

## PLACE DE LA GARE

Suivi archéologique des travaux de rénovation  
des conduites d'électricité et multimédias  
(24 janvier - 28 mars 2024)



*Marie-Paule Guex*

Janvier 2025

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>FICHE SIGNALÉTIQUE</b>	<b>1</b>
<b>RÉSUMÉ</b>	<b>3</b>
<b>1 CIRCONSTANCES ET CONDITIONS DE L'INTERVENTION</b>	<b>3</b>
<b>2 CONTEXTE</b>	<b>3</b>
2.1 Contexte géomorphologique	3
2.2. Contexte historique et archéologique	3
2.3 Modalités de l'intervention de 2024	7
<b>3 OBSERVATIONS ARCHÉOLOGIQUES</b>	<b>8</b>
3.1 Le substrat naturel : des dépôts torrentiels (NAT)	8
3.2 Les remblais modernes	10
3.3 Les structures maçonnées	12
3.4 Des restes humains	16
3.5 La fouille au nord du collège	17
<b>4 CONCLUSION</b>	<b>17</b>
Liste des unités de terrain (UT)	27
Liste des relevés (RE)	30
Liste du mobilier (MOB)	31
<b>ANNEXES</b>	
Relevés 1, 2a et 2b	21
Liste des unités de terrain (UT)	27
Liste des relevés (RE)	30
Liste du mobilier (MOB)	31

## FICHE SIGNALÉTIQUE

<b>Commune :</b>	St-Maurice VS, district de St-Maurice
<b>Lieu-dit :</b>	Place de la gare
<b>Chantier :</b>	Conduites électriques, Genedis
<b>Sigle :</b>	SMT24
<b>Coordonnées :</b>	CN 1304, 2 566 389 / 1 118 477. Altitude 417 – 419,00 m.
<b>Projet :</b>	Rénovation des services électriques et multimédias dans le quartier gare – av. d’Agaune.
<b>Maître d’ouvrage :</b>	Genedis SA
<b>Maître d’œuvre :</b>	Genedis SA
<b>Exécution des travaux :</b>	Michaud et Mariaux SA, Génie civil et bâtiment, Monthey, Troistorrent.
<b>N° chantier :</b>	C2373
<b>Surface explorée :</b>	160 m de tranchées, sur une profondeur de 1,20 – 1,40 m.
<b>Date de l’intervention :</b>	24 janvier au 28 mars 2024, 1 personne sur place.
<b>Coordination :</b>	Office cantonal d’Archéologie (OCA), David Gucker
<b>Mandataire :</b>	Bureau InSitu Archéologie SA, Sion (O. Paccolat)
<b>Equipe de fouille :</b>	1 archéologue responsable (Marie-Paule Guex)
<b>Elaboration rapport</b>	Marie-Paule Guex
<b>Topographie</b>	InSitu SA
<b>Photogrammétrie</b>	InSitu SA
<b>Dessins/infographie</b>	Marianne de Morsier Moret
<b>Contexte archéologique</b>	A proximité de l’église du haut Moyen Age de St-Jean-le-Baptiste (actuellement église paroissiale de St-Sigismond). Fortifications médiévales.
<b>Datation :</b>	Epoque moderne

## RÉSUMÉ

La pose de nouvelles canalisations électriques entre le petit local technique au nord de la gare et les chambres techniques situées devant la gare, en face du buffet de la gare, puis sous le trottoir parallèle à la façade sud de l'église jusqu'à l'avenue d'Agaune, a nécessité un suivi des travaux par un archéologue.

Dans cette zone hors-les-murs, le sous-sol s'est montré pauvre en vestiges. En plusieurs endroits, le fond des tranchées a percé le plafond du terrain naturel. Celui-ci a probablement été arasé lors de la construction de la voie de chemin de fer, de la gare et des bâtiments annexes. Les travaux d'aménagement ont laissé des remblais de sédiments divers compacts, tassés et piétinés, posés à l'horizontale sur les niveaux naturels. Parmi ces dépôts, des restes maçonnés témoignent de la présence de constructions antérieures, détruites lors des travaux, ou ayant servi dans le cadre des travaux et détruites peu après.

Des ossements ont été recueillis dans les remblais modernes et témoignent de la perturbation de tombes situées à proximité.

## 1 CIRCONSTANCES ET CONDITIONS DE L'INTERVENTION

La société Genedis, propriétaire du réseau d'électricité / multimedia de St-Maurice, a entrepris la rénovation et la modernisation des installations partant du local technique situé au nord de la gare et s'étendant vers l'avenue d'Agaune en passant par le restaurant de la gare (**Relevé 1**). La société Genedis, représentée par l'ingénieur Christophe Martenet, a contacté l'Office cantonal d'Archéologie (OCA) qui a mandaté le bureau InSitu SA pour suivre ces travaux.

## 2 CONTEXTE

### 2.1 Contexte géomorphologique

La composition du sous-sol dans ce secteur de St-Maurice est inconnue. Tout au plus des niveaux torrentiels composés principalement de graviers ont été observés lors de l'intervention sur le chantier d'agrandissement de la Cure<sup>1</sup>. Ceux-ci témoigneraient du tracé très ancien et très approximatif d'une rivière ou d'un bras de rivière, provenant de la gorge d'où émerge aujourd'hui le torrent Mauvoisin. Les dépôts formant ce lit torrentiel ont été observés au croisement de la Grand-Rue et de la rue Fernand-Dubois<sup>2</sup>. Une ligne tirée entre ce carrefour et la gorge du Mauvoisin passe par la gare rendant plausible l'hypothèse d'un bras de rivière à cet endroit (**Fig. 1**).

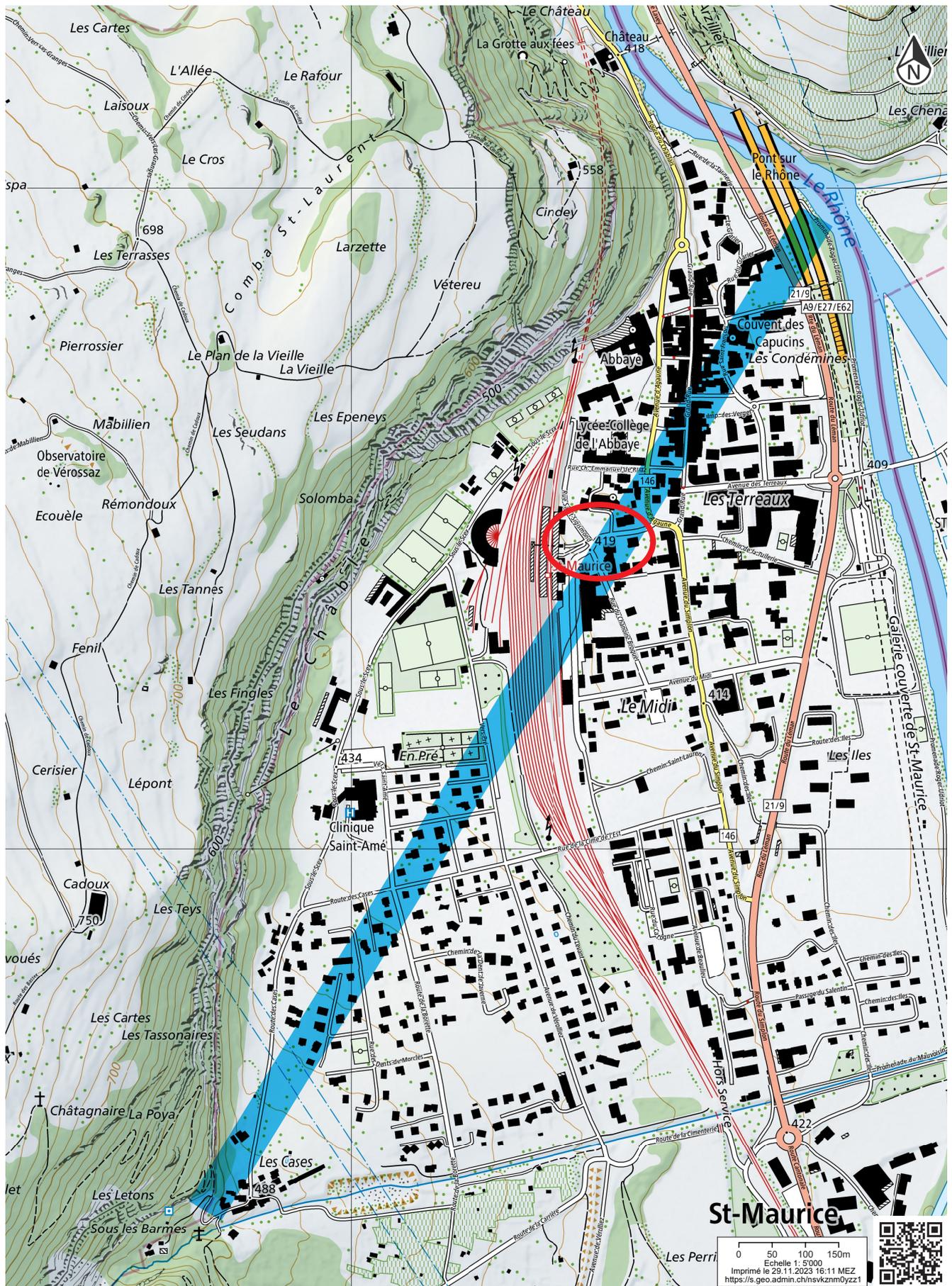
### 2.2. Contexte historique et archéologique

La zone impactée se situe à proximité directe de l'église St-Sigismond, sous laquelle se trouve un sanctuaire du haut Moyen Age, dont l'installation est peut-être une initiative de Théodule, l'évêque basé à Octodure, fondateur du pèlerinage de Saint-Maurice (**Fig. 2, 3**). En 2022, des tombes datées entre la fin du 4<sup>e</sup> et le milieu du 6<sup>e</sup> s. ont été retrouvées alignées longitudinalement contre un mur de clôture ancien, dont les fondations sont conservées sous la Cure<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Marie-Paule Guex, St-Maurice, Cure. Excavation en vue de l'agrandissement de la salle paroissiale (28 novembre – 5 décembre 2022). Décembre 2023.

