

# La communauté Icognarde de 1905 à 1989

---

## Les voies de communication



AU DÉBUT du siècle, Icogne n'est desservi que par des chemins à chars et des sentiers muletiers, peu ou prou entretenus. C'est donc à dos d'homme ou de mulet que les marchandises sont véhiculées dans la commune, à l'aide de chars, de besaces, de bâts, de traîneaux, de tombereaux. ..

L'arrivée du chemin de fer dans la plaine du Rhône accentue le rôle économique de Sierre, Granges, Saint-Léonard et Sion. Les sentiers qui y mènent sont souvent abrupts, et le parcours exige beaucoup de temps.

Ainsi, pour parvenir à Sierre, les Icognards doivent d'abord rejoindre Lens par le vieux chemin, puis Chermignon-d'en-Bas par le chemin de «Rêvouire», Corin et enfin la capitale du district. Pour les Bas de Lens et Granges, ils empruntent les «Viresses» ou le chemin de la «Vouarda-Pichiou».

Pour atteindre Sion, il existe plusieurs possibilités: par Ayent tout d'abord, par le sentier de la «Tsapèlèta» (oratoire); ou par Saint-Léonard, que l'on rejoint par différents sentiers: celui de l'usine II — Bisse de Clavoz, celui de Champlan-Beulet ou encore celui de l'«Echieleta» (échelette), très abrupt. Ces trois chemins débouchent à l'usine I des Services industriels (près de Saint-Léonard). Autre possibilité, le sentier qui relie ce dernier village à Chelin. Pour se rendre à Chermignon et Montana, les Icognards n'ont qu'une seule possibilité, le chemin de «Tsanlèvôn» (Chantevon). Quant aux alpages, ils sont desservis par un sentier qui remonte le cours de la Lienne et qui l'enjambe à sept reprises, par autant de ponts. Ce chemin, mentionné dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, est à la charge des communes de

Lens et d'Ayent. Au début du siècle dernier, ce tracé est abandonné au profit de deux passages distincts, construits par les deux communes sur leurs rives respectives.

### **La longue histoire du Rawyl**

Le sentier du col du Rawyl, qui n'est plus aujourd'hui parcouru que par les touristes, a vu passer nombre de soldats, de pourvoyeurs de marchandises, et quelques... célébrités.

Entre le XIVe et le début du XVe siècle, les milices de l'Oberland franchissent le col pour voler au secours des seigneurs féodaux, les de la Tour et les de Rarogne entre autres. Les Oberlandais, venus en force, sont toutefois battus et se retirent, non sans bouter le feu à quelques villages, dont Icogne.

Dans des temps moins reculés, puisque nos anciens s'en souviennent encore, les habitants d'Ayent et de Lens passent le col à pied, emportant sur leur dos des fruits, des légumes, du blé et surtout du vin. Ils vont le troquer au Simmental contre du drap, du bétail de boucherie et des objets de boissellerie. Ils partent en groupes, à la nuit tombée, pour être à destination le lendemain. Il leur arrive d'être surpris par la tempête, sur le Plan—des-Roses, particulièrement exposé. Les restes d'une cabane en bois sont encore visibles aujourd'hui dans la région d'Annillon. Construite par l'entrepreneur Joseph Mudry, elle offrait un précaire refuge aux villageois sur le chemin du Simmental.

Le Rawyl inspire en outre Charles-Ferdinand Ramuz qui y place l'action de son livre, «La Séparation des Races», écrit en 1912. Si l'on en croit son ami, le peintre Albert Muret, c'est lors d'une promenade des deux compagnons à «Pra Recoula» que l'idée lui en est venue. Comme l'écrivain demande au peintre l'origine du nom de l'endroit, Albert Muret lui donne une explication tirée de la tradition locale: c'est là que Bemois et Lensards se sont affrontés, c'est là aussi que les premiers ont dû reculer (rècoula). L'imagination du romancier fait le reste, transposant les affrontements des deux peuples en rivalité d'amants des deux cantons.

En 1933, un film tiré du roman est tourné à Lens, dans les alpages et au col du Rawyl. Les auteurs du film choisissent nombre de figurants parmi la population des villages.

### **De Sion à Berne par le Rawyl**

Bien qu'aujourd'hui encore, seul un sentier relie les cantons du Valais et de Berne par le Rawyl, les projets de route et de tunnel n'ont pas manqué. Et ils ont parfois influencé le reste du réseau routier de la région.

Ainsi au début du siècle, François Bagnoud, président de Lens à l'époque, lance l'idée d'une route carrossable entre Granges et Lens, route qu'il veut rattacher au projet du géomètre Dominique Clivaz.

Ce dernier entend ouvrir une voie vers Berne par Vermala, Bisse du Rho, Arnillon (tunnel de 1,5 km), Iffigen, La Lenk. Un devis de ce projet établi en 1930 fait apparaître les chiffres suivants: Valais Fr. 1700000.-, Berne Fr. 800000.-: total Fr. 2500 000.-.

Si le projet du géomètre ne voit pas le jour, car une telle route serait impraticable pendant l'hiver, celui du président de Lens est réalisé en 1907. La «route du président Bagnoud» utilise dans les grandes lignes son tracé actuel, sauf entre Vaas-d'en-Haut et Flanthey.

La traversée des Alpes bemoises continue d'attiser les passions. De nombreux projets sont imaginés. Le principal consiste en un tunnel sous le col du Rawyl qui débouche sur la rive gauche de la Lienne et dont la route arrive aux Essampilles.

En 1962, grâce à la ténacité du conseiller fédéral Roger Bonvin, le percement du Rawyl, avec aboutissement du tunnel aux Barnes, est inscrit au programme des routes nationales. Après quelques années de tergiversations, les travaux de la galerie de sondage débutent. Mais plusieurs incidents (arrivée massive d'eau, fissures du barrage de Tseuzier) signent l'arrêt de mort du projet. Les Chambres fédérales abandonnent définitivement ce dernier en 1987.

### L'arrivée du macadam

Mis à part un vague projet de chemin de fer, en 1908, entre Sion et Montana, ce sont les routes qui vont mobiliser, pendant le plus clair de ce siècle, l'imagination et les forces de la région en mal de décloisonnement.

En 1922 déjà, la liaison Icoigne-Lens est réalisée dans son parcours actuel. Cette route est ensuite prolongée vers Crans en 1956/1957, puis vers Sierre et Montana par Chermignon en 1962. La liaison pour Sion par le pont de la Lienne est achevée en 1955.

La commune d'Icoigne entreprend d'autre part la construction de nombreuses desservances sur son territoire. C'est le cas de la route de la Gravière à l'usine de Croix en 1953, de celle des Essampilles entre 1959 et 1961, de celle des Fermes en 1965/1966, de celle des Champs en 1969/1970, de celle des Mayens, entre les Essampilles et Pra Recoula, en 1970/1971. Elle participe sur un très court tronçon à la route Crans - Plans Mayens en 1967 et achève enfin celle d'Ehochour - Les Vuèbes en 1989.

