

LES PONTS DE CHALLAND-SAINT-VICTOR DITS “ROMAINS” QUELQUES MISES À JOUR ET PRÉCISIONS

Stella Bertarione, Gabriele Sartorio

En parcourant la Route Régionale 45 vers Ayas, après avoir traversé le village de Châtaignère, dans la commune de Challand-Saint-Victor, on parvient, en face du hameau de Viran, à la déviation amenant au lieu-dit Vervaz, où se trouvent deux ponts en maçonnerie « en dos d'âne » que la tradition définit « romains ».

Le bâti de Vervaz, à une altitude de 760 m au-dessus du niveau de la mer, au milieu de prés qui descendent en pente douce vers le Sud en direction du torrent Évançon, domine une ancienne bifurcation de ce cours d'eau. Avant les récents travaux d'entretien des levées, il existait une petite « île » centrale en forme allongée. Il est évident que, peu en aval des maisons actuelles de Vervaz, deux possibilités d'enjamber l'Évançon s'avéraient nécessaires pour gagner la gauche orographique et pour remonter, ensuite, par un chemin muletier raide et tortueux, vers les pâturages et les alpages de Valfrèche, de Terevin et de Pian Praz (1161,97 m d'altitude). En outre, à partir de ce plateau, en poursuivant en direction Sud-Est, il est possible d'atteindre les maisons de Servaz et d'emprunter la route qui mène au Col Dondeuil, point de passage marquant la limite avec la vallée limitrophe du Lys. En particulier, en descendant le long du vallon du torrent Walchunbach, on peut arriver à Issime.¹

L'analyse de cet itinéraire permet, au premier abord, d'affirmer qu'il ne s'agit point d'un parcours remontant à l'époque romaine : les caractéristiques structurales, précises et reconnaissables, de la route réalisée par les Romains sur le fond de la vallée sont totalement absentes dans ce cas. D'ailleurs ces deux ponts ne se relient à aucun

élément romain, mais plutôt à un chemin muletier qui, d'après la technique de réalisation (des marches taillées le long du trajet) semble remonter au Bas Moyen Âge, sinon aux siècles XVI^e-XVII^e, utilisé en particulier pour le passage d'une vallée à l'autre en fonction de la transhumance. Sans aucun doute, la circulation de gros chars et d'armées de légionnaires était impossible.

On ne veut point nier par là la présence romaine dans la Vallée d'Ayas, présence qui est témoignée par la découverte archéologique de dépôts de monnaies et de sépultures, effectuée, à partir du XIX^e siècle, en plusieurs centres de la vallée.² Toutefois, il est presque sûr que les Romains se sont servis de voies du fond de la vallée déjà utilisées par les populations autochtones, des voies de communication entre la Gaule Cisalpine et la Gaule Transalpine qui permettaient le passage tant des armées que des marchands. Si Rome décidait de construire une route, ce qui demandait l'investissement d'importantes ressources économiques et humaines, c'était en vue de poursuivre des objectifs politiques et militaires, urbanistiques et commerciaux qui prévoyaient un contrôle minutieux de la zone et, partant, la création de bâtis le long des routes.

Par contre, les ponts de Vervaz sont localisés sur un parcours secondaire, transversal, éloigné des centres habités, en direction des cols en altitude qui, à l'époque de la conquête romaine, présentaient peu d'intérêt logistique. Il s'agit cependant d'un itinéraire sûr et rapide entre la Vallée de l'Évançon et celle du Lys, permettant de ne pas descendre jusqu'à Verrès.³ Sans aucun doute, il favorisait tant le passage des marchands et des artisans que le



1. Le pont oriental vu du Sud. (G. Sartorio)

déplacement saisonnier des troupeaux, au bénéfice des habitants des vallées. Cet axe routier, orienté Est-Ouest et parallèle à la vallée centrale, fait partie d'un ensemble de directrices mettant en communication les différentes vallées, directrices qui, à partir du Moyen Âge et jusqu'à il y a peu de décennies, permettaient les déplacements entre le Valtournenche, la Vallée d'Ayas, la Vallée du Lys, la Valsesia et les Vallées occidentales de Biella.

Au mois de juin 2008, la Direction de la restauration et de la valorisation a effectué une prospection des ponts de Vervaz dans le but d'en vérifier la chronologie par le biais d'une documentation appropriée inhérente au contexte topographique et d'une analyse précise des caractéristiques techniques. Quant à leur réalisation, une confrontation s'impose avec les ponts les plus connus en Vallée d'Aoste, dont l'origine romaine est démontrée : les ponts de Pont-Saint-Martin,⁴ de Champdepraz, de Saint-Vincent sur le torrent Cillian, de Châtillon et le « Pont de pierre » à Aoste. D'ailleurs, quelques détails portent à croire que les ponts de Vervaz peuvent ne pas être romains : en plus de leur localisation, dont on a parlé plus haut, la chaussée mesure entre 1,60 et 1,63 m de large, avec un petit rétrécissement en correspondance avec le point central le plus élevé ; elle est, donc, réduite et irrégulière. Cette caractéristique convenait surtout au passage à pied ou à dos de mulet. Deuxièmement, l'arche surbaissée évoque des modèles qui ne sont plus romains, mais typiques du Moyen Âge tardif.⁵ En dernier, une certaine asymétrie de l'ensemble est évidente dans la mesure où la chaussée n'est pas rectiligne d'une berge à l'autre, mais elle présente de petits rétrécissements et des parties irrégulières.

