

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 62 (1989)

Heft: 11-12

Artikel: Martigny : espaces et parcours

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-129026>

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: 15.03.2025

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

MARTIGNY: ESPACES ET PARCOURS

Le Prix des villes valaisannes a été institué en 1986. Il est attribué tous les deux ans, parallèlement à la Distinction d'architecture Ulrich Ruffiner, et récompense la meilleure contribution à l'architecture de la ville.

En 1988, c'est la ville de Martigny qui a été distinguée, notamment pour ses initiatives pour aborder les questions urbaines liées aux nouvelles entrées dans la ville à partir du réseau autoroutier et pour le traitement des nouvelles portes de la ville et aussi de l'espace public, des places.

Le site et le lieu

Cet important carrefour alpes-tre se situe à l'endroit de cette fameuse bifurcation de l'un des grands fleuves européens: le Rhône qui reçoit la Drance en provenance du massif alpin. Ensermée dans un entonnoir jouté de part et d'autre de deux monts importants, la ville s'élançe vers la vallée du Rhône, seule possibilité territoriale praticable pour son extension. Ce contexte contraignant au relief énérgique fait de formes ciselées, de longs tabliers concaves mais aussi de versants raides parés de conifères et de vignes est en soi un dispositif architectural naturel; par contre, le milieu urbain est établi dans un encaissement largement nivelé garantissant un maximum d'espace aéré propice à la vie urbaine qui se déroule dans un climat vivifiant proche de milieux naturels exubérants (Follatères).

L'identité du lieu est bien sûr à lier avec l'origine de la ville. Déchiffrer sa transformation historique permet de reconnaître des structures qui, à leur tour, vont influencer l'espace construit: la Bâtiaz est un élément de forte capacité attractive; naturellement le Grand-Chavalard et La Forclaz sont à considérer.



Martigny. La ville, la plaine du Rhône et les Alpes bernoises.

(Photo M. Darbellay.)

d'une famille «de Martigny») est attribué à la région.

Trois édifices vont marquer la vie de cette région:

- le château de la Bâtiаз (forteresse/porte)
- l'église paroissiale (Notre-Dame-des-Champs)
- la chapelle Saint-Michel (Bourg)

Autour de l'église paroissiale se crée la Ville (vella); à proximité de la chapelle Saint-Michel s'érige le Bourg.

Dès 1324 se constitue une véritable communauté composée:

de la Ville - du Bourg - de la Fontaine - de Ravoire - des Rappes - du Brocard - de Charrat - et de Fays.

Des habitations se groupent autour de l'église paroissiale ainsi que près de la chapelle Saint-Michel.

La Drance coulait alors librement; formée de nombreux bras, elle débordait fréquemment.

En 1345, à la suite de neiges abondantes et d'un fœhn réchauffant, une crue subite a fait augmenter les eaux de la Drance et du Rhône. Le Bourg a été presque entièrement dévasté et la Ville à moitié détruite. Dès lors, la rivière destructrice installe son lit au pied du Mont-Ravoire; la Drance est endiguée; le pont de la Bâtiаз est construit. La population reconstruit sur les mêmes lieux le Bourg et la Ville. Obstination? Non, intérêt! Martigny est en effet un passage obligé: entre l'Italie et la France. Tavernes, auberges, dépôts, transports, péages font vivre les Martignerains qui sont au nombre de 420 au Bourg et de 320 à la Ville.

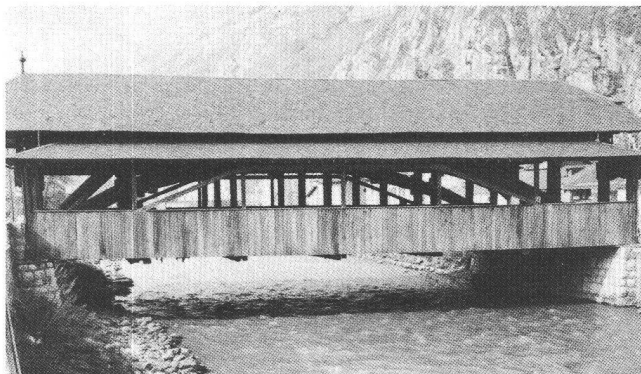
Ce fructueux commerce attire les Savoyards qui s'installent à Martigny juste après la terrible peste noire de 1349. Ce n'est qu'à la fin du XV^e siècle que les Haut-Valaisans aidés des Confédérés rejettent les Savoyards hors de Martigny et du Valais.

