Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 105 (1979)
Heft: 12: SIA, no 3, 1979

Artikel: Le réseau routier cantonal
Autor: Magnin, Gabriel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-73833

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: 22.11.2025

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

Le réseau routier cantonal

La morphologie du sol, l'histoire et la géographie politique du pays ont joué un rôle important dans la configuration actuelle du réseau routier cantonal.
Les principaux couloirs de transports à l'intérieur du canton ont un caractère quasiment immuable.
Cependant, au cours de ces vingt dernières années, le réseau routier cantonal a subi de nombreuses améliorations, d'importantes transformations et d'appréciables assainissements, décidés principalement en fonction

— de la croissance du trafic et de la motorisation,
— du développement du pays,
— et d'une juste et équitable distribution des investissements à l'intérieur du canton et de ses régions.

Comme il n'est guère possible de réaliser au gré de chacun, de chaque groupement ou groupuscule, de chaque commune ou région des tâches d'intérêt national, cantonal ou communal, il est indispensable d'établir un programme de réalisation des différents ouvrages en définissant des priorités et des critères de choix et en fixant des limites aux investissements de l'Etat, en tenant compte des possibilités financières des communes.
Le 14 janvier 1965, le Grand Conseil du canton du Valais approuvait le programme d'activité du Conseil d'Etat pour les années à venir. Il exprimait le désir d'obtenir du Conseil d'Etat un « budget type » précisant par périodes de quatre années les besoins financiers et les moyens de les couvrir. Ainsi sont nées les lignes directrices de la politique financière du gouvernement.
Le Service des ponts et chaussées, responsable du réseau routier cantonal, a établi depuis cette date des programmes d'aménagement du réseau routier pour les années 1968-1970, 1971-1974, 1975-1978.

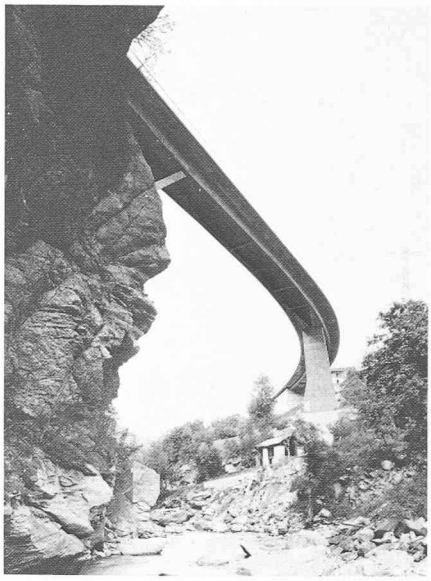
Les lignes directrices et les priorités

Avant de fixer les priorités et d'établir un programme de construction, il faut avoir constamment à l'esprit les principaux éléments générateurs de trafic en Valais :

— La dispersion de l'habitat.
— La dispersion des centres d'activité.
— Le développement des régions excentriques (tourisme et résidences secondaires).

Plusieurs principes directeurs ont présidé à l'établissement des différents programmes de construction, de correction et de modernisation du réseau routier cantonal. Citons en particulier :

— Le maintien du réseau existant en y apportant les améliorations indispensables à la sécurité.
— La modernisation progressive du réseau, de sorte que le niveau de sécurité ou de danger soit le plus homogène possible sur chacune des routes.



Les routes et la morphologie du sol : pont Saint-Michel à Stalden (100 m de portée).

— La poursuite de l'aménagement de liaisons rapides et sûres à l'intérieur du canton.
— La construction d'un réseau de communications dans les régions géographiquement et économiquement défavorisées.
— L'amélioration du réseau routier dans les régions économiquement bien développées mais où les voies de communication n'ont pas suivi cette évolution.

