

## *Petite histoire ferroviaire*

« Un billet Martigny-Aoste retour, deuxième classe ! S'il vous plaît ! ». Telle aurait pu être la demande faite en gare de Martigny par une personne désireuse de s'octroyer du bon temps dans les ruelles marchandes de la capitale valdôtaine, si un des nombreux projets de traversée des Alpes par chemin de fer avait vu le jour.

Et ces projets n'ont pas manqué, empruntant le trajet qui semble idéalement situé entre le Nord et le Sud, le plus court aussi, celui qui traverse la vallée d'Entremont, pour desservir la ville de Turin et la côte méditerranéenne. Des esprits novateurs, inspirés, originaux ont imaginé cette traversée depuis les premiers soubresauts de l'industrie, en 1830, comme s'il fallait démontrer rapidement la domination de la machine sur la nature.

Nous nous arrêterons plus spécialement sur un projet qui avait l'originalité de traverser l'ensemble des communes du District d'Entremont, celui de MM. Joseph-Euchariste Besson et de son fils François-Casimir. Sans pour autant vouloir traverser les Alpes, il s'inscrit totalement dans cette dynamique de désenclavement d'une région laissée en marge des grands axes, après la mise en service de la ligne du Gothard (1882) et les commencements des travaux au Simplon (16 août 1898). Le père, inscrit sous Joseph-Calixte dans les registres paroissiaux, naît à Médières le 20 mai 1842 et se déplace avec sa famille à Fontenelle, où il se mariera avec Marie-François Vaudan (1839-1929) et exercera son métier d'architecte. Parmi ses principales réalisations, l'Hôtel Grand-Combin à Fionnay, l'Eglise de Leytron et la Maison du Gouvernement à Sion. François-Casimir, lui-même architecte, deviendra l'associé de son père dans ce projet de chemin de fer, qui fait suite à celui de Juvénal Dorsaz prévoyant de traverser les Alpes à Menouve (1873).

C'est le 5 novembre 1899 que le mémoire technique intitulé « Projet d'un chemin de fer à voie étroite à traction électrique de Martigny, Bagnes, Bourg-Saint-Pierre » est déposé auprès de l'administration fédérale en vue de l'obtention d'une concession. Ce mémoire est rédigé avec la collaboration de l'ingénieur bâlois W. Hetzel. La ligne projetée aura une longueur de 39.750 km et « [...] sera construite entièrement indépendamment de la route cantonale, se développant de la gare de Martigny [première mise en activité en 1859], traversant les prés de Luisette et du Vivier arrivant à Martigny-Bourg, pour prendre le flanc nord du Mont Chemin [et] suivre la partie sud du même Mont, toujours en dessus de la route jusqu'à Sembrancher [après avoir traversé la mine de plomb argentifère], gare de bifurcation ; de là rentre dans la Vallée de Bagnes en gravissant le plateau de Vollèges [...] jusqu'à la gare terminus de Champsec, après avoir traversé les villages de Villette, Montagnier, Versegères pour la première section. / En partant de la gare de Sembrancher, gare de bifurcation, traversant derrière les maisons de la dite localité, tournant sur le pied du Mont Catogne pour rentrer ensuite dans la vallée principale d'Entremont, en suivant le côté gauche par La Garde, La Douay, Orsières jusqu'à Som-la-Proz, de là tournant sur le pied du Mottacuet [Montatuy], longeant sous Reppaz et se retournant sous Commeire, Fontaine-Dessous, Fontaine-Dessus, Liddes, arrivant au Bourg de Saint-Pierre, gare terminus pour la deuxième section. [...] Les vitesses admises pour les trains sont de 16 à 25 km à l'heure ce qui permettra d'accomplir le parcours de Martigny à Champsec en 1h.18 et de Martigny au Bourg de Saint-Pierre en 1h.58, arrêts compris. »

Les gares principales, Martigny, Sembrancher, Villette et Orsières, devront être pourvues d'un petit bâtiment avec bureau, salle d'attente, magasin pour marchandises et logement, d'un quai et d'une grue pour le déchargement des marchandises, livrées à raison d'un train journalier

dans les deux sens. Les trains de passagers seront au nombre de cinq par jour durant la bonne saison, et de trois en hiver. Outre les gares précitées, il y aura des stations - Martigny-Bourg, Vallettes, Champsec, Rive-Haute, Liddes et Bourg-Saint-Pierre – et des haltes – Bovernier, Etiez, Montagnier et La Douay. Ces dernières seront pourvues d'un abri couvert avec parois de trois côtés.

