

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 85 (1959)
Heft: 20

Artikel: Quelques notes sur le problème routier valaisan
Autor: Vouilloz, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-64134>

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: 26.01.2026

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

QUELQUES NOTES SUR LE PROBLÈME ROUTIER VALAISAN

par J. VOUILLOZ, ingénieur au Département des Travaux publics, Sion

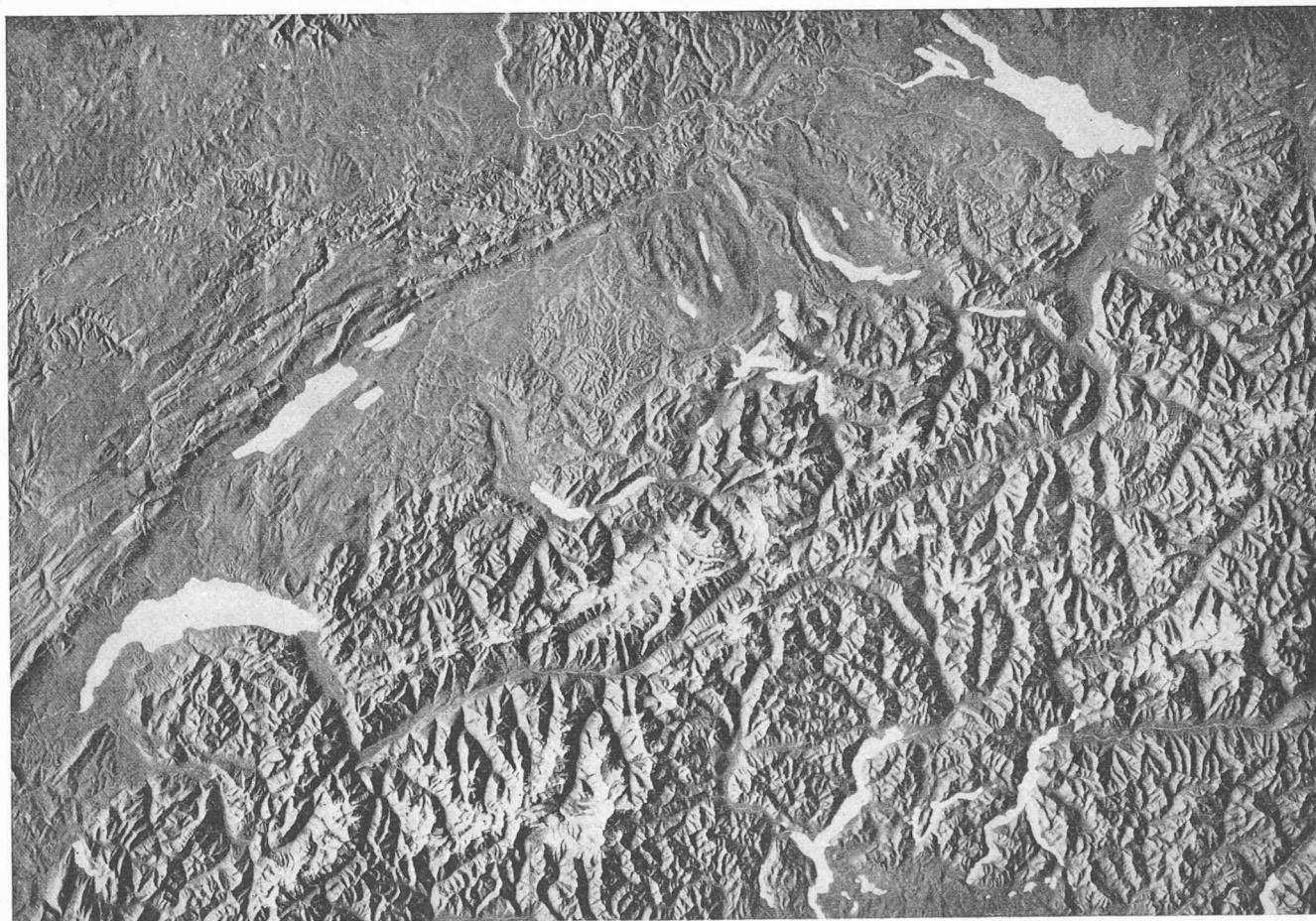
Il n'est peut-être pas sans intérêt, à un moment où l'on se propose, dans le cadre d'une planification fédérale, d'engager des travaux considérables pour un aménagement de notre réseau routier helvétique mieux adapté aux conditions nouvelles, d'examiner le problème valaisan.