<sup>2</sup> Marie-Paule Guex, St-Maurice. Rues St-François, Fernand-Dubois et Charles-Louis De Bons. Implantation d'une conduite d'évacuation des eaux claires et rénovation des services en sous-sol. Suivi archéologique des travaux du 20 avril au 13 octobre 2022 et du 1<sup>er</sup> mars au 25 mai 2023. Février 2025.

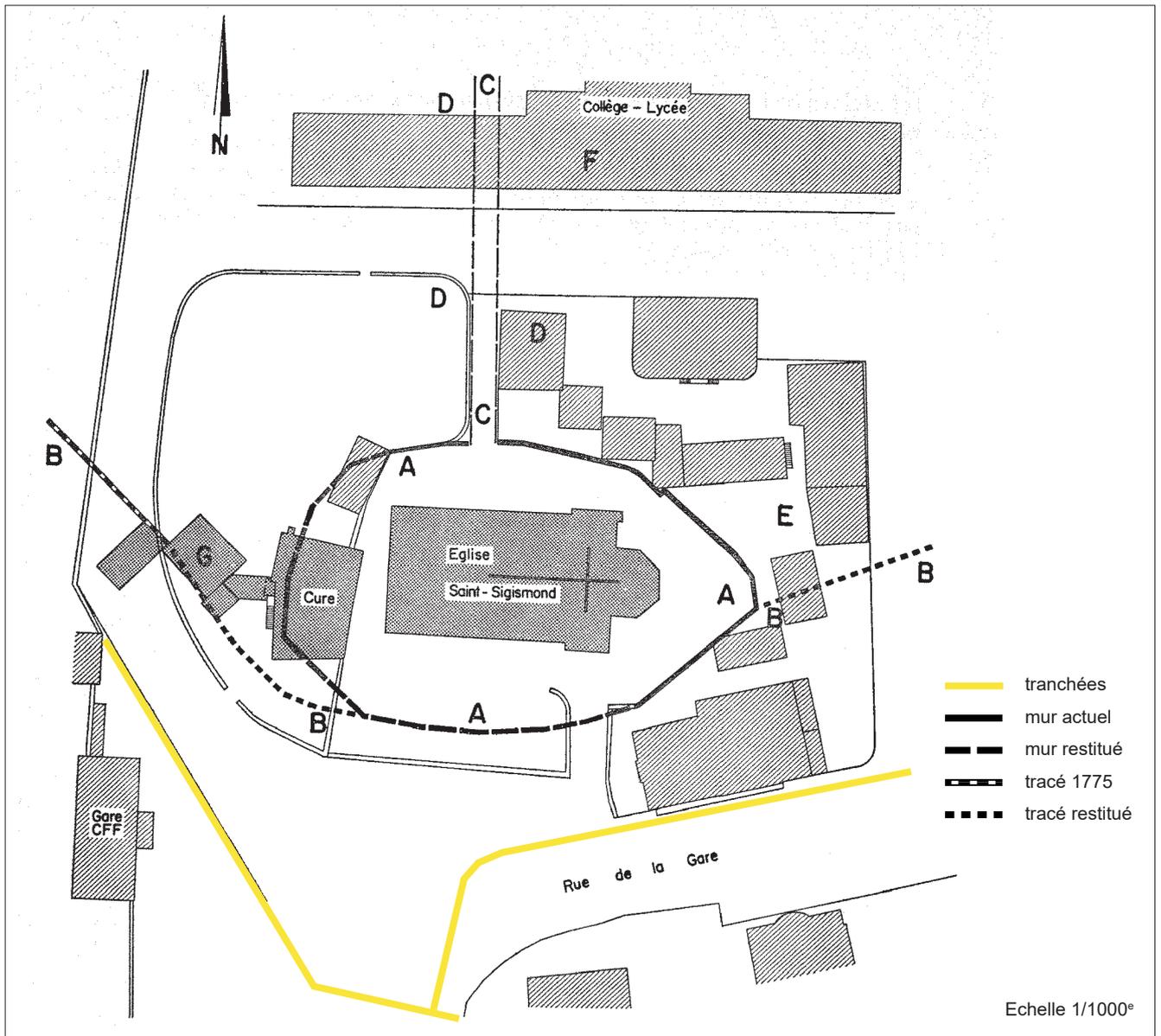
<sup>3</sup> M.-P. Guex, rapport de décembre 2023, *op. cit.*



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra  
In collaboration with the cantons

www.geo.admin.ch est un portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services qui sont mis à disposition par l'administration fédérale  
Responsabilité: Malgré la grande attention qu'elles portent à la justesse des informations diffusées sur ce site, les autorités fédérales ne peuvent endosser aucune responsabilité quant à la fidélité, à l'exactitude, à l'actualité, à la fiabilité et à l'intégralité de ces informations. Droits d'auteur: autorités de la Confédération suisse. [http://www.disclaimer.admin.ch/conditions\\_utilisation.html](http://www.disclaimer.admin.ch/conditions_utilisation.html)  
© swisstopo

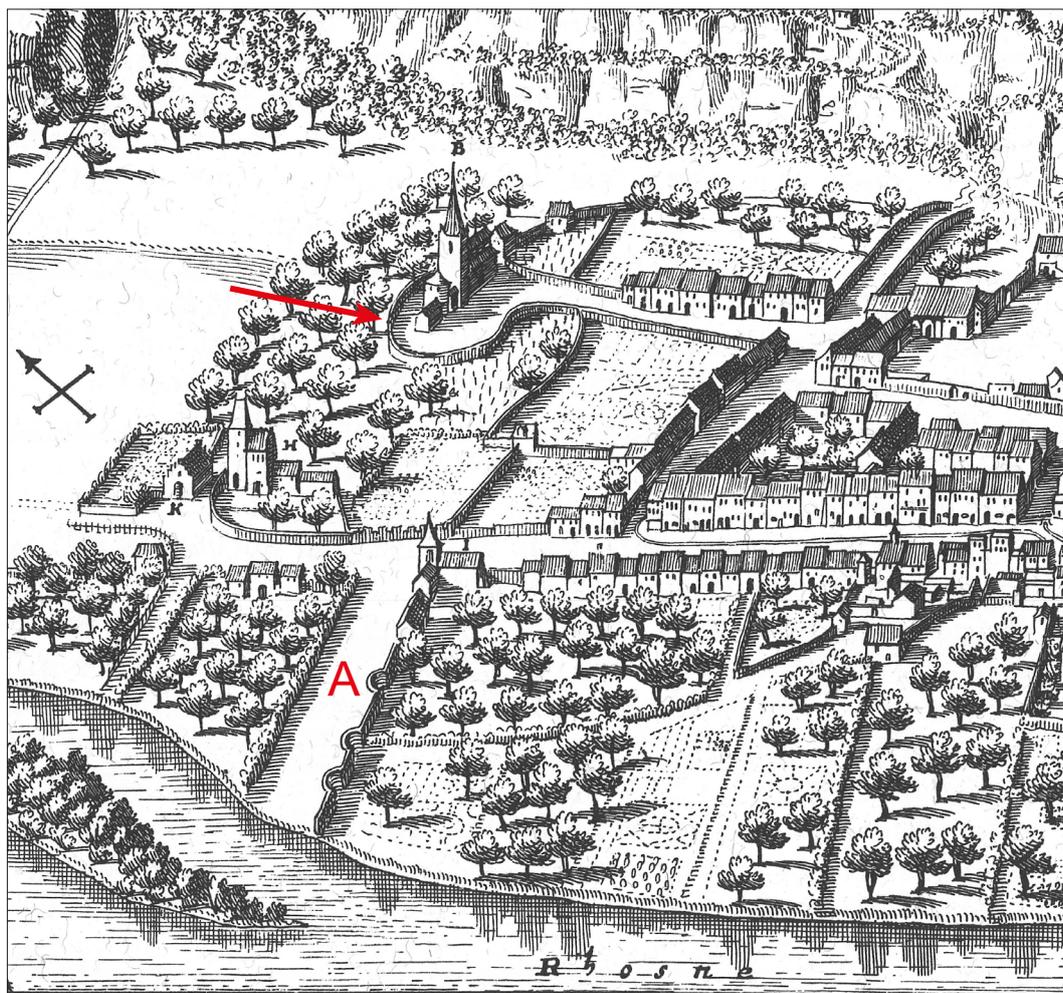
Fig. 1 - St-Maurice, tranchées gare. Localisation de l'hypothétique lit de rivière entre la gorge du Mauvoisin et le Rhône. Le cercle localise le secteur impacté par les tranchées. ©Swisstopo, 2024.



**Fig. 2** - St-Maurice, tranchées gare. Plan des murs existants et interprétés lors de l'étude de 1972 par F.-O. Dubuis. Localisation des tranchées de 2024. Tiré de Dubuis, Vallesia, 1976. Echelle : 1/1000°.



**Fig. 3** - St-Maurice, tranchées gare. Le mur de fortification est visible au nord de la ville (flèches). Ailleurs, le graphisme ne caractérise que des murs de parcelles, de clôture ou de soutènement. Extrait de la carte topographique des environs et de la Ville de St-Maurice jusqu'au vieux cours du torrent Bonvoisin. Par Gautiers 1775. AASM, PLA 200/0/0/19.



**Fig. 4** - St-Maurice, tranchées gare. L'église de St-Sigismond est ceinte d'un mur, qui parce qu'il se trouve en bordure sud de l'agglomération, serait interprétable comme fortification. Son tracé sinueux est inadapté au rôle de défense (flèche). Il est possible de le suivre vers l'est où il rejoint un mur doté de tours de flanquement (A) qui donnent au mur son caractère de rempart. Extrait de l'illustration de St-Maurice 1952, de Hans Ludloff, publiée par Mattheus Merian dans *Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*, Frankfurt am Mayn.

