

**Zeitschrift:** Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

**Herausgeber:** Società Svizzera Ingegneri e Architetti

**Band:** - (2010)

**Heft:** 4

**Artikel:** Architettura e paesaggio nell'evoluzione dei progetti della A9 Sierre-Viège

**Autor:** Vassaux, Roland

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-169966>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Nunatak architectes,** testo Roland Vassaux  
**Chervaz & Vassaux** foto Bernard Dubuis

# Architettura e paesaggio nell'evoluzione dei progetti della A9 Sierre-Viège

I primi progetti dell'autostrada A9 risalgono a oltre quaranta anni fa e da allora sono passati per le mani di varie autorità locali e cantonali, numerosi ingegneri di enti pubblici e mandatarî privati. Dai primi schizzi degli anni Sessanta il progetto dell'A9 ha subito modifiche sostanziali, imposte dall'incessante desiderio di minimizzare l'impatto dell'autostrada sui siti attraversati.

## Cronistoria della A9

La quasi totalità del progetto generale del tracciato dell'A9 viene approvata dal Consiglio federale nel 1969. Il progetto 1:1000 è sottoposto a indagine pubblica nel 1974. Negli anni Settanta il Vallese vede tuttavia crescere importanti movimenti popolari che contestano il tracciato autostradale e si preoccupano dell'inquinamento cui darà luogo e della sua eccessiva fame di territorio. Per diversi anni entrambe le comunità linguistiche del cantone si oppongono alla costruzione dell'autostrada. Giacché la questione supera ormai i confini cantonali, il Consiglio federale ordina una revisione dei progetti.

È il professor Bovy dell'EPFL (Politecnico Federale di Losanna) a dirigere la perizia e a stabilire la necessità di realizzare un'autostrada a quattro corsie che tenga conto di alcuni argomenti degli oppositori. Egli propone di rivedere il profilo della strada, di realizzare numerosi raccordi che assorbano il traffico regionale, di superare gli ostacoli rispettando la topografia, di abbassare il tracciato per ridurre al minimo i disagi dei residenti locali.

I desideri del pubblico vengono in parte esauditi, la questione della A9 nel Vallese appare risolta, nel 1982 si ha la sensazione che i vincoli ambientali siano stati rigorosamente rispettati. Oggi sappiamo che altre misure piuttosto importanti concernenti i siti e le infrastrutture sono state prese anche dopo la revisione dei progetti.

Al momento solo due brevi tratti devono ancora essere sottoposti a un supplemento di indagine pubblica a Finges; il resto del troncone autostradale tra Sierre-Est e Viège-Est è stato autorizzato. Il cambiamento di mentalità e i progressi nelle tecniche di costruzione hanno consentito negli ultimi venti anni di interrare parzialmente l'autostrada lungo gli ultimi trenta chilometri nell'Alto-Vallese. Simili soluzioni non avrebbero potuto essere neppure immaginate all'inizio del processo, né dalla pubblica amministrazione né dagli ingegneri.

## analyse du site

l'a9 de st-maurice à viège se caractérise par deux tronçons

le premier de plaine avec le rhône maîtrisé et ses digues de st-maurice à sierre

le second de coteau de sierre à viège avec le rhône sauvage et ses berges naturelles

les efforts d'intégration qui ont conduit à enterrer le tracé de l'a9 dans le bois-de-finges en particulier doivent tout de même permettre à l'observateur d'être en situation de comprendre

L'a9 doit rester visible perceptible



la conception de l'a9 de sierre à viège s'inspire d'une partie du vocabulaire préexistant dans le but de renforcer l'identité propre à l'autoroute valaisanne

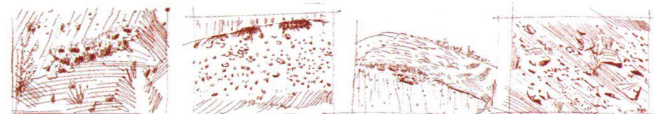
## aspect nature

seul l'espace situé à l'intérieur du rond-point est traité de façon paysagère et asymétrique

deux pans inclinés évoquent les deux versants nord et sud de la vallée du rhône

le versant nord est planté de perrouliers  
 le versant sud est constitué d'éboulis du corvetch