A la suite de nouvelles inondations à la fin du XVI^e siècle, Martigny est reconstruite et les habitants décident de renforcer l'endiguement de la Drance tel qu'aujourd'hui. Mais ces inondations répétées ont aussi un effet bénéfique:



La place Centrale.

(Photo M. Darbellay.)



Le pont de la Bâtiаз: reconstruit après la débâcle de la Drance par le charpentier F. Rouillet.

(Photo tirée de A la découverte des monuments de Martigny, de L. Closuit.)



L'Hôtel de la Tour (gravure ancienne).

1669: le premier hôtel du Valais. (Vingt siècles d'histoire de Martigny.)

Personnages illustres ayant séjourné à Martigny:

J.-J. Rousseau (1744)	A. de Musset et
J. W. von Goethe (1779)	G. Sand (1836)
A. de Chénier (1784)	G. Flaubert (1845)
B. Constant et	Ch. Dickens (1846)
G. de Staël (1794)	E. Sue (1851)
Stendhal (1800)	R. Wagner (1854)
F. R. de Chateaubriand (1805)	P. Mérimée (1857)
A. de Lamartine (1816)	T. Gautier (1868)
G. G. Byron (1816)	Dostoïevski (1868)
J. Récamier (1824)	J. Verne (1870)
Comtesse de Ségur (1826)	G. Courbet (1874)
A. Dumas père (1832)	G. de Maupassant (1877)
J. F. Cooper (1832)	M. Twain (1878)

l'apport de limon rend la plaine cultivable.

Cette période de formation se termine à la fin du XVIII^e siècle, marquée par l'afflux de réfugiés fuyant la Révolution française.

Extension

Dès 1818, Martigny subit d'importants changements. Prévoyants, les Martignerains ont fait face à une nouvelle débâcle: celle de 1818 n'a pas fait de victime, la population ayant été évacuée. Cette nouvelle catastrophe permet un remodelage de la ville.

Trois noyaux historiques ont joué un rôle prépondérant jusqu'au milieu du XIX^e siècle:

- Martigny-Bourg (foire)
- La Bâtiаз (forteresse et porte)
- Martigny-Ville (église)

Ces trois communes sont rivales.

A la suite de la débâcle consécutive aux inondations de 1818, des modifications furent apportées sur le plan urbanistique:

- Reconstruction du pont de la Bâtiаз
- Création de la place Centrale
- La rue entre le pont de la Bâtiаз et la place Centrale devient la rue des Hôtels

Les voyageurs et le tourisme

Cette période florissante, dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, voit un grand nombre de personnages illustres (voir ci-contre) séjourner à Martigny. Cette importante vocation touristique a pour animateur et promoteur «Le Roi du Simplon» J. Stockalper de la Tour, chevalier du Saint Empire romain germanique et grand bailli du Valais, organisateur d'un relais postal qui relie Milan à Lyon. Il est le maître d'œuvre du premier grand hôtel du Valais jamais construit, en 1669, à Martigny: l'Hôtel de la Tour. En outre, plusieurs autres hôtels ont vu le jour. C'est ainsi qu'une dizaine d'édifices accueillants se réalisent en ce temps-là à Martigny.

Et le 16 mai 1800, Bonaparte arrive en Valais et loge du 17 au 19 mai à la Prévôté du Grand-Saint-Bernard.

Nouvelle croissance

La ville est devenue un véritable nœud de communications. La ligne de chemin de fer du Simplon atteint Martigny en 1859.

A cette époque, le Bourg est plus peuplé que la Ville ou la Bâtiаз.

L'implantation d'une gare engendre des querelles. C'est finalement le Canton qui décide: pour des raisons économiques, la gare sera implantée à l'extérieur de la Ville. Inaugurée en 1876, la gare est desservie par une nouvelle artère importante: l'avenue de la Gare qui reliera la place Centrale de Martigny-Ville à la gare. Le Bourg perd de son importance face à la Ville. L'avenue de la Gare sera prolongée par l'avenue du Grand-Saint-Bernard et le Bourg sera relié à la place Centrale.

Cette place devient le cœur de la Ville. Seule la route du Simplon n'y aboutit pas, son axe étant en fonction du clocher de Notre-Dame-des-Champs.

