

A topographic map of Martigny, Switzerland, rendered in white lines on a black background. The map shows contour lines, roads, and the town's layout. The title is centered over the map.

# MARTIGNY ET SES PATRIMOINES, REGARDS SUR UN HÉRITAGE

Publié à l'occasion des  
60 ans de Patrimoines de Martigny

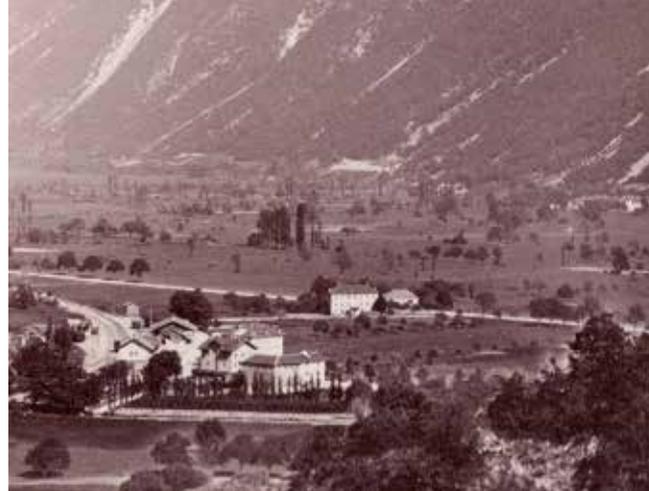
1  
9  
5  
9

2  
0  
1  
9

## LA GARE ET SON AVENUE

### L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER

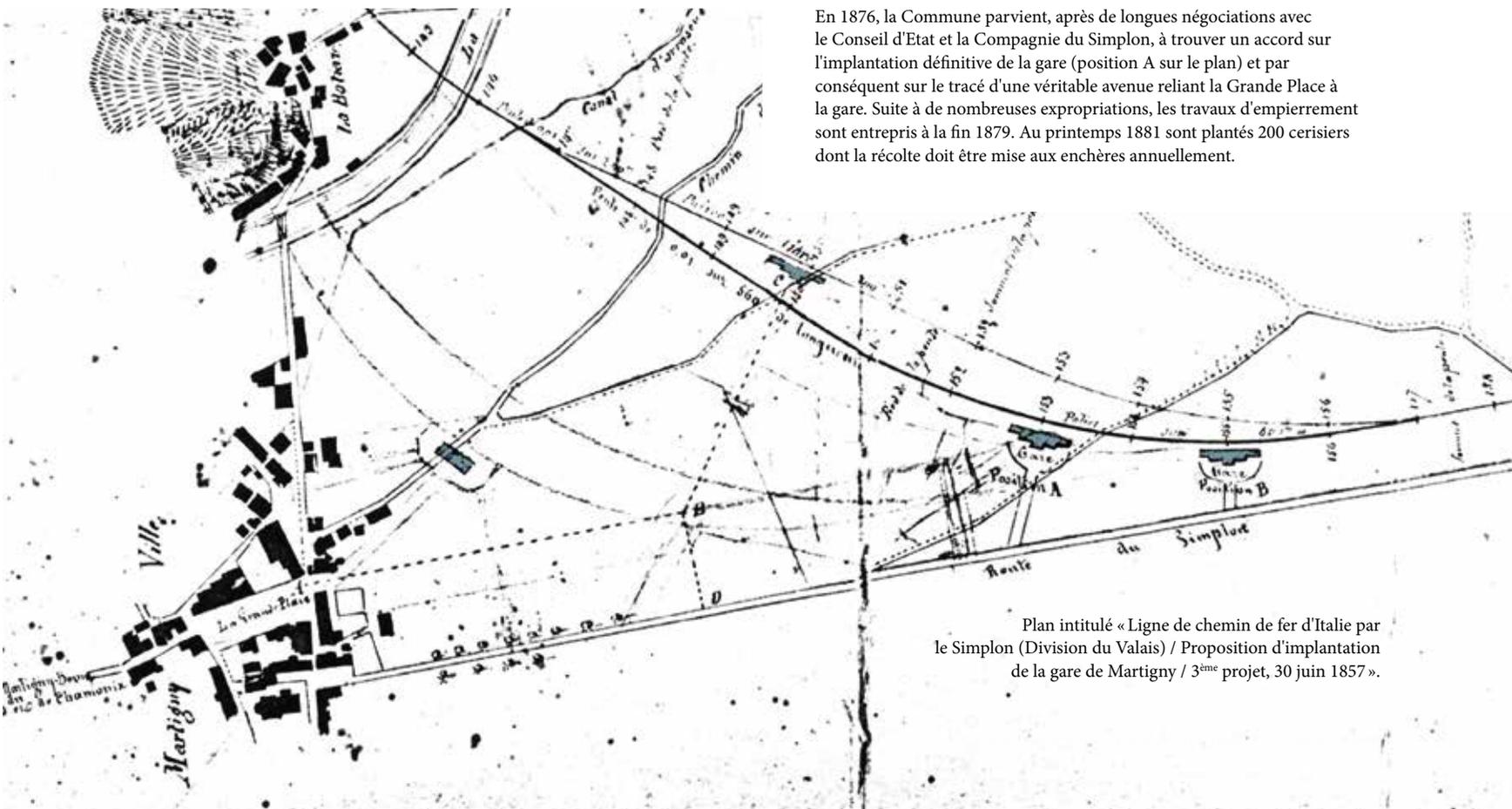
La ligne du chemin de fer du Simplon atteint Martigny en 1859. D'emblée, la question de l'emplacement de la gare soulève de vives polémiques et plusieurs solutions sont étudiées. L'une prévoit même de faire passer la ligne en tunnel sous la tour de la Bâtiaz et d'établir une gare de rebroussement (en cul-de-sac) entre la Ville et le Bourg. C'est finalement le canton du Valais qui décide, pour des raisons économiques, que la gare sera implantée à l'extérieur de la Ville. Là encore, les Martignerains se disputent pour des motifs politico-religieux au sujet de son emplacement exact. Le Conseil d'Etat tranche en fixant une gare provisoire à proximité de la rue du Simplon, évitant ainsi la construction d'une avenue coûteuse. Durant vingt ans, un simple chemin de terre à peine carrossable relie la gare à l'agglomération, le temps aux autorités communales et cantonales et à la Compagnie du Simplon de s'accorder



