

# ACADÉMIE DES SCIENCES, BELLES-LETTRES ET ARTS DE SAVOIE

*Séance académique du 17 février 2016*

Communication de M. Jean LUQUET, *membre titulaire*

## **La route du Val d'Arly, un défi de l'homme à la montagne**

La route de gorges du Val d'Arly, route départementale 1212, ancienne RN 212, a été fermée six mois en 2015 suite aux intempéries du 1<sup>er</sup> mai qui emportent 400 m de voie. Rouverte le 30 octobre après de considérables travaux, elle est fermée à nouveau depuis le 22 janvier 2016. La route est qualifiée désormais régulièrement de « route la plus chère de France », sans que l'on sache du reste sur quel calcul repose cette affirmation.

La question de cette route du Val d'Arly n'est pas nouvelle : dans son rapport du 3 octobre 1922, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Levêque écrit : « Il est infiniment regrettable que les ingénieurs sardes aient choisi la solution du fond de vallée au lieu de la solution bien préférable des crêtes du côté ensoleillé. Sur ces crêtes court un chemin de grande circulation qui présente malheureusement des rampes et courbes inacceptables pour une voie de grande circulation ; mais il eût été aisé dès le principe d'établir une route acceptable et stable en dehors de la vallée elle-même. Il n'est pas dit que, lorsque les conditions économiques seront redevenues plus normales qu'à présent, il ne deviendra pas plus économique et plus indiqué de redresser purement et simplement la voie vicinale des crêtes qui sert heureusement de route de secours. » (AD073/S 1163)

### **Les sources d'archives utilisées**

- Les archives de l'Intendance générale de Savoie :
  - 1 FS 2292-2293, route provinciale d'Ugine en Faucigny.
  - 1 FS 3503-3508 : lettres de l'intendant concernant la construction et l'entretien des ponts, routes, digues, cours d'eau, bâtiments
- Les archives de l'Intendance de Haute-Savoie :
  - 4 FS 339-374 Travaux publics, routes, ponts et digues : projets et correspondances en ordre chronologique.
- Les archives de la Préfecture : S 1163 à S 1165
- Les archives des services des Ponts et chaussées : 10S 1 à 13.
- Le fonds des cartes postales
- Le fonds des archives du service de Restauration des terrains de montagne
- Le fonds Henrard (photographies aériennes)

## Les projets de la période sarde



Le cadastre sarde de 1730

Avant 1828, aucune trace, ni dans les archives d'Ancien Régime ni dans celles du Premier Empire d'un projet de route suivant la vallée de l'Arly. Il est seulement fait mention d'un chemin muletier entre Ugine et Flumet, avec diverses liaisons jusqu'à l'Arly dont les parcelles forestières sont inexploitées. Jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, la préférence va aux routes en hauteur, à l'abri des errements des cours d'eau : ainsi cette lettre (AD073/C138, sans date, fin 18<sup>e</sup> siècle) de l'intendant général de Savoie qui donne un avis défavorable à « un projet de route de l'Hôpital sous Conflans à Ugine, d'Ugine à Faverges, et de là à Annecy en suivant le cours de l'Arly, sous prétexte qu'on pourrait à la rigueur traverser de l'Hôpital à Faverges par le col de Tamié ».

### L'origine du projet : les habitants et la municipalité d'Ugine, 1828

En 1828, sur des « initiatives individuelles », expression qui, dans le respect du Souverain, désigne les syndics et les notables grands électeurs au suffrage censitaire, les communes d'Ugine et les communes voisines font étudier un tracé de route entre Ugine et Sallanches par le Val d'Arly (tracé non spécifié). Suivent des demandes répétées à l'intendant général pour que les ingénieurs se penchent sur le projet, ce qui n'advient pas avant 1835.

**Le projet des ingénieurs sardes** : le choix de la route des crêtes est effectué pour des raisons de coût mais aussi pour des raisons stratégiques.

Rapport du capitaine de génie Louis de Salins, 12 avril 1835 (AD073/1 FS 2293). « Par cette vallée, un corps d'armée qui aurait su nous dérober une journée de marche arriverait avant nous à l'Hôpital » empêchant le regroupement des troupes en retraite depuis Chambéry considéré comme indéfendable. Le capitaine Louis de Salins préconise donc d'aménager cinq points de coupure de la route au moyen d'éboulements et coupures de ponts.



Le projet sarde de 1835 : amélioration de la route supérieure

En 1852, les travaux ne sont cependant pas encore commencés, le conseil divisionnaire multiplie les pétitions entre 1849 et 1854. Il va même jusqu'à voter un crédit de 430 000 livres financés par emprunt et une « surimposition générale » de 10 centimes.

Malgré cet engagement important, les travaux progressent très lentement avant 1860. En Juillet 1860, sur ce tracé, 800 m de route manquent encore.



