



Route de la Forclaz, 1890. (Collection Pillet, Médiathèque Valais - Martigny)

# Circulez !

par

**Jean-Henry Papilloud**

**Sophia Cantinotti**

## Histoire de la circulation en Valais XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle

Les transports motorisés jouent un rôle majeur dans l'histoire du Valais. Leur évolution met particulièrement en évidence les transformations qui ont marqué le canton du XIX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, la circulation automobile est un élément essentiel de notre mode de vie et de notre quotidien. En 2020, il y a autant de véhicules que d'habitants, soit, pour 348 318 personnes au 31 décembre 2020, 352 221 véhicules recensés : 223 780 voitures de tourisme, 62 295 véhicules utilitaires, 36 908 motocycles et cyclo-moteurs et 29 238 remorques.

Dans cette étude, nous avons voulu privilégier la relation entre les pouvoirs publics et les Valaisan·ne·s. C'est la raison pour laquelle les sources officielles de l'administration dialoguent avec les journaux et médias, avec un focus sur une association qui a pour mission de représenter les usagers de la route, le Touring Club Suisse Section Valais. Dans les activités des différents acteurs, un but commun apparaît au fil des décennies : engager des actions au service de la population et de ses déplacements.

Développement mesuré et proportionné? Telle est la grande question, le grand débat. Tout est lié au choix des moyens à la fois techniques et financiers. Et c'est là que commence le jeu subtil de la politique, là que les différentes influences et pressions investissent les arcanes du pouvoir pour l'orienter d'un côté ou de l'autre. Dans cette perspective, les rapports entre les besoins, les techniques et les moyens sont fondamentaux.

L'histoire se déroule en Valais. Ce canton alpin a toujours tenu un équilibre difficile entre les différentes activités de sa population, mais aussi entre la plaine et la montagne. Le développement de celles-ci, en dents de scie, est rarement synchrone. La richesse et la puissance est tantôt en faveur de l'une, tantôt de l'autre. Mais, toujours, les relations et les échanges jouent un rôle de premier plan.

Vouloir raconter tout cela en 250 pages est une gageure. Cela implique de prendre de la hauteur, mais de le faire à la manière des aigles, en gardant large ouvert un œil perçant pour avoir la vue d'ensemble et repérer les détails importants, qui sont la chair de toute histoire engagée dans des problématiques des temps passé, présent et futur.



La vallée du Rhône vue depuis la Forclaz. Lithographie, 1860. (Collection Barryland)