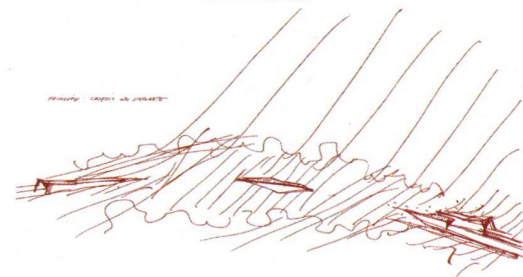
l'ensemble constitue une énorme borne marquant l'entrée dans le haut-valais toutes les autres surfaces aménagées sont plantées d'espèces indigènes adaptées à la station que l'on trouve dans l'environnement immédiat



## expression

le principe d'intégration de l'a9 avec ces ouvrages (tc- portail etc...) est de révéler à l'observateur l'existence de l'autoroute dans les sites qu'il traverse

les deux "tubes" de béton disparaissent pour réapparaître ponctuellement en affleurant le sol réaménagé



**L'approccio architettonico**

Nella progettazione e costruzione di autostrade, di assi stradali di rilievo e delle relative infrastrutture si sono concretizzate negli ultimi anni inedite collaborazioni tra ingegneri, architetti, biologi, specialisti nella gestione del territorio e persino artisti.

Inizialmente la figura dell'architetto non faceva parte dello staff dei progettisti; l'autostrada sembrava riguardare solo ingegneri e costruttori. La pubblica amministrazione riteneva che la funzionalità del tracciato sarebbe stata sufficiente a determinarne l'aspetto estetico. In seguito, nel corso dello sviluppo concettuale, è apparso chiaro che anche l'approccio di un viadotto necessita di un discorso architettonico che apporti elementi di riflessione e conduca all'integrazione, alla comunione con l'ambiente.

L'architetto è in effetti un nuovo arrivato nel campo delle grandi opere stradali. Le esperienze di costruzione delle autostrade ticinesi prima, del Giura e del Cantone Neuchâtel più di recente, hanno incoraggiato questo tipo di collaborazione attraverso l'elaborazione di concorsi multidisciplinari. Da specialisti consultati episodicamente, gli architetti sono divenuti elementi essenziali degli staff di progettazione grazie al loro prevalere nei concorsi.

Del contributo dell'architetto si sono rivelate decisive le analisi del contesto e la sua visione del paesaggio. Lo sviluppo di un *concept* unitario applicabile all'insieme delle infrastrutture garantisce la coerenza degli interventi.

In questo spirito il Vallese ha organizzato nel 2003 vari concorsi riguardanti da una parte la concezione generale della A9 tra Sierre e Viège e dall'altra singole opere d'ingegneria o particolari tratti dell'autostrada. Lo svincolo Sierre-Est è stato uno tra i primi componenti del percorso giacché ne fissa una delle estremità.

**Concetto globale della A9**

La A9 St-Maurice-Brigue acquisisce un carattere specifico tra Sierre e Viège. La pianura si restringe, il Rodano non è ancora imbrigliato, le sponde sono selvagge, il paesaggio cambia e la natura si modifica.

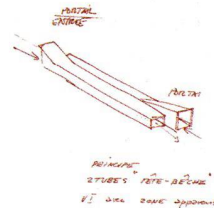
Pur riconoscendo tale specificità geografica la concezione della A9 si ispira in parte al preesistente vocabolario del tratto St-Maurice-Sierre al fine di rafforzare l'identità propria dell'autostrada vallesana.

Alcune regole di base, sviluppate tenendo conto di questa tematica, costituiscono una sorta di «fil rouge» che lungo il percorso si adatta alle situazioni specifiche.

Tali regole possono essere riassunte in cinque punti:

- Materiale: cemento grezzo.
- Funzione espressiva: rivelare all'osservatore la presenza dell'autostrada nei luoghi che attraversa.

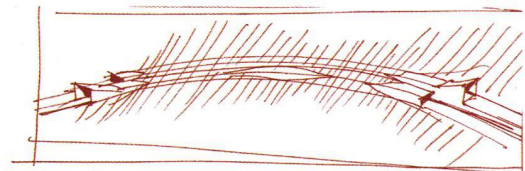
**asymétrie**



les entrées et sorties des tranchées couvertes ou des tunnels sont percées très différemment par les usagers d'où proposition de traiter de façon asymétrique les portails

pour une entrée le tube s'évase avec une géométrie variable

pour une sortie le tube est tronqué net



**obliquité**

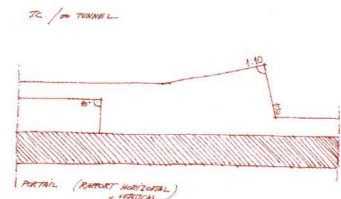
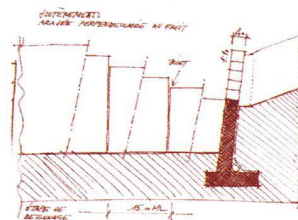
le rapport de 1:10 ou 10:1 devient le thème traité décliné sur tous les ouvrages