## La seconde section

Avec cette section, les ennuis commencent, alliant risques naturels et difficultés financières du pays. Les travaux sont très longs, interrompus dès 1870-71 par la guerre, puis un effondrement du parcours déjà réalisé, le 1<sup>er</sup> novembre 1870 : une spectaculaire passerelle en bois est établie pour les piétons. En 1873, nouvel effondrement de la route entre Mollières et le Moulin Ravier.

Le 8 août 1875, un vœu identique, rédigé par le Préfet bien entendu, de la plupart des communes de l'arrondissement d'Albertville demande au Conseil général d'aider au montage financier envisagé avec l'Etat. L'intérêt de cette route est :

« de faciliter

1°) l'écoulement des vins, des maïs, des farines etc. vers le haut Faucigny, principal débouché des productions de la plaine de l'Isère.

2°) la circulation des touristes et des voyageurs dans nos pittoresques vallées au retour de leurs courses au Mont Blanc et à Chamonix. »

Lors de sa séance du 25 août 1875, le Conseil général sur rapport du Préfet adopte un plan de financement de 930 000 francs dont une avance de 580 000 francs à l'Etat pour permettre l'achèvement de la route en 1880 et son ouverture au trafic dès 1878. Rappelons qu'il s'agit de francs or. Dans le département de la Seine, selon l'INSEE, le salaire moyen d'un cocher en 1890 est de 5,75 francs par jour pour 16 heures de travail, une livre de pain, base de l'alimentation, vaut 15 centimes.

Par délibération du 18 août 1875, le Conseil général de la Haute-Savoie également sollicité « regrette que l'état de ses finances ne lui permette pas de concourir à cette échéance ».

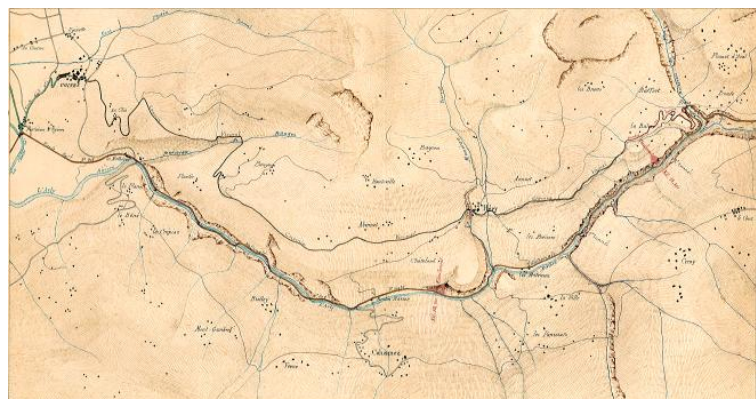
Cette section est tout de même achevée en 1880, avec notamment un nouveau pont à Flumet pour remplacer le pont en pierres de la période sarde..

## La troisième section

En 1886, un nouvel éboulement de 3 000 m<sup>3</sup> emporte la route sur 50 m au lieu-dit les Mollières. Par décision ministérielle du 17 novembre 1887, l'achèvement de la route est décidé ainsi que le confortement des remblais de protection. En 1889, nouvel éboulement le 26 août, au km 16,90. Les travaux sont poursuivis en régie et s'achèvent le 24 novembre 1890. Dès cette année 1890, dans les jours suivants, un éboulement emporte à nouveau la route sur 17,25 mètres.

Dès ce moment, s'engage une course sans fin entre la montagne et les ouvrages de protection, au détriment de ces derniers.

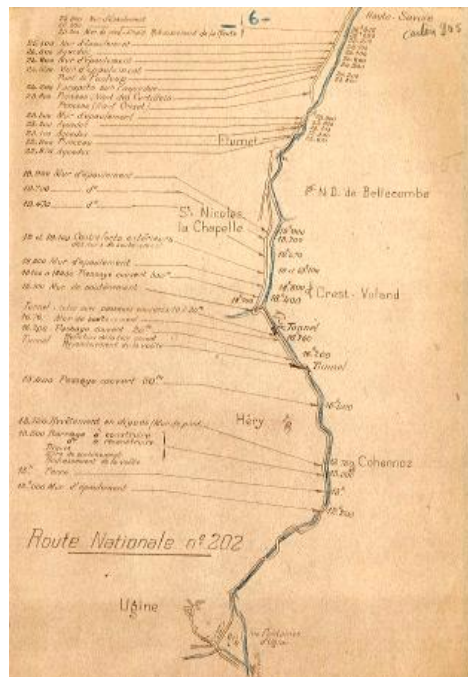
*La route du Val d'Arly  
en 1892*



L'année 1909 verra la mise en place d'un véritable système de protection de la route avec d'importants travaux, principalement la construction de digues et de remblais. De 1909 à 1924, trois seuils sont construits dans le lit de l'Arly pour protéger les digues et radiers. En 1922, la maison des cantonniers au lieu-dit les Métraux est équipée d'un poste téléphonique d'alerte en cas d'accident (AD073/10S 13).

