

Commune de Saint-Maurice

L'aménagement de la passerelle du Mauvoisin

Les cahiers de la mobilité

Sion, juillet 2020

---



MUNICIPALITÉ DE  
SAINT-MAURICE

# Sommaire

---

1. Objet	p. 4-5
1.1 La visée initiale	
1.2 Au service de la faune	
2. Considérations génériques	p. 6-7
2.1 Une problématique ancienne	
2.2 Une mise en conformité payante	
2.3 Le concept en condensé	
3. Intervenants	p. 8
4. Calendrier	p. 9
5. Budget	p. 10
5.1 Approches préliminaires	
5.2 Coûts totaux	
5.3 Détails des coûts	
5.4 Contributeurs financiers	
6. Mise en œuvre	p. 11-13
6.1 Genèse	
6.2 La liaison Broquet-Beaulieu	
6.3 Le passage entre Beaulieu et le giratoire du Mauvoisin	
6.4 Évaluation de l'argumentaire	
6.5 Attentes particulières	
7. Contraintes	p. 14-15
7.1 Situation de départ	
7.2 L'obstacle principal	
7.3 Le volet construction	
7.4 Le réseau routier local	
7.5 Les lignes aériennes	
7.6 Les contraintes techniques	
7.7. Les implications budgétaires	
8. Déroulement	p. 16
8.1 Le problème de la voie CFF	
8.2 La solution retenue	
8.3 Considérations complémentaires	
9. Bilan	p. 17
9.1 Retombées pour la commune	
9.2 Satisfaction des usagers	
9.3 Des prolongements possibles	
10. Annexe	p. 18-22

# 1. Objet

---

## 1.1 La visée initiale

L'objectif assigné au projet dont traite cette présentation consistait à édifier une passerelle qui permette d'enjamber le torrent du Mauvoisin. Cet ouvrage d'art devait s'inscrire lui-même dans une démarche plus large.

Il s'agissait par ce biais de prolonger une voie de mobilité douce existante au départ de Saint-Maurice et, pour être précis, depuis la gare CFF de cette ville. Cette piste a elle-même été créée dans le cadre de l'Espace Bois-Noir (EBN). Le point d'arrivée en est Epinassey.

## 1.2 Au service de la faune

Pour entrer dans le détail, le chemin à modifier s'étend entre le passage inférieur CFF, situé au sud de la gare et donc Epinassey. À titre de rappel, l'EBN a été pour sa part officiellement inauguré le 18 octobre 2019.

Une quarantaine de projets en faveur de la biodiversité et du paysage ont été menés à bien les cinq années qui ont précédé la validation de ce programme de développement régional. Ces réalisations ont été initiées dans le sillage de la construction de l'autoroute A9.

Il est utile de se remémorer que la construction de cette autoroute, engagée dans les années 80, avait fortement perturbé la fonction de corridor biologique du secteur de Saint-Maurice. De Sierre au Léman, la forêt du Bois-Noir est en effet le seul massif forestier traversant de part en part la plaine du Rhône.

Elle permet à la faune de transiter de la rive droite à la rive gauche du Rhône, des Alpes Bernoises aux Alpes Valaisannes. Elle est de ce fait une voie de liaison biologique classée d'importance suprarégionale.

L'A9 constitue un obstacle ardu à franchir pour la grande faune. Elle représente de surcroît une source de mortalité conséquente pour la petite faune. D'autres facteurs ont contribué à péjorer la fonction biologique de la région, comme l'abandon de l'exploitation agricole au profit de la forêt dans certains secteurs difficiles d'accès du coteau.

Les mesures qui ont été adoptées en compensation ont inclus par exemple la restauration d'anciennes châtaigneraies. Au total, 8,5 millions de francs ont été engagés par l'Office fédéral des routes (OFROU) pour réaliser ces travaux.

---

En termes de localisation, le concept EBN s'arrête à l'entrée du quartier de Beaulieu (qui est une zone à 30 km/h située dans l'est aigaunois). Il avait donc été prévu que la voie de mobilité douce soit prolongée jusqu'à la gare, ceci dans le cadre du développement de différents projets d'urbanisme menés en conjonction.

Ce nouveau tronçon en site propre devait en outre permettre aux piétons et aux cyclistes d'éviter d'avoir à longer la route cantonale jusqu'au centre de Saint-Maurice.