Plusieurs travaux d'art sont ainsi prévus dans ce mémoire technique : concernant la première section, un tunnel de 800 m de long en face du Borgeaud, un autre de 100 m aux Trappistes, deux viaducs de 25 m. pour traverser la Dranse avant et après Sembrancher, un tunnel de 150 m. avant d'arriver à Etiez, un pont de 10 m. pour traverser le Merdenson, et de petits ponceaux pour traverser les différents torrents jusqu'à Champsec ; concernant le second tronçon, un tunnel de 300 m. juste après la gare de Sembrancher, des ponceaux pour traverser les torrents de Rouennaz et de Forny, un viaduc de 15 m au-dessus de la Drance d'Issert, un autre de 25 m. sur la Drance de Liddes, un tunnel de 50 m. sous la route cantonale puis une galerie de 300 m. sous Commeire, et un enchaînement de ponceaux et de tunnel (Rive-Haute) jusqu'à Bourg-Saint-Pierre. Il est précisé que les matériaux utilisés, pierres, sable, seront extraits sur place pour diminuer les coûts et de plus ils « sont d'excellente qualité. A Liddes l'on trouve même de la chaux maigre pouvant facilement remplacer la chaux de Vouvry. Le sable nécessitera parfois le lavage [...] »

Le choix du système à traction électrique s'impose dans cette région dont l'hydrographie est très importante. Les voitures automotrices seront ainsi électrifiées « par un fil aérien en cuivre dur ou en bronze siliceux d'une haute conductibilité [soutenu] par des poteaux en bois de mélèzes [...] à 6.50 m au-dessus du niveau des rails [et espacés] de 25 à 30 mètres. » Sur ces poteaux, courra aussi la ligne téléphonique reliant l'ensemble des stations du réseau.

Le matériel roulant de chaque train sera composé de deux voitures automotrices et de trois, quatre wagons de marchandises. Les premières pourront accueillir 48 places assises et réparties en deux compartiments, les deuxième et troisième classes, avec un fourgon pour la poste et les bagages. Le poids des voitures, la force utilisée pour tracter le convoi, la déclivité du parcours, ainsi que la perte de tension présumée, amènent les responsables à imaginer une usine électrique fournissant 793 EP avec une tension de 600 volts au point 18 km 500 dans la vallée d'Entremont, se situant donc en amont d'Orsières. L'intérêt de cette usine est évident pour les communes concernées car elles ne sont encore pas alimentées par le courant électrique. C'est ainsi que les responsables prévoient l'installation de 2'000 lampes réparties sur l'ensemble du territoire entremontant et une utilisation de l'énergie par des entreprises privées, ce qui devrait laisser un bénéfice annuel d'exploitation de Fr. 82'960.-.

Les coûts totaux de la ligne de chemin de fer sont devisés à Fr. 6'769'385.-. Ce montant pourrait être ramené à Fr. 5'000'000 étant donné que les tronçons de Villette à Champsec et de Liddes à Bourg-Saint-Pierre ne sont « demandés qu'éventuellement ».

Le trafic passager et marchandises est difficile à évaluer pour les promoteurs qui n'ont que très peu de points de comparaison. En effet, seul le Viège – Zermatt, comme chemin de fer dans une vallée latérale valaisanne, est en activité à cette époque. Ce dernier est considéré comme un service essentiellement touristique et il ne fonctionne d'ailleurs qu'en été. A l'exception du tronçon Orsières – Bourg-Saint-Pierre, exploité seulement pendant la saison estivale, l'ensemble de la ligne est prévue de fonctionner toute l'année et cela pour un des plus importants bassins de population du Valais. L'ouverture sur l'Italie constitue un atout supplémentaire pour les responsables qui estiment à environ 45 wagons (450 tonnes) de

marchandises transitant par le Col du Grand-Saint-Bernard chaque été. Ils insistent aussi sur le transport important de bétail par la frontière : 18'000 ovidés, 300 équidés et 500 bovidés. Les alpages, exploités entre autres par des étrangers, génèreraient un transport de bestiaux estimé à huit tonnes. Les cols de Ferret, de Fenêtre et de la Forclaz voient transiter plusieurs milliers de personnes annuellement qui sont des utilisateurs potentiels du chemin de fer. Compte tenu de tous ces paramètres, l'estimation de la fréquentation de la ligne est de 815'357 voyageurs kilométriques (résultat obtenu par la multiplication du nombre de voyageurs, du nombre de course annuelle (4) et des kilomètres de voie ferrée). Ce chiffre, additionné aux diverses recettes procurées par le transport des étrangers, des marchandises et des bestiaux, permettrait d'encaisser annuellement Fr. 9'429.- par kilomètre. En résumé, les promoteurs tablent ainsi sur un excédent annuel de recettes de Fr. 55'171.- qui permettrait le remboursement de la dette.