Le 4 février 1922, le Conseil général délibère à nouveau sur l'intérêt et le coût de cette route.

Rapport de l'ingénieur Foulladosa à M. Levêque, ingénieur en chef, 9 août 1922 : « par les caractéristiques géologiques et physiques de la vallée de l'Arly, la traversée des gorges par la route nationale 202 a toujours présenté et présentera toujours des risques d'éboulement... schistes argileux en décomposition à stratification brouillée, la roche imbibée d'eau est partout délitée... ». Le même ingénieur regrette qu'on n'ait pas suivi les choix de la période sarde pour faire passer la route sur les crêtes. Nous avons vu en introduction l'interprétation de l'ingénieur en chef sur l'origine de ce choix.



La route du Val d'Arly, en 1922

Lors de la séance du 20 mai 1925, le conseiller général du canton d'Ugine, M. Pringollet, préconise la remise en viabilité du chemin d'intérêt commun 109, l'ancienne route des crêtes :

Concernant la route du Val d'Arly, « on s'y aventure avec crainte car à côté des dangers

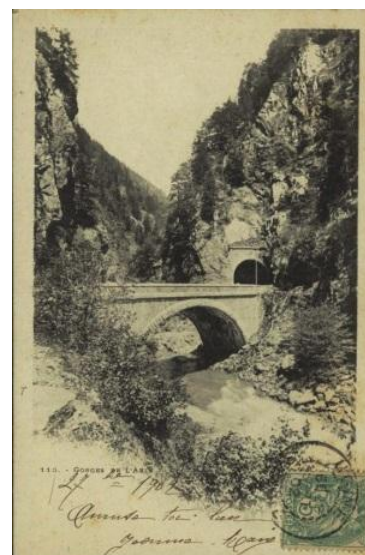
qui viennent de la montagne et dont les roches tendent de plus en plus à descendre, la chaussée elle-même tend à quitter son assise et à rejoindre la rivière... »



le chemin communal 109 est trop étroit, les rampes vers Flon exposées et raides, l'itinéraire en construction par le col des Saisies est un itinéraire touristique impensable pour un trafic lourd. La Chambre de commerce conclut que la route du Val d'Arly est surtout victime d'un défaut d'entretien, chiffré à 80 000 francs par an.

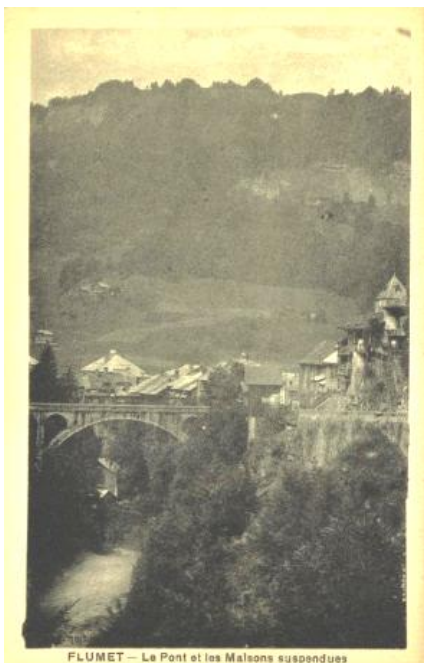
En 1930, goudronnage de la route.

Le 10 avril 1936, vœu de la Chambre de commerce de Chambéry qui constate que sur les trois itinéraires possibles,



## La route et ses enjeux

De 1892 à 1916, on compte en moyenne trois coupures de la route par an, certaines de plusieurs mois. La technique de réparation est rodée : les cantonniers sur place, par équipe de 15 à 20, déblaient et empierrent le tracé, la circulation est déviée ou interrompue le temps nécessaire, parfois plusieurs mois voire d'une année sur l'autre. Le coût de ces réparations varie entre 5 000 et 10 000 francs par an, avec de fortes variations les années d'éboulements plus importants.