## 2. Considérations génériques

---

### 2.1 Une problématique ancienne

Historiquement, Saint-Maurice a toujours été un point de passage très particulier en raison de sa topographie propre. L'étroitesse de la vallée du Rhône à cet endroit réduit, de facto, les possibilités de transit.

Cette configuration ne laisse que peu d'espace aux voyageurs pour traverser cette zone qui occupe un périmètre qui se trouve confiné entre le Rhône, la voie de chemin de fer, la route cantonale et la falaise.

L'exemple de la Via Francigena met bien en lumière ces caractéristiques, entre implantation historique de voies longilignes et contraintes de déplacement induites par la modernité.

En ce qui concerne plus spécifiquement le tracé de la passerelle, la présence d'une route plus ancienne à cet emplacement a été répertoriée. Ce n'est pourtant que dans les années 60 que de premières projections ont été tentées en vue de sa réhabilitation.

Pour les personnes qui ne seraient pas familières de cette région, la Via Francigena est un chemin pédestre qui part de Canterbury pour rejoindre Rome. L'archevêque Sigéric l'avait emprunté pour la première fois en l'an 990. S'en est suivie une tradition de pèlerinages qui perdure à ce jour.

Durant son périple, cet ecclésiastique avait traversé le Chablais en passant par Saint-Maurice et par sa vénérable abbaye (où réside encore aujourd'hui une communauté de chanoines). Le site archéologique et le trésor de ce complexe religieux témoignent de cette histoire toujours vivante. Tous deux font d'ailleurs l'objet de nombreuses visites.

### 2.2 Une mise en conformité payante

S'ancrant dans ce contexte, la voie de mobilité douce qu'a souhaité construire la Commune de Saint-Maurice a conduit à une réflexion plus large en lien avec cette problématique déjà ancienne de traversée de son territoire.

Au fil des ans, la ville a affiné son réseau afin de faciliter ce type de transits. Dans cette optique, elle a en particulier hiérarchisé ses voies pour les rendre compatibles avec les réglementations fédérales en vigueur. Cet effort de mise en conformité lui permet désormais de bénéficier d'un accès plus aisé à des aides financières de la part de Berne.

---

### 2.3 Le concept en condensé

Pour mettre en application sa vision, la Municipalité de Saint-Maurice a désiré réaliser une liaison dédiée à la mobilité douce depuis la gare CFF jusqu'à Epinassey. Dans cette perspective, l'extension de cet itinéraire au camping du Bois-Noir a été incluse.

Ces dernières années, deux secteurs de ce parcours ont été finalisés par le truchement de la concrétisation de la piste de mobilité douce qui longe la route cantonale RC 331. La construction de la passerelle sur le torrent du Mauvoisin fait partie intégrante de cette initiative.

Du point de vue de la responsabilité de leur gestion, ces segments ont été élaborés dans le cadre du projet EBN. Plusieurs tronçons seront toutefois aménagés hors du concept EBN au fur et à mesure de la mise en œuvre des travaux déjà engagés. Au nombre de ceux-ci, on peut mentionner la traversée du quartier de Saint-Laurent.

### 3. Intervenants

---

Plusieurs organismes communaux ont collaboré à la conception et à la réalisation de la passerelle du Mauvoisin, de même que de l'ensemble de ce programme de mobilité. Au nombre de ces intervenants, on citera le Service électrique intercommunal SA (SEIC) et le Service des travaux publics et des espaces verts (TPEV). Cette dernière entité est appelée à assurer l'entretien de la passerelle.

Voilà pourquoi ces services et quelques autres ont été consultés dès le lancement de ces aménagements. Cette décision s'est avérée opportune dans la mesure où la passerelle du Mauvoisin va leur être confiée. Il s'agissait dès lors qu'ils y souscrivent.

En termes de supervision des travaux, le concept de l'EBN dépend de l'OFROU. Pour expliquer son implication, il est sans doute utile de se remémorer la construction du passage à faune destiné à restaurer le transit des animaux dans ce périmètre.

Comme ce projet a été réalisé dans le cadre de l'EBN, la liste des parties prenantes s'avère relativement longue. Voici quelles sont les principales d'entre elles :

- Plusieurs services administratifs ont assuré la supervision de ce projet, dont :

1. l'OFROU ;
2. le Service de la mobilité de l'État du Valais (SDM) ;
3. la Commune de Saint-Maurice par le biais de plusieurs de ses départements (services industriels, TPEV, service technique, etc.).

