

# BRIGUE: LES VOIES DE COMMUNICATION

## COLS ET ROUTES

23 cols majeurs se trouvent en Valais : 1 à l'est, 12 au sud, 5 au nord et 5 à l'intérieur. Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, ils sont cartographiés et apparaissent dans les documents historiques. A partir du XII<sup>e</sup> siècle, le Grand Saint-Bernard et le Simplon ont acquis une grande importance en tant qu'axes alpins principaux pour le commerce transalpin et la circulation des personnes. Ils relient des centres tels que Venise et Milan avec les villes des foires de Champagne et avec l'Europe du Nord. Pour le Grand-Saint-Bernard, qui s'efface progressivement derrière le Simplon, le volume de transit peut être estimé sur la base des flux de marchandise par les registres douaniers savoyards tenus tout au long de l'année. Le trafic régional passe par des cols secondaires tels que Gemmi, Lötschen, Grimsel, Gries, Furka, Oberalp et Monte Moro ; au XV<sup>e</sup> siècle, le col d'Hérens est utilisé pour les migrations internes de la région de Zermatt vers la vallée du Rhône. Dans l'Antiquité et le Moyen Âge, les cols valaisans n'étaient pas carrossables. La grande route (également appelée route royale) traverse le fond de la vallée entre St-Maurice et Brigue des deux côtés du Rhône, dont les bras serpentent dans la plaine. Son mauvais état, depuis le Moyen Âge, suite à des inondations, oblige les autorités à prendre des mesures. Cependant, celui-ci ne s'est amélioré qu'avec la construction de la route moderne, voulue par Napoléon, pour relier St-Gingolph au Simplon. Construite à des fins militaires par Nicolas Céard, en 1800-1805, la nouvelle route permet le transport par diligence entre St-Gingolph et Domodossola depuis 1808. Elle est également utilisée pour le trafic des marchandises. Les législations cantonales de 1820 et 1851 subventionnent les routes par classe. De nouvelles liaisons latérales sont créées dans le Bas-Valais, ainsi qu'entre Loèche et Leukerbad ou Saint-Niklaus et Zermatt. De même, le prolongement de la Furka est achevé en 1867 avec une aide fédérale, tandis que des routes à véhicules sont ouvertes pour atteindre les cols : le Grand-Saint-Bernard (1893), le Grimsel (1894) et le Simplon (1906). En 1919, les cars postaux atteignent le Simplon. 13 autres lignes sont autorisées pour la trafic motorisé jusqu'en 1919. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le Bas-Valais est mieux desservi que le Haut-Valais. En 1927, le Grand Conseil adopte un programme de construction de routes de montagne dans 60 communes et 30 hameaux coupés jusqu'alors du réseau. Entre

1942 et 1960, 16 téléphériques sont construits pour permettre l'accès à plusieurs villages situés sur des versants sans liaisons routières, principalement dans le Haut-Valais. 15 routes sont réalisées dans les vallées latérales dans les années 1950 en raison de la construction des centrales hydro-électriques ou du développement du tourisme (Saas-Fee). L'élargissement des cols du Pas de Morgins (1948-1975), de la Forclaz (1975) et la construction du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard (1958-1964) assurent la sécurité en hiver. La route de la Furka entre Mörel et Gletsch est construite en 1937-1955. Deux embranchements en découlent : la route du Nufenen, ouverte en 1969, et la route du Grimsel, rénovée en 1976-1986. En 1960, le programme routier national prévoit une autoroute (A 9) entre St-Maurice et Brigue. Elle intègre le Simplon, ouvert à la circulation toute l'année depuis 1968, en tant que route nationale. Dans les années 1980 et 1990, différents tronçons de l'A 9 entre Bex et Sierre sont réalisés.



Â

## CHEMINS DE FER

Dans la première loi sur les chemins de fer (1852), la Confédération confie la construction et l'exploitation des chemins de fer aux cantons. En 1853-1878, le Valais construit la ligne Bouveret-Brig par étapes avec différentes compagnies. En 1889, le chemin de fer Jura-Simplon reprend la ligne du Valais et construit le 1er tunnel du Simplon entre 1898 et 1906. L'ouverture entraîne l'effondrement du trafic traditionnel par les cols. La construction du 2e tube du Simplon, retardée par la Première Guerre mondiale, a lieu en 1912-1921. Cette importante ligne ferroviaire relie plus étroitement le Valais et la Suisse occidentale aux centres commerciaux et industriels de la Lombardie et au port de Gênes. Elle raccourcit la distance entre Paris et Milan, face au Mont-Cenis et au Gotthard, et ouvre la porte vers l'Orient (1919 Simplon-Orient-Express). Outre le chemin de fer du Lötschberg (1906-1913), qui relie le Valais à Berne, neuf embranchements principalement touristiques ont été construits entre 1890 et 1915 : Visp-Zermatt 1890 (1930 jusqu'à Brigue), Gornergrat 1897, Martigny-Châtelard 1906, Aigle-Ollon-Monthey 1907, Monthey-Champéry 1908, Martigny-Orsières 1910, Sierre-

Montana-Vermala 1911 (dès 1950 Sierre-Montana-Crans), Loèche-Leukerbad 1915-1967, Furka-Oberalp 1915 jusqu'à Gletsch (1926 jusqu'à Disentis), Tunnel de base de la Furka 1973-1982. Depuis 2007, le tunnel de base du Lötschberg, un tronçon important des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, relie le Valais à la Suisse alémanique.

Â

### **VOIES NAVIGABLES**

Les eaux valaisannes ne jouent pas un rôle dans le transport des personnes, mais un rôle subordonné dans le transport des marchandises. Le canal Stockalper, construit en 1651-1659 entre Collombey et Vouvry, est fermé en 1679. Du XVIIIe au milieu du XXe siècle, les entreprises forestières ont utilisé le flottage du bois, réglementé par la loi sur certains tronçons du Rhône et sur divers cours d'eau latéraux.

Â

### **VOIES AÉRIENNES**

Inauguré en 1935, l'aérodrome de Sion est utilisé à des fins militaires et civiles. Il est ouvert aux compagnies de charter et de fret aérien depuis 1951.