Les transports en chemin de fer se développent: en 1906 et 1907 les lignes de chemin de fer du Martigny-Châtelard et du Martigny-Orsières sont mises en service. L'avenue de la Gare va s'enrichir d'une ligne de tramway reliant la gare au Bourg.

En 1907, Martigny est relié par chemin de fer avec la France et l'Italie.

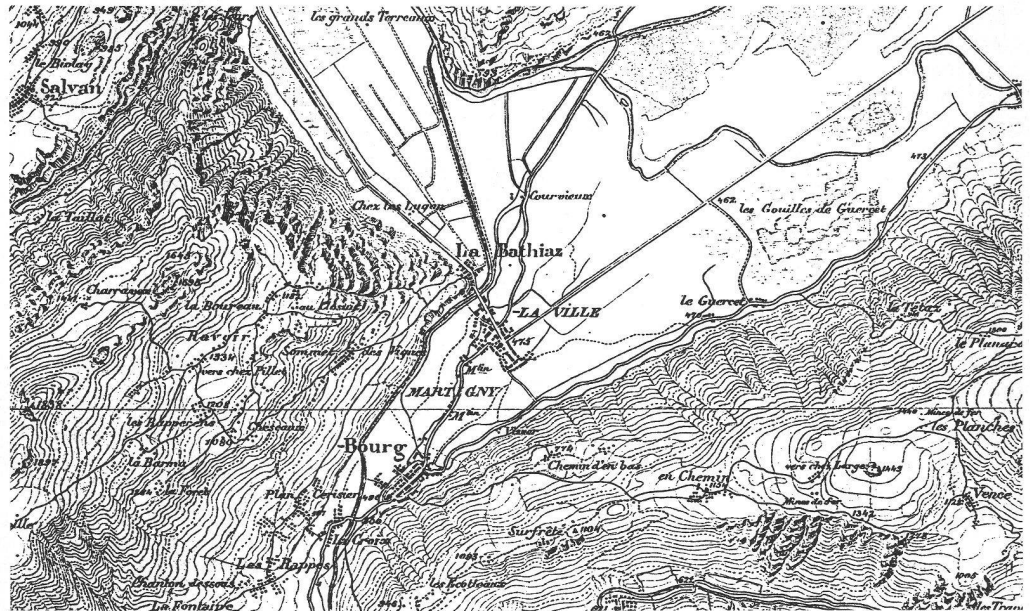
La ville va alors croître rapidement, spécialement de part et d'autre de cet axe vital avenue de la Gare-avenue du Grand-Saint-Bernard.

Le processus de réunification des deux communes Bourg et Ville est engagé.

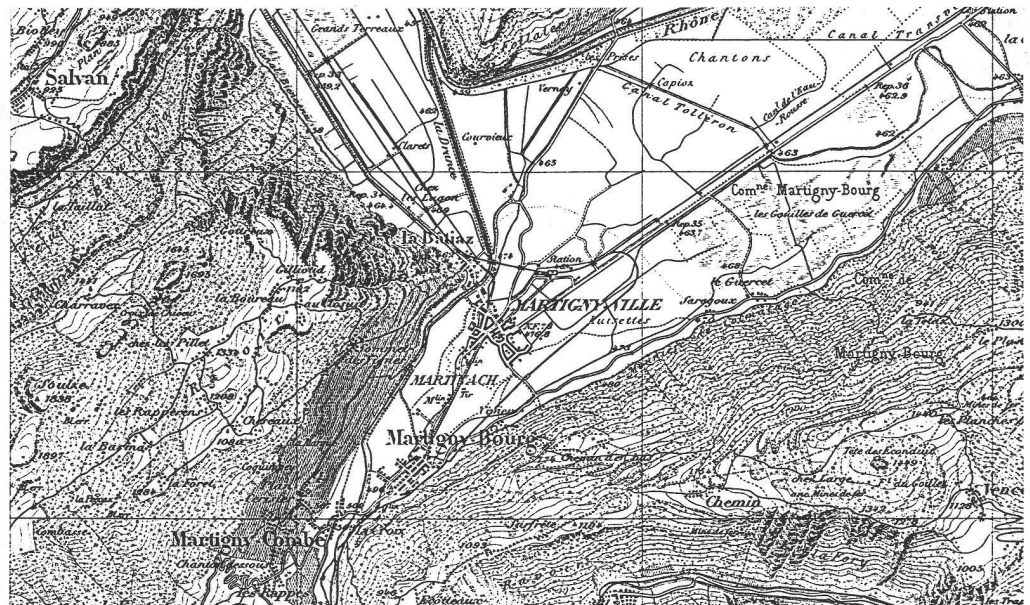
Dès lors la population de Martigny augmente. La ville croît. Le trafic s'intensifie.

