

Un formidable atout pour la promotion touristique !

Dans sa forme et sa conception, cette passerelle est aussi un formidable atout pour la promotion touristique du village car elle permettra d'admirer d'un côté le Lac et de l'autre une Morge renaturée et embellie.

Les rampes d'accès permettront de garantir l'application des normes handicap pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, mais aussi des cyclistes. Du côté français, les neuf places de stationnement immédiatement devant le lac seront déplacées pour mettre en valeur la vue et les terrasses. Elles seront positionnées à proximité sur la route du quai du côté droit avec un stationnement des deux côtés sur 50 m.

La passerelle reliera les deux quais, les restaurants et les activités ainsi que le débarcadère côté Suisse au point de départ du GR5 et de la Grande Traversée des Alpes nouvellement mis en valeur. Elle s'inscrira comme point de départ de la véloroute ViaRhôna en direction de la Méditerranée.



Les travaux débuteront en septembre 2018 afin de pouvoir inaugurer ce nouveau Pont de l'Amitié dans le cadre des festivités du 450e en 2019 !



La pergola de départ de la ViaRhôna et du GR5



Dès septembre 2018, les communes de Saint-Gingolph mettront en oeuvre une solution sûre et attractive pour mettre en sécurité le bas du village et promouvoir le tourisme :

Une nouvelle passerelle^{CH} sur la Morge

Le mois de septembre verra débuter la construction de la nouvelle passerelle sur la Morge dans le bas du village. Une infrastructure attendue par beaucoup d'entre vous, mais qui suscite chez certains des interrogations.

Éclairage sur ce projet important pour la sécurisation du cours de la Morge et pour la mise en valeur touristique du bord du lac.



Reconstruire le pont de la Scie ?
 Élargir l'embouchure de la Morge au maximum ?
 Construire un pont levis ?
 Réaliser un nouvel ouvrage ?

Quelle solution sérieuse et durable pour franchir la Morge en bas du village ?

Loin de toute discussion de comptoir, les deux communes ont souhaité s'appuyer sur des expertises robustes réalisées par plusieurs bureaux d'ingénieurs, co-pilotées par la France et la Suisse et qui ont duré depuis 2015. Les résultats ont été étroitement suivis à chaque étape et validés par les ingénieurs de l'Office Fédéral de l'Environnement, du Canton du Valais et des différents services de l'Etat français.

Deux scénarios réalistes se profilaient pour le réaménagement :

• **soit l'élargissement maximal du bas de la Morge** qui aurait impliqué la destruction du restaurant et de la maison situés sur le cône, tant en rive droite qu'en rive gauche. Ceci aurait de plus empêché la création de tout ouvrage de franchissement.

• **soit l'élargissement moyen de la Morge** qui passe par la suppression du Pont de la scie, l'élargissement du lit de 8 à 14 m et la création de berges couchées et renaturées. Seule cette option permet de ne pas démolir de bâtiment tout en mettant en sécurité le bas du village et en assurant la survie du restaurant situé actuellement en zone de danger.

Dans ce contexte, pour le franchissement de la Morge, la création d'une passerelle sur le bas de la Morge est la seule option qui a pu être acceptée par les autorités (Confédération, Etat du Valais, Etat français), sur la base des études hydrauliques approfondies réalisées. C'est la seule alternative qui sera possible pour aller d'un quai à l'autre et suivre la rive sans devoir remonter sur le Pont de la douane.

Toutes les autres options, dont celle du maintien d'une passerelle à la hauteur de l'ancien Pont de la Scie, ont été jugées beaucoup trop dangereuses en cas de crue extrême et semblable à celle de 2015.

Autre option envisagée pendant un temps, le pont-levis a été abandonné pour plusieurs raisons :

- sa portée aurait du être très longue pour enjamber la future Morge élargie ;
- sa hauteur serait très importante afin de passer par dessus les nouvelles berges et murets de protection définitifs et la rendrait impraticable pour les piétons, véhicules et deux roues, même en position baissée ;
- les rampes d'accès se prolongeraient en travers les terrasses de restaurant et jusqu'à la rue du lac côté suisse et ne pourraient pas se déployer côté France du fait de l'absence de recul vers la rue du lac francaise.



Depuis quelques jours a été diffusée dans quelques commerces du village une pétition anonyme et totalement erronée au sujet de cette future passerelle sur la Morge.

Nous nous permettons de vous redonner ici les informations qui avaient été longuement présentées en réunion publique le 26 juin 2017 et dans la gazette La Gingolaise à l'été 2017.

LA solution : une nouvelle passerelle !

La nouvelle passerelle va-t-elle laisser passer les crues et matériaux ?

Les gabarits de la passerelle ont été étudiés pour laisser passer une crue encore plus importante que celle de 2015 avec d'importantes marges de sécurité. Aucun pilier ne viendra entraver l'écoulement sur une largeur de 20 m, alors que le Pont de la Scie laissait une largeur d'écoulement de moins de 7 m. Elle sera située à 2,50 m au dessus de l'eau, soit beaucoup plus haut que l'ancien Pont de la Scie.

La future passerelle apporte donc une sécurité maximale, alors qu'à l'inverse nous savons que le Pont de la Scie a été une des causes majeures de crues et ce depuis le XIXe siècle, selon les archives historiques.

A-t-on étudié le sol pour s'assurer de la stabilité de la future passerelle ?

Oui, des études de sols approfondies ont été réalisés par la Suisse au moment de la stabilisation du quai Isaac de Rivaz, et des études complémentaires ont été menées sur France. Pour s'assurer d'une stabilité maximale, les piliers seront ancrés sur des socles, qui seront eux mêmes ancrés chacun sur trois pieux de 24 m de profondeur et qui iront chercher la roche dure.

La méthode de l'ancrage par pieux est justement celle qui a été utilisée pour ancrer le quai Suisse et qui devrait être utilisée dans les prochaines années pour réparer le quai français. Avec le quai Isaac de Rivaz, **la nouvelle passerelle représentera l'infrastructure la plus solidement ancrée de toute cette zone**, avec des fondations biens plus robustes que tous les anciens bâtiments alentours, une infrastructure capable de résister à des risques géotechniques de très grande ampleur.

Par ailleurs, sa hauteur à 2,50m au dessus de l'eau et l'absence d'obstacles **permettra de limiter les impacts de la houle**, et donc la formation d'embruns congelants qui la rendrait glissante.