La gare et les hôtels vers 1890, photographie de Giorgio Sommer.

sur un emplacement. En définitive, la gare est construite dans l'axe de la place Centrale, nommée alors Grande Place. La place de la Gare devait donc être le contrepoids de la place Centrale. Très vite, des hôtels sont érigés près de la gare, complétant la structure d'accueil de la Ville.

En 1876, la Commune parvient, après de longues négociations avec le Conseil d'Etat et la Compagnie du Simplon, à trouver un accord sur l'implantation définitive de la gare (position A sur le plan) et par conséquent sur le tracé d'une véritable avenue reliant la Grande Place à la gare. Suite à de nombreuses expropriations, les travaux d'empierrement sont entrepris à la fin 1879. Au printemps 1881 sont plantés 200 cerisiers dont la récolte doit être mise aux enchères annuellement.



Plan intitulé « Ligne de chemin de fer d'Italie par le Simplon (Division du Valais) / Proposition d'implantation de la gare de Martigny / 3<sup>ème</sup> projet, 30 juin 1857 ».

## L'AVENUE DE LA GARE DE 1960 À 2020

Dans les années 1960, la rectification du tracé de la route cantonale détourne le trafic de transit de l'axe historique qui passait par le pont de la Bâtiaz et la place Centrale. La création d'un nouveau pont sur la Dranse et de la rue du Léman en 1963 amène une densification de l'avenue de la Gare. Cette situation est en partie responsable de la démolition de nombreux immeubles construits entre 1890 et 1940, entre autres les maisons Chappaz, Gross, Troillet, Alberto, Broccard, les immeubles locatifs Papilloud, Haenni et Rouiller, les anciens bains, l'ancienne Poste, le Casino, l'imprimerie Pillet, le restaurant Alpina, les hôtels du Grand-Saint-Bernard, Savoie, Terminus et Kluser. De manière certes moins criante que sur la place de la Gare, force est de constater que les nouveaux édifices construits sur l'avenue ne présentent aucune cohésion. Les hauteurs différentes et les espaces non-bâties créent ainsi des variations malvenues sur le front de rue.