- différents bureaux d'études ont été mandatés :

Bureau d'architecte : Atelier iT, Martigny

Bureau de géomètre et d'ingénieur civil : GRB SA, Monthey

Ingénieur géologue et hydrologue : François Xavier Marquis, Monthey

Bureau d'ingénieur forestier et environnement : Joël Bochatay, Saint-Maurice ;

- plusieurs entreprises ont également été intégrées au projet, comme :

Charpente bois : Morisod SA Constructions, Troistorrents ;

Génie civil (béton armé et accès + canalisations) : Sabeco SA, Monthey ;

Paysagiste : Jean-Luc Debrot, Epinassey ;

Aménagements (bancs, etc.) : Midori aménagement, Les Acacias, Genève ;

Éclairage : SEIC SA, Vernayaz.

## 4. Calendrier

---

L'EBN a été achevé en 2019. Comme cela a été mentionné, le concept EBN était censé intégrer des mesures en faveur de la mobilité douce. La passerelle du Mauvoisin entre pleinement dans ces dispositions.

À propos de l'avancement de son édification, voici quelques-unes des dates phares qui l'ont jalonnée :

- courant 2014 : le bureau de géomètre Georges Rey-Bellet SA livre une étude exploratoire ;
- mars 2015 : diverses études sont effectuées en lien avec le tracé d'une liaison gare CFF-Camping du Bois-Noir ;
- novembre 2016 : une première estimation financière est présentée en vue de la réalisation de la liaison comprenant une passerelle sur le Mauvoisin (l'option d'une passerelle métallique avec grilles caillebotis est étudiée) ;
- entre juin et septembre 2017 : des mandats d'architectes et d'ingénieurs sont délivrés afin de développer un projet de passerelle qui génère une empreinte architecturale ;
- novembre 2017 : de premières esquisses sont livrées par l'Atelier iT ;
- août 2018 : l'accord pour l'achat des terrains nécessaires à la construction de la passerelle est négocié ;
- décembre 2018 : le dossier est mis à l'enquête publique ;
- juin 2019 : l'autorisation de construire est émise ;
- juillet 2019 : les travaux débutent ;
- novembre 2019 : les travaux sont achevés.

## 5. Budget

---

### 5.1 Approches préliminaires

La nécessité de cette passerelle avait été initialement mise en avant au niveau de l'exécutif de la commune de Saint-Maurice. Le conseil général de cette même cité s'était, pour sa part, soucié de déterminer qui prendrait en charge les coûts de réalisation de cette construction. Une étude préliminaire avait été de ce fait conduite afin de tirer au clair ces différents aspects.

Suite à ces premières phases, l'accord officiel en vue de l'édification de la passerelle du Mauvoisin avait été délivré. Le fait que le SDM ait accepté d'assumer une bonne part de l'investissement requis aura grandement contribué à entériner de cette décision.

La mise en commun des ressources pécuniaires du SDM, de l'EBN et de la Ville de Saint-Maurice a donc amené à l'adoption du projet. Pour autant, la passerelle du Mauvoisin est et restera une propriété municipale. Voici comment s'est subdivisé le budget:

### 5.2 Coûts totaux

La passerelle (y compris les accès des deux côtés, les aménagements extérieurs, les canalisations, l'éclairage, le mobilier, les études et la surveillance): CHF 429'000.-

### 5.3 Détails des coûts

- la passerelle (charpente bois): CHF 52'000.-
- le volet génie civil (béton armé, l'accès des deux côtés et les fouilles): CHF 250'000.-
- l'éclairage: CHF 30'000.-
- le mobilier (dont les bancs et les poubelles): CHF 13'000.-
- l'arrachage de la vigne: CHF 4'500.-
- les plantations et le gazon: CHF 12'000.-
- la participation au démontage de la ligne électrique: CHF 5'500.-
- les études et les frais de géomètre: CHF 62'000.-

### 5.4 Contributeurs financiers

- EBN: CHF 150'000.-
- le SDM: CHF 220'000.-;
- la Ville de Saint-Maurice: CHF 50'000 (estimation)
- le Service électrique de Saint-Maurice: CHF 6'500.-
- les Services industriels de Lausanne (pour leurs propres fouilles et chambres): CHF 10'000.-

## 6. Mise en œuvre

---

### 6.1 Genèse

Le segment piétonnier entre la gare CFF de Saint-Maurice et le giratoire du Mauvoisin a été défini suite à une séance en date du 17 octobre 2016. Cette rencontre a eu lieu sur le site même, en présence de MM. Claude-Yvan Maroz et Didier Derivaz, qui sont, respectivement, le conseiller municipal en charge de l'aménagement du territoire et des constructions et l'ingénieur de ville.