soutènement en plan vertical

portail en plan horizontal

pont en plan vertical

soche et superstructure en plan vertical et horizontal



**tranchées couvertes**

les tranchées couvertes sont proposées uniformément fermées avec les avantages suivants

rationalisation de la construction

perception constante et régulière de l'ouvrage dans les deux directions par l'usager

sécurité en conditions hivernales (congères)

suppression des protections pour la faune

protection contre les émissions sonores pour l'environnement nature

éclairage artificiel constant similaire dans les deux tubes

une variante de t.c. partiellement ouvertes est proposée en cas d'incompatibilité avec le concept de ventilation

- Asimmetria: il trattamento degli ingressi e delle uscite delle gallerie è geometricamente differenziato. L'accesso è svasato, lo sbocco è tagliato netto.
- Obliquità: il rapporto 1:10 si ripresenta in tutte le infrastrutture sia in piano che in alzato.
- Natura: riconoscimento delle specificità locali sia minerali che vegetali.

Questi elementi consentono da un lato una razionalizzazione delle strutture e, dall'altro, una percezione costante e regolare da parte degli utenti dell'autostrada così come l'integrazione di quest'ultima nel paesaggio.

**Un esempio: la rotatoria di Sierre-Est**

La rotatoria Sierre-Est occupa una posizione strategica nell'asse autostradale che unisce l'Alto e il Basso

Vallese. Essa è collocata lungo un confine linguistico e geografico tra il Rodano selvaggio e quello incanalato della pianura. E di quel confine diviene, grazie al suo aspetto «straordinario», un simbolo e un segno visibile.

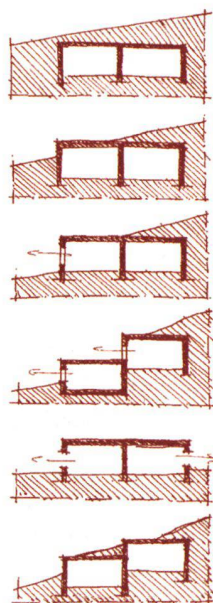
Tale specificità le consente, nonostante la sua natura eccezionale, di essere la prima testimonianza della concezione unitaria della A9 Sierre-Viège.

La rotatoria viene attraversata da dentro e da sotto. Il lungo muro di contenimento dall'altezza progressiva rispetta le regole dell'obliquità e del materiale unico: il cemento.

L'espressività della rotatoria è rafforzata dall'illuminazione. Una corona di dodici lampioni installati lungo la base del muro di contenimento conferma la regola dell'obliquità e ne inserisce la visione notturna all'interno del paesaggio di Sierre.

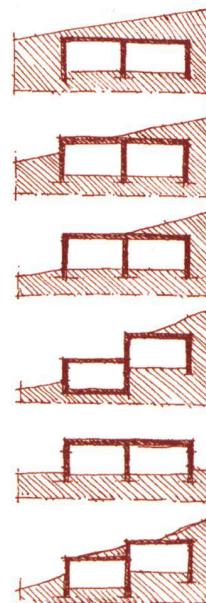
**types "ouverts"**

T.C.  
PROFILS TYPES  
OUVERTS

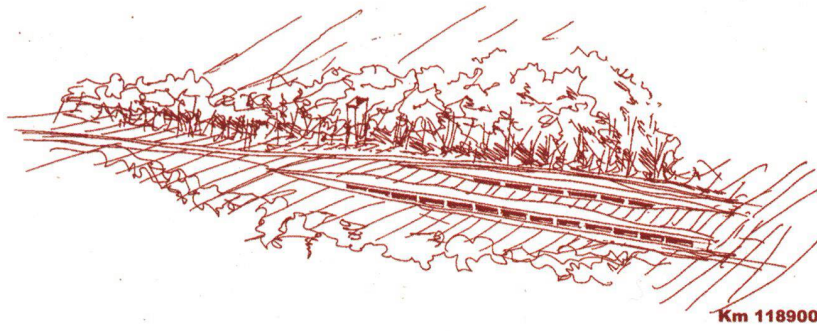
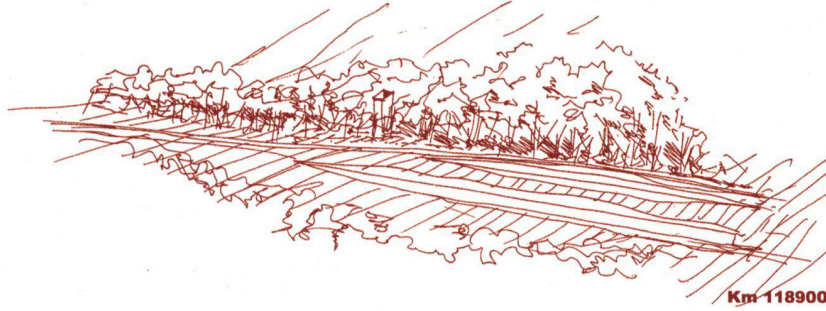