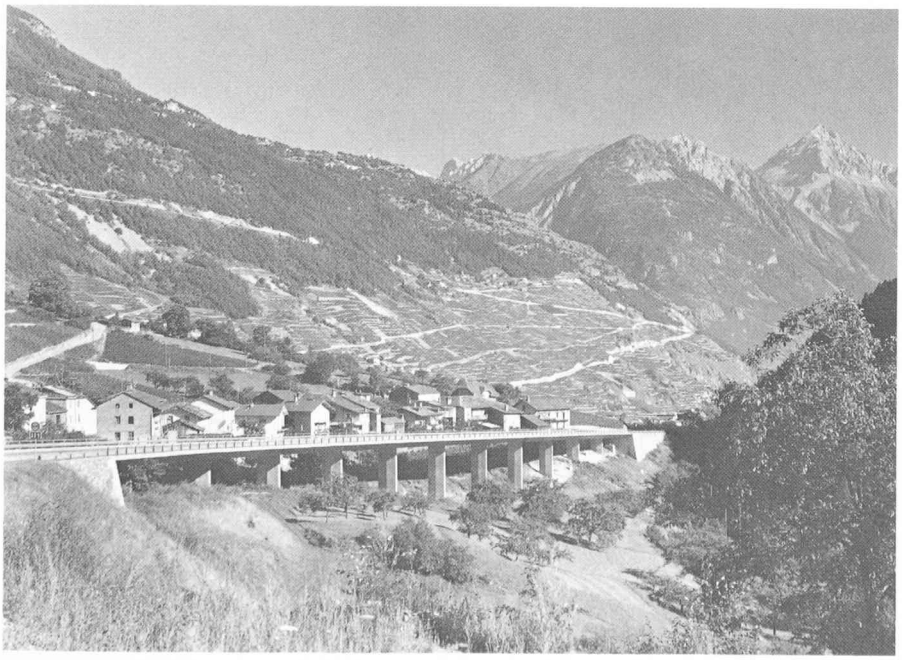
L'étude de ces critères et leur pondération en fonction des investissements fédéraux, cantonaux et communaux raisonnablement possibles ont permis de définir sur le plan cantonal des priorités principales et des priorités secondaires.

a) *Priorités principales*

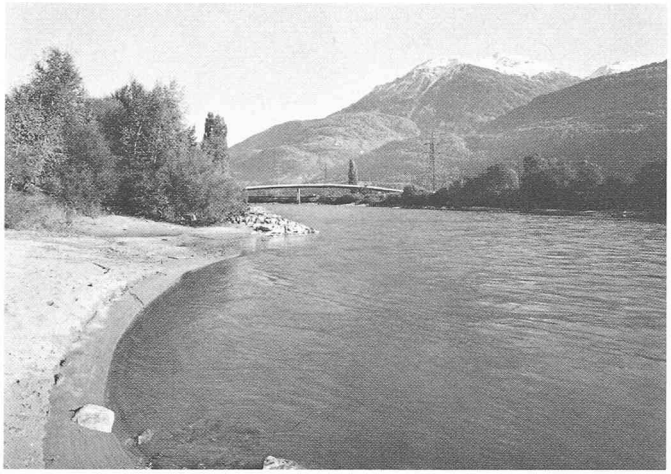
— Poursuite des travaux de correction de l'artère cantonale principale de Saint-Gingolph à Brigue, sur la base d'une largeur de 10,50 m.
— Effort soutenu pour l'amélioration des routes internationales et intercantonales inscrites dans le réseau des routes principales suisses.
— Achèvement de la construction des voies de liaison entre les communes et les villages de montagne et le réseau routier cantonal.
— Routes de déviation des localités et d'évitement des centres.
— Modernisation progressive du réseau existant et suppression des points dangereux.
— Construction de galeries de protection contre les avalanches.
— Assainissement des passages à niveau.

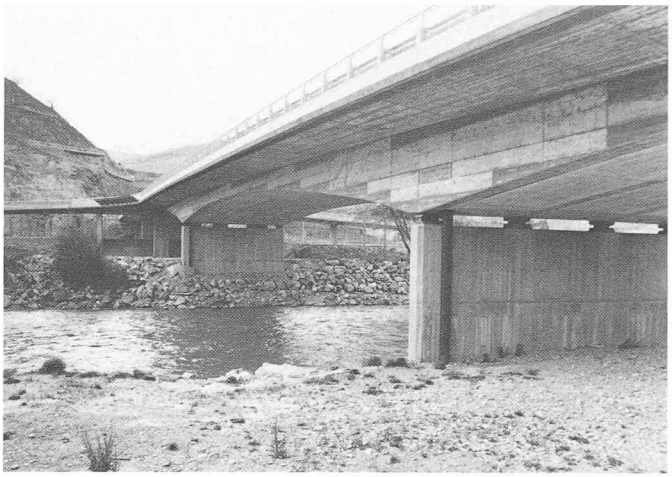
b) *Priorités secondaires*

— Renforcement et stabilisation des chaussées existantes.
— Construction de routes de dessertes agricoles et restriction du nombre d'accès.