Dans ce secteur se trouverait également un mur de fortification médiévale de la ville<sup>4</sup>. Celui-ci prolongerait le mur qui est attesté en 1642 le long de la rue des Terreaux, moyennant une courbe autour de l'église de St-Sigismond pour finalement s'orienter vers le nord-ouest de sorte à rejoindre le mur d'enceinte existant encore à l'ouest des cours de tennis du Collège (ou « Grande Allée ») (**Fig. 4**).

Autour de l'église, un mur de clôture existe encore à l'ouest, au nord et à l'est, mais il ne possède pas le gabarit d'une fortification. Du côté sud, il n'a pas été observé. Il s'y trouve actuellement un mur de soutènement datant vraisemblablement du 18<sup>e</sup> s. puisqu'il est lié au mur de fondation oriental de la cure daté du 18<sup>e</sup> s. Rien ne permet pour le moment d'affirmer que ces fortifications, protégeant le flanc sud de l'église, aient vraiment existé et auraient complètement disparu, ni qu'elles n'aient jamais été construites. Sur l'illustration de Mérian, le mur d'enceinte bordant la rue des Terreaux, identifié comme tel par les (fausses ?) tours de flanquement qui le jalonnent, se perd à l'ouest de la Grand-Rue où se trouvent de simples murs de clôture qui n'ont rien de fortifications.

En outre, s'il est connu que l'endroit se situe hors du tissu urbain médiéval jusqu'à la construction du chemin de fer, de la gare et des établissements en rapport avec celle-ci (hôtels,

<sup>4</sup> Selon F.-O. Dubuis. Voir François-Olivier Dubuis, *La cure de Saint-Sigismond à Saint-Maurice, Vallesia*, t. 31, 1976.



**Fig. 5** - St-Maurice, tranchées gare. Vue du quartier de la gare à la fin du 19<sup>e</sup> s. L'agglomération de St-Maurice est encore regroupée près de l'Abbaye, la gare se trouve encore hors du tissu urbain. Image tirée de *Saint-Maurice – hier et avant-hier*, publié par l'Association du Vieux Saint-Maurice, 2001.



**Fig. 6** - St-Maurice, tranchées gare. L'ancienne gare en colombage est bâtie au bord des voies et au sommet d'une rampe artificielle qui compense la dénivellation entre le terre-plein des voies et les environs. A droite, le bâtiment du buffet de la gare, actuellement en cours de restauration. Image tirée de *Saint-Maurice – hier et avant-hier*, publié par l'Association du Vieux Saint-Maurice, 2001.

restaurants, auberges, écuries)<sup>5</sup>, la présence d'occupations antérieures (romaines, protohistoriques) n'est pas attestée (**Fig. 5**). L'intervention de 2022 sur le terrain de la Cure a mis en évidence l'existence d'aménagements en pierres posées à sec antérieurs à la nécropole. La question portant sur des états antérieurs au haut Moyen Age est donc d'actualité.

C'est avec circonspection que ces tranchées ont été suivies, s'attendant à rencontrer des restes anciens, des tombes ou des maçonneries attribuables à ces fortifications.

En 1859, l'arrivée du train transforme le paysage de cette zone périphérique. Un terre-plein a été construit pour porter la voie sans provoquer de pente ardue entre le tunnel<sup>6</sup> et la gare. Des murs de soutènement contiennent le terre-plein. A la hauteur de la gare, des remblais ont été rapportés pour la relier par une pente pas trop prononcée aux environs situés en contrebas sur le côté est des voies (**Fig. 6**). Ces remblais ont parfois été piétinés, remués, déplacés, durant les multiples travaux d'aménagement du quartier de la gare, si bien que certains ont un aspect lité et très compact.

La place de la gare a été repensée à plusieurs reprises, de sorte que les restes de pavés et leurs remblais de pose, les restes de bordures, les restes de pylônes électriques et autres réverbères sont conservés aujourd'hui dans le sous-sol.

### 2.3 Modalités de l'intervention de 2024

Au total, 160 m de tranchées et chambres ont été creusés, la plupart du temps sur des conduites existantes. Leur profondeur était comprise entre 1,20 et 1,40 m, et leur largeur entre 0,65 et 1,90 m suivant le type et le nombre de conduites à installer.

Un protocole a été mis au point avec l'entreprise Michaud et Mariaux. L'avancée des travaux se faisant par étapes bien définies, le contremaître s'est engagé à prévenir le bureau InSitu de l'achèvement de chaque étape. Les zones où des vestiges étaient attendus se situaient au sud de l'église. L'excavation dans ce secteur (étape 8) a été étroitement surveillée par l'archéologue. Les autres secteurs ont été excavés librement par l'entreprise, et examinés par l'archéologue avant la pose des conduites.

<sup>5</sup> Entre 1859, date d'arrivée du train à St-Maurice, et 1910 (environ), on dénombre plusieurs étapes d'aménagement des quais, dont le passage sous-voie, puis ses escaliers d'accès. Plusieurs bâtiments de gare, marquises, kiosques ont été construits, démolis, reconstruits, le bâtiment le plus ancien étant probablement celui qui a été restauré entre 2023 et 2024 : le premier buffet. A peu de distance en contrebas, des bâtiments anciens (granges, dépôts...) ont été démolis et d'autres construits à leur place pour servir à l'accueil des voyageurs. Ces travaux justifient la quantité de remblais et niveaux de circulations visibles dans les profils des tranchées.

<sup>6</sup> Le niveau du tunnel est fonction de l'entrée nord du tunnel : à cet endroit la configuration du rocher allié à la position du château implique que la voie de chemin de fer ne pouvait pas être construite à un niveau plus bas.

Les profils ont été documentés sous forme d'extraits (les « logs ») de 1,20 – 1,50 m de longueur, puisque toutes les couches qui s'y trouvent sont horizontales et s'étirent sur une grande partie de la surface comprise entre la Cure, la gare et le restaurant de la gare. Les couches n'ont pas le même aspect sur toute leur longueur et elles sont souvent pincées les unes sur les autres. Les extraits de profils sont situés sur le plan général (**Relevé 2a-2b**).

Quelques structures maçonnées ont été repérées et représentées en plan. Elles ont été situées au moyen d'une triangulation basée sur des éléments existants du paysage urbain (façades, stèle, bancs, murets, ...), lesquels ont été relevés grâce au gps après la fin des travaux.

Cette documentation a été effectuée sur des feuilles quadrillées, sous forme de croquis cotés. Etant donné la qualité et la faible quantité de vestiges, la documentation au moyen de la photogrammétrie aurait été très exagérée.

Dans ce rapport, un plan des tranchées et des vestiges construits est présenté, avec les étapes d'intervention (**Relevé 2**). Quelques extraits de profils sont également présentés, directement sur photographies. Un listing des couches a été dressé en fin de volume, avec des attributions chronologiques : NAT : naturel, dépôts torrentiels ; Anc. ? : des remblais qui paraissent anciens et n'ayant apparemment pas été remués lors des travaux d'aménagements modernes ; MOD : rassemble les remblais et autres structures maçonnées dans les travaux effectués lors de la construction du chemin de fer, et les remblais de tout-venant, couches de bitumes, bordures en granite actuels et les restes de pavements anciens.

Dans ce contexte, l'établissement d'un diagramme chronostratigraphique (Harris) n'a pas été tenté en raison de son inutilité. Les catégories précédentes (NAT, Anc. ? et MOD), au nombre de trois, sont les trois uniques étages de la chronologie, et les différentes couches se groupent par trois ou quatre unités de terrain superposées observées au cours d'une étape des travaux. Les groupes sont difficilement corrélables entre eux, rendant leur représentation graphique insignifiante.

### 3 OBSERVATIONS ARCHÉOLOGIQUES

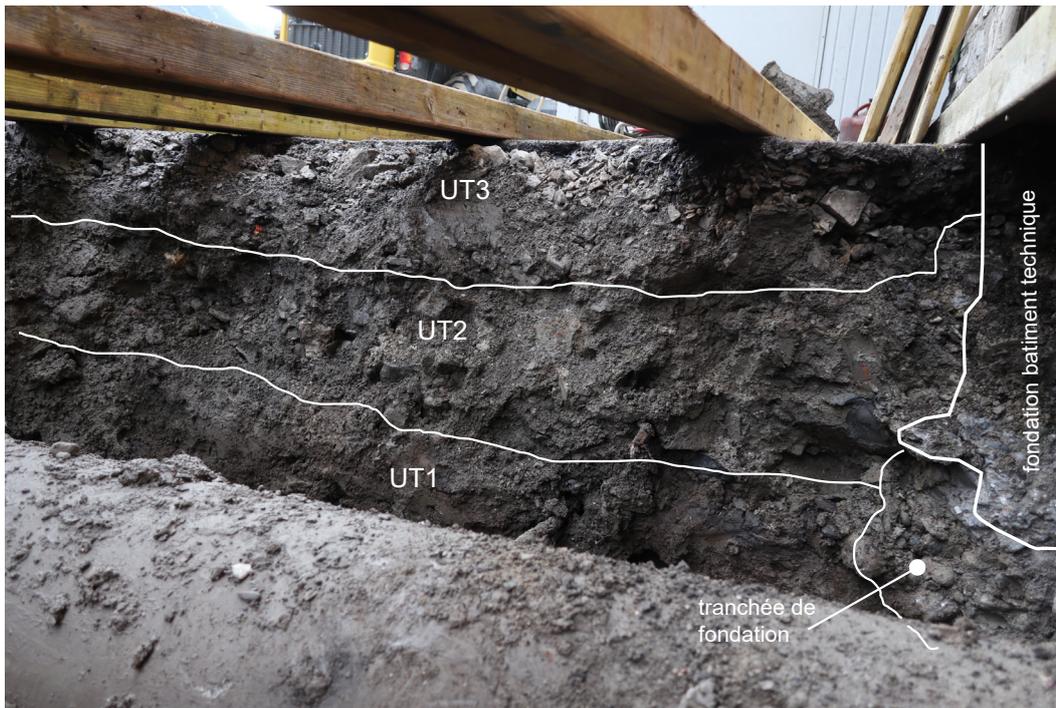
Classées dans trois groupes, les unités de terrain sont en grande majorité composées de remblais modernes (**MOD**) dus à la construction du chemin de fer.

