L'autoroute en Valais: cinq décennies, cinq paradigmes

Autor(en): **Schwery, Bernard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 03: **Contradictions autoroutières**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-99186

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bernard Schwery

L'**autoroute** en Valais : cinq décennies, cinq paradigmes

Faire l'historique de la construction autoroutière en Valais des années 60 à nos jours c'est forcément jeter un regard qui réduit à l'essentiel les points clés de chaque décennie, qui souligne le jeu des forces en présence à un moment et à un autre et qui signale à chaque étape l'évolution des mentalités, avec pour conséquence le changement profond des méthodes d'étude d'un grand projet par l'ingénieur. Cette évolution des mentalités, des besoins et des exigences n'est pas propre au Valais. Elle s'exprime ici comme dans l'ensemble de notre société occidentale, parfois en retard, souvent en avance. Ainsi, pour balayer tout préjugé, je rappellerai que c'est à St-Maurice que le premier combat d'une population, de l'exécutif de la ville et des hommes politiques du canton pour une tranchée couverte a été gagné, ouvrant ainsi un changement de paradigme essentiel à la protection de l'environnement urbain (fig. 1).

Soulignons aussi d'emblée que l'évolution des mentalités est d'abord apparue au sein de la population du canton, avec ses multiples sensibilités. Après quelques années d'hésitation, le politique a bien dû se résoudre à entendre ces nouvelles aspirations et il a dès lors pris les grandes décisions nécessaires à l'amélioration souhaitée - et justifiée - du projet.

La loi sur les routes nationales de 1960 fixe d'entrée - aux articles 5 et 41 - des objectifs clairs et, chose assez étonnante, encore totalement d'actualité :

- **« Art. 5, al. 1) 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. Al. 2) Si ces exigences entrent en conflit avec d'autres intérêts importants, notamment la défense nationale, l'utilisation économique du sol, l'aménagement national ou la protection des eaux, de la nature et des sites, il y aura lieu de déterminer ceux qui doivent l'emporter. »**
- **« Art. 41, al. 1) Les routes nationales seront construites d'après les méthodes techniques les plus modernes et selon des considérations économiques. »**

La mise en application de ces objectifs a, en revanche, été modulée par les courants de pensée dominants aux différentes époques que nous passons en revue ci-après.

Les années 60 : « l'euphorie » et le triomphe de la technique

Les autoroutes avancent dans les territoires, quels qu'ils soient, comme une voie triomphale. L'ingénieur trace et construit en affirmant aisément que, compte tenu des exigences techniques, on ne peut pas faire autrement. L'information et la communication sont presque inexistantes, des outils tels que les études d'impact ou les « Analyses coût/efficacité » n'existent pas.

Adopté par le Conseil fédéral en 1969, le projet général Saint-Maurice/Brigue (à l'exception du tronçon Sierre-Loèche) prévoit notamment un tracé à ciel ouvert à Saint-Maurice, un passage en viaduc à Sion (sur le tracé de l'actuelle tranchée couverte), un passage sur la Lienne à Saint-Léonard, un tracé à ciel ouvert à Sierre avec un viaduc sur le lac de Géronde, puis un tracé situé entièrement sur la rive droite du Rhône et à ciel ouvert de Sierre à Brigue (à l'exception d'un tunnel d'un kilomètre sous Loèche).

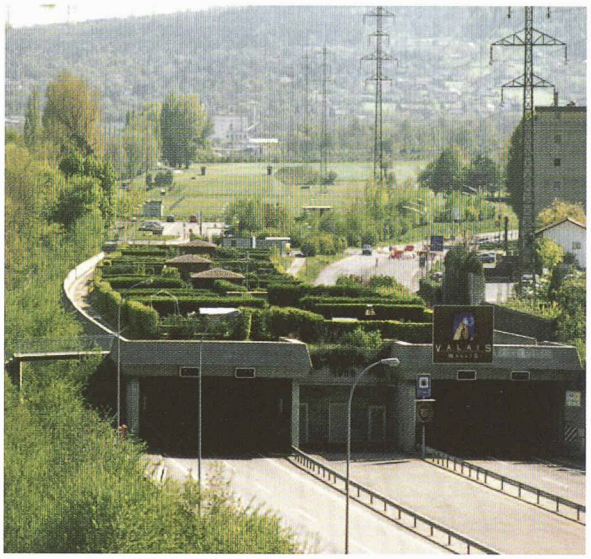
Il faut souligner qu'à l'époque, hormis les outils techniques d'études routières, il n'y a guère que « le bon sens et l'intuition » qui permettent à l'ingénieur de tracer les grandes lignes d'un tel projet et ce, dans les limites d'une pratique où les tunnels demeurent rares car considérés comme trop coûteux et où les tranchées couvertes n'ont pas encore gagné « leur terrain ».