Martigny veut diminuer le trafic à travers la ville.

Une modification majeure du réseau routier est concrétisée en 1963 par la construction d'un nouveau pont sur la Drance: le transit Léman-Sion ne passe plus par le centre de la ville; il traverse perpendiculairement l'avenue de la Gare et se greffe sur la rue du Simplon. La place Centrale est un lieu de transit pour les voyageurs du Grand-Saint-Bernard.



Martigny 1856, carte nationale.



Martigny 1911, carte nationale.



Martigny 1933, carte nationale.

Trafic

L'autoroute Lausanne-Sion canalisera hors de Martigny le trafic à destination du Valais central.

La rue de la Fusion est construite.

L'autoroute avance. Les véhicules en transit dans la plaine du Rhône évitent Martigny. La rue du Léman et la rue du Simplon sont moins encombrées.

Mais la place Centrale est toujours soumise à une charge importante de véhicules se rendant en Italie.

Et pourtant, le vœu des Martigneraises est de maintenir une qualité de vie sur la place centrale, sans supprimer les voitures.

Finalement, le contournement de Martigny se fera par l'est et le sud en longeant le Mont-Chemin.

Une période de transition s'est établie jusqu'à ce que l'autoroute continue en tunnel sous le flanc du Mont-Chemin afin de préserver la ville de nuisances insupportables.

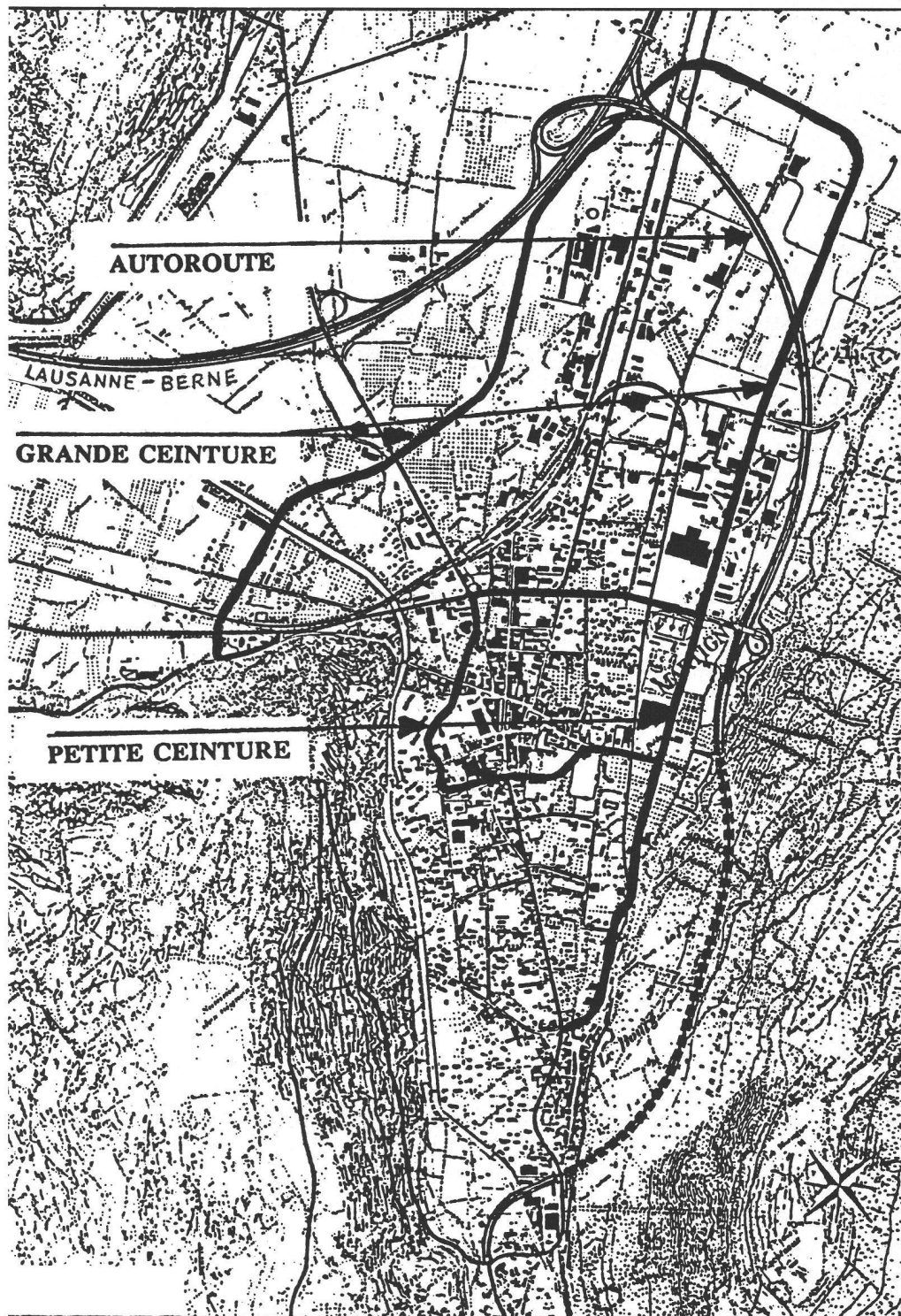
L'autoroute de contournement de Martigny sera terminée dans les années 1990.