Dans ce cadre, il avait été décidé de scinder en deux le parcours, à savoir :

- la liaison Broquet-Beaulieu ;
- le passage entre Beaulieu et le giratoire du Mauvoisin.

### 6.2 La liaison Broquet-Beaulieu

a) Au niveau de la situation qui prévalait au moment de la séance, tout passant qui souhaitait rejoindre directement le quartier de Saint-Laurent depuis la gare CFF n'avait pas le choix de son parcours : il était contraint d'emprunter la chaussée qui longe le parking CFF jusqu'à la rampe. À cet endroit se trouve un trottoir qui débouche sur la rue de la Cime de l'Est. L'utilisateur de la chaussée devait ensuite emprunter cette rue jusqu'à la rue du Catogne ou jusqu'à l'avenue de Beaulieu. La première partie de cet itinéraire n'était ni sécurisant ni très esthétique. On était de surcroît obligé de gravir une pente, puis de redescendre celle-ci.

b) L'objectif visé consistait dès lors à proposer un itinéraire alternatif déterminé. Pour entrer dans le concret, le rapport préconisait de faire cheminer les piétons via la rue du Chanoine Broquet, de leur faire traverser l'avenue du Midi au moyen d'un passage pour piétons répondant aux normes, puis de traverser le parking dit « de la HEP » grâce à un trottoir d'une largeur de 1,50 m. De là, ils devaient parcourir le pré de Saint-Laurent via une voie publique prévue dans le plan d'aménagement de détail (PAD) concernant le quartier éponyme. Enfin, ils étaient amenés à franchir la rue de la Cime de l'Est en empruntant un nouveau passage pour piétons. Selon ses concepteurs, ce parcours présentait l'avantage d'être, d'une part, sécurisé pour les piétons et, d'autre part, moins physique, car plus direct et comportant moins de dénivelé (cf. 214006 Mobilité douce G. Rey-Bellet SA – St-Maurice page 2/7).

#### c) Avantages et inconvénients

- Avantages :
  - 1) tout le trajet pouvait s'effectuer sur des trottoirs ;
  - 2) le carrefour Broquet-Midi se voyait sécurisé pour les piétons ;
  - 3) le parcours était plus direct et il comportait moins de dénivelé.

---

- Inconvénients:

- 1) cinq places de stationnement étaient perdues sur le parking dit « de la HEP »;
- 2) deux places de stationnement étaient perdues sur la rue de la Cime de l'Est;
- 3) des dépenses étaient à prévoir.

### 6.3 Le passage entre Beaulieu et le giratoire du Mauvoisin

a) Au niveau de la situation qui prévalait au moment de la séance, l'avenue de Beaulieu (qui est une zone 30 km/h) était une voie sans issue. Le piéton n'avait de ce fait pas d'autre choix que de traverser la parcelle privée n° 351 afin de rejoindre le trottoir qui borde l'avenue du Simplon (route cantonale) pour rejoindre le giratoire du Mauvoisin.

b) le but consistait à offrir au passant une option de parcours à l'extrémité de l'avenue de Beaulieu en créant un chemin d'une largeur de 2,30 m à travers les parcelles privées n° 3029 et 350, puis d'enjamber le Mauvoisin au moyen d'une passerelle métallique et de traverser le square afin de rejoindre le giratoire du Mauvoisin.

#### c) Avantages et inconvénients

- Avantages :

- 1) cette option permettait de supprimer l'impasse et d'éviter aux piétons de transiter par une parcelle privée;
- 2) cette configuration débouchait sur la création d'une liaison avec la nouvelle piste de mobilité qui arrivait au carrefour du Centre L2 en provenant d'Epinassey.