Au fil du temps, l'élégante arborisation de l'avenue, composée de deux rangées d'érables rouges plantés en 1931, se dégrade. Victimes de l'accroissement du trafic, beaucoup d'arbres disparaissent sans être remplacés.

Dans un souci de valorisation de l'espace public et par la volonté de redonner la priorité au piéton, la Commune de Martigny a organisé en 2018 un concours pour un nouvel aménagement de l'avenue de la Gare. Le projet lauréat propose un aménagement simple et sensible qui offre des potentiels d'usages de l'espace public favorisant la cohabitation harmonieuse des piétons et des véhicules. Les travaux, prévus en trois étapes, devraient se terminer en 2022.

La situation actuelle ne peut que s'améliorer: par la densification de l'avenue, par le comblement des espaces disponibles avec de nouvelles constructions et par la surélévation d'immeubles. Outre qu'elles favoriseraient son animation, ces améliorations permettraient de préciser les limites de l'avenue, d'unifier le front de rue, offrant ainsi une image plus homogène.

## LA GARE, PIVOT DE LA VILLE ?

«La gare a toujours tenu un rôle important dans le développement de l'urbanisation. Elle est un des nouveaux pivots de la ville. Par sa vocation à faire converger des flux considérables de personnes et de biens, la gare est un point d'articulation essentiel autour duquel la ville moderne va se déployer. Elle



Le parc des cars postaux dans les années 1940.

engendre une nouvelle géographie urbaine (..) Elle modifie profondément l'ordonnance des agglomérations en créant de nouveaux centres de gravité.»

Jean Dethier,  
*Le Temps des Gares*, Paris, 1978.

A l'encontre de cette appréciation, les gares n'ont pas eu un pouvoir d'attraction déterminant en Valais, même si elles y ont notablement influencé l'axe de circulation: à Monthey, à Martigny, à Sion, à Sierre, à Viège, elles sont demeurées isolées et n'ont pas fondamentalement modifié le centre de gravité de ces agglomérations, jusqu'à nos jours du moins. Tributaires du relief, les gares ont toutes été bâties en périphérie, dans la plaine, et elles ont constitué des îlots à l'écart des centres urbains, plus ou moins développés, mais relativement peu intégrés.

A Martigny, l'implantation en biais des bâtiments de la gare, due à la courbure du tracé, confère à la place sa forme irrégulière. L'exiguïté de l'espace, la multiplicité des voies (CFF, Martigny-Orsières, Martigny-Châtelard), la complexité des relations entre les différents moyens de transport ainsi que l'absence de concept unitaire l'empêchent d'assumer son rôle de place représentative d'une entrée de ville. Enfin, le développement anarchique des immeubles ne permet pas une définition spatiale précise de la place, lui conférant ainsi un aspect résiduel.

Pourtant, dans les années 1980, les hôtels historiques édifiés en bordure de l'avenue et de la place de la Gare, témoins caractéristiques de leur époque, ont été démolis les uns après les autres (hormis l'Hôtel Suisse). L'opportunité qui se présentait alors d'améliorer enfin cet espace public n'a pas été saisie. Les élus communaux, conscients de la situation chaotique,



L'avenue de la Gare, avant 1900.

réfléchissent actuellement à l'amélioration de cet espace stratégique. Quelques études ont été menées, notamment en collaboration avec les CFF; elles sont malheureusement restées sans suite. L'aménagement fonctionnel et convivial de la place de la Gare et de ses alentours ne semble toujours pas une priorité. Un investissement de plusieurs millions engagé par les CFF pour l'amélioration des quais et des passages sous-voies, prévu de 2019 à 2020, reporte les travaux. Pendant ce temps, la Commune poursuit à ses frais la réalisation d'aménagements provisoires afin de gérer au mieux la situation.

Le concours pour un nouvel aménagement de l'avenue de la Gare, organisé en 2018 par les autorités (voir ci-dessus), ne tenait malheureusement aucun compte de la problématique de la place de la Gare. Ce concours aurait pourtant permis une réflexion globale sur l'espace public et ses multiples composantes: transports, mobilité douce, environnement bâti, arborisation, etc. Le scénario se répète inlassablement: les occasions de résoudre les problématiques liées à cette place de la Gare ne sont pas saisies et sont reportées à plus tard.