Martigny ne sera plus un point de passage obligé depuis 2000 ans. Sa problématique urbanistique a pour objectif de développer l'accueil, d'intensifier sa vocation culturelle, de développer son secteur industriel et d'augmenter ses échanges commerciaux puisque la ville est dorénavant sur l'important axe autoroutier Gênes-Rotterdam avec trois directions Lausanne-Sion-Grand-Saint-Bernard et trois jonctions Martigny-Nord, Martigny-Sud, Bourg, avec accès au col de la Forclaz.

Une grande ceinture est destinée aux poids lourds et dessert la zone industrielle.

Une petite ceinture, bordée de parkings, permettra de s'arrêter près du centre.

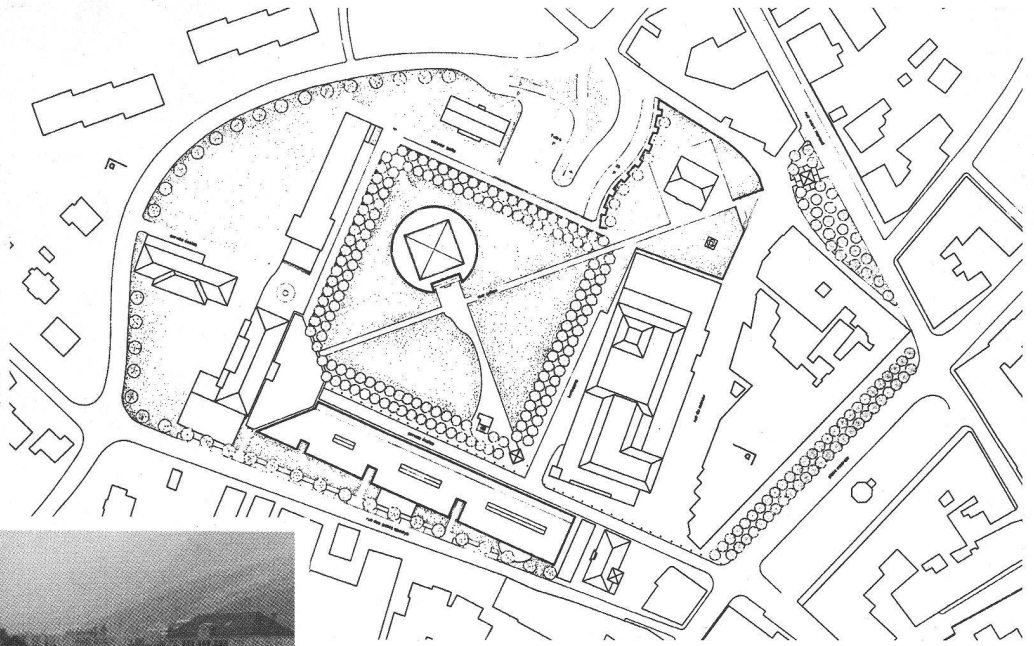
Le plan d'extension de Martigny est élaboré dans ce sens. Aujourd'hui la ville compte 13 000 habitants.