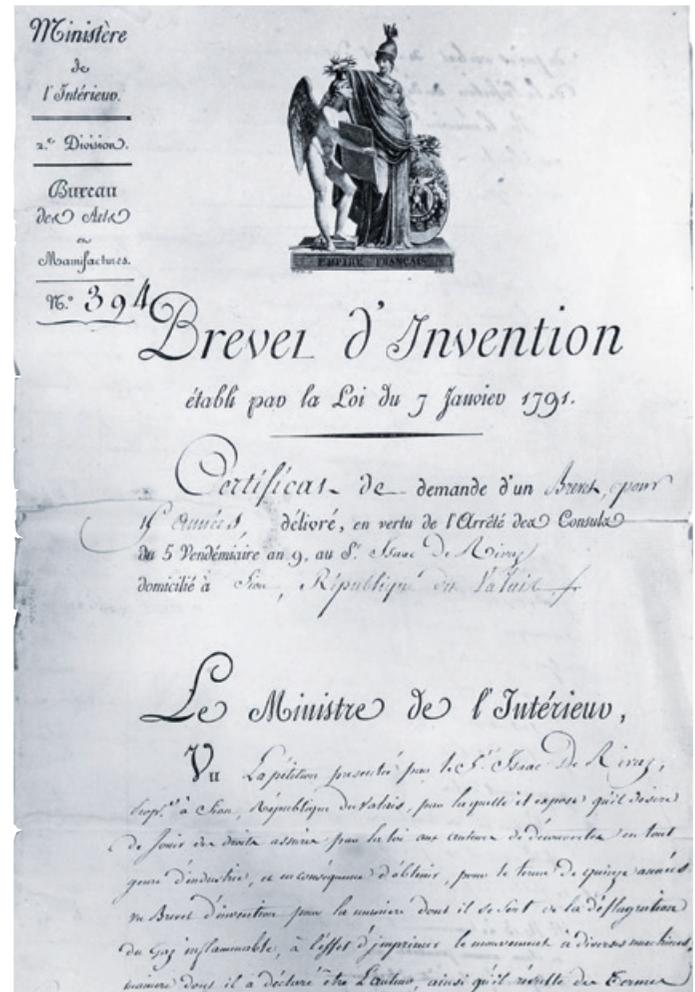
## PRÉAMBULE

### La circulation avant l'automobile

Le Valais aurait-il pu devenir le berceau de l'automobile? Un pionnier reconnu y a vécu et fait une découverte remarquable. Le 30 janvier 1807, Isaac de Rivaz (1752-1828), savant et homme politique, obtient un brevet d'invention pour « la manière dont il se sert de la déflagration du gaz inflammable, à l'effet d'imprimer le mouvement à diverses machines »<sup>1</sup>.

Il concrétise son idée avec des moyens de fortune. Le 20 octobre 1813, après une longue série d'essais, il arrive à un résultat surprenant: « Chargé de quatre personnes et de 1428 livres [714 kg] de pierres, le char mécanique a fait toute la montée de Vevey [...] et cela avec peu d'ébranlements et au rythme d'une explosion toutes les cinq secondes. Le parcours, long de 26 m, a exigé dix explosions. »<sup>2</sup> La rupture de la chaîne de transmission met fin à l'expérience et, pris dans le tourbillon de la politique, Isaac de Rivaz abandonne son projet. Il garde néanmoins un pied dans le domaine de la circulation puisqu'il occupe, pendant des années, la lourde charge d'inspecteur en chef des Ponts et Chaussées du Valais. Après sa nomination en qualité de chancelier d'État en 1815, la relève pour les routes est assurée par le jeune ingénieur Ignace Venetz, avec la réussite que l'on sait<sup>3</sup>.

Il faut attendre près d'un siècle pour qu'une lointaine descendante du char mécanique construit par de Rivaz franchisse le pont de Saint-Maurice et entre dans le Vieux-Pays. Entre-temps, plusieurs changements d'importance participent à la transformation du Valais et les chemins, les routes et les rails écrivent, à leur manière et par leur réseau même, une histoire particulière du canton.



Brevet d'invention d'Isaac de Rivaz, 1807. (AEV)

<sup>1</sup> Archives de l'État du Valais (AEV), Brevet de Rivaz, 1807, p. 1.

<sup>2</sup> Musée de l'automobile, Fondation Pierre Gianadda, Martigny, 2004, p. 39.

<sup>3</sup> Voir *Annales valaisannes*, 2019, p. 159-177.

# Schweiz

J.-S.-BAHN



François Hugo d'Alési,  
Affiche de la  
Compagnie des  
chemins de fer  
Jura-Simplon,  
vers 1895.  
(Médiathèque  
Valais - Sion,  
collections  
spéciales. DR)

AFFICHES SUISSES ADORABLES  
Abeliers & HUGO D'ALESI  
5 Place Daubigny - PARIS

## Chapitre 1 : 1896-1925

### Au temps des premières automobiles

*Si le XIX<sup>e</sup> siècle a été appelé le siècle de la vapeur, le XX<sup>e</sup> siècle risque d'être dénommé celui de l'essence, de la benzine, des moteurs à explosion...<sup>1</sup>*

À partir des années 1890, l'économie entre dans une phase euphorique. La grande industrie prend ses quartiers au débouché des profondes vallées latérales, à Monthey, Martigny, Chippis, Viège. Dans le domaine des communications, des projets ambitieux ressortent des tiroirs. Des ressources financières sont trouvées pour le percement du Simplon, puis du Lötschberg. Ces deux axes placent le Valais sur un nœud de communications entre l'Ouest, le Nord et le Sud. En établissant la liaison avec l'Italie et avec Berne, ils sont censés faciliter le transit des marchandises, mais ils deviennent aussi de formidables portes de sortie pour les nouveaux produits industriels valaisans, tels que l'aluminium et les produits chimiques.

À l'intérieur du canton, de nouvelles voies sont lancées à l'assaut des vallées, car la fièvre du rail s'empare des montagnes. Promoteurs et capitaux étrangers se disputent les concessions. Zermatt est la première station desservie par le train, en 1891 déjà. On atteint le Gornergrat en 1898 et on parle d'un funiculaire qui conduirait les touristes au sommet du Cervin. Ailleurs, les

choses vont plus lentement, mais, sur les dizaines de projets élaborés et les nombreuses concessions octroyées, quelques voies ferrées se réalisent : Martigny-Châtelard en 1906, Aigle-Ollon-Monthey-Champéry en 1908, Martigny-Orsières en 1910, Funiculaire Sierre-Montana-Crans en 1911, Susten-Leukerbad en 1915...