On constate d'emblée que notre réseau cantonal n'est que peu dépendant de celui de la Confédération, que les raccords à celui-ci sont clairement donnés et que la solution n'offre de ce côté pas de difficultés majeures. Reste à voir comment assurer, à l'intérieur même du canton, le passage des courants qui le traversent, puis, partant de ses axes principaux, comment irriguer l'ensemble du territoire. La composition de ce plan directeur paraît facile tant il est défini et par la situation géographique du canton et par sa formation topographique.

Comment se place notre canton dans son contexte helvétique et européen ? Relisons pour cet examen une carte de l'Europe : une chaîne de montagnes grimpant de la Méditerranée vers le nord sépare la France de l'Italie puis, arrivée au massif du Mont-Blanc, se tourne brusquement vers l'est, formant les Alpes. La Suisse, située au centre de l'Europe, s'appuie à cette

barrière, qui coupe du sud le nord du continent. Elle ne possède que peu de territoire au sud des Alpes, si ce n'est le Tessin, mais abrite au contraire l'immense majorité de sa population, ses agglomérations importantes, l'essentiel de sa grosse agriculture et de sa puissance industrielle et économique au nord de celles-ci dans un périmètre allongé d'ouest en est, au sud de ses frontières naturelles du Jura et du Rhin. On voit d'emblée l'importance pour elle de la grande longitudinale Genève - Saint-Gall, branche ouest-est de la croix routière nationale.

Notre canton ne profite que peu de cette artère, placé qu'il est en bordure de la Confédération, isolé au mieux, ni au nord ni au sud des Alpes, mais noyé dans celles-ci. Tenu au nord par les Alpes bernoises, elles-mêmes flanquées du Simmental ; au sud par les Alpes valaisannes, voisines et parallèles de la vallée d'Aoste ; non content d'être un canton frontière éloigné du centre du pays dont il fait politiquement partie, le Valais ne s'ouvre même pas sur lui, comme le font les cantons d'Uri ou de Glaris, mais se développe parallèlement à lui. Rattaché à la Confédération c'est, géographiquement, plus une de ses marches alpines qu'un de ses cantons.



Il se place dans un axe de trafic dont l'existence répond à une nécessité plus européenne. Car la Suisse, gardienne des sources des grands fleuves du continent, à l'origine des bassins du Rhin, du Rhône et même du Pô, surveille aussi plusieurs de ces passages des Alpes qui relient le nord de l'Europe à l'Italie : la route du Rhin qui passe la montagne au San Bernardino, celle de la Reuss, affluent du Rhin, qui la franchit au Gothard, la route du Rhône enfin qui mène au Simplon. La valeur européenne de ces traversées est soulignée par l'existence des voies ferrées du Gothard et du Simplon.

Une mission importante de notre canton en matière d'aménagement routier semble donc être d'assurer le transit par la route du Rhône, plus particulièrement de relier la région du Léman à l'Italie du Nord.

Comment peut-il le faire ? Pour répondre à cette question, examinons sa topographie : notre canton est une vallée, son nom même y fait penser ; une vallée principale, la vallée du Rhône, s'étendant des sources du fleuve au Léman, s'ouvrant en ouest sur le lac, puis remontant en vallée basse jusqu'à Brigue pour prendre alors rapidement de la hauteur et buter au glacier. Cette épine dorsale est complétée au sud par des vallées transversales et profondes, la plupart fermées : vallée de Saas, d'Anniviers, d'Hérens... La rive droite du Rhône ne présente, elle, pas de grandes vallées, si ce n'est le Lötschental, mis à profit pour la construction du tunnel ferroviaire du Lötschberg. Ce flanc nord se caractérise par une pente continue grim pant de la plaine aux cimes des Alpes bernoises. Le Valais se présente ainsi tel un arbre plongeant ses racines dans le Léman et dont les branches nord, à l'exception d'une seule, auraient été coupées. Sur son tronc, au départ de chaque branche, au droit des vallées latérales, au confluent des rivières qui les baignent et du Rhône, on rencontre toutes ses localités importantes, à la naissance desquelles la présence des vallées n'est certainement pas étrangère.

