

L'accès à Isérables

Une histoire illustrée

par
C o n s t a n c e
L a m b i e l

INTRODUCTION

Le Valais ne manque pas de villages typiques, mais peu d'endroits connaissent une situation aussi particulière qu'Isérables. Le lieu est marqué par la pente où il s'accroche.

Durant des siècles, ce village, encastré dans la vallée de la Fare, est resté à l'écart de la plaine. Il vivait en autarcie presque complète, mais n'était pas, comme on pourrait le croire, complètement isolé du reste du monde. Ses habitants, les Bedjuis, empruntaient quo-

tidiennement ou de manière saisonnière les sentiers pour rejoindre leur lieu de travail dans les environs, à Condémines ou aux Mayens-de-Riddes et en plaine, à Riddes ou à Leytron.

Ces voies d'accès ont permis à Isérables de se développer lentement. Cependant, c'est avec l'arrivée du téléphérique et des routes qu'il a connu une réelle ouverture sur l'extérieur.

LES SENTIERS

Jusqu'au début du XX^e siècle, trois liaisons mulésières conduisent au village: le chemin de Riddes, celui dit «ès Estchés» et le chemin menant à Condémines.

Disparu de nos jours, le chemin de Riddes passait par le pont du Moulin et le hameau de Auddes, pour finalement longer la rive gauche de la Fare.

Bien que considéré comme le moyen le plus sûr reliant Isérables à la plaine, ce sentier impliquait une marche plus longue que l'autre voie d'accès. Sa disparition s'explique donc par la perte de temps trop importante qu'il représentait pour les villageois.

Le deuxième, nommé «ès Estchés», se situe sur la rive droite de la Fare¹.

Très abrupt, étroit et bordé de précipices, il est le plus périlleux des trois chemins fréquentés par les Bedjuis pour gagner la plaine. Pourtant, il possède un avantage certain: sa rapidité. En l'empruntant, un bon marcheur peut des-

ceindre à Riddes en 45 minutes et remonter au village en 1 heure 30.

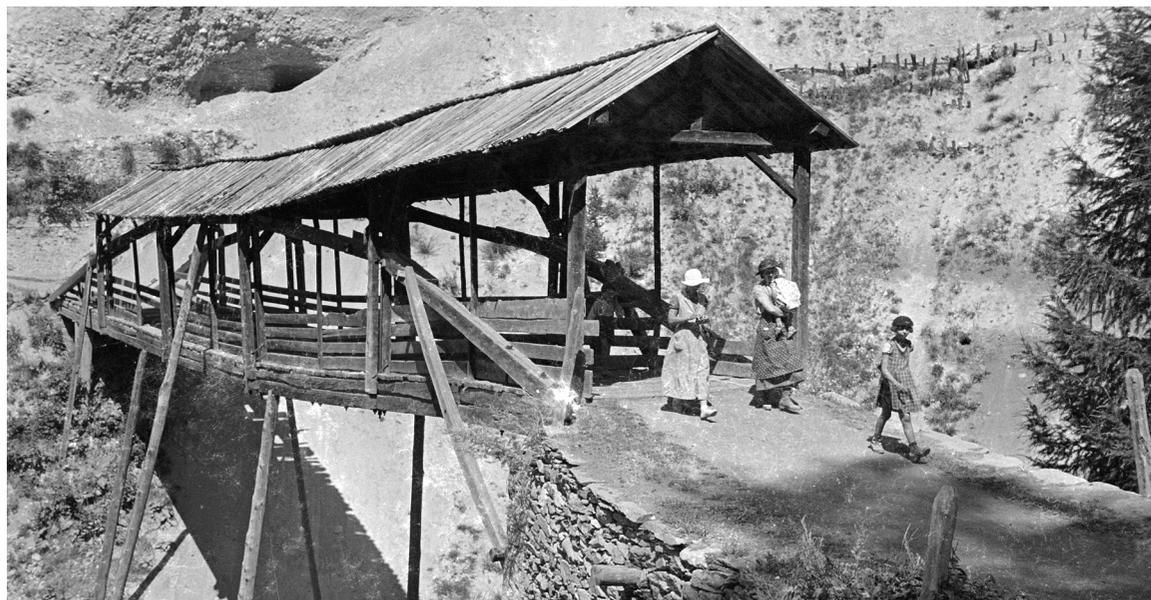
Toujours praticable de nos jours, il est nommé «ès Estchés» (les Echelles), car, selon la tradition, les Bedjuis se servaient d'une échelle pour passer une éminence rocheuse: le premier Bedjui qui descendait le matin mettait l'échelle ainsi que son signe de famille au passage du piton. Les suivants y déposaient eux aussi leur marque domestique. En fin de journée, afin de protéger le village de toute intrusion nocturne, l'échelle était enlevée par le dernier villageois à retirer sa marque de famille².

