction commença aussitôt pour se terminer vers le 25 juin de la même année. Le coût total des travaux s'est élevé à 23'687 fr. 07, dont 1'403 fr. 50 à la charge du District. La commune de Collonges ayant exécuté des travaux de rectification de route aux abords du nouveau pont et jusqu'au village, l'Etat, en compensation, lui fit abandon de deux parcelles de terrain acquises par expropriation de la commune même et de là cure d'Evionnaz. Ces deux parcelles n'avaient pas trouvé d'amateur dans une précédente enchère...

L'inauguration du nouveau pont eut lieu à fin juin 1885. On fit une fête grandiose. Hissée sur un char attelé de deux chevaux enrubannés, la grosse fontaine de granit du lavoir communal de Collonges passa le pont à titre d'épreuve pour sa solidité. Des jeunes gens, juchés sur cette fontaine, manifestaient gaiement sur la portée de l'événement. Des tables abondam-

¹⁹ Archives cantonales, Sion.

ment fleuries étaient dressées aux abords du pont et M. de Grisogono, propriétaire de l'*Hôtel du Simplon*, à Vernayaz, servait des collations aux participants. La contribution en liquide de Collonges fut de 88 litres à 0 fr. 70²⁰. Si on ajoute à ceci une contribution analogue de Dorénaz, il est à présumer qu'au soir de cette journée mémorable, nos ancêtres devaient certainement éprouver quelques difficultés à... marcher droit sur le nouveau pont...

Par suite d'une entente intervenue en 1887 entre l'Etat et la commune, il fut convenu que l'entretien du pont incomberait désormais à la commune, à l'exclusion des frais de consolidation et de reconstruction qui seraient couverts par les disposition légales. A la demande des communes, le produit de la démolition du vieux pont de bois serait laissé en compensation de l'ancien pont qui avait été vendu au profit de l'Etat. Cette cession fut cependant faite aux conditions suivantes : les frais de démolition incombent à la commune. L'Administration communale signa une pièce déclarant la prise de possession du pont et donnant toutes décharges à l'Etat pour les contributions antérieures soit de la forêt de mélèzes soit du produit du rachat du pontonnage qui s'était élevé avec les intérêts capitalisés à 15'000 fr.

Enfin, le pintier Jean-Joseph Pochon qui avait acheté pour le prix de 300 fr. les bois de la démolition du vieux pont, ne paraît pas avoir fait un marché lucratif. Il exposa ses doléances en assemblée primaire du 15 avril 1886. Il lui fut fait une réduction de 100 fr. sur le prix convenu.

Cette construction métallique, d'une très bonne exécution, mit fin au cauchemar des populations, qui purent dès lors circuler en toute sécurité sur un ouvrage moderne.

L'entrée en lice des véhicules à moteur, dès le début du XX^e siècle, nécessita en 1922 le renforcement des socles des palées ainsi que de la charpente métallique. Ces travaux furent exécutés par l'Entreprise Ortelli et la Maison Giovanola frères à Monthey.

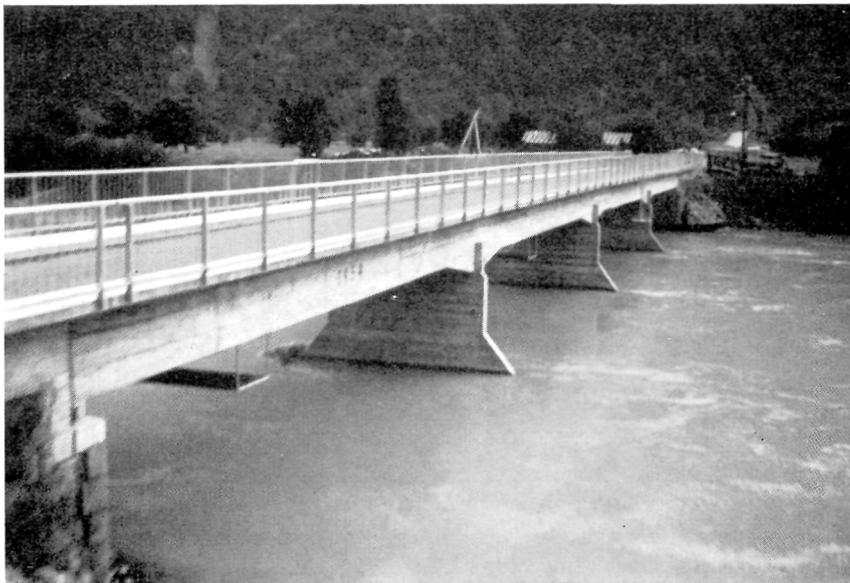
Le nouveau pont

A près de septante années de service, cet ouvrage ne répondait plus aux nécessités d'une circulation intense, inconnue lors de sa construction. Les lourds transports militaires, nécessités par la construction des fortifications régionales, le stationnement prolongé des troupes durant la dernière guerre, l'exploitation des mines d'anthracite et de la carrière de pierres, les nombreux transports de bois, etc., avaient accéléré les signes d'une usure manifeste.

