

## Mini-reportage sur l'avance des grands chantiers dans le Haut-Valais : L'autoroute A9 et la 3<sup>e</sup> correction du Rhône

Par Christian Moser

### ***L'autoroute A9 entre Sierre et Brigue, une succession d'ouvrages d'art à problèmes***

Quel usager de la route cantonale entre Sierre et Brigue ne s'est pas interrogé sur la durée interminable de ce chantier qui a débuté dans les années 1990 ? Au-delà des remises en question incessantes des variantes de tracés choisies, des scandales financiers liées aux adjudications, ce sont aussi les conditions géologiques très particulières qui contribuent à retarder l'ouverture au trafic complète de cette dernière section du réseau autoroutier suisse !

**Le tunnel Riedberg**, entre Gampel et Steg, illustre bien ces difficultés. Suite à la décision d'enterrer la plus grande partie de la section de l'autoroute A9 dans le Haut-Valais et d'un sondage géologique partiel, décision fut prise de creuser un tunnel à deux galeries dans le versant sud de la vallée à travers un terrain des plus instables (schistes argilo-marneux), au-dessous de la route Ergisch – Eischoll. Ce type de terrain excluant l'usage d'un tunnelier, l'excavation doit se faire avec des pelleteuses à raison de sections de 1,70 m. A la fin de chaque avancée, ce ne sont pas moins de 17 opérations manuelles qui doivent se succéder (enfouissement de pieux en béton dans la montagne, mise en place de ceintres en acier de plusieurs tonnes reliés par des fers à béton, injection de béton, etc.). L'avance moyenne n'est en moyenne que de **25 cm par jour** ! (Le chantier se poursuit actuellement simultanément à partir des deux portails Est à raison de deux équipes par jour ouvrable et le tube amont mesure env. 550 m. La mise en service n'est pas prévue avant 2021-22).



Les portails Est du tunnel Riedberg en cours de creusement avec l'une des excavatrices utilisées.



A droite, le front d'attaque de la galerie aval du tunnel Riedberg. On distingue les diverses étapes indispensables avant d'attaquer à la pelleuse la prochaine section de 1,70 m.

### ***Le tronçon Sierre Est – Leuk/Susten Est à travers le Bois-de-Finges***

Après de nombreuses études de tracés, ce n'est qu'en août 2017 que l'autoroute à travers Finges (Pfinn-Wald) a été mise à l'enquête publique auprès des six communes concernées, à savoir Sierre, Salgesch, Varen, Leuk, Agarn et Turtmann-Unterhems. L'autoroute à Finges possède une très longue histoire, parfois émotive. Mentionner Finges, c'est immédiatement susciter un intérêt, qu'il provienne des amoureux du paysage, des passionnés de la faune et de la flore... Comment dès lors imaginer une artère autoroutière à travers ce site d'exception, haut-lieu réputé de la biodiversité ?

« L'histoire de l'autoroute à Finges a commencé il y a plus de 35 ans. C'est le professeur Bovy de l'EPFL qui a proposé de déplacer l'autoroute de la rive droite du Rhône où elle était prévue, vers le pied du Gorwetsch en rive gauche. C'était la période des grands questionnements sur l'ensemble de l'A9 en Valais, de son tracé, de son utilité même ! Le réexamen, achevé en 1982, a montré le nouveau visage de l'autoroute à travers Finges. Le tracé actuel diffère de très peu des réflexions et conclusions de l'époque. » (Bulletin Info A9, août 2017)

Sur les 8,5 km de longueur, près de 75 % seront sous terre, soit en tranchées couvertes, soit en tunnels, ce qui constitue un avantage certain pour la réduction des nuisances, la qualité environnementale et l'aspect paysager. La route cantonale T9 à travers Finges sera définitivement supprimée et une seule route de 3,80 m de large desservira le périmètre.

Dans l'attente de l'ouverture du chantier, ce ne sont pas moins de presque une centaine d'oppositions suite à la mise à l'enquête de 2017 qui devront être traitées... Il n'y a pas que les difficultés géologiques qui auront retardé la mise en service de l'autoroute A9 !

### ***La 3<sup>e</sup> correction du Rhône***

Rappelons qu'elle a pour but d'éviter les crues centennales qui auraient des conséquences humaines et financières sans précédents vu l'occupation actuelle des rives du Rhône. Le projet a été accepté par le peuple valaisan et les premiers travaux sont actuellement effectués dans la région de Viège, particulièrement menacée vu la concentration des infrastructures industrielles, évaluées à plusieurs milliards de francs.