Si la voie est utile, elle est très dangereuse. Ainsi a-t-elle été modifiée afin d'éviter de malheureux accidents. Au milieu du XIX^e siècle, l'Assemblée primaire décide de corriger la montée des Echelles et de supprimer les contours de Thur. Le passage est miné et rectifié entre 1863 et 1864. Douze ans plus tard, en 1876, les virages de Thur sont redressés.

Après ces modifications, le chemin de la rive droite devient un sentier mulésier sûr et son

1 Depuis Thur.

2 FAVRE 1985, p. 91.



Le pont du Moulin, vers 1935

(R. Schmid, Bourgeoisie de Sion, Médiathèque Valais – Martigny)

utilisation quotidienne tout au long de l'année plus aisée.

Un dernier sentier relie Isérables à Condémines, un hameau de la commune de Nendaz. Plusieurs

Bédjuis y possédaient des terres et y travaillaient. Cette voie également réputée dangereuse a été corrigée dès 1918³ à la masse et au burin sans l'aide de machines modernes.

■
³ Projet n° 545 des travaux fonciers de l'Etat du Valais.



Vue depuis le téléphérique Riddes-Isérables, 1942
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)



Montée à Isérables par le chemin muletier, vers 1940
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)



Sur le chemin muletier qui conduit à Isérables, vers 1940
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)

Le premier tronçon mis en chantier est celui des Rouettes-La Combaz jusqu'à la jonction de Vieux Chemin. Puis, en 1919, la construction des deux tronçons restants commence. Grâce à ces travaux, la voie menant à Condémines s'ouvre à la circulation en été 1920.



Chemin entre Isérables et Condémines, vers 1920
(Améliorations foncières, Médiathèque Valais – Martigny)



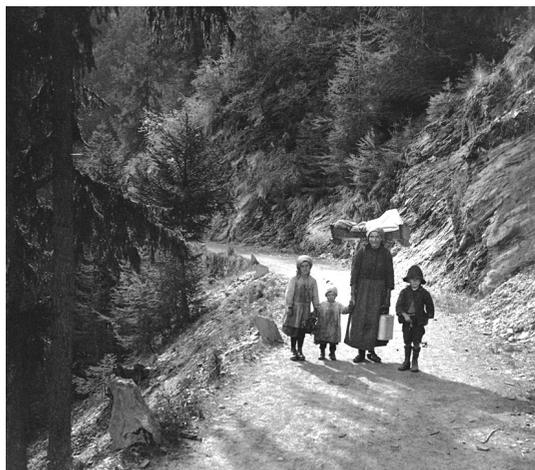
Travailleurs sur le chemin entre Isérables et Condémines, vers 1920
(Améliorations foncières, Médiathèque Valais – Martigny)

LA VOIE DES AIRS

A la fin du XIX^e siècle, Isérables est réputé pour la qualité de ses ardoises, produit couramment utilisé pour recouvrir les toits des habitations valaisannes. Ce matériel est lourd et très difficile à transporter sur les sentiers existants. Le passage principalement emprunté pour rejoindre Riddes est très escarpé et dangereux. Les exploitants des carrières ont donc construit, entre 1882 et 1883, une télébenne, appelée câble, de la Vidondée jusqu'à Pierre-Orai (890 m).

En 1913, vu les avantages que procure ce nouveau moyen de transport, on décide d'installer une seconde télébenne de Pierre-Orai au Zépet afin de relier directement la plaine aux carrières. D'une utilité certaine, ces deux câbles servent, durant la Première Guerre mondiale, au transport de l'antracite, une autre ressource du sous-sol d'Isérables. Une fois la guerre terminée, les mines ne sont plus exploitées et les télébennes désaffectées.

La bourgeoisie d'Isérables profite de cet abandon et achète le câble inférieur afin d'éviter la descente du bois par le sentier qui relie Isérables à Riddes.