Des remblais semblant plus anciens que le chemin de fer (**Anc. ?**) ont été identifiés dans la tranchée ouest, à son croisement avec le passage sous-voie ; un lieu qui n'a pas dû être excavé en raison de sa position, au bas du terre-plein de la voie, qui nécessitait plutôt d'être terrassé ? Du terrain naturel (**NAT**) a été également repéré, surtout dans la grande tranchée ouest, qui était peut-être un point culminant dans le paysage avant l'arrivée du train.

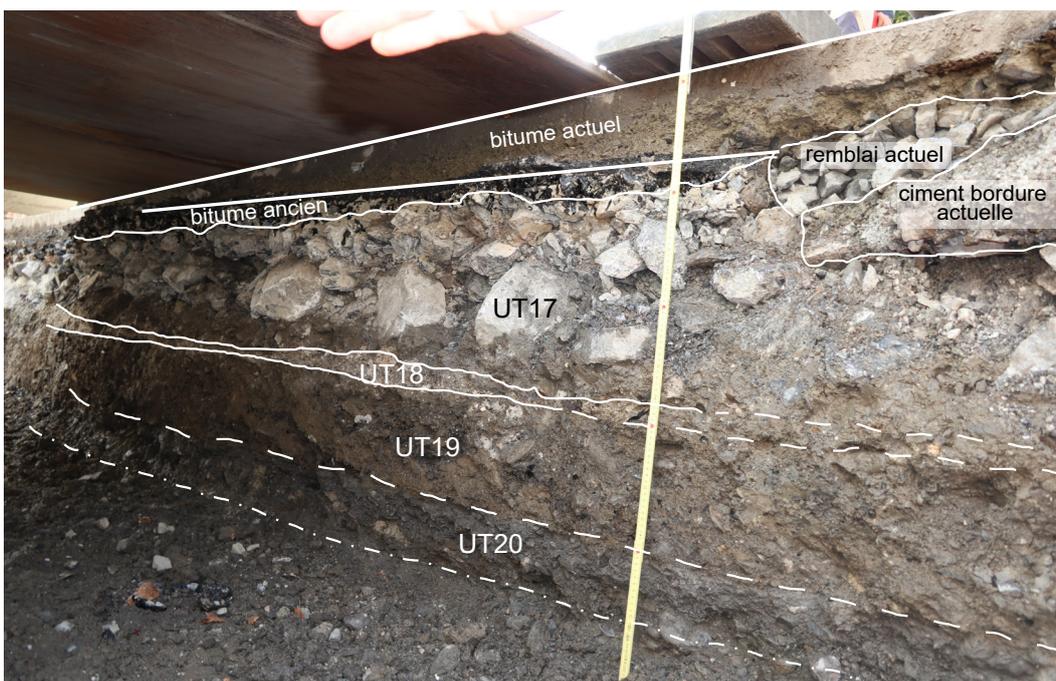
#### 3.1 Le substrat naturel : des dépôts torrentiels (NAT)

Dans les extraits des profils stratigraphiques<sup>7</sup>, le terrain naturel a été observé. Il apparaît à une profondeur moyenne de 0,80 – à 1,30 m sous le bitume et a été observé surtout dans la tranchée de la rue Saint-Sigismond. Il présente des faciès différents, mais tous sont à attribuer à des dépôts torrentiels, car ils sont lités et granoclassés de façon plane moyennant un pendage vers l'est et vers le nord. D'une couleur gris foncé à gris-vert foncé, ils se composent de limon argileux et de graviers en quantité variable. Ils sont stériles. Leur profondeur d'apparition se situe entre 0,70 et 1,40 m. Tous forment la base des remblais modernes (**Fig. 7**, UT1 ; **Fig. 8**, UT20). Leur sommet a été raclé et aplati lors de la construction de la gare et de la voie ferrée, mais il n'est pas possible de déterminer la profondeur de cet arasement. Comme leur sommet d'origine n'est pas connu, il est difficile de corréler les couches apparaissant dans les divers extraits (UT1, 13, 16, 20, 24, 25, 33) et de dessiner un profil du terrain naturel. La surface semble avoir un pendage vers l'est. Une dénivellation de 2,40 m sépare le point le plus haut

<sup>7</sup> Seuls trois d'entre eux sur un total de 11 n'ont pas atteint le terrain naturel.



**Fig. 7** - St-Maurice, tranchées gare. De l'argile (UT3) constitue le terrain naturel dans la tranchée la plus au nord-ouest. (STG1, étape 1). Vue du nord.



**Fig. 8** - St-Maurice, tranchées gare. Le terrain naturel (UT20) est à base d'argile. Le remblai (UT19) qui le surmonte pourrait être ancien : ce secteur, étant à l'écart du terre-plein de la voie ferrée et de la rampe de la gare, n'a pas dû être terrassé. Le niveau riche en mortier (UT18) est peut-être à mettre en relation avec la construction du buffet (STG9, étape 5). Vue du nord-est.

observé (étape 1) du point le plus bas (étape 9). Cette mesure conséquente, si elle s'appliquait au sommet réel du terrain naturel, témoignerait d'un phénomène ayant laissé le chaos derrière lui : un retrait récent du glacier, la débâcle d'un fleuve, une lave torrentielle géante, ... Or, la morphologie de la région, plutôt aplatie, et la composition assez fine de ces sédiments, ne correspondent pas à des phénomènes de cette ampleur. Les alluvions les plus hautes observées consistent en argiles brun-gris foncé avec quelques gravillons (UT1) (**Fig. 7**). Elles forment le plafond d'une nappe phréatique. Lorsque les ouvriers ont excavé l'endroit pour y aménager une chambre, le trou s'est progressivement rempli d'eau sur plus de la moitié de sa hauteur :

l'excavation a percé le plafond de l'aquifère, permettant cette montée d'eau ponctuelle. La couche aquifère est très probablement constituée de graviers pour permettre la circulation de l'eau, ce qui s'accorde avec l'interprétation d'un substrat de dépôts torrentiels.

Dans le reste du chantier, le substrat est constitué de limons et silts argileux et de beaucoup de petits galets. La nappe phréatique n'est pas apparue ailleurs<sup>8</sup>.

## 3.2 Les remblais modernes

Une distinction a pu être faite des différents remblais : ceux qui seraient antérieurs à la construction du chemin de fer, ceux qui sont feuilletés parce qu'ils étaient des voies de roulement, les remblais de terrassement, les remblais et les structures actuels.

### 3.2.1 Les remblais anciens (avant la construction du chemin de fer) (Anc. ?)

Deux occurrences d'un même remblai semblant plus ancien que les travaux du 19<sup>e</sup> s. sont observées dans la grande tranchée ouest (étapes 4 et 5) : il s'agit d'un sédiment argileux brun, homogène, qui d'un côté (UT14) est stérile et couvre un niveau très induré horizontal (UT15), un probable sol à la surface du terrain naturel (**Fig. 9**) et de l'autre (UT19) contient des inclusions anthropiques (charbon de bois, fragments de terre cuite architecturale, des scories de fer) (**Fig. 8**). Ces deux couches sont similaires, excepté leurs inclusions. Elles ne semblent pas avoir été remuées au cours du 19<sup>e</sup> s. : elles ne contiennent pas d'objets récents et ne présentent pas de litages dus à la compaction des surfaces de circulation.

### 3.2.2 Les remblais dus à la circulation pendant les travaux du 19<sup>e</sup> s. (MOD)

Une partie des remblais modernes observés sont des couches litées par piétinements et roulage des chars et des véhicules ayant participé à la construction de la gare, du chemin de fer et des bâtiments satellites (UT7=8, 10, 22). Ils sont très compacts, composés de silts gris foncé ou bruns, et contiennent beaucoup de petits galets ébréchés (**Fig. 9, 10**).

### 3.2.3 Les remblais de terrassement (MOD)

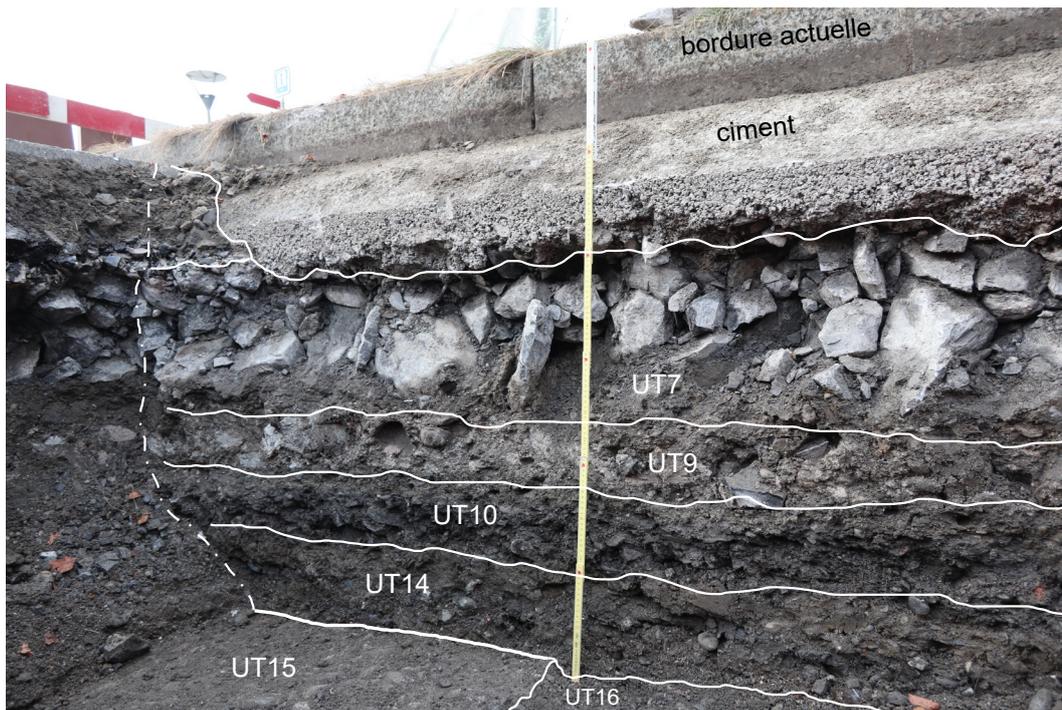
Beaucoup de remblais, contenant des objets récents (céramique vernissée, terre cuite architecturale moderne, mais aussi du mortier à la chaux et du mortier rose au plâtre surcuit), se superposent sur des hauteurs allant de 0,50 m à 1 m (UT2, 9, 11, 12, 18, 21, 23, 26, 27, 28, 29, 34, 35). Certains, dépourvus de matériel, sont datés sur la base de leur position stratigraphique, les niveaux sous-jacents contenant du matériel moderne. Le mortier présent dans certains de ces remblais témoigne peut-être de la démolition de constructions anciennes proches dont les déblais ont été épandus jusque-là. Leur interprétation comme remblai repose sur leur apparence : l'absence de litages et leurs épaisseurs régulières en font des sédiments de terrassement, qui amoindrissent la pente du terre-plein accumulé pour l'installation de la voir ferrée. Ils sont parfois entrecoupés par des niveaux de circulation (**Fig. 9, 10, 11, 12**).