Les années 70 : « le scepticisme » et la contestation

Lausanne-Genève est en service depuis 1964, Morges est coupée en deux, mais quelques expériences ont entre-temps été accumulées : dans les régions urbanisées, on se plaint

Fig. 1 : A cet endroit, le projet approuvé initialement prévoyait une autoroute à ciel ouvert.

Fig. 2 : Le tronçon Saint-Maurice-Martigny, qui n'a pas fait l'objet d'un réexamen, a été ouvert au trafic en 1981 (durée des travaux de construction : 6 ans). (Photo Luftbild Schweiz*)*



1

2

surtout du bruit alors que dans les campagnes, la pollution liée notamment au plomb dans les cultures potagères est alarmante. Les milieux paysans sont les premiers à donner des signes d'inquiétude, relayés bientôt par les milieux de protection de la nature, puis par des hommes politiques.

En 1974, le groupe socialiste au Grand Conseil fait objection au projet adopté pour le Valais, arguant d'un coût jugé excessif et de la perte des terres agricoles. La même année, la Ligue valaisanne pour la protection de la nature (LVPN) décide d'adhérer au principe d'une autoroute, mais demande au Conseil d'Etat de faire procéder à une étude d'impact. En 1976, l'Union des producteurs valaisans, une formation politique qui a connu quelques succès dans le Valais romand, rejoint à son tour le camp des opposants.

En avril 1977, ceux-ci se constituent en association, lancent une pétition contre la construction de l'autoroute et récoltent en un temps record plus de 33 000 signatures, si bien qu'en automne de la même année, cent cinquante personnalités valaisannes adressent au Conseil d'Etat une demande de moratoire sur le projet. En 1980, le mouvement d'opposition gagne le Haut Valais où se constitue l'OGUV (Oberwalliser Gemeinschaft für Umvelt und Verkehr) qui adopte d'emblée une position très intransigeante.

Dès 1975, l'autoroute est mise en chantier entre Evionnaz et Riddes, le tronçon Evionnaz-Martigny (fig. 2) étant mis en circulation en 1981 et celui entre Martigny et Riddes en 1982.

Les années 80 : le réexamen

Après le dépôt, par le conseiller aux Etats Jean-François Aubert d'une motion - transformée ensuite en postulat - demandant le réexamen des tronçons d'autoroute contestés en Suisse, le Conseil fédéral ordonne le réexamen de plusieurs projets. La traversée de Saint-Maurice et le tronçon de Riddes-Brigue sont réétudiés entre 1979 et 1983. Les partenaires - communes, agriculteurs et associations - sont écoutés et le dialogue s'établit. Des critères auxquels tous peuvent adhérer sont définis, une base de concertation est établie, on repense globalement les transports. Un nouveau

Fig. 3 : Le projet de la traversée de Sierre avant réexamen (en noir) et après (en rouge)

Fig. 4 : Entre Sierre et Loèche, la route cantonale actuelle T9 (a) sera déplacée sur la rive droite du Rhône et l'autoroute enterrée sur le tracé de la T9 actuelle (b) - le projet permet ainsi de réhabiliter le site naturel d'importance nationale de Finges.

projet qui tient compte de l'environnement urbain, agricole, naturel et paysager, de la gestion du territoire et de la coordination des transports est ainsi déposé.

Le nouveau tracé réduit de 23% les emprises et de moitié le volume des matériaux d'apport pour les remblais. Les zones d'habitations exposées à un bruit de plus de 55 décibels sont réduites de 208 à 51 ha. A Saint-Maurice et à Sion, le tracé est mis en tranchée couverte, à Sierre, il passe en tranchée couverte et en tunnel (fig. 3), tandis qu'à Saint-Léonard, il croise désormais la Lienne en passant par dessous le cours d'eau. Dans le Haut Valais enfin, il passe de la rive droite à la rive gauche et ce, dans des tranchées couvertes et des tunnels sur le 45% de sa longueur.