**"fermés"**

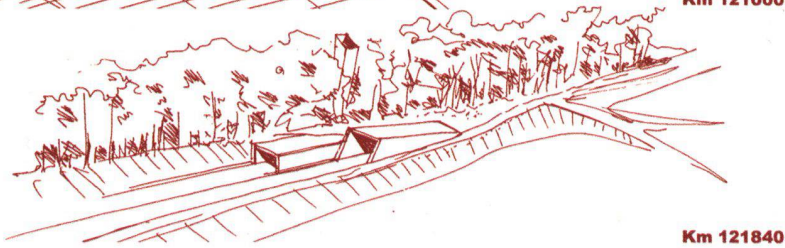
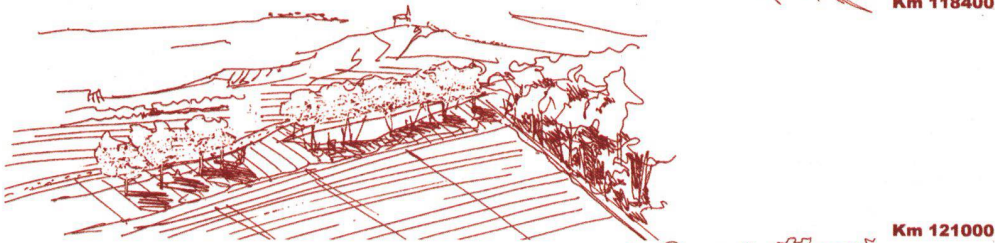
T.C.  
PROFILS TYPES  
FERMÉS



**aspect**

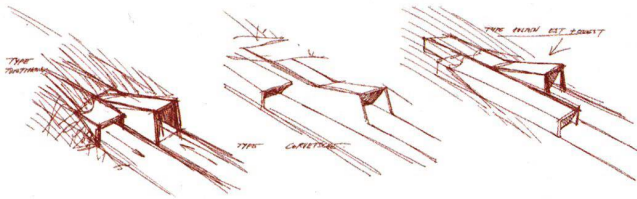


**aspect**



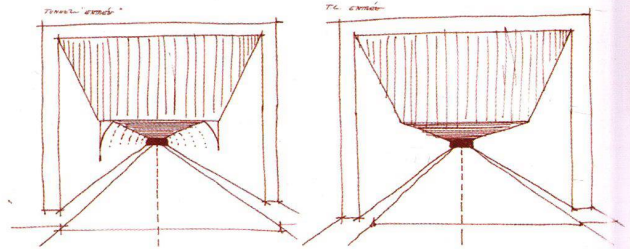
**portails types**

les deux volumétries des portails se marient parfaitement dans tous les cas de figure



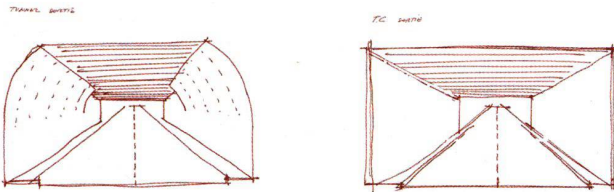
**entrées**

tube à géométrie variable selon la règle du rapport 1 à 10, d'où obliquité



**sorties**

tube de section constante avec interruption verticale d'où asymétrie

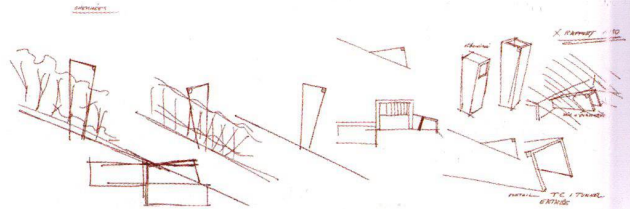


**similitudes**

le "lien de famille" des formes rattache tous les éléments à l'ouvrage et tous les ouvrages à l'a9

cheminées structures de section carrée ou rectangulaire s'évasant vers le haut à géométrie variable selon le rapport de 1 à 10

portail cheminées prises d'air souches superstructures voies d'évacuation etc...