Famille sur le chemin de Condémines, vers 1940
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)



Chemin entre Iséables et Condémines, vers 1920
(Améliorations foncières, Médiathèque Valais – Martigny)





Départ du téléphérique, 1941-1942
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)



Départ du téléphérique, 1941-1942
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)

Les télébenches, destinées au convoyage des marchandises, n'étaient pas autorisées à transporter des personnes. Cependant, certains voyageurs pressés tentaient une descente par le câble. Cette aventure a été fatale à un homme qui tomba de la benne au point le plus élevé du trajet.

Cette imprudence a confirmé l'évidence : malgré l'intérêt que représentent les télébenches, cette liaison n'est toujours pas suffisante pour les habitants d'Isérables. Ils attendent la mise en œuvre d'une route carrossable, afin de pouvoir finalement rejoindre la plaine en toute liberté et autonomie.

En 1936, une alternative se présente et un projet novateur voit le jour. L'arrivée de M. Lucien Gillioz à la présidence de la commune marque un tournant décisif dans l'ouverture d'Isérables sur la plaine. Lors de ses études de droit effectuées à Genève, il découvre le téléphérique du Salève⁴ et s'en inspire pour un projet de désenclavement.

■
⁴ Téléphérique de Genève.



Construction du téléphérique Riddes-Isérables, 1941-1942
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)

Ce projet est approuvé par l'Assemblée primaire le 12 décembre 1937, mais à ce moment-là, les autorités cantonales et fédérales sont dans une situation financière précaire. Isérables doit attendre la Deuxième Guerre mondiale pour qu'une voie rapide soit réalisée.

Dans la mesure où Isérables donne accès au col de la Croix-de-Cœur, il est inclus dans le système de défense de la route du Grand-Saint-Bernard. L'installation d'un téléphérique devient alors une priorité militaire, car l'Etat major prévoit de continuer le projet de Riddes à Isérables par un dernier tronçon, des Combes aux Savoleyres⁵.

La construction du téléphérique Riddes-Isérables (TRI) débute en 1941. Elle est effectuée par la maison von Roll de Berne.

Le 16 août 1942, jour de la Saint-Théodule, le téléphérique est inauguré officiellement en présence de la population et de nombreuses personnalités civiles et militaires.

Désormais, les Bedjuis peuvent rejoindre la plaine en dix minutes et profiter d'une liaison rapide et sans effort.



Cabine du téléphérique, 1942
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)

■
5 Cette installation est démontée en 1945.



Arrivée des cabines du téléphérique, 1941-1942
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)



Construction du téléphérique à Riddes, vers 1940
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)

Comme l'indique le Rapport de gestion du Conseil d'Etat de 1942, le téléphérique Riddes-Isérables est le premier téléphérique à remplacer une route de montagne. C'est pourquoi, l'Etat du Valais se charge de sa construction⁶ et en assume la propriété.

A ses débuts, le TRI est constitué de deux cabines pouvant transporter dix personnes. Ces moyens se révèlent rapidement insuffisants compte tenu des attentes des villageois⁷. Les premières années, le nombre d'usagers est si élevé le matin qu'il faut se lever tôt avant le départ pour prendre son numéro dans la file. « En 1958, au vu des besoins croissants, les cabines sont remplacées par de nouvelles qui peuvent transporter plus de vingt personnes »⁸. L'arrivée du téléphérique modifie et simplifie chaque geste des villageois.

Le transport des malades et des blessés est facilité, évitant ainsi au Dr Ribordy la montée à dos de mulet jusqu'à Isérables⁹.

Le TRI permet également le transport de produits alimentaires et de matériaux pour la construction et l'agriculture qui, jusqu'à sa mise en service, étaient amenés par le sentier à dos d'homme et de mulet. Ce nouveau moyen de transport favorise aussi l'éducation des Bedjuis, en permettant aux écoliers d'atteindre plus facilement la plaine et ainsi d'accéder aux études et à une formation plus complète.

Avec l'installation du téléphérique, le tourisme se développe à Isérables. Resté enclavé jusqu'en 1942, le village représente dès lors une attraction intéressante pour le touriste curieux de découvrir un lieu hors du commun, un village perché dans la montagne.