Les routes et l'histoire : le viaduc du Broccard (près de Martigny), sur la route du Grand-Saint-Bernard.





Tout au long du Valais, le Rhône : à gauche, viaduc de Leukerfeld ; à droite, pont sur le Rhône à Sion.

— Eclairage des voies publiques à l'intérieur des localités.

— Introduction de sens uniques, signalisations lumineuses, limitations de vitesse, améliorations du balisage et de la signalisation, voies de présélection.

— Sécurité des piétons et des cyclistes.

Principales réalisations

Il est intéressant de rappeler, en premier lieu, que la loi sur les routes de 1933 a été remplacée par la nouvelle loi du 3 septembre 1965.

De 1959 à 1979, un effort financier considérable a été consenti par le Canton avec l'aide de la Confédération et des communes pour l'amélioration de son réseau routier.

Le volume des travaux exécutés ces vingt dernières années représente une dépense totale brute de quelque 865 millions de francs, correspondant à un investissement net de l'Etat d'environ 473 millions de francs.

Le réseau routier comptait en 1959 environ 1500 km de routes et chemins cantonaux alors qu'aujourd'hui on en recense environ 2000 km.

Il est intéressant de rappeler les principales réalisations entreprises durant ces vingt années dans le cadre des lignes directrices et des priorités établies.

a) *Route cantonale Saint-Gingolph–Saint-Maurice–Brigue*

Une nouvelle signalisation avec balisage à trois voies rigides et alternées a été introduite sur l'ensemble de la route à 10,50 m de largeur.

Les principales réalisations sur cette artère longue de 130 km sont les suivantes :

— Correction et amélioration du tracé sur la majeure partie du parcours entre Saint-Gingolph et Saint-Maurice.

— Assainissement à l'intérieur de toutes les localités entre Saint-Gingolph et Saint-Maurice, soit Saint-Gingolph, Le Bouveret, Les Evouettes, Porte-du-Scex, Vouvry, Vionnaz, Muraz, Collombey, Monthey, Massongex et Saint-Maurice.

— Correction intégrale de la route entre Saint-Maurice et Brigue, à l'exception des tronçons de la gare de Granges et d'Agarn–Tourtemagne–Gampel, et comprenant les déviations d'Evionnaz, de Martigny, de Riddes, de Saint-Pierre-de-Clages, de Sion, de Noës, de la Souste, d'Agarn, de Gamsen.

b) *Routes internationales et intercantonales*

— Achèvement de la route Monthey–Morgins.

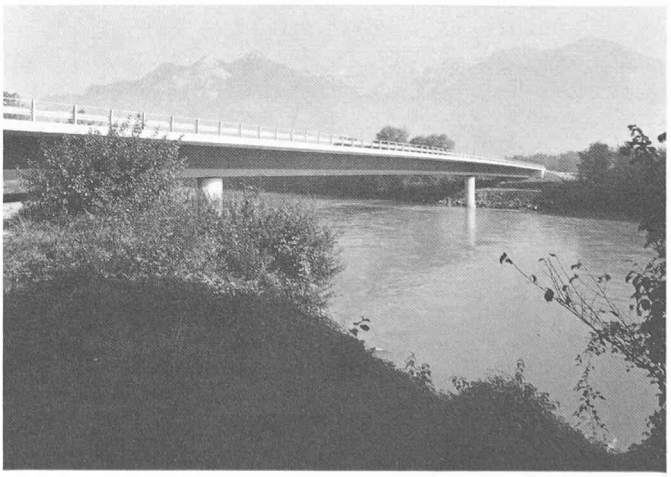
— Achèvement de la route de la Forclaz.

— Poursuite des travaux sur la route du Grand-Saint-Bernard. Il faut rappeler le début des travaux de construction du tunnel du Grand-Saint-Bernard en automne 1958, parallèlement aux travaux routiers. L'ouverture du tunnel au trafic eut lieu le 19 mars 1964, simultanément avec le tronçon de route Liddes–Tunnel, couvert d'une galerie de protection sur une longueur de 5 km. Correction à 10,50 m de largeur du tronçon entre Martigny et Sembrancher et déviation d'Orsières à trois voies également.

