Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 34 (1997)
Heft: 1309

Artikel: Infrastructures valaisannes : une autoroute tortueuse
Autor: Guyaz, Jacques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1015188

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: 08.12.2025

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

Une autoroute tortueuse

Entre le crédit d'études déposé en 1960 et la fin du chantier en 1999, la réalisation des infrastructures routières valaisannes fut longue et onéreuse.

L'AUTOROUTE DU VALAIS: rappel des faits. Les premières études datent de 1960. La réalisation débute en 1975 avec une première mise en service de St-Maurice à Riddes en 1981. Dès 1979, le tracé entre Riddes et Sion, puis Sierre fit l'objet d'une vive contestation. Les procédures furent bloquées pendant 3 ans et le projet définitif retardé de 7 ans. Le projet de tracé complet fut acquis en 1991. Le tronçon ouvert à la circulation représente 53 kilomètres. Il reste 37 km à réaliser de Sierre à Brigue dont 4,5 km sont actuellement en construction entre Sierre-Ouest et Sierre-Est avec une ouverture prévue en 1999.

Débauche de moyens

Entre-temps, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement est entrée en vigueur en 1985 et l'Ordonnance sur les études d'impact en 1989. Dans le Haut-Valais, l'emprise de l'autoroute sera de 24 mètres au lieu de 27, le tracé est passé de la rive gauche à la rive droite du Rhône. Sur 32,5 km à réaliser, 14,4 km seront constitués de tunnels, galeries et tranchées couvertes, dont peut-être deux passages sous le Rhône.

Le coût prévisionnel est de 2,125 milliards, soit un coût probablement sans égal en Europe, si ce n'est dans des autoroutes urbaines de 57 millions le kilomètre. Ce coût comprend la mise en double voie de la ligne CFF entre Varen et Leuk, ainsi que 5 jonctions, 6 demi-jonctions et 2 aires de repos. L'autoroute sera hors vue à la hauteur de chaque site naturel d'importance et de chaque village.

Le secteur entre Sion et Sierre a déjà largement bénéficié des effets de la LPE. Mentionnons par exemple l'implantation de végétaux de la région sur les talus. Des boutures de saule prélevées sur les arbres des bords du Rhône furent en effet plantées, ce qui est paradoxalement plus complexe que de couvrir le sol de plantes «exotiques» faciles à placer, mais qu'il faut régulièrement arroser.

L'autoroute valaisanne n'est pas une artère de transit, c'est une «épine dorsale», pour reprendre les termes du marketing officiel, destinée à desservir chaque vallée et chaque localité d'importance, d'où le nombre élevé de jonctions et les grands travaux d'amélioration des dessertes transversales. Comme tous les cantons romands, le Valais s'est mis à la mode des giratoires. Il n'en existait aucun avant 1985; le canton en compte 66 aujourd'hui.

Le rappel de l'histoire oblige à tordre le cou à un mythe: celui de l'opposition des Hauts-Valaisans alors que les Romands du canton auraient accepté tout uniment l'autoroute. Or il n'en a rien été, le tracé de l'autoroute de Riddes à Sierre et la traversée de St-Maurice fut l'occasion de controverses et d'oppositions virulentes.

On ne peut s'empêcher de mettre en parallèle l'extraordinaire débauche de moyens consacrés à la route et la pauvreté des investissements des chemins de fer, en tout cas jusqu'à l'éventuelle future construction du tunnel de base du Lötschberg. Il suffit de rappeler que le chemin de fer est encore à voie unique sur certains tronçons. D'autre part, pour que le Pendolino puisse traverser le Valais à grande vitesse, d'importants investissements seraient nécessaires dans la signalisation. Or, pour autant que nous le sachions, rien n'a été prévu!

Pourtant, nul ne peut contester la force esthétique de certains ouvrages d'art: l'élégant pont de St-Maurice, l'ouvrage haubané de Chandoline et même le très brutal bunker en béton armé du pont de Riddes sont spectaculaires à regarder et à traverser. Vue du ciel, des vallées, des cols, elle est plutôt belle l'autoroute des Valaisans. À mi-chemin de l'esthétique des cheminées d'usine de l'ex-Allemagne de l'Est et des vignobles en terrasse, elle représente aussi une certaine image de la créativité de notre siècle finissant. *jg*

Médias

LE SENS PÉJORATIF DE «canard» pour un journal de peu de valeur ne fait pas peur aux éditeurs marginaux. Découverts en France: *Le vilain petit Canard* (n° 16) et *Le canard sauvage* (n° 9). Dans les années 30, en Suisse romande, *Le canard libre* a participé à la campagne contre l'initiative de la Fédération fasciste suisse pour l'interdiction de la franc-maçonnerie.

cfp