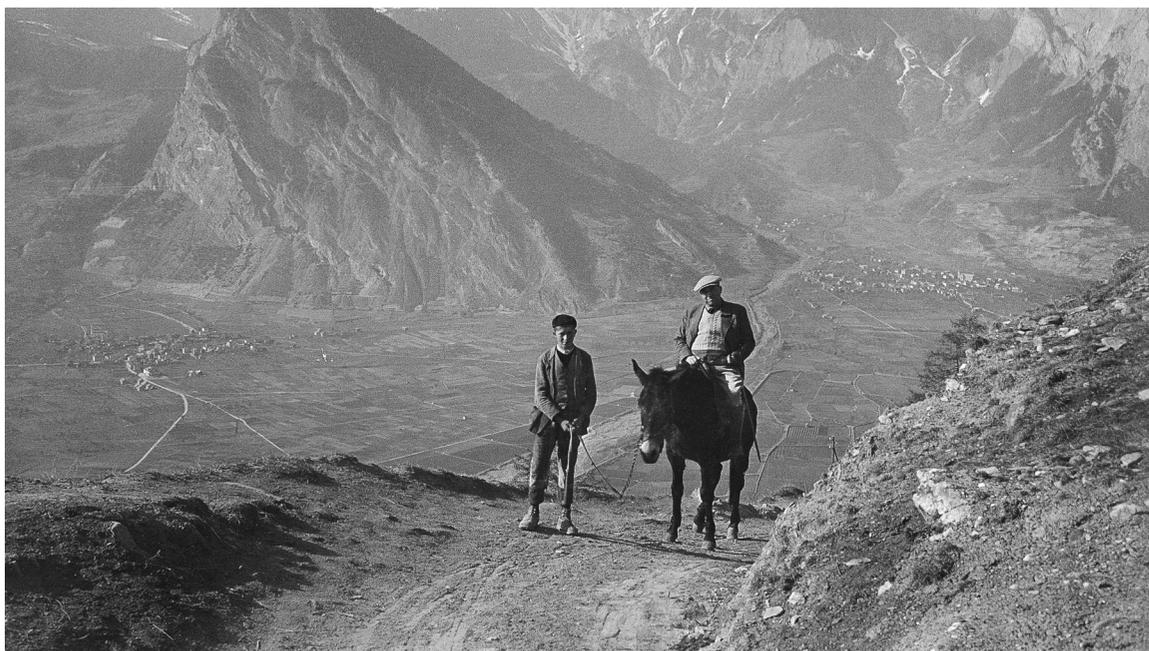
Finalement, cette évolution favorisée par le téléphérique a également eu une incidence sur les commerces, les industries et l'agriculture qui se développent de façon rapide. De plus, les habitants s'ouvrent aux voyages ou plus sim-

■
⁶ Rapport de gestion 1942, pp. 9-10.

⁷ Les cabines pouvaient transporter 1000 kg de marchandises.

⁸ Rapport de gestion 1943, pp. 10-11.

⁹ Le Dr Ribordy était médecin au village de Riddes. Il effectuait des trajets à dos de mulet afin de soigner les malades qui ne pouvaient se déplacer jusqu'en plaine.



Montée du Dr Ribordy à Isérables sur le chemin pédestre, vers 1940
(Ch. Paris, Médiathèque Valais – Martigny)

plement aux opportunités de rencontres avec la plaine. Ainsi, le village et ses habitants découvrent d'autres lieux¹⁰ et les échanges culturels s'intensifient.

LA ROUTE

Comme nous l'avons dit, les Bedjuis avaient depuis un certain temps le désir de relier la plaine par une voie carrossable.

En 1908 déjà, l'administration communale demande au Conseil d'Etat qu'un projet de route reliant Isérables à Riddes soit étudié. Le 27 septembre 1908, le gouvernement refuse d'accéder à la requête.

Le dossier refait surface vingt ans plus tard. En 1927, soixante communes, soit 20 % de la population valaisanne, ne sont pas encore reliées à la plaine par des routes carrossables¹¹. Isérables fait partie de ces lieux. Il pourrait donc bénéficier de la loi sur la construction de routes et chemins reliant les villages de la montagne à la plaine, loi acceptée par le peuple le 18 mai 1927.

Dans les années qui suivent, les projets de routes pour accéder au village se succèdent sans rencontrer de réels succès. Un premier projet reliant directement Isérables à Riddes, par Scex-Blanc et la rive gauche de la Fare, est rejeté par l'Etat, qui le considère comme trop dangereux et trop coûteux. Après quelques études, une autre variante passant par Scex-Blanc et Arbin est acceptée, sous réserve que les crédits soient suffisants¹².