Des travaux de consolidation s'imposaient à bref délai. Dans une lettre du 12 mars 1946, adressée au Département des Travaux publics, l'Administration communale demandait qu'on effectue des travaux urgents. Mandé sur les lieux, M. l'Ingénieur Alexandre Sarrasin dissuada l'Etat de recourir

²⁰ Comptes communaux de Collonges pour 1885.

à une solution transitoire trop onéreuse et proposa la démolition du pont métallique en en conservant les culées et les piles, sur lesquelles serait construit un ouvrage en béton armé. Le projet de construction du nouveau pont fut englobé dans l'ensemble de correction de la route intercommunale Vernayaz, Dorénaz, Collonges et Evionnaz, qui firent l'objet d'un décret cantonal approuvé par le Grand-Conseil. Mis en soumission, les travaux furent adjugés à l'Entreprise Losinger S. A.



Le nouveau pont

Conformément au projet technique, élaboré par M. Sarrasin, les palées furent enrobées de béton armé et consolidées par 6 pieux de ciment de 8 m. de long et 28/28 de section, enfoncés au moyen d'un marteau-mouton de 800 kg. Les échafaudages et coffrages nécessitèrent un volume de 110 m³ de bois. Près de 22 tonnes de fers ronds furent utilisés pour l'armature de 110 m³ de béton d'un poids approximatif de 280 tonnes.

La soumission pour les travaux de construction du pont s'élève à fr. 121 796.50
et pour la construction de la passerelle provisoire à 9 500.—
répartis comme suit :

Subvention cantonale	70 %
Commune d'Evionnaz	12 %
Commune de Collonges	18 %

Les travaux furent mis en chantier le 14 décembre 1953 ; le 8 avril 1954, les bétonnages étaient terminés et le 20 mai à 18 h., la voiture de M. Luc Genoud, voyer du V^e arrondissement, faisait son entrée solennelle, ouvrant à la circulation le nouveau pont d'Outre-Rhône.

Nous ne saurions terminer cette chronique sans souligner les mérites d'une entente parfaite et d'une collaboration réciproque entre maîtres de l'œuvre, ingénieur et surveillants, d'une part, et l'Entreprise adjudicatrice et ses artisans, de l'autre. En prenant possession de ce nouveau pont, nous avons la satisfaction d'apprécier un ouvrage exécuté conformément aux exigences de la technique moderne et qui fait honneur à ceux qui l'ont conçu ²¹.

Collonges, le 26 mai 1954.

Armand CHAMBOVEY,
président de la Commune de Collonges

²¹ Ont participé à la réalisation de cette œuvre :

Département cantonal des Travaux publics du Valais :

MM. Karl Anthamatten, conseiller d'Etat, chef du Département ;
Pierre Parvex, ingénieur en chef du Service cantonal des Ponts et
Chaussées ;
Frédéric Welte, ingénieur-adjoint ;
Luc Genoud, voyer du V^e arrondissement, chargé de la surveillance
générale des travaux ;
Hermann Jacquier, surveillant.

Commune de Collonges :

M. Armand Chambovey, président.

Commune d'Evionnaz :

M. Gustave Mettan, président.

Etude technique :

M. Alexandre Sarrasin, ingénieur, Lausanne.

Exécution de l'ouvrage :

Entreprise Losinger & C^{ie}, S. A., Sion ;
MM. Hermann Felber, ingénieur en chef ;
Adolphe von Allmen, technicien, surveillant ;
Alphonse Passerini, chef de chantier, chargé des travaux de pilotage,
ferraillage et bétonnage ;
P. Gaugaz, chargé des travaux d'échafaudage, cintrage et coffrage.

Fournisseurs :

Fers à béton : Alfred Veuthey & C^{ie}, Martigny.
Sables et graviers : Amy Mottiez, Collonges.
Ciments : Ad. Buser, Martigny ;
Barrières : Raymond Métral, Martigny.

Effectifs d'ouvriers :

Pilotage :	7
Echafaudage, ferraillage :	12
Bétonnage :	16