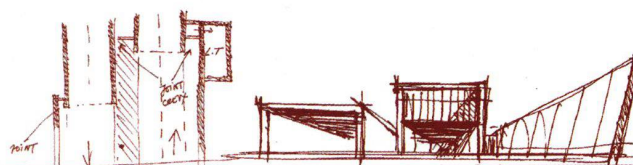


**loc. tech.**

tous les locaux techniques doivent être intégrés aux portails

ils seront dissimulés derrière les soutènements

les raccordements entre les différents ouvrages se feront par des joints creux



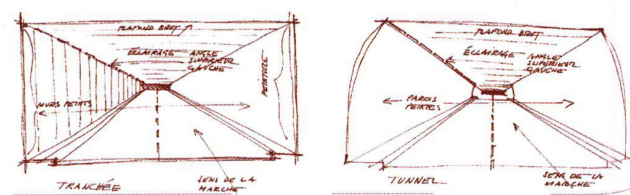
**éclairage**

rond-point

une couronne de candélabres implantés dans le prolongement du fruit du soutènement confirmant la règle de l'obliquité

t.c. / tunnels

ligne de réglottes mono orientées dans l'angle supérieur gauche (façon traversée de sierre)





**une exception**

**Il est traversé par dedans et dessous**

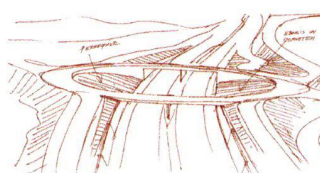
**le traitement est asymétrique**

**les deux plans inclinés évoquent les versants nord et sud de la vallée du rhône**

**deux éléments naturels mis en scène**

**le végétal**

**le minéral**



**le perruquier cet arbuste aux couleurs vives et changeantes est planté sur le versant nord**

**il pousse à l'état sauvage dans le haut-valais et en symbolise son entrée**

**le versant sud est recouvert d'éboulis du corvetch**

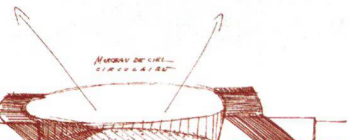
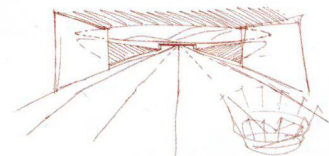
## rond-point