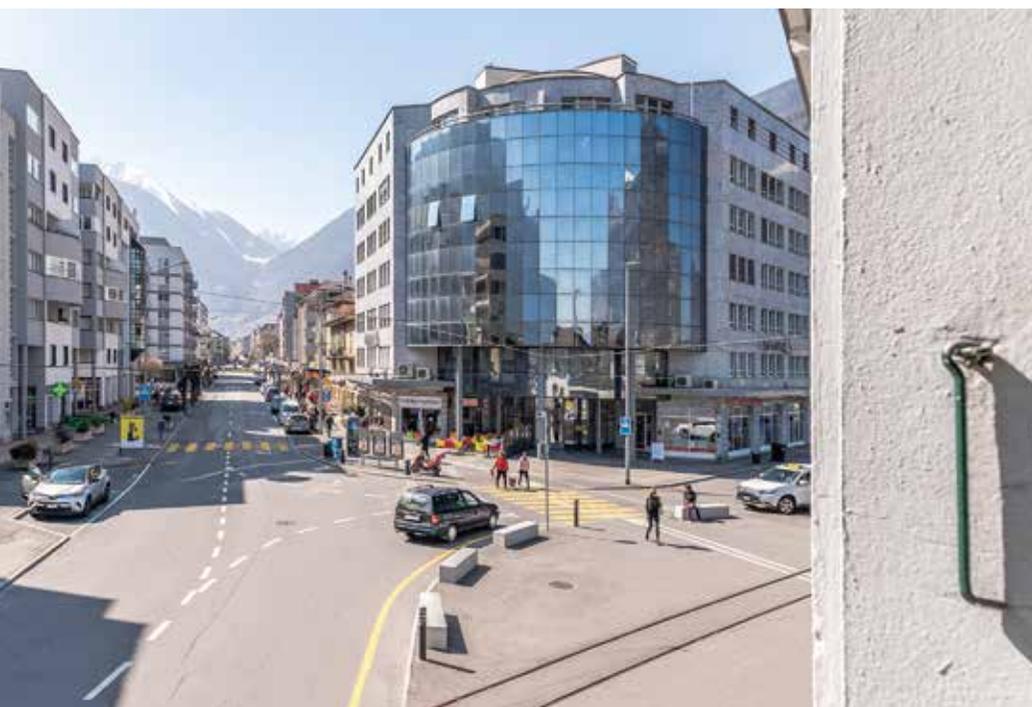


Le projet du nouvel aménagement de l'avenue de la Gare.  
Réalisation 2020-2022 - Atelier Grept Sàrl.



### LA PLACE DE LA GARE, VERS 1935 ET EN 2019

Vue de la place depuis la fenêtre de l'étage du bâtiment de la gare. Ces deux photographies, prises à quatre-vingts ans d'écart, attestent que cette place n'a pas trouvé son identité: cet espace n'est toujours pas une place! Le charmant Hôtel Terminus a été démoli en 1990. Son architecture, qui tenait compte du contexte environnant, présentait un bâtiment articulé avec une façade principale donnant sur la place avec entrées et terrasse, ainsi qu'une façade plus privative sur l'avenue. Il a été remplacé par un imposant immeuble à l'architecture symétrique et prétentieuse, sans différenciation de rapport vis-à-vis de deux situations urbaines distinctes.



Les hôtels Terminus (à droite) et du Grand-Saint-Bernard (à gauche), vers 1950.



### LA PLACE DE LA GARE, VERS 1939 ET EN 2019

La place de la Gare et l'Hôtel du Grand-Saint-Bernard. Pour quelques années encore, le réseau de fils électriques destiné aux trams est présent. A l'arrière de l'hôtel (détruit au début des années 1990) se trouvait un petit établissement devenu la Pizzeria des Trois-Chemins-de-Fer, démoli en 2017 et qui sera remplacé sous peu. Le nouveau bâtiment (à droite sur la photographie) ne présente aucun intérêt esthétique, c'est le moins qu'on puisse dire.



## TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos .....	p. 7
<b>Patrimoine historique</b> .....	p. 17
<b>Patrimoine naturel</b> .....	p. 35
<b>Patrimoine artistique</b> .....	p. 43
<b>Patrimoine architectural</b> .....	p. 55
<b>Contextes et perspectives</b> .....	p. 165
Annexe .....	p. 194
Bibliographie .....	p. 196
Liste des donateurs .....	p. 198
Source des illustrations.....	p. 199