On n'y distingue que peu d'issues, et encore celles qui existent sont d'altitude : Grimsel et Furka à l'est ; Simplon, Saint-Bernard et Pas-de-Morgins au sud. Ces passages sont importants cependant et portent en eux toute une histoire ; Simplon (route du sel de Jodock de Stockalper) et Grand-Saint-Bernard en particulier, routes fréquentées depuis longtemps. C'est par ces dernières qu'un des franchissements des Alpes coupant la Suisse de l'Italie pourra être assuré. L'amélioration de la route du Simplon, comme la création du quai de chargement d'Iselle et la construction du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard, destinées à améliorer le trafic d'hiver, répondent à cette nécessité. Ces passages alpins, fortement améliorés au cours des dernières années, sont encore en plein travail et leur aspect se dessine peu à peu, trop lentement certes, au gré de l'automobiliste.

Mais il s'agit de conduire au départ de ces cols, en un mot d'établir la voie remontant jusqu'à Brigue la vallée du Rhône. On avait pensé qu'il suffisait de reconstruire la route cantonale en route à trafic mixte. De longs tronçons sont maintenant achevés et permettent une circulation aisée, rapide, mais bien dangereuse. Aussi a-t-on pu se demander si cette formule était la

meilleure et répondait aux conditions actuelles ? La Commission fédérale de planification a répondu à cette question en prévoyant l'aménagement final de la communication routière entre Villeneuve et Brigue sous forme d'une artère à quatre voies réservée uniquement au trafic motorisé.

Le Valais ne peut que saluer avec une grande satisfaction cette décision, tant est important pour lui l'établissement d'un réseau routier moderne. Tout comme l'implantation de la ligne ferroviaire du Simplon-Orient-Express et ses lignes annexes l'a ouvert à la vie moderne au temps du chemin de fer, la création de routes valables l'aidera à subsister par le tourisme à l'époque de l'automobile. L'agriculture en effet, malgré toute la sollicitude qu'on lui vouera, ne saurait nourrir à l'avenir une partie de population plus grande que celle dont elle assume la subsistance aujourd'hui. Le sol ingrat, l'unité d'exploitation trop petite, la désaffection aussi par une jeunesse qu'un emploi sur de grands chantiers de caractère temporaire a éloignée de la terre pour toujours peut-être, font qu'il faudra trouver ailleurs pour cette population des possibilités d'existence. L'industrie ne devant d'autre part, malgré tous les efforts faits et encore à faire pour stimuler son développement, éveiller dans un pays géographiquement si mal situé des espoirs inconsidérés, on doit se rendre à l'évidence que le tourisme sera pour nous un revenu d'importance.

Si l'on envisage avec plaisir l'aménagement de cette route de la vallée du Rhône sous forme d'une voie parfaitement adaptée au trafic qu'on est en droit d'y espérer, on doit cependant poser les conditions auxquelles elle doit satisfaire. Elle ne doit pas se superposer simplement au réseau routier existant et devenir seulement une voie de grand transit, mais être une artère à grand trafic qui ne puisse être considérée comme un corps étranger dans notre économie routière. Cette autoroute doit permettre de traverser aisément notre canton mais aussi de s'y rendre, pour alors, par le réseau secondaire, atteindre les régions nombreuses que notre pays a la chance de pouvoir proposer au touriste. Cette condition sera avant tout satisfaite par le choix judicieux du nombre et de l'emplacement des jonctions. Ce choix ne paraît pas malaisé ; les jonctions doivent se faire au droit des vallées latérales, ces dernières portant les routes qui irriguent le pays dans sa profondeur et débouchant sur les agglomérations de la plaine qui, elles aussi, doivent être reliées au trafic autoroutier.

Le problème du bon accès aux localités de la plaine et aux vallées latérales résolu, celui de la desservance de la vallée principale ne l'est pas pour autant. Le trafic motorisé à long parcours ayant été extrait de notre route cantonale, celle-ci restera cependant le support d'un trafic local et aussi de toute la circulation joignant les villages de la vallée aux points de jonction de l'autoroute. Nous devons donc disposer d'une bonne route cantonale répondant aux conditions de trafic qu'elle subira à l'achèvement de l'autoroute dont elle est la doublure indispensable. Il faut ainsi prévoir pour cette autoroute un tracé absolument indépendant de celui

de la route cantonale, les deux artères ne répondant pas aux mêmes besoins, se complétant et n'étant pas concevables l'une sans l'autre.

Il faut encore lui définir un tracé permettant une circulation d'hiver aisée. Une route mal placée, dans un lieu peu ensoleillé, indépendamment de ce qu'elle demandera un gros entretien, sera toujours, l'hiver, le théâtre d'accidents nombreux. Il n'y a pas de raison, par ailleurs, qu'un trafic long courrier comme celui dont nous profitons durant la bonne saison ne s'établisse aussi l'hiver, si on lui crée les conditions qui le rendent acceptable.