- Inconvénients :

- 1) il fallait négocier des terrains;
- 2) des dépenses étaient à prévoir.

### 6.4 Évaluation de l'argumentaire

Comme cela transparaît au travers de ces diverses considérations, ce concept se voulait large. Le Chef du SDM et Ingénieur cantonal, Vincent Pellissier, avait pour cette raison suggéré de faire appel à un bureau d'architecte. Il s'agissait par là de mettre l'accent sur des valeurs comme la convivialité et l'esthétique. L'Atelier iT avait été mandaté à cette fin.

---

## 6.5 Attentes particulières

- le projet retenu proposait une architecture épurée. Celle-ci a été voulue ajourée par ses concepteurs dans le but de conserver le contact avec la rivière;
- l'ensemble s'avère également beau à contempler de nuit. La présence d'éclairages LED sous les rambarde contribue à cette perception;
- le tracé de part et d'autre de la passerelle a été dessiné avec des angles marqués. Cette option ne semblait en apparence pas très logique pour un cheminement qui devait être empruntable par les vélos.
- Ce choix a été cependant assumé dans la mesure où il permettait d'éviter la vitesse et les collisions aux points de croisement avec les accès existants (à savoir les trottoirs au sud et la zone 30 km/h au nord);
- la surface de revêtement asphaltée a été minimisée;
- une étude a été réalisée afin de garantir le respect du gabarit hydraulique du torrent du Mauvoisin. Pour ce faire, il a fallu obtenir l'accord du Service cantonal en charge des cours d'eau. Dans les faits, une optimisation a dû être opérée entre le gabarit hydraulique (il est impressionnant de se trouver si haut au-dessus du cours d'eau) et la pente qui devaient être maintenues les plus faibles possible entre la passerelle et les jonctions avec les chaussées existantes (surtout du côté sud, là où le trottoir est bien plus bas que la passerelle);
- les distances avec les voies CFF ont été correctement respectées;
- une synergie positive a été créée avec le SEIC au niveau de la coordination en vue du passage de conduites et de l'enfouissement d'une ligne aérienne;
- la provenance du bois constituait un point important. Le cahier des charges spécifiait que la passerelle devait être réalisée avec des essences locales;
- la collaboration entre l'architecte et l'ingénieur civil s'est avérée constructive.

## 7. Contraintes

---

### 7.1 Situation de départ

L'emplacement retenu pour l'édification de la passerelle du Mauvoisin était stratégique. Lorsque l'on vient de Martigny, ce sont, avec la caserne, les constructions qui accueillent en premier lieu les visiteurs qui entrent dans la ville de Saint-Maurice. Pour autant, la population locale n'avait pas exprimé d'attentes particulières par rapport à la future passerelle.

### 7.2 L'obstacle principal

L'entrave majeure pour rejoindre Epinassey résidait dans le franchissement du torrent du Mauvoisin. Le comité du projet qui avait été créé s'était demandé de quelle manière il allait être possible de résoudre ce problème. Pour rappel, le périmètre d'études était bien plus large que la passerelle.

### 7.3 Le volet construction

Du point de vue de la réalisation pure, la principale contrainte a résidé dans le fait que la construction devait recourir à des bois de la région. Les fondations, elles, ont été bâties en béton, car elles étaient destinées à résister aux eaux tumultueuses du torrent du Mauvoisin. Celles-ci ont, au fil des décennies, occasionné régulièrement des dégâts sur les terrains proches. Ce phénomène est bien connu des habitants de la ville.

### 7.4 Le réseau routier local

Le raccordement avec la piste cyclable existante et avec la route cantonale proche a donné lieu à des réflexions poussées. Au final, la jonction avec la piste cyclable a été réinclinée afin que les enfants ne débouchent pas sur ladite route. Les cyclistes, eux, sont maintenant orientés vers le trottoir.

### 7.5 Les lignes aériennes

Les lignes aériennes ont été démontées dans le but d'améliorer l'esthétique du lieu. L'ensemble de ces travaux a en outre désenclavé le quartier de Beaulieu. Cet apport particulier n'était pas escompté au départ. Beaulieu était jusque-là un cul-de-sac. La passerelle lui a ouvert l'accès à Epinassey, de même qu'à une descente vers la promenade du bord du Rhône. Le camping et le parcours de course à pied sont aussi desservis par cette voie.