Les années nonante : le dialogue

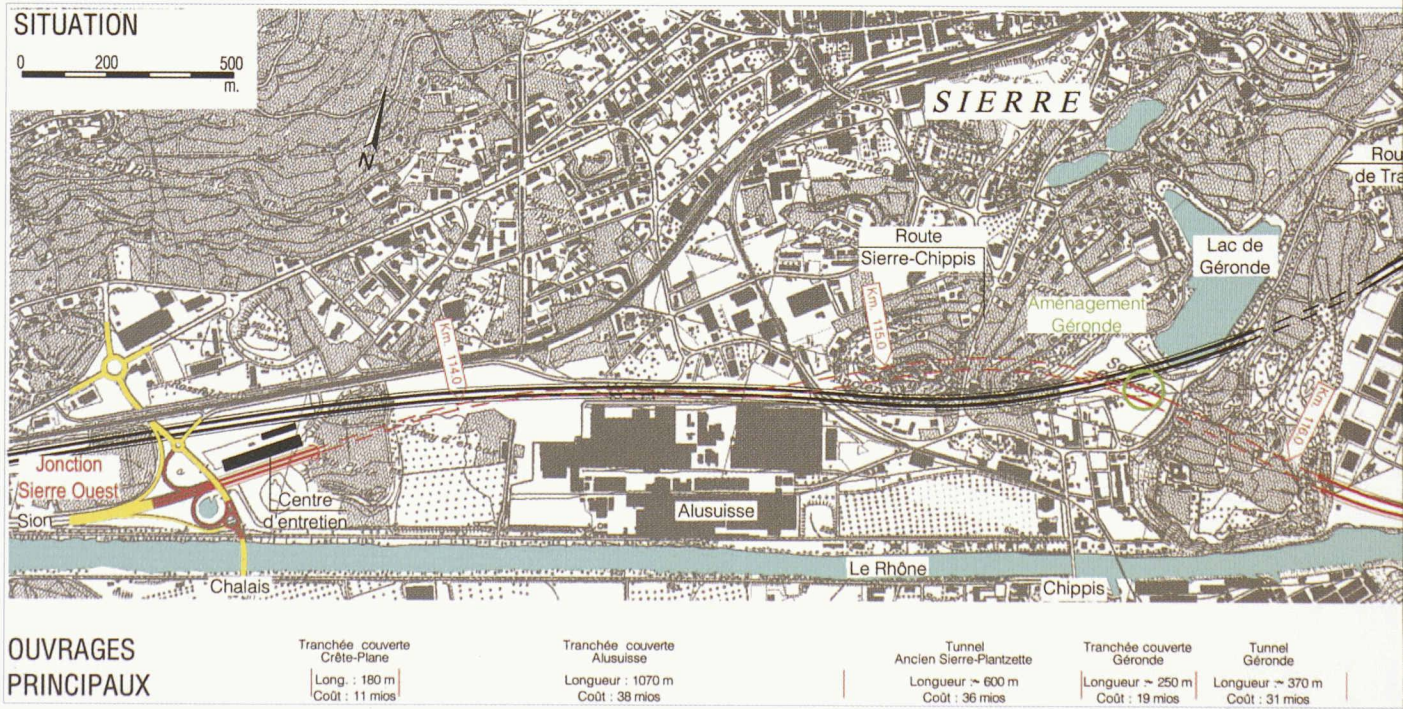
Dès le milieu des années 80, la Confédération édicte de nouveaux outils légaux pour une protection efficace de l'environnement. De 1983 à 1993, pas moins de quarante lois, ordonnances et règlements en matière de protection de l'environnement voient ainsi le jour au niveau fédéral. En Valais, vingt lois et règlements d'application suivent dans la foulée (voir site Internet <a9-vs.ch> au chapitre « aspects juridiques »). Cela étant, la mise en œuvre de toutes ces nouvelles dispositions implique leur intégration dans les conceptions et la pratique de l'ingénieur, ce qui ne se va pas sans peine ; il est en effet « difficile d'assumer le changement en faisant juste du premier coup ».

Le dialogue constructif s'installe avec les associations de protection de l'environnement, les communes et les autres services de l'administration. Dans le cas du tronçon Sion-Sierre par exemple, deux ans de collaboration avec le WWF Valais aboutissent à un contrat fixant les compensations dues pour la construction de la A9, assorties du retrait du recours déposé par l'association. Dans le cas de la traversée de Sierre, le projet mis à l'enquête après réexamen en 1991 subit un tir de barrage obligeant le Service des routes nationales à le réétudier en collaboration étroite avec les communes, divers partenaires concernés et les associations de protection de l'environnement ; excepté celles émanant encore de privés dans le cadre de la défense normale de leurs droits et de leurs intérêts, le nouveau projet mis à l'enquête en 1993 ne suscite plus d'oppositions : les projets mis à l'enquête publique sont désormais des projets concertés.