Comme les fonds ne sont pas disponibles, l'Etat propose une liaison par Condémines et Pan-Fey, puisque la route d'Aproz-Fey, déjà construite, permet une économie non négligeable. Cette solution ne contente pas réellement les Bedjuis, qui pour la majorité, doivent rejoindre Riddes ou Leytron pour travailler. Toutefois, conscient qu'en 1933, Isérables est la seule grande commune de montagne non reliée à la plaine, le Conseil communal accepte cette proposition.

Malgré les attentes des habitants, ce projet n'aboutit pas, l'emprunt contracté par l'Etat

pour la réalisation de la loi du 18 mai 1927 étant épuisé.

Après des années de patience, les liaisons routières se réalisent progressivement. Dans un premier temps, entre 1939 et 1944, des travaux sont effectués sur le chemin de Condémines. La première jeep passe en 1942 par cette voie et les mulets sont peu à peu remplacés par les voitures.

Un accès direct à la plaine est finalement réalisé en 1960, lorsque le hameau de Auddes est relié à la route de Riddes. En 1966, le hameau des Condémines est raccordé lui aussi à la plaine par le village de Fey.

Après un demi-siècle d'attente, les habitants d'Isérables peuvent enfin rejoindre Sion par



Véhicule transporté par le téléphérique, vers 1960
(O. Ruppen, Treize Etoiles, Médiathèque Valais – Martigny)

■
¹⁰ Rapport de gestion 1943, pp. 10-11.

¹¹ Recueil, tome XXX, pp. 39-42.

¹² Recueil, tome XXXIII, pp. 16-17.
Le coût estimatif des travaux s'élève à Fr. 1 400 000.-

l'accès Condémines/Fey et Martigny par la route de Auddes/Riddes.

La présence de routes, dès le début des années 1960, transforme à nouveau le quotidien des Bedjuis. Elles n'ont cependant pas autant d'impact que l'ouverture du TRI qui a provoqué un changement rapide dans les habitudes des villageois.

En réalité, ces nouvelles liaisons carrossables sont bénéfiques à plusieurs égards à la vie des habitants, mais elles ont engendré, en contrepartie, un abandon progressif du téléphérique. Seules les personnes travaillant à Riddes, les personnes âgées, les élèves, les apprentis et quelques

touristes empruntent encore aujourd'hui ce moyen de transport devenu beaucoup moins indispensable depuis l'ouverture des routes.

Aujourd'hui, Iséribles n'est plus ce lieu qui autrefois paraissait inaccessible. Il s'est ouvert grâce aux routes et s'oriente plus que jamais sur la vallée du Rhône et ses villes.

Le téléphérique a été le déclencheur principal de l'ouverture du village sur l'extérieur, en amenant, par exemple, des usines à Iséribles¹³. Mais le moteur essentiel du développement reste le réseau routier, qui permet aux habitants de rejoindre la plaine en toute liberté, tout en restant profondément attachés à leur village.

■
¹³ Fabrique d'Ebauches S.A. : 1957;
Fabrique d'Orfèvrerie SOLA : 1965.



Cabine du TRI, vers 1970

(O. Ruppen, *Treize Etoiles*, Médiathèque Valais – Martigny)

Sources et Bibliographie

F. CHIFFELLE, *Etude de terrain, Isérables, mai 1992*, Neuchâtel, 1992.

CHIFFELLE 1992

B. COUCHEPIN, *Isérables épinglée au ciel*, Isérables, 2003.

COUCHEPIN 2003

M. FAVRE, *Essai d'histoire de la commune d'Isérables*, Isérables, 1985.

FAVRE 1985

M. FAVRE, *Isérables : étude du milieu*, Isérables, 1987.

FAVRE 1987

M. FAVRE, *Complément à l'essai d'histoire de la commune d'Isérables*, Isérables, 1993.

FAVRE 1993

M. MÉTRAL, *Isérables : le village suspendu*, Neuchâtel, 1972.

MÉTRAL 1972

Rapport de gestion 1942, Département des travaux publics, Viège, 1943, pp. 9-10.

Rapport de gestion 1942, Département de l'intérieur, Saint-Maurice, 1943, p. 50.

Rapport de gestion 1943, Département des travaux publics, Viège, 1944, pp. 10-11.

Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais de 1927 à 1929, tome XXX, Sion, 1929, pp. 39-42.

Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais de 1932 et 1933, tome XXXIII, Sion, 1935, pp.16-17.