FLUMET — Le Pont et les Maisons suspendues

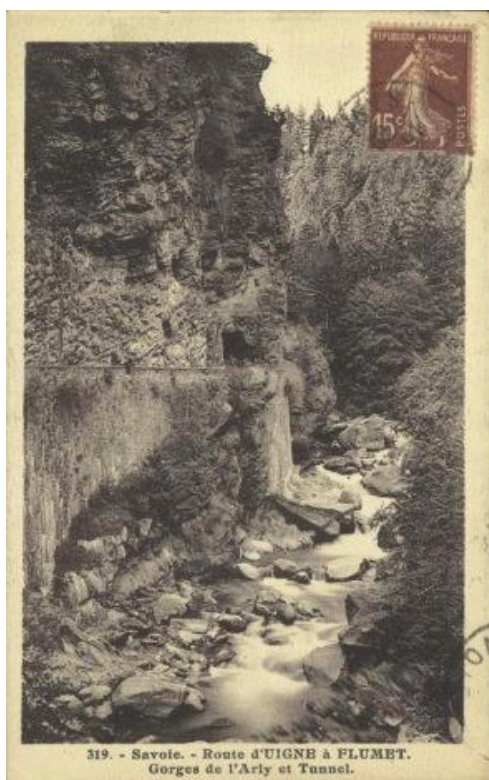
A partir des années 1890, la route, devenue la route des Alpes, voit le trafic touristique s'imposer à côté du trafic commercial. Ces nouveaux usages de la route ne vont pas sans créer quelques difficultés avec un public moins habitué aux aléas des travaux :

Le 20 juin 1932, le sénateur Antoine Borrel se plaint auprès du Préfet d'une interruption de trafic de 15 jours à compter du 16 juillet. Le 20 juillet, plusieurs habitants se plaignent que la route aurait été fermée 15 mn avant l'heure annoncée.

Le 2 septembre, M. Renault de la Templerie domicilié hôtel des Edelweiss à Combloux se plaint qu'un cantonnier aurait jeté volontairement une pelletée de cailloux sur sa voiture. Plainte relayée par le secrétaire général de l'Automobile Club de France. Le surveillant des travaux aurait été « incorrect vis-à-vis de notre sociétaire ». L'Ingénieur divisionnaire défend ses ouvriers et plaide l'incident mineur et involontaire.

## Conclusion

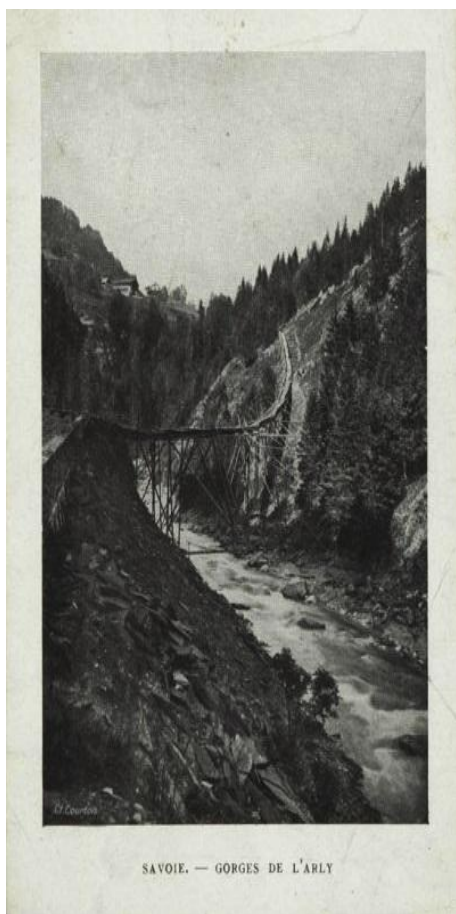
La route du Val d'Arly est bien un défi de l'homme à la montagne, défi que les administrations publiques ont longtemps refusé ou différé et préféré contourner. Quand la route est réalisée, entre 1863 et 1890, elle est d'abord une route de montagne, dont l'empierrement et l'entretien sont relativement coûteux mais acceptés. Il est particulièrement révélateur à cet égard que les rapports des ingénieurs ne mentionnent aucun accident quand le *Courrier des Alpes* fait état lui de fréquentes tragédies. L'usage est limité au trafic économique local qui certes préfère le trajet court entre la vallée de l'Isère et le Faucigny, mais qui, bien au fait des aléas des transports en pays de montagne, accepte bon gré mal gré les drames et les longues coupures infligés par les éléments.



319. - Savoie. - Route d'IGNE à FLUMET.  
Gorges de l'Arly et Tunnel.

Après 1890, avec le tourisme et l'ouverture au trafic national de la « route des Alpes », avec

l'intensification du trafic aussi, le risque devient inacceptable. S'enclenche dès lors la course entre les ouvrages de protection et les éboulements.



Cette brève étude documentaire ne prétend pas offrir des arguments pour savoir ce que doit faire le département de la Savoie sur cette route au début du 21<sup>e</sup> siècle. L'historien n'est ni ingénieur ni responsable des finances locales. Les arguments qui guident les choix sont contingents à leur époque, pourtant chaque période inscrit sa propre lecture, quitte, nous l'avons vu, à réécrire l'histoire. Par ailleurs, les décisions d'investissements par elles-mêmes engagent l'avenir durablement, créant une inertie systémique qui peut se payer cher. Mais la lecture de l'histoire montre aussi, c'est sa principale et peut-être seule leçon, que les choses les plus durables finissent elles aussi par changer.

Jean LUQUET