### 3.2.4 Les remblais et structures actuelles (MOD)

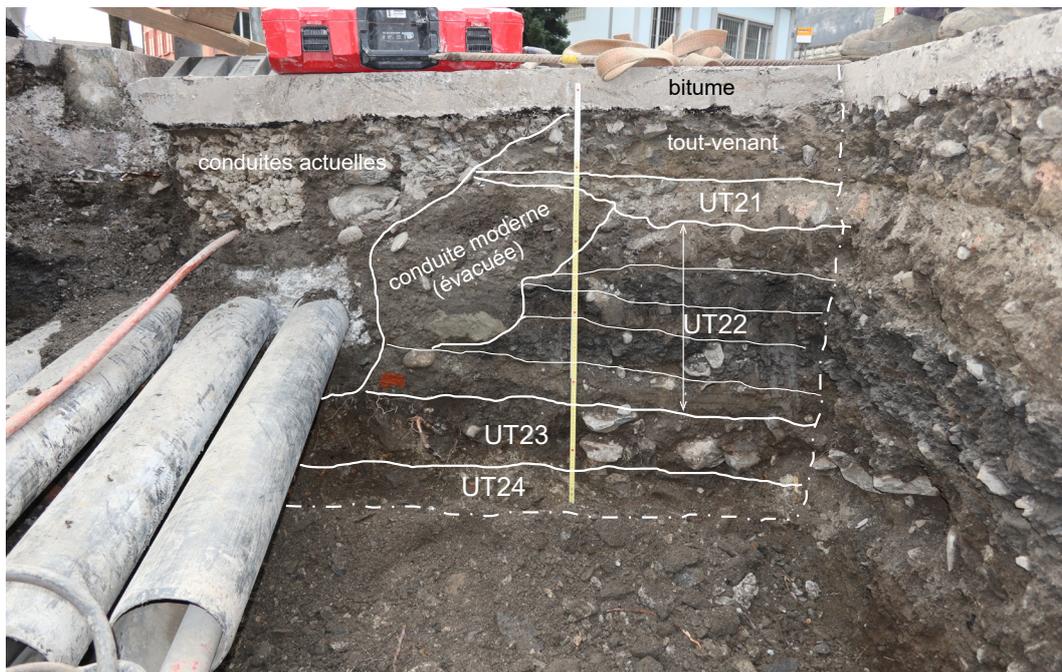
Des remblais à base de tout-venant ont été déposés pour soutenir la chaussée bitumée actuelle, les bordures en granite et les pavés. Du béton<sup>9</sup> au ciment a été utilisé pour maintenir les blocs de granite des bordures de trottoir. Un très grand nombre de tubes anciens en pvc, en ciment et en fer ont été dégagés ; les tranchées creusées pour les enfouir sont visibles en coupe car elles sont remplies de matériaux différents de l'encaissant. Beaucoup sont percées dans les remblais modernes.

<sup>8</sup> Preuve que les nappes d'eau souterraines ne sont pas soumises à la seule loi de la gravité.

<sup>9</sup> Ce sont des tranchées remplies de béton pour y insérer les blocs de granite.



**Fig. 9** - St-Maurice, tranchées gare. La surface (UT15) du terrain naturel (UT16) est horizontale et indurée par un sol formé par piétinements. Il est recouvert d'un remblai différent d'un tout-venant moderne et non lité (UT14) qui pourrait être plus ancien que la construction de la gare. Au-dessus se développent les dépôts (UT7, 9, 10) liés aux travaux modernes (STG7, étape 4). Vue du nord.



**Fig. 10** - St-Maurice, tranchées gare. Le terrain naturel (peu visible ici) est constitué de limons argileux et graviers, granoclassés (UT24). Un remblai ancien à base de démolition et remué au 19<sup>e</sup> s. contient des ossements humains et de la céramique du 19<sup>e</sup> s. (UT23). Des remblais de terrassements entrecoupés de surfaces piétinées – tassées rehaussent le terrain d'env. 1 mètre (UT22). Des constructions anciennes ont dû être démolies à proximité et leurs déblais étalés en guise de terrassement (UT21) (STG11, étape 6). Vue du nord.

Des restes de pavages ou de fondation de pierres ont été observés, vraisemblablement contemporains des aménagements de la gare. Ils consistent en blocs de quartzite grossièrement équarris, pouvant atteindre 0,40 m de longueur, agencés de chant dans une couche limoneuse et recouverts de pierres plus petites, forcées mécaniquement (par rouleau compresseur ou dameuse) de s'insérer dans les interstices entre les blocs pour former une surface plane. Une couche de bitume a été coulée sur cette surface, en même temps ou postérieurement.

Ce type de sol a été repéré dans la tranchée ouest (étapes 2, 3, 4, 5) et dans la tranchée orientale (étape 10). Plus tard, le bitume a servi d'assise à une nouvelle couche de tout-venant portant un second tapis de bitume : c'est l'actuel revêtement des trottoirs (Fig. 7, 8, 9, 10, 11).

### 3.3 Les structures maçonnées

Quelques structures maçonnées ont été documentées. Quatre sont associées au chemin de fer (Fig. 13). Deux autres sont situées dans le tronçon oriental des tranchées (étape 9) où se trouvent des remblais de moindre épaisseur (0,40 – 0,50 m).

#### 3.3.1 Des aménagements liés à la construction des bâtiments de la gare (MOD)

A l'extrémité nord de la tranchée faite lors de l'étape 2, deux maçonneries de 0,20 m de hauteur sont apparues en coupe à une profondeur de 0,48 m (UT4) et 0,60 m (UT5) sous la chaussée de bitume (Fig. 13, 14). La première, liée au ciment, a une longueur de 3 m

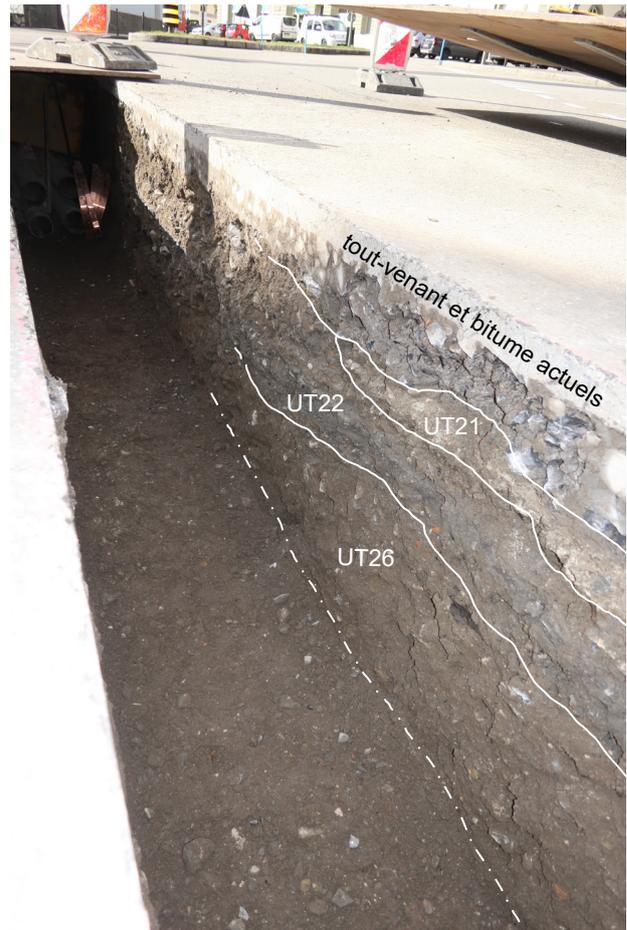


Fig. 11 - St-Maurice, tranchées gare. Dans ce secteur situé au bas de la rampe artificielle montant vers la gare, des remblais de terrassement d'au moins 0,60 m d'épaisseur contenant de la céramique vernissée ont été rapportés (UT26). Au-dessus, des niveaux de piétement (UT22) attestent la voie de circulation moderne (STG15, étape 8). Vue du nord-est.