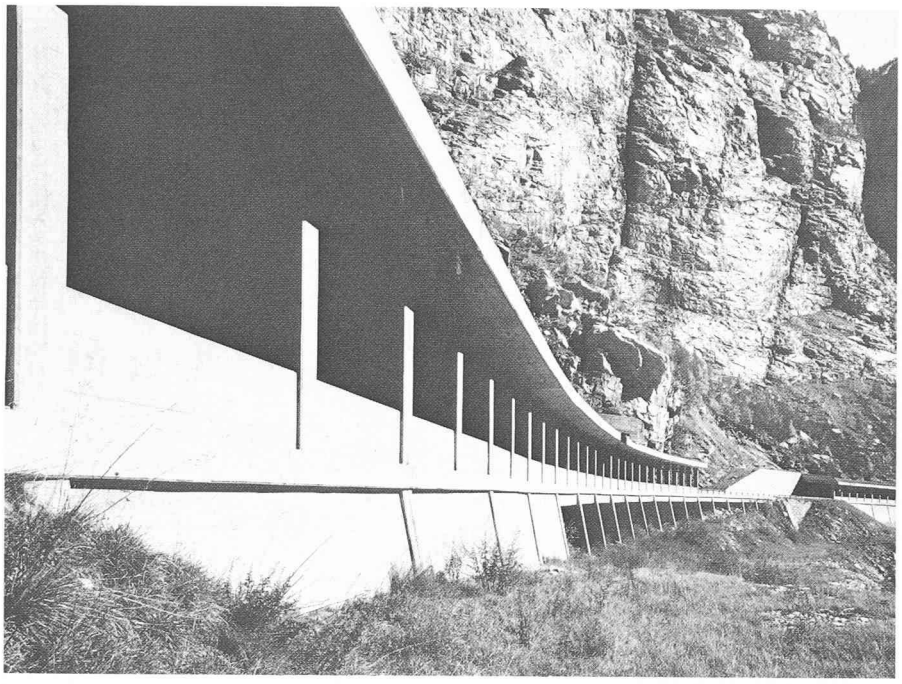
— Poursuite des travaux sur les routes de la Furka et du Grimsel.

— Construction de la nouvelle route du Nufenen donnant accès direct au canton du Tessin. Inauguration le 5 septembre 1969.

— Poursuite des travaux sur la route Gampel–Goppenstein et mise en soumission d'un nouveau tunnel de 2,4 km entre Hohtenn et Mittal assurant la sécurité hivernale sur cette artère.



Toujours le Rhône : à gauche, passage supérieur Saillon-Saxon ; à droite, viaduc Illarsaz-Aigle.



Les routes et la nature : galerie de Gondo, sur la route du Simplon.

— Construction de nouvelles liaisons à travers le Rhône entre Illarsaz et Aigle et entre Massongex et Bex.

c) *Liaison des villages de montagne à la plaine*

Parmi les nouvelles routes reliant les régions de montagne à la plaine et au réseau routier cantonal, il faut citer :

Liddes–Chandonne
Fully–Euloz
Nendaz–Sarclentze
Ausserberg–Bord
Eggerberg–Eggen
Stalden–Embd
Stalden–Staldenried
Naters–Birgisch–Mund
Saas-Almagell–Unter den Bodmen
Eisten–Biffig
Saas-Balen–Bidermatten
Saint-Nicolas–Bodmen
Mörel–Bister
Mörel–Filet–Goppisberg
Bitsch–Ried-Mörel
Mühlebach–Steinhaus
Lax–Martisberg

d) *Modernisation du réseau existant*

D'importants travaux de correction, de construction et de déviation de localités ont été entrepris sur les principales artères donnant accès aux vallées latérales. Le développement touristique et l'accroissement du trafic ont provoqué ces aménagements sur l'ensemble du canton. Citons les routes qui ont subi les plus grandes améliorations :

Troistorrents–Champéry
Châtelard–Finhaut
Sembrancher–Le Châble–Verbier
Orsières–Ferret
Sion–Les Haudères
Sion–Nendaz
Sion–Savièse
Sion–Arbaz–Ayent
Sion–Bramois–Chippis
Sierre–Chermignon–Crans–Lens
Sierre–Zinal
La Souste–Loèche-les-Bains
Viège–Almagell–Saas-Fee
Saint-Nicolas–Täsch
Eischoll–Unterbäch
Viège–Visperterminen
Fiesch–Fieschertal

e) *Construction de galeries contre les avalanches*

En application de la loi fédérale du 21 mars 1969 sur la haute surveillance des forêts, le canton a entrepris la construction de nombreuses galeries de protection contre les avalanches et les chutes de pierres, de tunnels et de déviation de tracé assurant l'accès hivernal aux vallées latérales. Rappelons les principaux ouvrages :