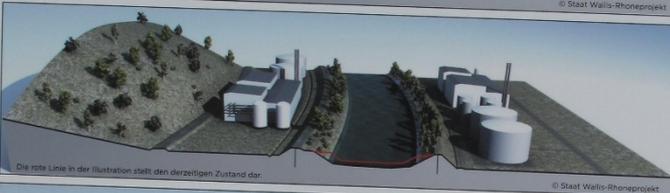
# VISP UND LONZAWERKE SCHÜTZEN

## EINE PRIORITÄRE MASSNAHME

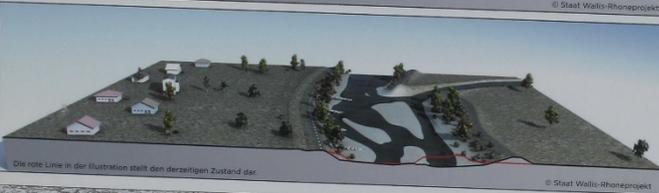
Im Jahr 2000 war dieser Abschnitt stellenweise überschwemmt. Die vom Hochwasser geschnittenen Breschen mussten geschlossen werden; an manchen Stellen wurden die Dämme verstärkt. Alles hatte den überaus schlechten Zustand des Hochwasserschutzes an dieser für einen wichtigen Teil der kantonalen Wirtschaft strategischen Stelle deutlich gemacht.



• DIE RHONE IN LALDEN UND IN BALTSCHIEDER: DEN FLUSS VERBREITERN



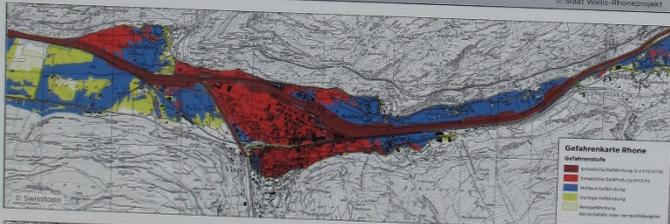
• DIE RHONE IN DER INDUSTRIEZONE DER LONZAWERKE: DIE SOHLE ABSENKEN



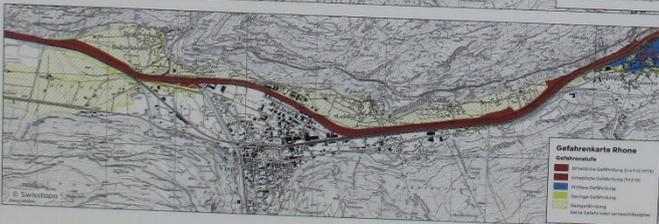
• DIE RHONE AN DER MÜNDUNG DER VISPA: DIE MÜNDUNG ERWEITERN



Die Notwendigkeit von Sicherungsarbeiten zum Schutz der Industriezone Lonzawerke lässt sich ausser Zweifel festlegen. Die technischen Lösungen sind in ihren Grundzügen festgelegt.



• AKTUELLE SITUATION  
GEFAHRENKARTE VOR MASSNAHME



• ZUKÜNFTIGE SITUATION  
GEFAHRENKARTE NACH MASSNAHME

Selon la topographie et l'occupation des berges, différents aménagements sont possibles : élargissement du lit par déplacement des digues existantes de part et d'autre du fleuve, élargissement sur une seule rive, création d'épis pour provoquer le surcreusement du lit (le profil d'un fleuve n'est jamais linéaire et se modifie sans cesse selon la sédimentation et les prélèvements de matériaux).



A Lalden, par exemple, la décision de détruire la digue de la rive droite (v. restes au milieu du fleuve) et de la reconstruire plus à gauche (vue prise en direction de Brigue) a été imposée par la présence des industries chimiques sur la rive gauche (les conduites à l'arrière-plan en-dessous du tablier du pont transportent la vapeur de l'usine d'incinération des ordures de Gamsen jusqu'aux sites de production de La Lonza). La nouvelle digue fera l'objet d'un aménagement cyclo-piétonnier ultérieur.



Les confluences avec les affluents du Rhône nécessitent une attention particulière. Ici, le débouché de la Vispa dans le Rhône est en cours de remodelage et d'élargissement (vue en direction de Viège et de la vallée de Saas). A terme, après l'enlèvement des palplanches, le nouvel empierrement du fleuve sera plaqué contre le mur de l'autoroute à droite de la photo. Ces travaux impliquent le déplacement de millions de m<sup>3</sup> de matériaux, la construction de nouveaux ponts, le déplacement du gazoduc mer du Nord – Léman (qui passe souvent dans les digues) et, parfois, des lignes à haute tension.



Prise en direction de Sierre, la photo montre une section réaménagée avec des amas de gros blocs formant des épis obligeant le fleuve – actuellement en période d'étiage - à creuser son lit mineur !). A l'arrière-plan, un train à deux étages de la ligne Brigue – Berne empruntant le tunnel de base du Lötschberg.

*Informations recueillies lors de l'excursion du Groupe Géologie de **La Murithienne** (Société valaisanne de Sciences naturelles) du 6 avril 2019.*