Le pont occidental, le premier que l'on rencontre en descendant de Vervaz, fait 12,25 m de long de l'Est à l'Ouest et présente une arche unique surbaissée avec un tirant d'air de 5,30 m du sommet à la base du terrain au-dessous, où, autrefois, coulait une branche secondaire de l'Évançon. À quelques dizaines de mètres, un peu écarté, partant non parfaitement aligné avec le premier, se situe le pont oriental, plus puissant, qui fait 17,90 m de long de l'Est à l'Ouest avec un tirant d'air de 5,60 m ± 5 cm au fil de l'eau. Tous les deux présentent des parapets distincts des arches au moyen d'un redan, réalisé en pierres plates, dont la saillie n'est pas homogène sur toute la longueur du pont. En outre, sur chaque pont sont visibles trois tirants en fer employés pour consolider la structure et en garantir la résistance.

Toutefois, la lecture correcte des deux ponts est compromise à cause d'une restauration récente concernant les parapets, les culées et l'intrados des ouvrages, ce qui a partiellement effacé l'identité historique des structures.⁶

Par conséquent, même si la conformation particulière « en dos d'âne » et la structure en pierre pourraient faire remonter les ponts de Vervaz à l'époque romaine, il faut absolument rectifier cette interprétation instinctive à la lumière des analogies évidentes avec nombre de ponts valdôtains existant surtout dans la Basse Vallée, tous édifiés à partir de la fin du XVII^e siècle. En particulier, il est important de signaler les ressemblances avec les ponts de Lillianes, de Fontainemore, de Moretta et de Niana, qui se situent tous le long de la Vallée du Lys.⁷ Et si l'on réfléchit sur la liaison entre Vervaz et cette vallée à travers le Col Dondeuil, dont on a parlé plus haut, il n'est point étonnant que même des techniques de construction et des travaux spécialisés aient pu y passer.



2. Le pont occidental vu de l'Est. (G. Sartorio)

Abstract

A recent inspection in the hamlet of Vervaz, Challand-Saint-Victor, has allowed a re-examination of the so-called "Roman bridges" on the Évançon stream. While the tradition points out in the two structures the evidence of Romanization of the territory, very different data are deducible from the study of the routes connected to them and from the analysis of masonry, as well as from the use of particular architectural solutions like the lowered arch or the perceivable asymmetry of installation. Therefore, it is possible to state that the structures are to be related to the use of inter-valley routes, highly exploited in medieval and post-medieval times: in fact the most convincing comparisons for this kind of bridges can be found in the neighbouring lower valley of Gressoney.

1) Une étude spécifique inhérente au réseau routier de la Vallée d'Ayas a déjà signalé l'utilisation fréquente du Col Dondeuil pour gagner la Vallée de Gressoney : A.M. CAVALLARO (par les soins de), *La Val d'Ayas ed il suo territorio - Progetto Interreg IIIB «Vie romane nel Mediterraneo»*, Caraglio (CN) 2003, p. 32.

2) On peut citer, à titre d'exemple, les sépultures de l'âge impérial de Lignod et d'Antagnod, dans la Commune d'Ayas, et le dépôt d'antoniniens du III^e siècle après J.-C. de Corliod, dans la commune de Challand-Saint-Anselme, cf. A. ZANOTTO, *Valle d'Aosta antica e archeologica*, Quart (AO) 1986, pp. 297, 306.

3) Zanolli affirme que : « Le Duché, sur le pont de Pont-Saint-Martin surtout, comme sur d'autres ponts de la Vallée, comme ceux de Verrès, de Montjovet, de Châtillon, de Chambave mandement de Cly, de Nus, de Quart Villefranche et de Châtelargent, créa des corps de garde commandés par un capitaine avec la fonction de faire payer le dû péage de passage sur ces ponts » (O. ZANOLLI, *Les ponts du mandement du Vallais sur le Lys - I^{ère} Partie*, dans « Lo Flambò », 2, Aoste 1997, p. 59). C'est pourquoi il valait mieux chercher des parcours alternatifs.

4) En particulier le pont romain de Pont-Saint-Martin représente pendant tout le Moyen Âge, et même plus tard, un important point de repère social et idéologique en tant que symbole des limites territoriales des différentes communautés locales, ce qui pourrait avoir influencé l'esthétique des ponts édifiés par la suite. (O. ZANOLLI, *Le pont d'Echallod*, dans « Lo Flambò », 4, Aoste 1996, pp. 40-suiv.).

5) Par contre, les ponts romains présentent toujours une arche plein cintre.

6) Outre la totale réfection des parties menaçant ruine ou effondrées, la restauration a prévu d'étaler une couche de mortier de ciment dans l'intrados des voûtes et dans les joints les plus compromis, ce qui rend à peu près impossible une correcte lecture technique et stratigraphique des ouvrages.

7) ZANOLLI 1996, *Le pont d'Echallod*, cité, p. 41.