Galerie de la Sasse à Ferret
Tunnel de l'Entretaille sur Salvan
Tunnels et galeries entre Lourtier et Fionnay
Galeries d'Arolla
Pont des Croisettes à Anniviers
Galeries entre Goppenstein et Blatten
Galeries de la vallée de Saas
Galerie entre Stalden et Saint-Nicolas
Galeries de Gondo–Zwischbergen
Tunnel de Binn

f) *Assainissement des passages à niveau*

Par arrêté fédéral du 21 février 1964, la Confédération encourage la suppression des passages à niveau et l'adoption des mesures de sécurité par des contributions aux frais mis à charge du propriétaire de la route.

La construction de la double voie CFF sur la ligne du Simplon entre Loèche et Viège a obligé le canton à accélérer les travaux de suppression des passages à niveau en fonction du programme CFF. D'autres passages ont également été supprimés entre Saint-Gingolph et Saint-Maurice et entre Saint-Maurice et Brigue, en fonction des dangers que présentaient ces passages pour les usagers de la route. Citons les principaux ouvrages :

Passage sur le Tonkin à Vionnaz
Passage sous le Tonkin à Massongex
Passage supérieur Charrat–Fully
Passage supérieur en gare de Saxon
Passage supérieur Saxon–Saillon
Passage supérieur Tourtemagne–Getwing
Passage supérieur Rarogne–Niedergesteln
Passage inférieur de Saint-Germain–Rarogne

Des routes à sortir des localités : pont sur le Krummbach (route du Simplon).

Passage inférieur du Bockbart à Viège-Ouest
Passage supérieur de Lalden
Passage supérieur de Gamsen–Mund

D'autres aménagements à niveau de moindre importance ont également été entrepris sur les lignes de chemin de fer secondaires du MO, du BVZ et du FO.

g) *Travaux divers*

Une amélioration de la sécurité sur les routes de grand transit a été atteinte grâce à la construction de routes de débord agricoles et à la limitation des accès.

La sécurité des piétons s'est grandement accrue grâce à l'éclairage des voies publiques à l'intérieur des localités, à la construction de passages dénivelés et à un meilleur balisage des passages pour piétons et des chaussées.

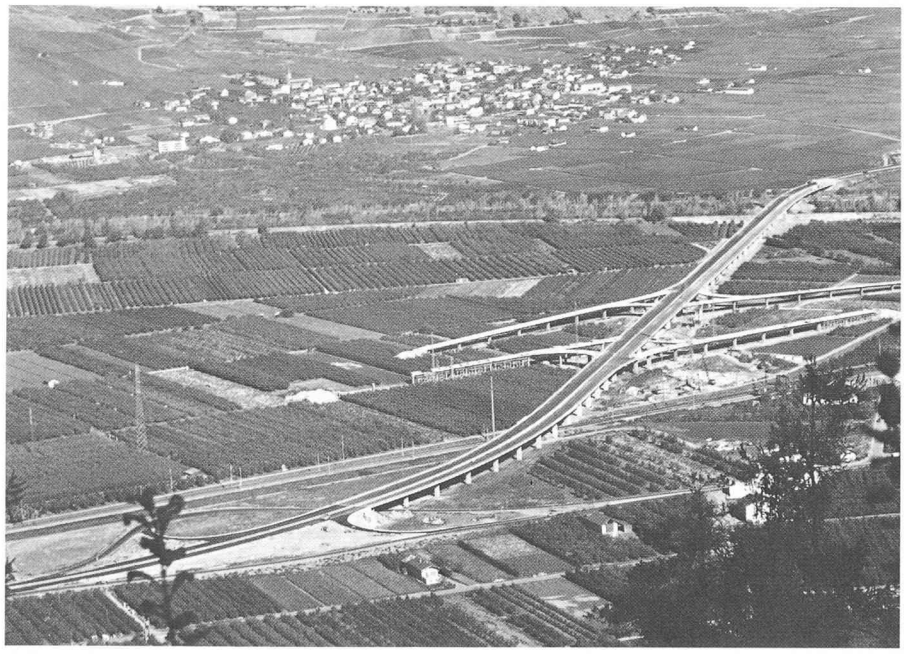
Les conditions de circulation continuant de s'aggraver dans les traversées des villes valaisannes où le trafic de transit se superpose au trafic local, il a fallu introduire dans les villes de Martigny, de Sion et de Sierre une régulation des circulations par feux. Malheureusement, ces mesures n'ont qu'un caractère temporaire vu le manque de réserve de capacité de nos routes urbaines. Le dégorgement du trafic dans les villes ne sera résolu que par la construction de l'autoroute N9 Saint-Maurice–Brigue actuellement en chantier.