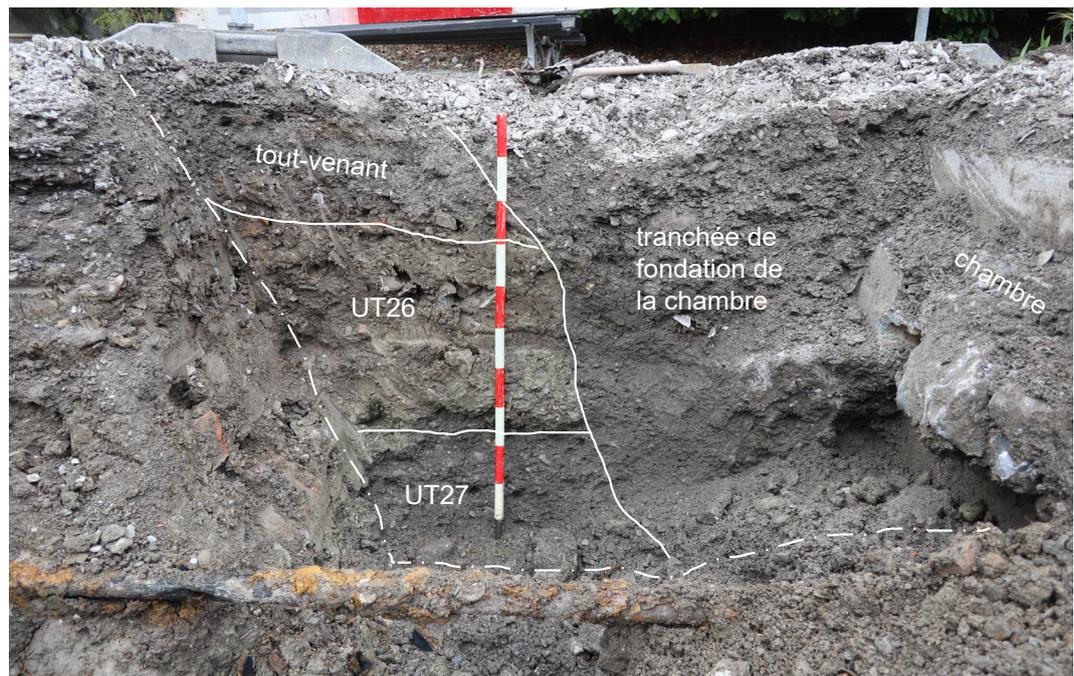


Fig. 12 - St-Maurice, tranchées gare. Au bord du jardin public en contrebas du mur de soutènement de l'ancien cimetière, le terrain témoigne de terrassements récents. Un petit clou moderne a été retrouvé dans le remblai UT27. Quant au remblai UT26, d'une épaisseur de 0,50 – 0,60 m, il consiste en un mélange de silts argileux vert et de limon brun et recouvre une surface importante sous l'avenue de la Gare (STG19, étape 8). Vue du sud.



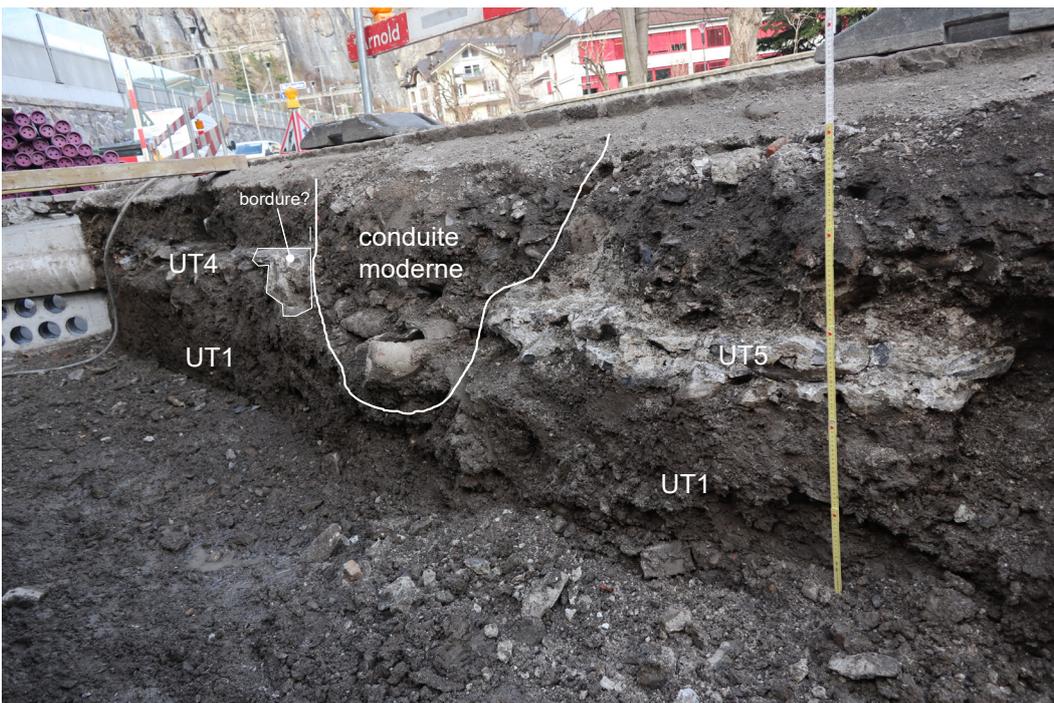
**Fig. 13** - St-Maurice, tranchées gare. Près du local technique, les maçonneries UT4 et UT5 sont apparues dans le profil sud-est de la tranchée. Elles sont interprétées comme des structures installées pour la construction du chemin de fer et/ou des bâtiments de la gare. Au premier plan, une canalisation maçonnée UT6 associée au bâtiment du buffet de la gare (tranchée étape 2). Vue du sud-ouest.

au minimum et semble délimitée au sud par un bloc formant bordure ou parement. Elle peut être interprétée comme un aménagement ayant servi à la construction du local technique attendant, voire du bâtiment de la gare ou l'une de ses restaurations. La seconde (UT5) est située à 1,20 m au sud-est de la première. Observée sur une longueur de 1,40 m dans la coupe, elle a une hauteur de 0,20 m, et ne comporte aucun bord parementé. Liée au mortier à la chaux, elle a peut-être aussi été aménagée dans le cadre de l'une des constructions en relation avec la gare.

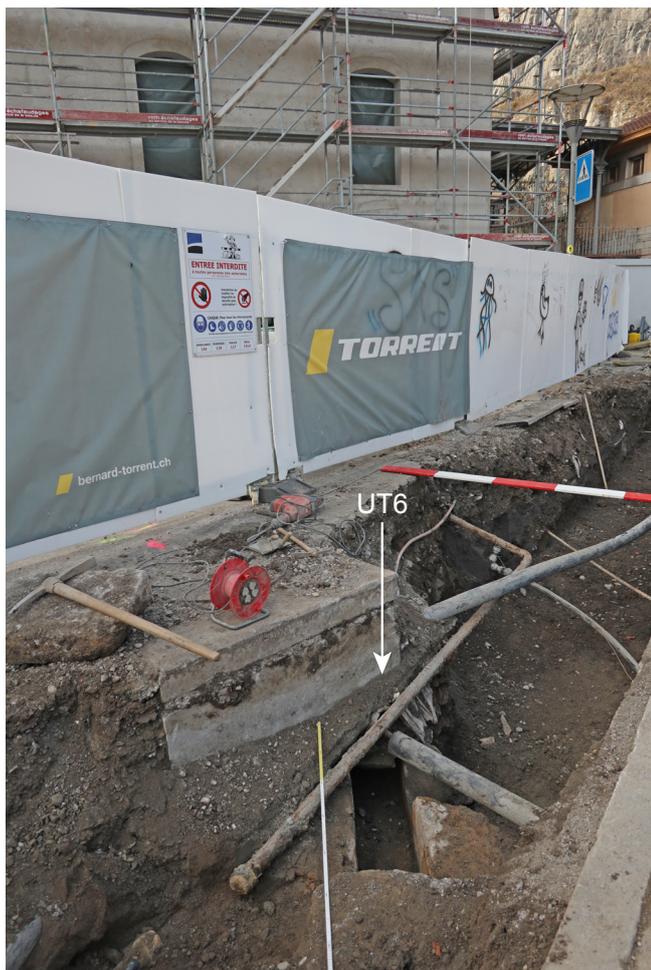
### 3.3.2 Deux canalisations maçonnées (MOD)

A l'extrémité sud-est de l'étape 2, une canalisation en maçonnerie (UT6) était visible en diagonale dans la tranchée<sup>10</sup>. Liée au ciment brun, l'intérieur habillé de ciment brun, elle était recouverte de dalles en

<sup>10</sup> Ce type de canalisation a été aménagé entre la fin du 19<sup>e</sup> s. et le début du 20<sup>e</sup> s. Le liant au ciment brun tendrait vers une datation plutôt tardive.



**Fig. 14** - St-Maurice, tranchées gare. Les maçonneries UT4 et UT5, de facture différente l'une de l'autre sont à mettre en relation avec la construction de la voie ferrée et de la gare. Elles sont fondées sur du terrain naturel (UT1) et recouvertes de remblai moderne (étape 2). Vue du sud.



**Fig. 15** - St-Maurice, tranchées gare. La canalisation maçonnée UT6 doit être associée à l'un des états du bâtiment abritant le buffet de la gare. Vue de l'est.



**Fig. 16** - St-Maurice, tranchées gare. La canalisation maçonnée UT36 est associée à l'annexe de la gare actuelle. Il est possible qu'elle ait été construite en même temps que l'ancienne gare en colombage (étape 7). Vue du nord-est.

**Fig. 17** - St-Maurice, tranchées gare. La canalisation UT36 est encore en fonction (étape 7). Vue du nord-est.

granite apparaissant à une profondeur de 0,60 m sous la chaussée actuelle. La conduite elle-même a une largeur de 0,30 m et une hauteur de 0,40 m. Son orientation ne laisse aucun doute sur sa fonction : elle conduisait les eaux usées de l'ancien buffet de la gare vers un collecteur (non observé) de la rue de la gare, en direction de la rue de la Tuilerie<sup>11</sup> (**Relevé 2a, Fig.13, 15**). Il n'est pas possible de déterminer si cette canalisation est contemporaine de la construction

<sup>11</sup> Un tronçon de conduite maçonnée a été repéré en 2012, dont l'orientation suggérait la liaison entre la Grand-Rue et la rue des Tuileries.