**situation stratégique entre le haut et le bas-valais**

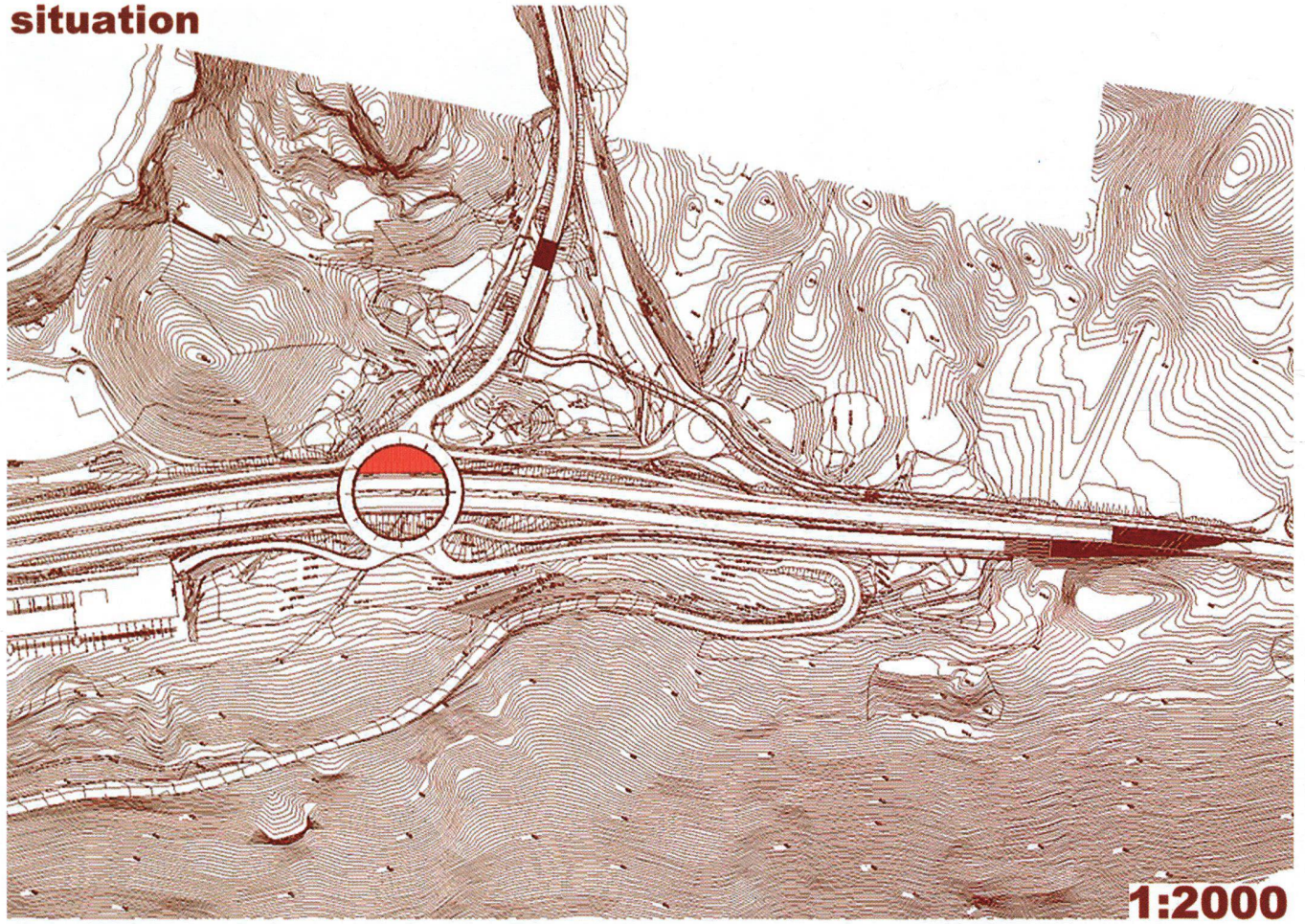
**limite géographique et linguistique**

**limite entre rhône sauvage et rhône domestiqué**

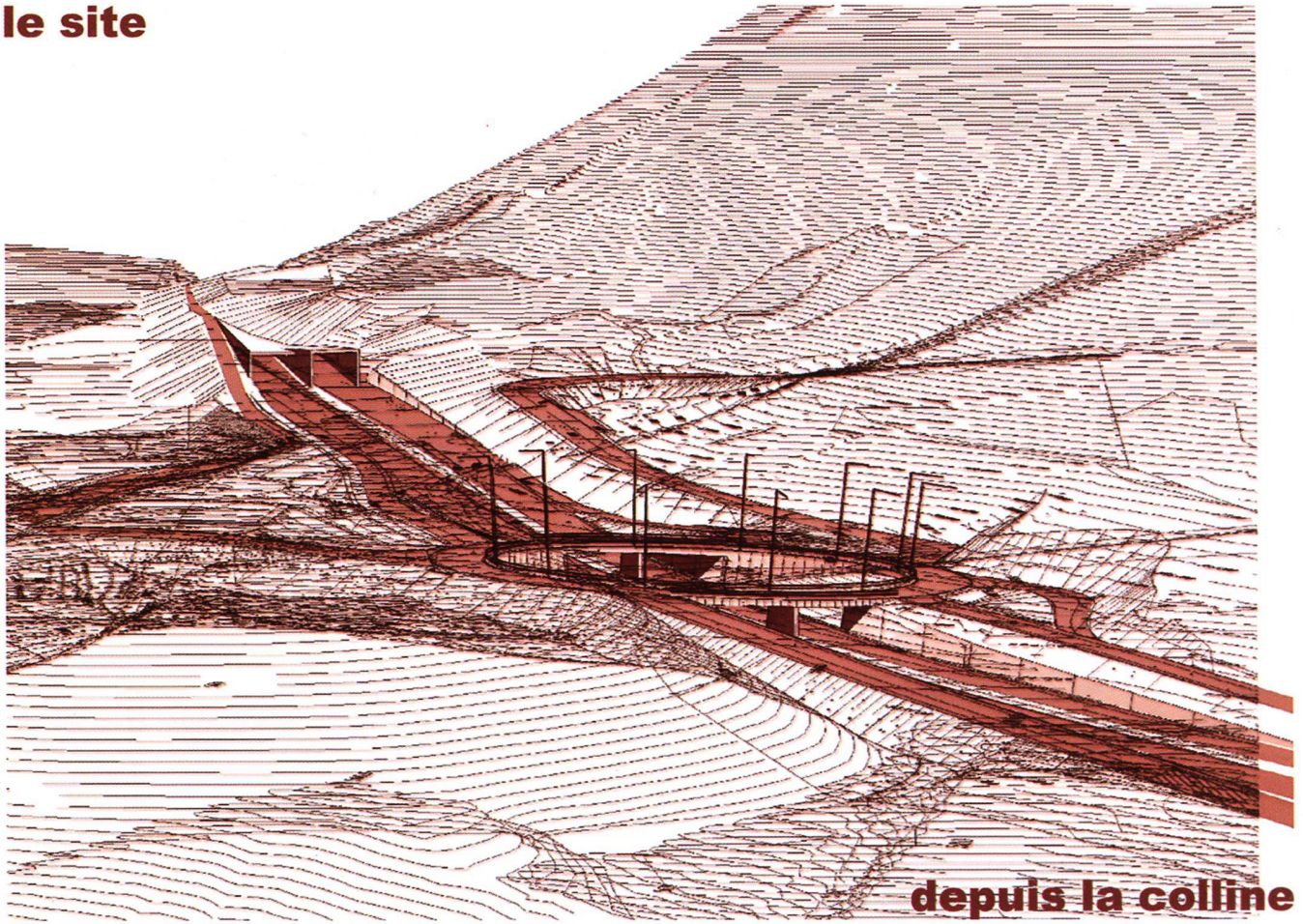
**symbole et signe visible**



**situation**

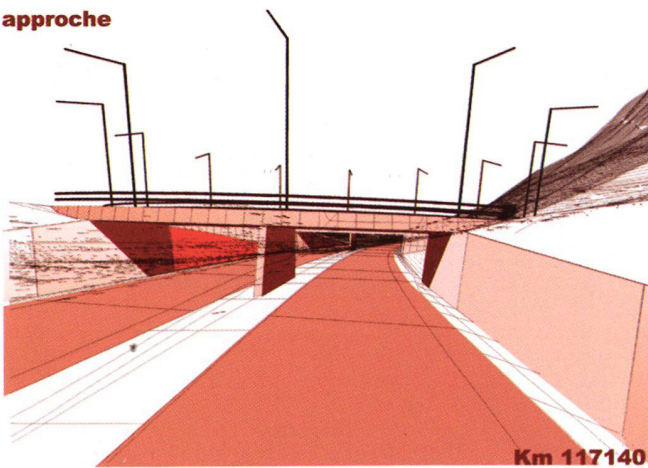


