

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 105 (1979)  
**Heft:** 12: SIA, no 3, 1979  
  
**Artikel:** Les routes nationales  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-73834>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.05.2025

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

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 dégoût du trafic dans les villes ne sera résolu que par la construction de l'autoroute N9 Saint-Maurice-Brigue actuellement en chantier.

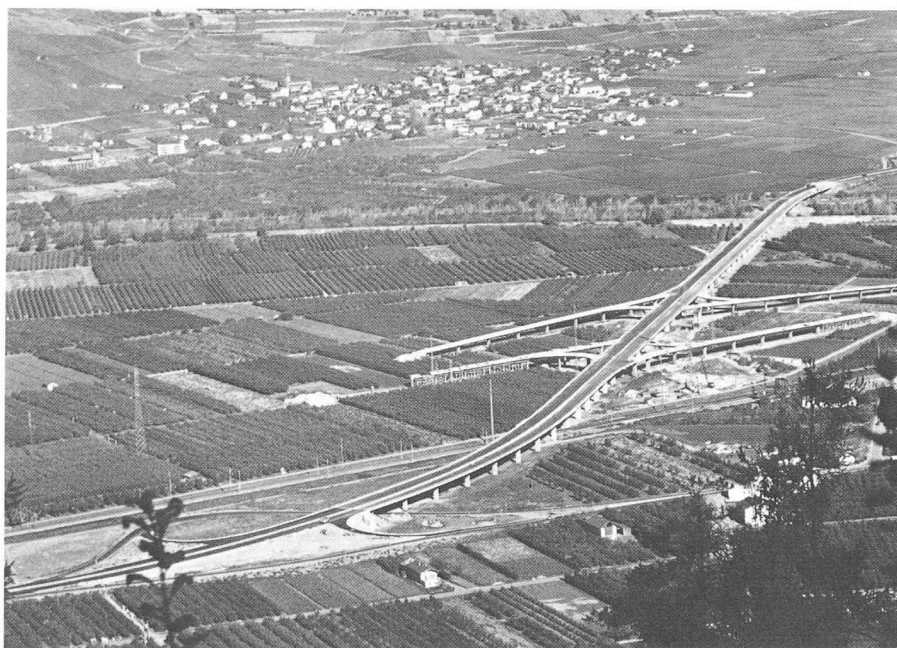
Ce tour d'horizon des différentes réalisations routières entreprises dans le can-

ton 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*