Ce tour d'horizon des différentes réalisations routières entreprises dans le canton du Valais, de 1959 à 1979, ne saurait être exhaustif. Il fait ressortir cependant le grand effort financier consenti tant par l'Etat que par les communes pour assurer le maximum de sécurité aux usagers de la route, faciliter les échanges entre les populations des différentes régions du pays, lutter contre l'exode des populations de montagne et améliorer les accès dans les nombreux centres touristiques du canton.

Inspiré de la nouvelle conception directrice cantonale, un nouveau programme d'aménagement du réseau routier a été élaboré pour les années 1979 à 1982.

Gabriel Magnin
ingénieur cantonal
Chef du Service
des ponts et chaussées

Les routes nationales



Routes nationales : des travaux à la mesure de l'importance du Valais dans le réseau européen (viaduc à quatre pistes de Riddes, longueur : 1200 m).

Le Valais a reçu en partage une partie des routes 6 et 9 du réseau des routes nationales. Celui-ci a été fixé par arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 sur la base de l'article 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960, elle-même fondée sur l'article 36 bis de la Constitution fédérale.

Le tronçon Martigny–Brigue de la N9, tout comme la route du Simplon et la N6, route du Rawil, font partie d'une conception d'ensemble élaborée en fonction du trafic prévisible.

Le réseau des routes nationales a été étudié par la Commission du Département fédéral de l'intérieur pour le plan d'ensemble des routes principales. Cette commission a publié son rapport en 1959. Il est fondé sur la prévision qu'en 1980 la moyenne annuelle du trafic varierait entre 5360 et 8160 véhicules par jour entre Villeneuve et Martigny, tandis qu'entre Martigny et Sierre la moyenne atteindrait 6500 unités.

En regard de ces prévisions faites en 1958 et 1959, on constate, selon les comptages automatiques de la circulation routière de 1978, que la moyenne annuelle des véhicules prise sur toute la semaine est de 15 363 véhicules par jour à Saint-Maurice et de 18 349 à Sion, respectivement 19 062 et 20 004 les samedis.

Il est bon de rappeler, pour ce qui a trait aux études, le texte de l'article 5 de la loi sur les routes nationales :

« Les routes nationales doivent satisfaire aux exigences supérieures de la technique en matière de circulation ; elles doivent en particulier garantir un trafic sûr et économique.

Si ces exigences entrent en conflit avec d'autres intérêts importants, notamment de la défense nationale, de l'utilisation économique du sol, de l'aménagement national ou de la protection des eaux, de la nature et des sites, il y aura lieu de déterminer ceux qui doivent l'emporter. »

Ces différents intérêts ont été pris en considération lors de procédures de consultations multiples auxquelles les projets ont été soumis pour la N9 de plaine entre 1964 et 1974. Les différents projets généraux ont été approuvés par le Conseil fédéral à l'exception des passages de Saint-Maurice et de Loèche.

Toujours pour la N9 de plaine, le projet 1 : 1000 a été adopté, par le Département fédéral de l'intérieur, de Saint-Maurice (Bois Homogène) à Sion. Les travaux principaux sont en cours entre Evionnaz et Riddes, les travaux préliminaires engagés jusqu'à Brigue.

Pour la N9 de montagne (route du Simplon), les travaux sont terminés à l'exception du départ à Brigue et du pont de Ganter.

Pour ce qui a trait à la N6 (route du Rawil), le projet général 1 : 5000 a été adressé à l'Office fédéral des routes voici quelques années et le percement d'une galerie de sondage qui doit définir la possibilité de creuser un tunnel, à une altitude de 1200 m environ, est en cours. Les études comme les travaux sont perturbés par la remise en discussion de la réalisation du tunnel du Rawil et du dimensionnement de la N9 de Riddes à Brigue.

Pour un total de dépenses prévu d'un peu plus de 1 900 000 000, le montant dépensé jusqu'à maintenant est d'environ 480 000 000.

Service des routes nationales