Train du Gornergrat, Zermatt, vers 1900. (François Fumex, MV-Martigny)

<sup>1</sup> *Revue du Touring Club suisse (Revue du TCS)*, août-novembre 1916, p. 47.

**Règlement concernant la circulation des automobiles sur la route du Simplon<sup>33</sup>**

La circulation des automobiles et véhicules à moteur sur la route internationale du Simplon est autorisée à titre provisoire du 15 juin au 15 octobre 1907.

Art. 2. – La route sera ouverte tous les jours sauf le jeudi de chaque semaine.

Art. 3. – La circulation reste complètement interdite la nuit, sauf cas de force majeure. Aucun départ ne pourra avoir lieu de Brigue ou de Gondo après 4 heures du soir, dans les mois de juin, juillet et août, après 3 heures dans les mois de septembre et octobre. [...]

Art. 5. – Tous les conducteurs de véhicules à moteur se disposant à passer le Simplon devront s'inscrire à cet effet aux postes de gendarmerie de Brigue et de Gondo. Cette inscription mentionnera le numéro du moteur, les noms et domicile du conducteur et de la personne responsable, la date du jour et l'heure du départ.

Un double de cette inscription sera remis aux voyageurs contre une finance de 5 fr. et vaudra comme autorisation de passer. Cette pièce devra être exhibée, sur requête, à tous les agents de police et cantonniers rencontrés sur la route. Elle devra être présentée pour contrôle au poste de gendarmerie à l'arrivée à Brigue et à Gondo.

Art. 6. – La vitesse ne pourra dépasser dix kilomètres à l'heure, conformément aux prescriptions de l'art. 9 du concordat fédéral du 13 juin 1904. Dans les contours, la vitesse ne pourra dépasser trois kilomètres à l'heure. Avant d'arriver à un contour, les véhicules à moteur devront être signalés par la trompe. D'autres signaux sont interdits.

Art. 7. – Les véhicules à moteur devront toujours et tout spécialement en cas de rencontre de voyageurs, de bétail et d'autres véhicules, suivre le côté extérieur de la route. Si le bétail ou les chevaux s'effrayent, l'automobiliste devra arrêter sa machine et même son moteur.

Les choses bougent aussi dans le Bas-Valais. En 1906, « la maison hospitalière du Saint-Bernard a demandé au Conseil d'État l'autorisation de circuler avec son auto-camion sur la route du Saint-Bernard. L'autorisation lui a été accordée, à titre provisoire, aux conditions suivantes :

1. Le camion sera attelé d'un cheval ;
2. L'auto-camion suivra le bord extérieur de la route pour laisser le côté de la montagne aux autres attelages ;
3. Si un attelage fait mine de s'effrayer, il y aura lieu d'arrêter non seulement la machine mais aussi le moteur. »<sup>34</sup>

L'extension de l'autorisation de circuler sur les autres routes alpestres ne va pas de soi. Encore le 31 décembre 1907, le gouvernement interdit la circulation des automobiles sur la route de la Furka à partir de Brigue<sup>35</sup>.



Camion-bus du Grand-Saint-Bernard, Martigny, 1905.  
(Collection Pillet, MV-Martigny)

<sup>33</sup> *Recueil des lois*, 3.6.1907, p. 80-83.

<sup>34</sup> *Rapport de gestion*, 1906, DTP, p. 54.

<sup>35</sup> *Idem*, 1907, DTP, p. 6.

Dans le val d'Illeiez, on en reste aussi aux transports traditionnels. En 1908, le Grand Conseil décide de maintenir durant tout l'hiver la circulation hippomobile jusqu'au village de Morgins... En conséquence, « nous avons donné à nos agents les instructions nécessaires, de manière à assurer aux véhicules une chaussée toujours libre et bien

praticable. Par ce fait, les dépenses des cantonniers ont été quelque peu supérieures à celles de 1907. La nouvelle station d'hiver qui vient d'être créée à Morgins semble débiter sous d'heureux auspices. Aussi est-il juste que l'État contribue à ce développement en maintenant toujours ouverte une voie d'accès sûre et facile. »<sup>36</sup>