Le Service des routes nationales comprend les enjeux et s'adapte rapidement à la nouvelle donne. Dès 1993, puis en 1997 et 2001, le SRCE-RN inclut dans son équipe des spécialistes « Nature & Environnement » (voir articles de Y. Degoumois et P.-A. Oggier) pour traiter ces aspects dès la conception des ouvrages. Il ne s'agit en effet plus de corriger à grands frais des projets négligeant ces questions, mais de les anticiper pour imaginer des solutions novatrices et optimiser le rapport coûts/bénéfices.

Avec presque une décennie d'avance, le projet A9 dans Finges est désormais étudié selon les « objectifs du dévelop-

3



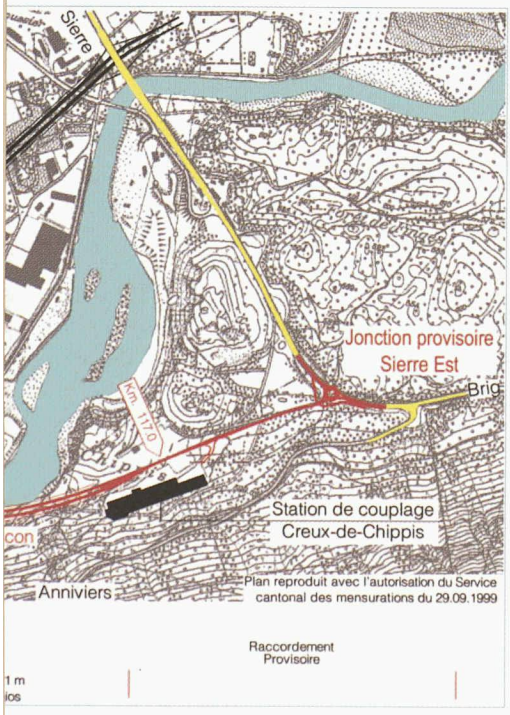
pement durable ». Ainsi, plutôt que de couvrir les derniers 600 mètres de la A9 dans Finges - couverture demandée par un office de la Confédération pour y recréer de la prairie sèche -, la dépense de 25 millions de francs correspondant à cette variante sera investie pour réhabiliter Finges sur plus de cent hectares. La comparaison « valeur/utilité » touche désormais aussi les aspects environnementaux (fig. 4).

Les années 2000 : vers une nouvelle culture d'entreprise

Dans le cadre de la réforme de l'administration cantonale (projet A 2000), les routes nationales s'engagent, avec cinq autres services, dans l'expérience pilote de conduite de l'action de l'administration selon des contrats de prestations[1]. A l'établissement de ces contrats en 1996/1997, on découvre que le client n'est ni l'ingénieur ni l'entrepreneur, mais l'usager de la route, la société et son environnement, ainsi que le citoyen qui paie ses impôts.

Les contrats de prestations sont établis sur la base des objectifs de la loi sur les routes nationales cités plus haut, de

[1] Le contrat de prestations d'un domaine d'activité de l'Etat définit les objectifs à atteindre, les critères de qualité et les indicateurs de performance correspondants, les priorités politiques, les ressources affectées à l'objectif ainsi que les partenaires à impliquer.
Le contrat « politique » est convenu entre le Grand Conseil et le Conseil d'Etat.
Le contrat « stratégique » entre le Conseil d'Etat et le Département convient du programme de prestations et de financement.
Le contrat « d'exécution » entre le chef du Département et le Service en charge du domaine convient des produits à mettre en œuvre.



4a

4b

Etat du Valais DTEE - SRCE	OBJECTIF POLITIQUE (OP) (Perspective à 2 ans)	Contrat politique 2002-2003 Approuvé par le Grand Conseil le 13.06.02

OP 1 Construire, exploiter, maintenir et adapter le patrimoine autoroutier A9 + Simplon

Sous-objectifs politiques

1 **Construire la A9 de Sierre à Brigue au taux de subvention fédéral de 96% pour une mise en service en 2009, dans le respect des objectifs du développement durable**
2 **Exploiter la A9 + Simplon afin de garantir une aptitude au service sûre et un trafic fluide, dans le respect de l'environnement et au meilleur rapport efficacité/coût**
3 **Maintenir la pérénité du patrimoine autoroutier A9 + Simplon par un entretien judicieux des ouvrages, dans le respect de l'environnement et au meilleur rapport efficacité/coût**
4 **Adapter l'infrastructure autoroutière à l'évolution des besoins de l'usager et des partenaires, dans le respect de l'environnement et au meilleur rapport efficacité/coût**