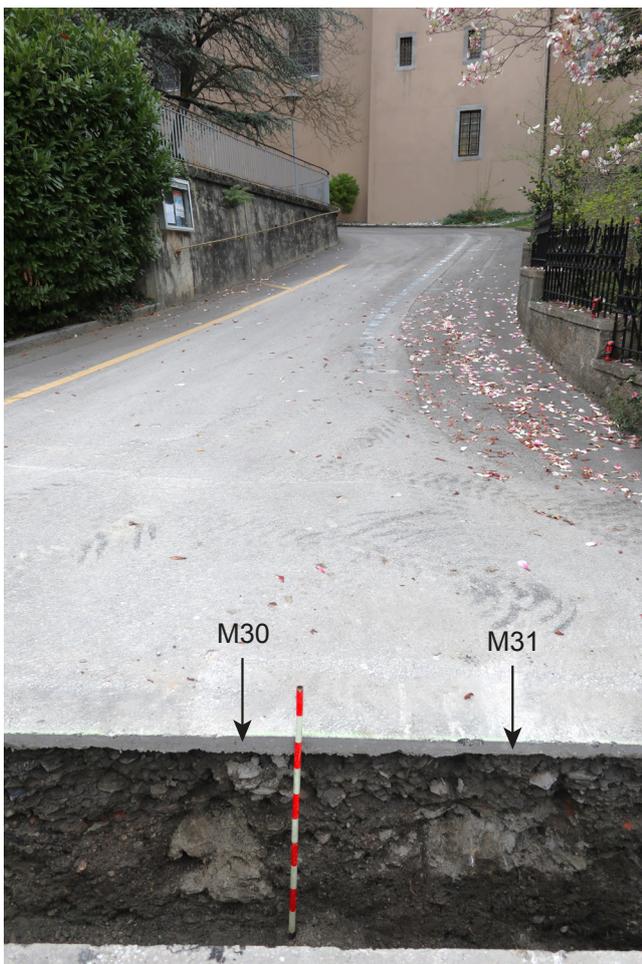


du buffet (milieu 19<sup>e</sup> s.) ou postérieure, créée lors d'une campagne de transformation / rénovation<sup>12</sup>. Elle est aujourd'hui désaffectée.

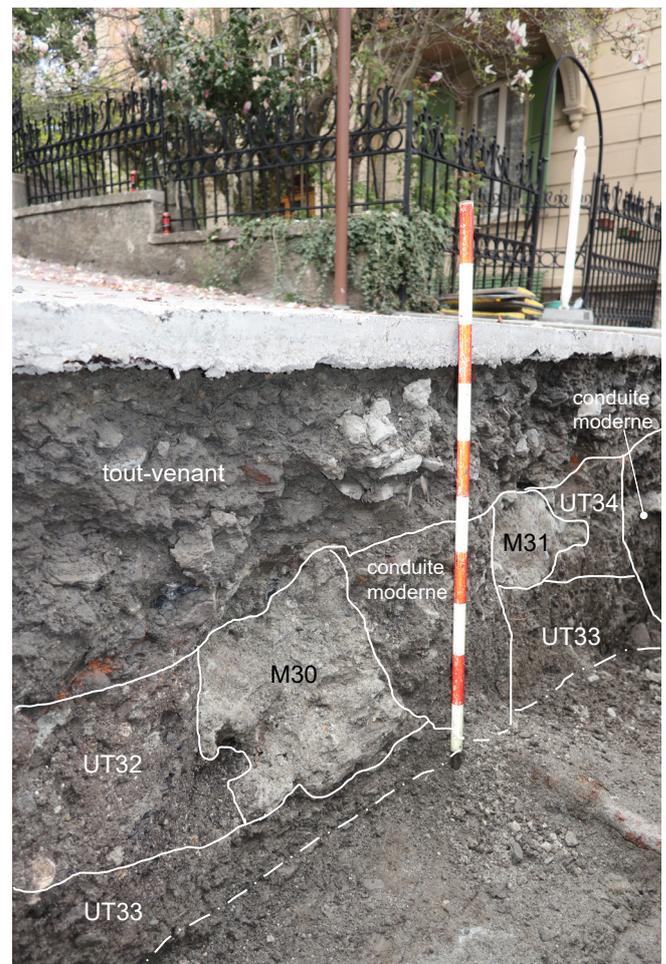
Dans un segment de la tranchée de l'étape 7, une autre canalisation (UT36) de même facture a été mise au jour (**Relevé 2a-b, Fig. 16**). La conduite a une largeur de 0,40 m et une hauteur de 0,40 m. Le couvercle en granite apparaît à une profondeur de 1 m sous la chaussée bitumée actuelle. Son orientation est elle aussi très claire : elle provient de l'annexe nord de la gare actuelle et va rejoindre un collecteur dans la rue de la gare. Elle est encore en fonction (**Fig. 17**). Quant à déterminer si cette canalisation est contemporaine du bâtiment actuel, ou antérieure et construite en même temps que l'ancienne gare en colombage, ou postérieure et faisant partie d'une phase de rénovation du bâtiment actuel, l'exercice s'en tient à des hypothèses.

### 3.3.3 Deux maçonneries proches de l'église (MOD)

Dans la tranchée de l'étape 9 (**Relevé 2a**), qui franchit l'accès voiture au parvis de l'église, deux maçonneries (M30 et M31) sont visibles dans le profil nord de l'excavation (**Fig. 18**). Elles n'existent pas dans le profil sud<sup>13</sup>. Elles ne possèdent pas de parement permettant d'en suggérer l'orientation. Elles sont arasées toutes les deux et couvertes par le remblai de la chaussée actuelle. Leurs bords sont perturbés par les conduites actuelles. Leurs mortiers sont



**Fig. 18** - St-Maurice, tranchées gare. Au départ de la rampe d'accès vers le parvis de l'église pour les véhicules, la tranchée a révélé la présence de deux maçonneries M30 et M31 d'orientation indéterminée (étape 9). Vue du sud.



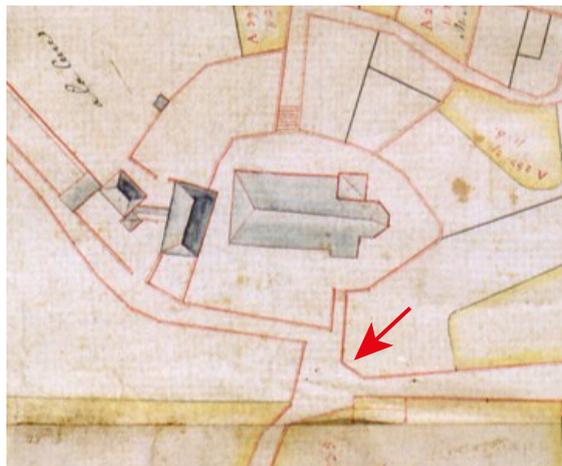
**Fig. 19** - St-Maurice, tranchées gare. Les maçonneries M30 et M31 sans forme déterminée sont fondées sur le terrain naturel (UT33), et sont arasées et perturbées par des aménagements modernes (étape 9, STG22). Vue du sud-ouest.

<sup>12</sup> Dans la tranchée de l'étape 8, un tube en pvc conduisant les eaux usées a été dégagé dans le prolongement de la canalisation ; il remplace peut-être la maçonnerie d'origine.

<sup>13</sup> Alors qu'il ne s'y trouve pas de conduites modernes.

différents de sorte qu'elles ne sont peut-être pas contemporaines, bien qu'elles soient fondées toutes deux sur la surface du terrain naturel (**Fig. 19**). La face visible de la maçonnerie M30 comprend des pierres qui semblent superposées comme dans un parement agencé à vue. Cela indique peut-être que cette maçonnerie est un mur ayant une orientation est-ouest légèrement différente de celle de la tranchée.

La superposition de la carte de 1775 ne permet pas de corréliser ces deux maçonneries avec les murs de l'époque qui existent à cet endroit : il est impossible de déterminer si l'imprécision vient du remplacement des anciens murs par de plus récents au tracé modifié ou du plan du 18<sup>e</sup> siècle, relevé avec les moyens de l'époque (**Fig. 20**).



**Fig. 20** - St-Maurice, tranchées gare. L'un des murs M30 et M31 pourrait figurer sur le plan de 1775 (flèche), mais l'absence de points de repères communs à l'ancien plan et au paysage urbain actuel ne permet pas de rapprochements. Extrait de la carte topographique des environs et de la Ville de St-Maurice jusqu'au vieux cours du torrent Bonvoisin. Par Gautiers 1775. AASM, PLA 200/0/0/19.

### 3.4 Des restes humains

Dans l'excavation pratiquée pour installer une nouvelle chambre (étape 6), une couche de démolition (UT23) comportant du mortier fusé à la chaux contenait des ossements humains appartenant à deux individus (**Relevé 2a, Fig. 10**). Comme elle contenait également de la céramique vernissée du 19<sup>e</sup> s., voire du 20<sup>e</sup> s., il ne fait aucun doute que ce remblai a été remué lors des travaux d'aménagement aux abords de la gare, et peut-être lors d'autres campagnes de travaux antérieures. La présence des ossements indique vraisemblablement qu'une<sup>14</sup> ou deux tombes ont été perturbées. Celles-ci étaient vraisemblablement inhumées, à l'origine, dans le cimetière attenant à l'église St-Sigismond, et ont été démantelées lorsqu'une partie du cimetière a été désaffectée. L'analyse au radiocarbone de l'un des ossements a fourni une date au 15<sup>e</sup> s.<sup>15</sup>. Elle suppose qu'une zone funéraire utilisée à cette époque a été réduite. Au 18<sup>e</sup> s., la place accordée à ce cimetière s'est fortement réduite dans un laps de temps de trente années, comme l'attestent le cadastre de 1740 et le plan de 1775<sup>16</sup>. Il est possible que l'épandage de ces ossements remonte à cette période.

Un col de fémur humain a été mis au jour à l'extrémité est de la tranchée de l'étape 8. Il provient d'un remblai récent (UT29). Sa position est résiduelle. Sa datation, entre le 17<sup>e</sup> et le 20<sup>e</sup> siècles<sup>17</sup>, indique peut-être que des tombes relativement récentes du cimetière entourant l'église ont été éliminées.

<sup>14</sup> Dans le cas d'une tombe avec réduction, il peut se trouver plusieurs individus dans la même fosse.