**le site**



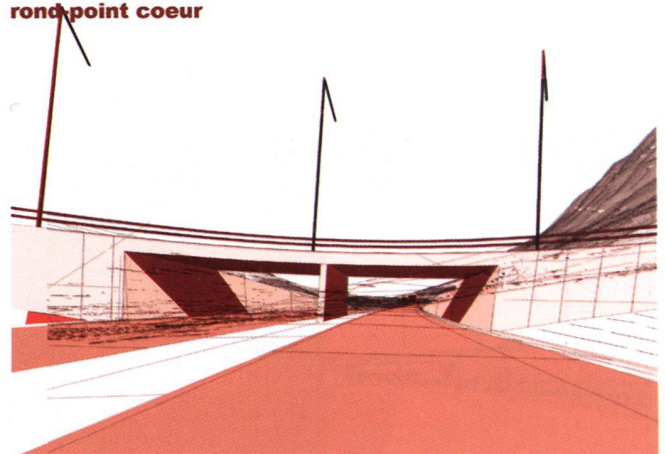
**depuis la colline**

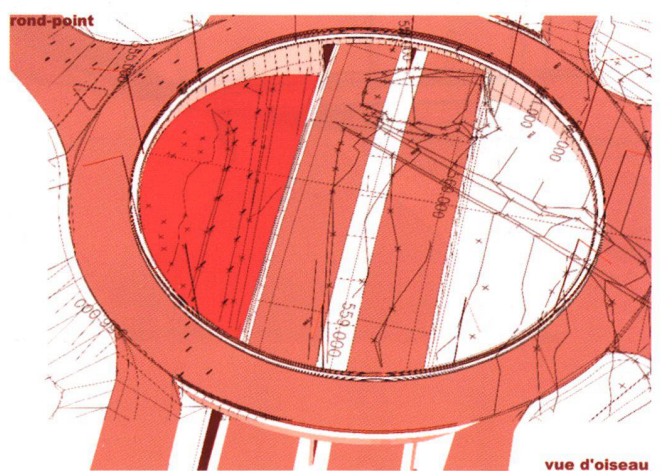
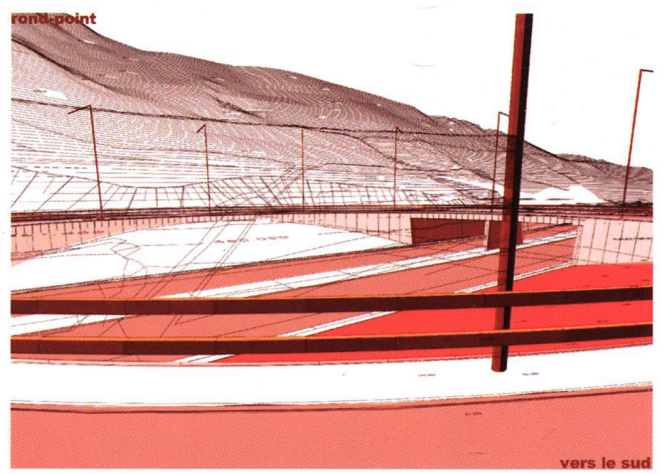
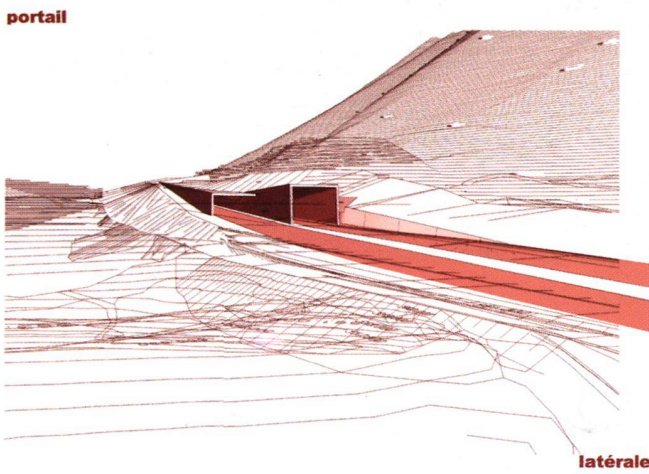
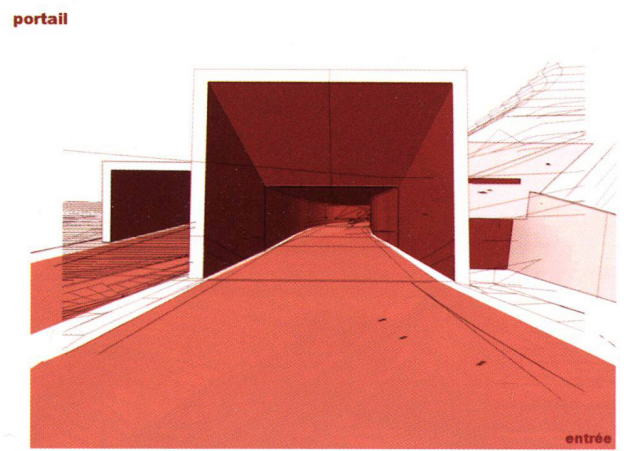
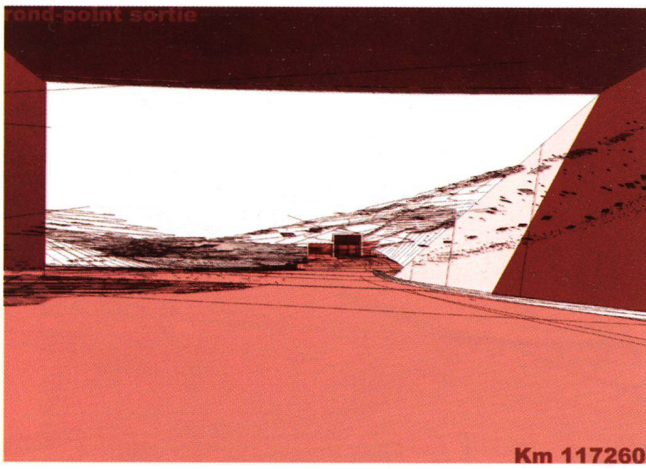
**approche**



**Km 117140**

**rond point coeur**



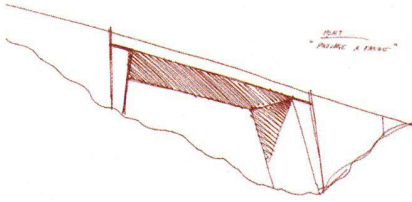


## passage à faune

le "passage à faune" comme son nom ne l'indique pas s'apparente à un ouvrage d'art au sens propre du terme

pour les culées sont traitement suit les règles de l'obliquité

son tablier est traité comme une dalle sur deux appuis



## passage à faune