---

## 7.6 Les contraintes techniques

- le gabarit hydraulique devait être respecté ;
- les distances de sécurité par rapport aux voies et lignes CFF étaient à observer (à la fois dans la conception du projet et dans la réalisation des travaux).

## 7.7 Les implications budgétaires

En tant que maîtres d'ouvrage, la municipalité et la bourgeoisie de Saint-Maurice ont supervisé les phases d'études portant sur l'ensemble de ce périmètre. Dans le cadre de l'EBN, plusieurs mesures ont au demeurant été menées à leur terme ou le seront ces prochaines années.

Celles-ci ne se limiteront pas au territoire agaunois. Elles seront également conduites sur les communes voisines, à savoir Lavey-Morcles, Évionnaz, Collonges et Dorénaz. Lors de leur réalisation, chaque commune gère administrativement et concrètement les différents travaux à entreprendre sur son territoire.

Cette démarche est encadrée par un comité de pilotage qui réunit les acteurs locaux, les services cantonaux concernés, ainsi que l'OFROU. Comme cela a été spécifié, le financement des études et des travaux de l'EBN est entièrement assuré par l'OFROU.

## 8. Déroulement

---

### 8.1 Le problème de la voie CFF

L'Atelier iT a dessiné le tracé actuel de la voie de mobilité douce. Cette opération n'a pas été simple. La zone concernée comportait en effet des passages privés. Quel que soit le chantier étudié, la proximité avec une voie CFF est toujours une source de contraintes supplémentaires.

### 8.2 La solution retenue

Le bureau d'architecte martignerain a dès lors proposé plusieurs variantes. Conformément à la volonté initialement exprimée, celle qui a été jugée la plus pratique et la plus esthétique a été retenue. Plusieurs services ont été intégrés au projet dans cette optique.

L'opérateur SEIC-Télédis a par exemple profité de ces travaux pour tirer des câbles multimédias. Les Services industriels ont aussi bénéficié de ce contexte pour mener à bien diverses réalisations.

### 8.3 Considérations complémentaires

Au final, il n'y a pas eu de difficulté particulière en lien avec ce dossier, exception faite des aléas habituels d'un chantier de construction. Préalablement à la mise à l'enquête, des négociations avaient en fait été conduites par la Municipalité afin d'acquérir les terrains privés nécessaires à la réalisation des accès à la passerelle du Mauvoisin.

## 9. Bilan

---

### 9.1 Retombées pour la commune

Avec la voie de mobilité douce qu'elle a initiée, la commune de Saint-Maurice a engagé une réflexion bien plus large sur cette thématique.

### 9.2 Satisfaction des usagers

Selon Didier Derivaz et Claude-Yvan Marcoz, le résultat final s'est révélé très réussi. Cette appréciation a été confirmée par les personnes qui ont été interrogées sur le territoire concerné. Aujourd'hui, les principaux bénéficiaires de la passerelle sont les promeneurs et les habitants des quartiers de Beaulieu et, bientôt, de Saint-Laurent.

La piste de mobilité douce qui rejoint Epinassey est achevée à 85 % (état à la mi-2020). L'ensemble de ce parcours sera terminé d'ici 2025. Il donnera accès à la zone industrielle et artisanale qui est en développement à l'est de la cité aigaunoise.

Après un an, le bilan de ce projet est très positif. Les responsables locaux ont consulté plusieurs usagers des lieux. Ces derniers ont estimé que cette voie est bien protégée et très belle. Sans avoir eu à en faire la publicité, celle-ci a démontré la pertinence de sa fonction.

Le parcours est bien fréquenté, de même que les bancs disposés en bordure de son tracé. Pourtant, celui-ci est situé à proximité des axes de transport. Cet itinéraire est tout particulièrement apprécié par les cyclistes qui se rendent à la gare. Ces derniers estiment y avoir gagné en sécurité.

### 9.3 Des prolongements possibles

Courant 2020, le plan de quartier restait à finaliser. À Saint-Maurice, il n'existe de façon générale pas de cadre d'extension conçu par zones d'habitation. L'approche qui a été retenue par les autorités consiste à colmater les brèches au cœur des aires bâties actuelles.