<sup>15</sup> UT23 : Poz-178767 : 430 ± 30 BP, 1423 – 1615 AD (95,4% probability). OxCal v4.4.2 Bronk Ramsey (2020); r:5 Atmospheric data from Reimer et al (2020)

<sup>16</sup> Voir le plan cadastral de 1740 et la carte topographique dressée en 1775 : Plans planimétriques pour le fief de la noble bourgeoisie de Saint-Maurice, faits en 1740 par P. M. Charleti, notaire, commissaire et géomètre (?). (CH AEV, AC/AB, Saint\_Maurice ; R41) et Carte topographique des environs et de la ville de St-Maurice jusqu'au vieux cours du torrent de Bonvoisin – levée en 1775 par le géomètre Gauthier. (AASM, PLA 200/0/0/19)

<sup>17</sup> UT29: Poz-178768 : 190 ± 30 BP, 1649 – 1950 AD (95,4% probability). OxCal v4.4.2 Bronk Ramsey (2020); r:5 Atmospheric data from Reimer et al (2020)

### 3.5 La fouille au nord du collège

Sur le bord du passage d'entrée du collège et de la Procure depuis l'avenue d'Agaune, au sud de l'aumônerie, une nouvelle chambre technique devait être agrandie et de nouveaux raccords devaient être installés entre les conduites sous l'avenue d'Agaune et cette chambre. Comme cette intervention était localisée à l'emplacement de grosses excavations effectuées en 2011, les chances de découvrir des vestiges étaient inexistantes<sup>18</sup> (Fig. 21, 22).



Fig. 21 - St-Maurice, tranchées collège. Agrandissement d'une chambre au nord du collège. Vue de l'ouest.



Fig. 22 - St-Maurice, tranchées collège. Les travaux de 2011 ont fait disparaître tout vestige à cet endroit sur une profondeur de 3 mètres. Vue de l'ouest.

## 4 CONCLUSION

Les tranchées pratiquées devant la gare ont permis d'appréhender principalement la question de la construction de la voie de chemin de fer.

Le terrain naturel, composé d'alluvions torrentielles, dont le dépôt n'est pas daté, est plus ancien que l'occupation humaine du site. Etant donné le régime fluctuant et volontiers catastrophique du Mauvoisin, ses abords ne pouvaient pas être colonisés. Tant que le lit principal était situé à cet endroit, le site de l'actuel St-Maurice était désert. Il est possible que le pied de la falaise, plus élevé en raison du cône d'éboulis, était occupé : des céramiques protohistoriques ont été mises au jour sur le site du Martolet<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Lors de la préparation du chantier, le projet présenté par Genedis positionnait la nouvelle chambre et la tranchée à côté de la zone impactée par les travaux de 2011. Ils ont été creusés finalement dans les remblais de 2011.

<sup>19</sup> A. Antonini, J.-C. Moret, M.-P. Guex, St-Maurice. Martolet. Rapport préliminaire d'activités. Campagne de fouilles 2003. Avril 2004.

Les alentours de l'église de St-Sigismond étaient une zone funéraire dès la construction de la première église de St-Jean-le-Baptiste (4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, ou 6<sup>e</sup> siècle ?). Le cimetière<sup>20</sup> aurait été utilisé en continu jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, mais il a subi quelques réductions de surface au cours des deux ou trois derniers siècles sous la poussée de l'occupation urbaine de plus en plus dense. A la fin du 19<sup>e</sup> s., l'extension de la ville vers le sud et l'ouest, motivée plus intensément par l'arrivée du chemin de fer, a resserré la clôture nord et est autour de l'église baroque, éliminant du même coup les tombes restées hors de ce périmètre. Dès lors, le cimetière n'existe plus que sur la terrasse du côté sud de l'église<sup>21</sup>. Le mur de soutènement de la terrasse remonte au moins au 18<sup>e</sup> s. ; il n'est pas assuré que le mur visible sur l'illustration de Mérian soit le même (**Fig. 3**). En 1903, le cimetière de l'église est définitivement abandonné puisque le cimetière municipal est ouvert au lieu-dit En-Pré, à l'ouest de la voie de chemin de fer. Les travaux modernes autour de la gare ont vraisemblablement provoqué le mélange de remblais dont certains résultaient de mélanges provoqués par de précédents travaux.

---

<sup>20</sup> *Le cimetière autour de l'église paroissiale n'était pas le seul de la ville. Il en existait d'autres, dont celui qui se trouvait au nord de la basilique au pied du rocher, et utilisé jusqu'au 19<sup>e</sup> s. pour inhumer les chanoines et les habitants de la ville.*

<sup>21</sup> Voir le plan cadastral de 1840 – 1843 : Plan géométrique de la commune de Saint-Maurice, dressé sous la direction du commissaire arpenteur Alexandre Dürr [et exécuté par J.-D. Cousta?], 1840-1843. (CH AEV, AC/AB, Saint-Maurice ; R127)

# ANNEXES

---

- Relevé 1, 2a et 2b
  - Liste des unités de terrain (UT)
  - Liste des relevés (RE)
  - Liste du mobilier (MOB)
-



**Relevé 1** – St-Maurice, tranchées gare. Situation des tranchées. Échelle 1/75°

LOCAL  
TECHNIQUE

Etape 1

stg1

4

5

Etape 2

Rue Saint-Sigismond

6

Etape 3

stg5

Etape 4

15

stg7

stg9

Etape 5

Etape 7

stg13

36

Etape 6

stg12

stg11

Etape 8

stg17

stg19

Relevé 2 a et b – St-Maurice, tranchée gare. Localisation des extraits de stratigraphie et des vestiges.  
Échelle 1/200<sup>e</sup>

2566375  
+ 1118500

2566375  
+ 1118475

2566375  
+ 1118475

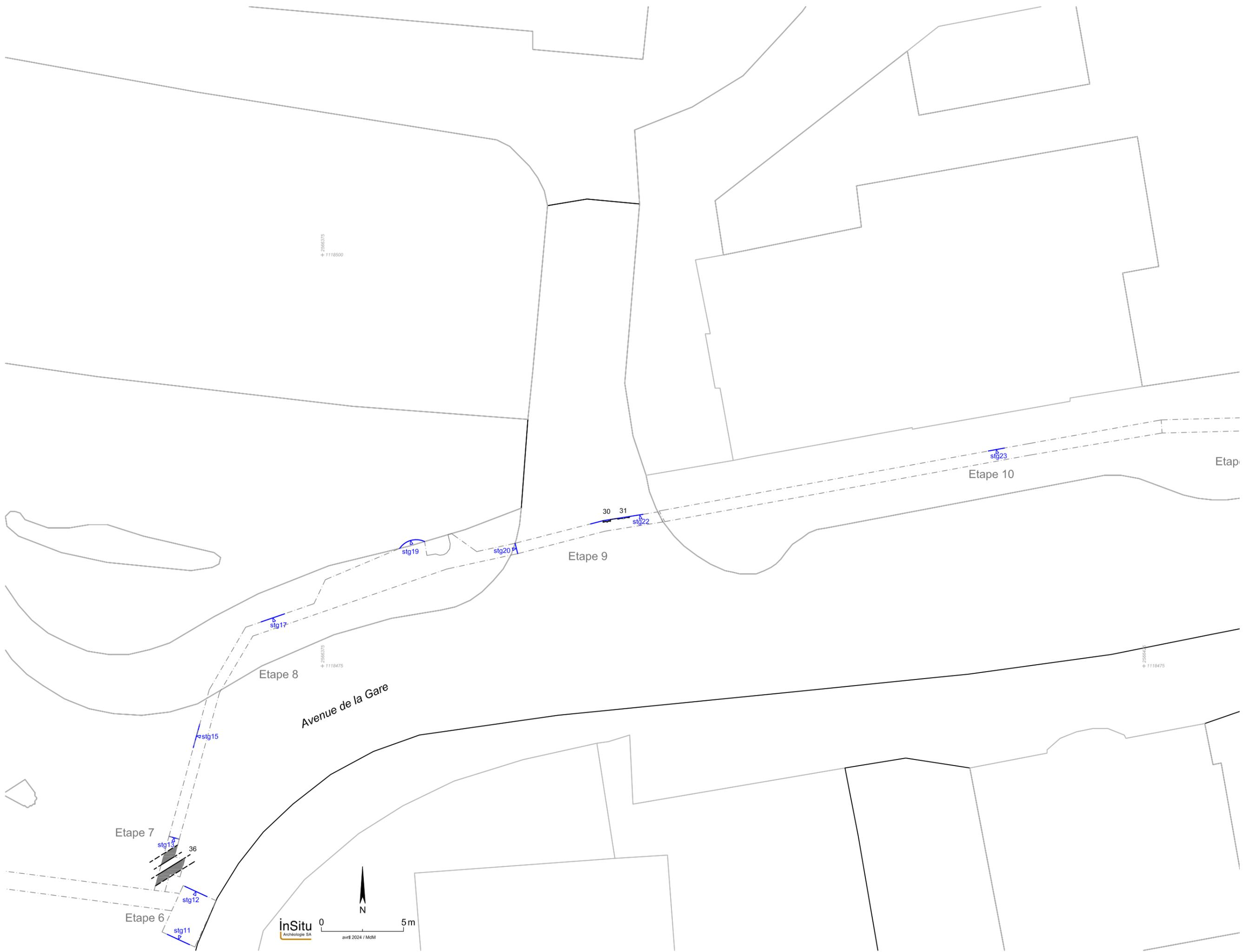
GARE CFF

Avenue de la Gare

inSitu  
Archéologie SA

0 5m  
avril 2024 / MoM





+ 2568375  
+ 1118500

+ 2568375  
+ 1118475

+ 2568475  
+ 1118475

Etape 7

stg13

36

Etape 6

stg12

stg11

stg15

Etape 8

stg17

Etape 9

stg19

stg20

30

31

stg22

Etape 10

stg23

Etape 11

**inSitu**  
Archéologie SA

0 5m  
avril 2024 / MdM





**SAINT-MAURICE**

**PLACE DE LA GARE - SMT24**