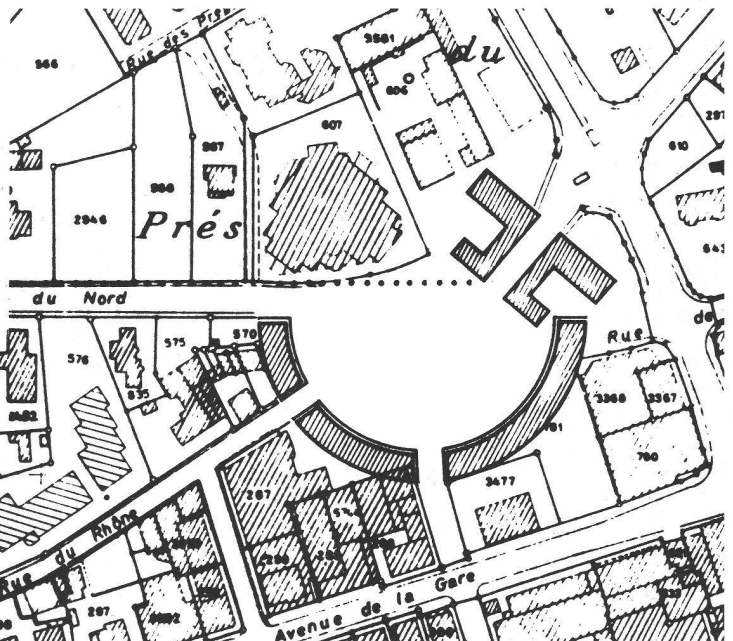
Axes de contournement du centre-ville. Carte topographique avec voies routières et CFF.

LES PLACES

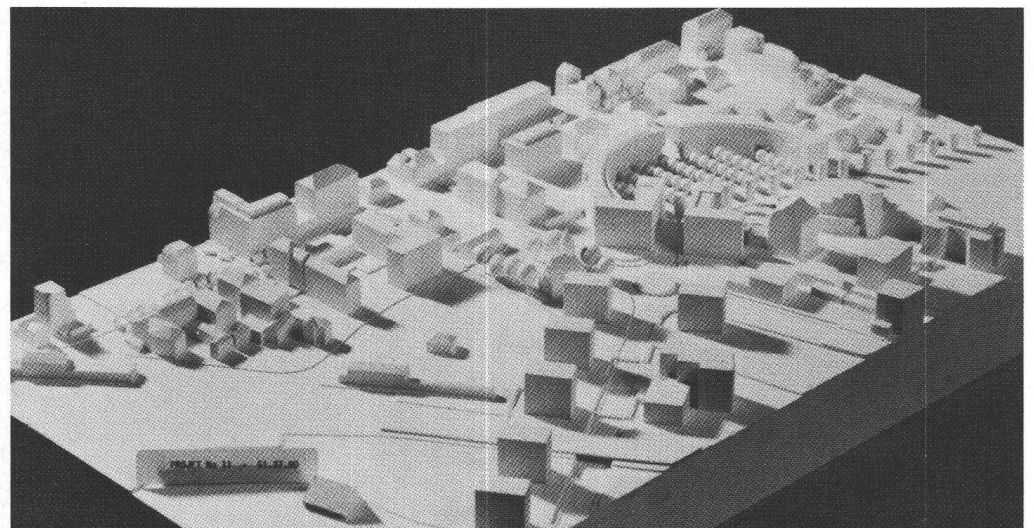
Aménagement
de la place du Manoir.
Concours d'architecture 1984.
Lauréat: Roni Roduner,
architecte, Arzo.



Réalisation
de la place du Manoir,
première étape 1986.
(Photo M. Darbellay.)