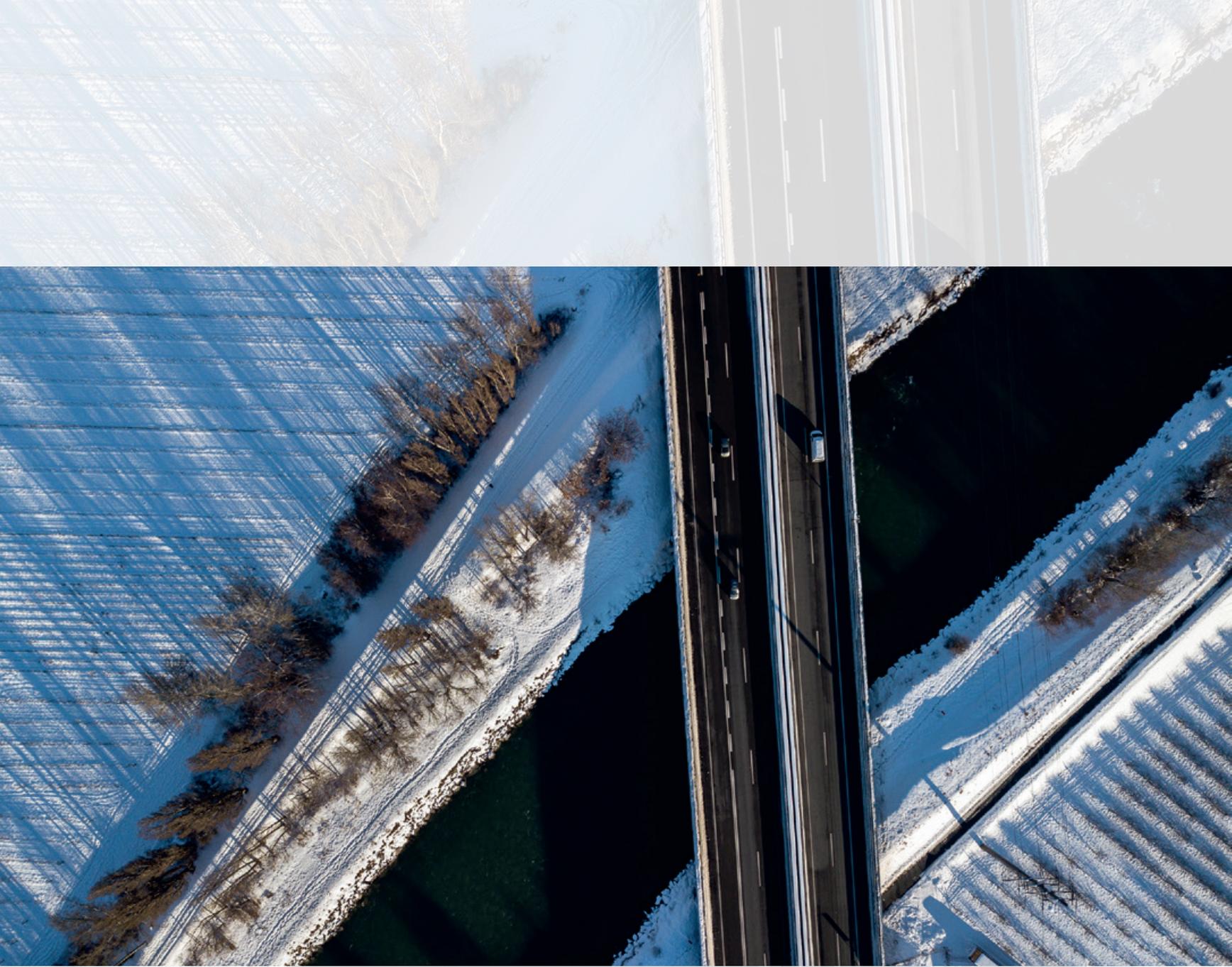
Départ de la dernière course postale par diligence Martigny-Orsières (Grand-Saint-Bernard), place Centrale de Martigny, 30 août 1910. (Collection Pillet, MV-Martigny)

<sup>36</sup> *Idem*, 1908, DTP, p. 54.



"LITHOS. A. MARSENS, LAUSANNE."

A. Marsens, Affiche de l'Union romande du tourisme « Pro Lemano », avec les routes touristiques, vers 1925.  
 (MV-Sion, collections spéciales. DR)



Autoroute A9, 2018. (Olivier Maire)