Les travaux s'étaleraient sur deux ans pour la première section et il faudrait compter sur deux ans supplémentaires pour terminer la seconde section.

En date du 30 mars 1900, l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, par son Conseiller fédéral Hauser, octroie une concession de huitante ans à MM. Joseph-Euchariste Besson et Louis Nicollier, hôtelier à Bagnes et nouvel associé dans cette aventure. Les taxes de transport des personnes, des marchandises et des animaux sont fixées par cette concession et il est mentionné entre autres que les « indigents qui se justifieront comme tels par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe ». Si l'entreprise devait réaliser un produit net excédant les 6%, ces taxes pourraient être abaissées. Dans le cas contraire, elles seraient augmentées et la décision définitive en incombe à l'Assemblée fédérale. Le rachat de la société par les responsables ne peut intervenir avant un délai de trente ans.

Il est à noter que cette même Assemblée refuse le même jour une concession à Camille Défayes, avocat à Martigny, pour le projet d'un chemin de fer électrique entre Martigny-Ville et Sembrancher.

Commence dès lors la recherche de fonds financiers et les promoteurs passent convention avec un consortium formé de personnalités genevoises dans le but de vendre cette concession à un groupe financier. Le délai de deux ans fixé par l'Assemblée fédérale échoit sans qu'un repreneur se présente et M. Besson demande un prolongement pour deux ans supplémentaires, jusqu'au 30 mars 1904, prétextant que la situation pourrait s'améliorer avec la construction commencée de la ligne de chemin de fer Martigny – Châtelard. Les prétentions des promoteurs, s'élevant à Fr. 100'000.-, restent trop élevées mais finalement une convention est passée en 1903 entre eux et les initiateurs d'un projet de chemin de fer entre Orsières et le Col Ferret, représentés entre autres par MM. De Cocatrix, ingénieur, Anatole Closuit et François Troillet, juge cantonal d'Orsières. Ces derniers désirant déposer un second projet pour l'obtention d'une concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite entre Martigny et Orsières. Si l'obtention de la concession se concrétise, les nouveaux repreneurs s'engagent à verser à M. Besson et consorts la somme de Fr. 70'000.- qui en contrepartie abandonnent leur droit sur la concession échouant au mois de mars 1904.

Parallèlement, la British Aluminium Company Ltd de Londres désire s'implanter en Valais pour le traitement de l'aluminium et porte son dévolu sur Orsières. Elle acquiert ainsi les droits d'eau des Drances d'Entremont et de Ferret, ce qui aura pour conséquence la fermeture

échelonnée de la presque totalité des entreprises actionnées par l'énergie hydraulique, entre autres les moulins, scieries et forges de Drance.

Le Martigny – Orsières est ainsi né de la fusion de ces deux initiatives et la voie étroite, prévue dans la concession, fera place à une ligne à voie normale, ce qui, pour la pérennité et le développement de la société, aura un rôle prépondérant.

La vallée de Bagnes restera à l'écart des axes ferroviaires jusqu'au 10 août 1953, date de l'inauguration du tronçon Sembrancher – Le Châble, comme la vallée Ferret d'ailleurs. Ce ne sont pourtant pas les projets qui ont manqué, chacun prévoyant un débouché sur le versant septentrional des Alpes, leur aspect utopiste ne pouvait décemment leur permettre de voir le jour. La mainmise de Milan dans le trafic ferroviaire nord-sud a aussi été primordiale dans cette histoire de la traversée des Alpes et a rendu impossible tous les projets visant à desservir Turin et la côte méditerranéenne (tunnel de base entre Martigny et Aoste) près de 170 ans après les premières velléités, même si depuis la traversée s'est matérialisée grâce au tunnel du Grand-Saint-Bernard.

Cette constance et cette obstination ne font d'ailleurs qu'apporter plus de crédit à la « folie mesurée » de nos ancêtres.

Jean-Charles Fellay