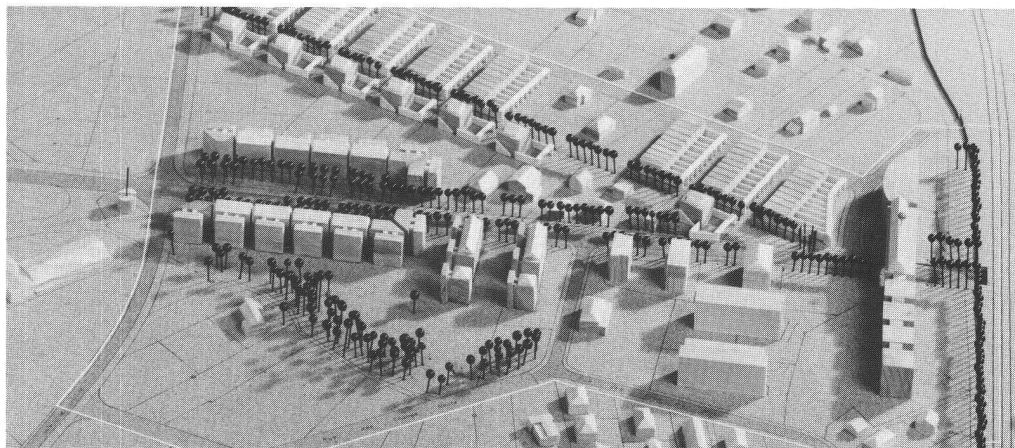


Aménagement de la place de Rome. Concours d'architecture 1988.
1^{er} prix: S. Cabrini, B. Keller, G. Verda, architectes, Lugano.



La place de Rome. Maquette du projet lauréat.

LES NOUVELLES ENTRÉES DE LA VILLE



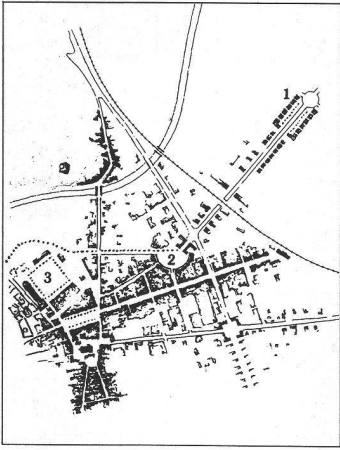
*La porte Nord.
Architectes J. Chabbey
et M. Voillat, 1985.*



*La porte des Neuvilles:
étude en cours,
V. Mangeat, architecte.
(Plan Commune de Martigny.)*



*La porte de la Drance:
étude en cours,
V. Mangeat, architecte.
(Plan Commune de Martigny.)*



Les nouveaux espaces de Martigny: 1 porte Nord, 2 place de Rome, 3 place du Manoir.

(Dessin Cabrini, Keller, Verda, architectes, Lugano.)

Qualité de vie

Ces profondes transformations ont entraîné la Municipalité à rechercher de nouveaux pôles attractifs pour la cité; Martigny possède un patrimoine culturel non négligeable. Sur le plan architectural, les autorités sont conscientes des efforts à accomplir pour répondre à la demande en équipements de toutes sortes, pour mieux structurer les espaces publics. Ainsi diverses places seront aménagées de même que des « portes », nouveaux espaces autour desquels s'élaborent des plans de quartier pour mieux caractériser l'organisation du tissu urbain et l'alternance des pleins et des vides déterminants de l'espace de la ville et au-delà de la qualité de la vie. La Ville de Martigny a fait précisément l'objet d'une distinction pour sa volonté de réaliser ce projet à l'intérieur de la ville et a reçu le Prix des villes valaisannes, notamment pour l'aménagement de la place du Manoir et pour des projets que nous reproduisons ci-après. L'initiative de Martigny est encourageante dans la mesure où elle est suivie de réalisations. C'est le cas!

P. C. & J.-P. G.



- 1 Vers la porte Nord.
- 2 Place de Rome.
- 3 Place du Manoir et nouvelle construction scolaire (arch. R. Roduner, Arzo, et F. Franzetti, Martigny).
- 4 Nouvelle route projetée et site archéologique.
- 5 Porte des Neuvilles.

(Commune de Martigny et atelier d'architecture R. Bonvin et M. Vouillamoz.)

Références et extraits bibliographiques:

- *Vingt siècles d'histoire de Martigny*, catalogue SBS, 2^e millénaire d'Octodure.
- L. Closuit, *Le taureau tricorne et les grands bronzes d'Octodure*.
- *D'Octodurum à Martigny 2000*. Projet EPFL « Homme, technique, environnement », 1988. Etudiants: D. Blanc, M. Cattin, O. Valloton. Prof.: Ph. H. Bovy. Consultant: R. Bonvin. Assistants: P. de Aragao, Ph. Gasser.
- L. Closuit, *A la découverte des monuments de Martigny*.