Le projet de la passerelle a été mené à bien à un rythme soutenu. Des circonstances extérieures (dont le COVID-19) ont influé sur ces travaux en encourageant le recours aux moyens de transport alternatifs, comme la trottinette ou le vélo.

## 10. Annexes

---

Interview de MM. Nicolas Coutaz et Martin Latham,  
architectes, atelier IT, Martigny

Quelles ont été vos orientations dans de la conception de cet ouvrage compte tenu des données du chantier qui étaient à intégrer?

NC: Nous avons opté pour un système structurel simple avec deux matériaux principaux seulement. Outre le béton, l'obligation de recourir à du bois local nous a fourni une direction forte. Il nous a en premier lieu fallu résoudre une question de base: était-il préférable de percer les berges ou de les franchir? La réponse à cette interrogation débouchait sur deux concepts très différents l'un de l'autre.

ML: Nous avons choisi de percer, de passer à travers les berges. Nous voulions absolument conserver le contact visuel et sonore avec le torrent. Cette volonté nous a conduits à privilégier des éléments qui soient aussi transparents que possible.

Quelles ont été les références stylistiques qui vous ont influencé?

NC: S'il fallait n'en citer qu'une, je mentionnerais la passerelle de la Joux-Verte à Lausanne. Elle a été réalisée par le bureau d'architectes Brauen Wälchli qui est établi dans cette même ville.

ML: Notre passerelle se compose de cinq poutres et d'un garde-corps qui comporte un système de claire-voie. Nous avons cependant dissocié le tablier du garde-corps. L'avantage est qu'il sera facile de remplacer ces parties si nécessaire.

Comment avez-vous conjugué ces différents paramètres pour donner vie à votre concept?

NC: Nous étions conscients que le projet ne pouvait se réduire aux neuf mètres que mesure la passerelle elle-même. Nous avons donc pris en compte l'ensemble du périmètre, la passerelle n'étant qu'une séquence de ce concept de mobilité.

ML: La nécessité d'englober Épinassey nous a guidés. Afin de traiter cet aspect, nous avons recréé de la circulation à l'intérieur des quartiers et non plus le long de la route cantonale.

Quelles difficultés avez-vous rencontrées lors de cette phase d'élaboration?

NC: Le tracé qui avait été initialement retenu était rempli d'incohérences. Nous l'avons modifié en faisant entrer en ligne de compte le fait qu'il comporterait une piste cyclable. Le choix du tracé du chemin s'est révélé déterminant. Il a en particulier conditionné le dessin des culées et de la passerelle.

ML: Nous avons également dû intégrer la dimension sécurité. Notre concept avait pour conséquence de rapprocher les usagers du torrent. Nous avons par conséquent opté pour des murs d'une certaine hauteur, ainsi que pour des grillages et des barrières adaptées.

---

Comment s'est déroulé le chantier en lui-même?

NC: L'une des principales difficultés que nous avons dû surmonter tenait au fait que les berges n'étaient pas au même niveau d'un côté et de l'autre du torrent. De plus, le tracé du chemin passe sur une parcelle privée du côté du quartier de Beaulieu. Nous devions la dévaloriser le moins possible.

ML: L'un des obstacles majeurs résultait des distances à respecter entre le futur chemin et la voie CFF existante. Une ligne électrique a de surcroît nécessité d'être enterrée. Nous avons réussi à concilier ces différentes contraintes. Cet exercice a conduit au positionnement final de la passerelle.

Les partenariats avec les entreprises sollicitées ont-ils été fructueux?

NC: La commune de Saint-Maurice avait elle-même sélectionné les entreprises avec lesquelles nous avons collaboré. Cette décision a beaucoup facilité notre travail avec celles-ci. Elles avaient transmis leurs devis et elles avaient dès lors tout intérêt à ce que ce chantier se déroule dans les meilleures conditions.

ML: Dans la pratique, les choses se sont très bien passées. Nous avons eu une excellente communication entre les différentes parties prenantes.

Comment a été accueilli et jugé l'ouvrage une fois qu'il a été mis en service?

NC: Le SDM et la commune de Saint-Maurice se sont dits très satisfaits de cette réalisation. J'apprécie personnellement beaucoup son intégration dans le paysage.

ML: Chaque fois que nous nous rendons à proximité de la passerelle, nous constatons qu'elle est fréquentée. Elle a été à l'évidence adoptée par ses usagers.