La plaine équipée, les raccords entre celle-ci et les transversales placés, on ne saurait trop discuter le tracé des transversales elles-mêmes, il est dicté par la topographie et ces routes ne peuvent guère être reconstruites que sur leur parcours actuel.

Ces quelques réflexions seraient par trop incomplètes si avant de terminer on ne pensait à une liaison parti-

culièrement importante pour notre canton : la percée des Alpes bernoises, cette voie qui permettra enfin une liaison routière annuelle avec nos Confédérés du Nord et sortira un peu le Valais de son isolement. On doit noter que le principe en a été admis par la Commission fédérale de planification, qui a proposé l'exécution du tunnel du Rawyl. La traversée vers le nord présente un intérêt d'autant plus grand qu'elle offre un aspect touristique alléchant, en aidant à l'équipement du flanc nord du Rhône entre Conthey et Loèche, région chère au touriste, et qu'une route de corniche avantagerait sérieusement.

On le voit, beaucoup peut être encore fait et il y a certes long des quelques notes qu'on jette pêle-mêle sur une feuille de papier à la réalisation qu'on porte dans le terrain. On se doit cependant d'espérer que notre canton pourra offrir à ses hôtes, dans l'avenir le moins éloigné possible, les routes qui leur conviennent et leur permettent de profiter de ses beautés.

LE TUNNEL ROUTIER DU GRAND-SAINT-BERNARD

par R.-H. LAMBERT, Dr ing. directeur de la Cie d'Etudes de Travaux publics S. A.

Plusieurs articles plus ou moins fantaisistes ayant paru ces derniers mois dans la presse d'information et même dans la presse technique sur le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard, nous pensons intéresser le lecteur en précisant les caractéristiques principales du projet et en donnant quelques renseignements sur les dernières dispositions adoptées par la Commission italo-suisse chargée de coordonner les travaux et les études des deux sociétés nationales.

Mais avant d'aller plus loin, rappelons que le projet général de la traversée du Grand-Saint-Bernard a été mis sur pied après un travail de plusieurs années par M. l'ingénieur H. Felber, de Monthey, et que les plans d'exécution et la direction des travaux ont été confiés, du côté suisse, au *Bureau d'ingénieurs du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard*, géré en commun par M. H. Felber et la Compagnie d'Etudes de Travaux publics S.A., à Lausanne.

Du côté italien, le mandat d'exécution a été confié à une société ad hoc, la SITRASB, dirigée par M. le professeur Dardanelli, de Turin.

Données géologiques

Sur l'ensemble du tunnel (5,3 km environ sur 5,83 km), les roches appartiennent à la catégorie des *micaschistes*. Quartz, mica, feldspath et chlorite sont les principaux minéraux qui les composent.

Dans l'ensemble, ces roches sont homogènes et relativement compactes. Quelques couches de micaschistes plus gréseux ou plus feldspathiques (gneiss) viennent s'intercaler, de même que des bandes étroites (2 à 5 m) d'amphibolite.

L'orientation des couches, sensiblement constante, est nord-sud à N 10°E ; localement, elle peut atteindre jusqu'à N 40°E. Dans l'ensemble, les couches plongent de 50 à 55° vers l'est.

L'axe du tunnel étant sensiblement orienté dans la direction nord-sud, cette disposition des couches n'est pas particulièrement favorable, car elle peut provoquer des pressions asymétriques sur les revêtements ; notons que jusqu'à présent nous n'avons rien pu constater de semblable du côté suisse.

Du côté italien, les premières centaines de mètres traversent d'abord une mince couverture morainique puis des schistes carbonifères d'assez mauvaise tenue. L'avancement étant actuellement arrêté à 350 mètres, on ne peut dire si cette roche continuera longtemps ; les prévisions du professeur L. Peretti, de Turin, mentionnent 400 à 500 mètres avant de trouver du gneiss de bonne tenue.

Notons que les études géologiques générales pour fixer le meilleur tracé du tunnel ont été faites par M. le professeur Oulianoff, de Lausanne, auquel nous devons les renseignements donnés dans ce paragraphe.

Caractéristiques du tunnel routier

L'ensemble des ouvrages (voir fig. 1) constituant ce que l'on désigne par le tunnel du Grand-Saint-Bernard, comprend du nord au sud :

- une nouvelle route d'accès couverte partant de Bourg-Saint-Pierre (Valais) ;
- la gare routière du portail nord ;
- le tunnel routier, avec ses deux cheminées de ventilation ;