Critères de qualité et de performance politiques	2002	2003
1 Retard (-) par rapport à la 6ème planification (retard 2001 = 6 mois)	< 1 an	<1 an
2 Taux de subventionnement fédéral	96%	96%
3a Risque d'accident par million de Km véhicule (moyenne CH 2001= 0.48; moyenne VS 2001 = 0.42)		<0.4
3b Pourcentage de routes ne respectant pas les normes minimales de sécurité actualisées	Mesure initiale	2/3 écart
4 Heures de congestion du trafic (% par point congestionné)	Max 0%	Max 0%
5 Degré de réalisation du programme de protection de l'environnement découlant des exigences légales	Mesures initiales	Déf. du program.
6 Coût d'exploitation moyen par Km inférieur/égal à la moyenne suisse (m.s); Tronçons ciel ouvert (2001 60'000.-/km) Coût d'exploitation moyen par Km inférieur/égal à la moyenne suisse; Tronçons en tunnel	≤ m.s à établir	≤ m.s ≤ m.s
7 Indice moyen d'état de la chaussée I1(max.=5)	I1 > 3	I1 > 3
8 Pourcentage d'ouvrages d'art dont l'état est mauvais/alarmant (2001: 5%)	< 5%	< 5%
9 Pourcentage de la population exposée à des immissions dépassant les valeurs limites (T=taux initial)	Mesure initiale (T)	Déf. du program.
10 Taux de satisfaction de l'usager (U=taux initial)	Mesure initiale (U)	Déf. du program.
11 Pourcentage de demandes d'adaptation de l'infrastructure autoroutière et des installations annexes réalisées	Enquête	Déf. du program.
12 Pourcentage de l'environnement nature sur le tronçon St-Maurice Sion (EIE=étude d'impact sur l'environnement) réalisé	EIE a posteriori	Déf. du program.

Priorités politiques	1	2	3
1 Mettre en service la A9 Sierre-Brig pour fin 2009, en réalisant prioritairement la déviation de Viège	X		
2 Assurer un trafic sûr, économique et respectueux de l'environnement		X	
3 Maintenir le patrimoine autoroutier		X	
4 Adapter l'infrastructure autoroutière		X	

Planification des ressources		2002	2003	Total
Ressources financières	**ENVELOPPE BUDGETAIRE**			
	Charges de fonctionnement			
	Recettes de fonctionnement			
	Charges nettes de fonctionnement			
	Dépenses brutes d'investissement			
	Recettes d'investissement			
	Dépenses nettes d'investissement			

Partenaires à impliquer	
Définition de l'objectif:	OFROU,DETEC
Réalisation de l'objectif:	OFROU,OFEFP, SPE

Remarques

5

6

Fig. 5 : Tableau du contrat politique

Fig. 6 : Aménagement de la couverture de l'autoroute à Géronde, selon le projet de l'architecte Paolo Bürgi

(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'auteur)

critères de qualité et d'indicateurs de performances, qui intègrent notamment les critères de performances édités par l'OCDE pour le secteur routier.

Ainsi, le Grand Conseil du canton convient avec le Conseil d'Etat d'un seul objectif politique pour l'ouvrage, soit « Construire, exploiter, maintenir et adapter le patrimoine autoroutier A9 + Simplon », but qui commande quatre objectifs politiques subordonnés touchant les domaines : construction - exploitation - entretien - et adaptation (fig. 5).

Et le futur proche ?

Les mutations mises en évidence par cette rétrospective de la construction de la A9 indiquent clairement que « le monde » a considérablement évolué au cours des cinq dernières décennies et qu'il va continuer à évoluer probablement encore plus rapidement. Quel sera le paradigme en vigueur en 2010, lorsque le réseau autoroutier national sera pratiquement achevé ?

Je peux me risquer à prédire que le maître mot sera « l'adaptation des projets à l'évolution des besoins du trafic, des usagers, des communautés publiques, mais aussi et surtout à l'environnement construit ». Et il n'est pas nécessaire d'être devin pour l'affirmer, tant cela se dessine déjà fortement aujourd'hui.

D'ores et déjà, il faut oser voir plus large : les domaines des routes, des cours d'eau, des transports en général, des équipements (lignes à haute tension), de la nature et du paysage, de l'aménagement du territoire, de la chasse et de la pêche, de l'agriculture, de l'architecture du paysage, du tourisme et des loisirs, de la promotion économique, des aspects socioculturels et de l'éducation doivent être intégrés dans des programmes où toutes les synergies possibles seront exploitées sous un maître mot : intégration large des politiques relevant des différents domaines d'action de l'Etat dans de grands projets.

Bernard Schwery, ingénieur civil EPFL
Chef de la section Routes nationales Valais romand
Service des Routes et Cours d'eau, Section des routes nationales
Av. de France, CH - 1951 Sion