

# Un développement durable entre Sierre et Loèche

Autor(en): **Oggier, Pierre-Alain**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 03: **Contradictions autoroutières**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99188>

## **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.

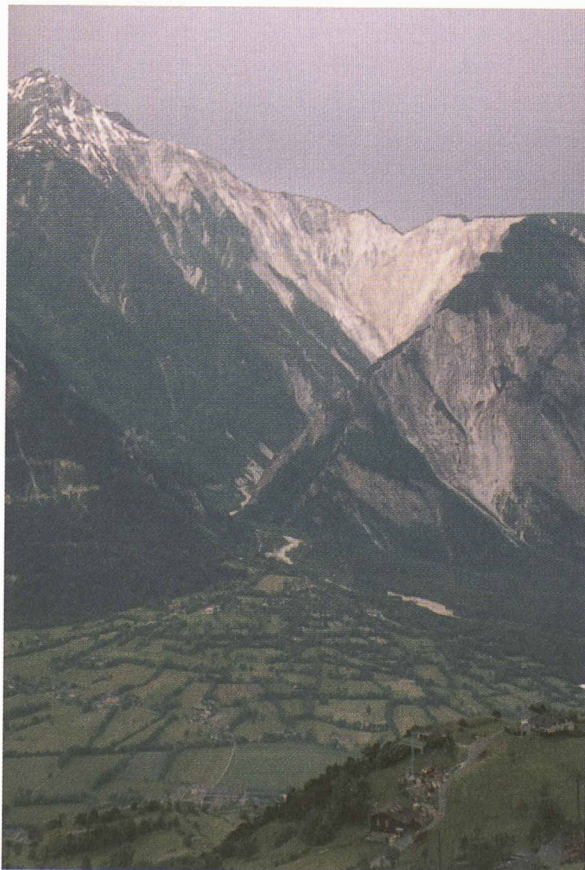
## **Haftungsausschluss**

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.

# Un développement durable entre Sierre et Loèche

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Axe de transport moderne, rapide, sûr et à grand débit, l'autoroute des années 1950-1960 a tenu ses promesses économiques en stimulant l'éclosion de banlieues et de zones industrielles. A l'usage toutefois, la face sombre - trop facilement ignorée - du miracle s'est lentement révélée: l'autoroute est aujourd'hui également ressentie comme source de bruit et de gêne. Devenu coupure sociale ou écologique, parfois cicatrice dans le paysage, l'axe de liaison est souvent perçu comme un échec, certains trouvant même que son objectif premier est trop bien atteint dans la mesure où il induit un surcroît de déplacements!



Ainsi, l'autoroute se trouve désormais combattue, même par ceux qui l'ont appelée autrefois. Elle est rejetée dans son tracé, dans ses effets pervers, comme si l'on pouvait n'en retenir que les prestations positives: liaison, libération des zones bâties, rapidité, sécurité, accessibilité. Voilà pourquoi on construit des viaducs et perce des tunnels. Mais le confort a un prix: une consommation énergétique en constante augmentation pour les transports et les déplacements. Peut-on dès lors parler d'autoroute durable?

L'autoroute du Rhône, entre Sierre et Loèche, n'échappe pas à cette évolution de la sensibilité. Planifiée, dans les années 1960, comme axe routier, approuvée en 1991 comme concept de transport impliquant une permutation des axes ferroviaire et routier, conçue finalement comme outil de restauration paysagère et écologique du site, la traversée autoroutière de Finges aura contribué à une révolution des mentalités et sera vécue comme le premier parc naturel régional du Valais sous le leitmotiv «durabilité».

L'analyse de ce tronçon de route nationale sous l'angle du développement durable suppose quelques informations préalables sur le site et le projet.

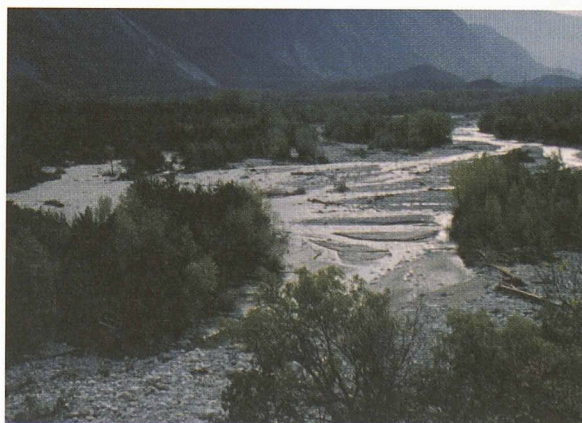


Fig. 1 : Le cirque torrentiel de l'Ilgraben et le cône d'alluvion de la Souste recouvert d'un bocage

Fig. 2 : Au premier plan le Rhône sauvage de Finges et, au loin, les collines de l'éboulement préhistorique

Fig. 3 : En rive gauche du Rhône, le Gorwetsch se dresse sur le site de Finges.

Fig. 4 : Le sous-bois clair des pinèdes accueille une flore et une entomofaune très riches.

Fig. 5 : Étangs avec ponton et berge rodée : l'utilisation des étangs pour les loisirs érode la végétation riveraine.

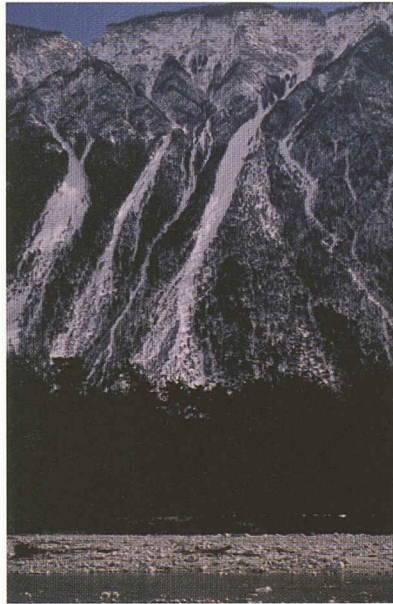
Fig. 6 : Vergers et prairies maigres à Millieren

### Finges

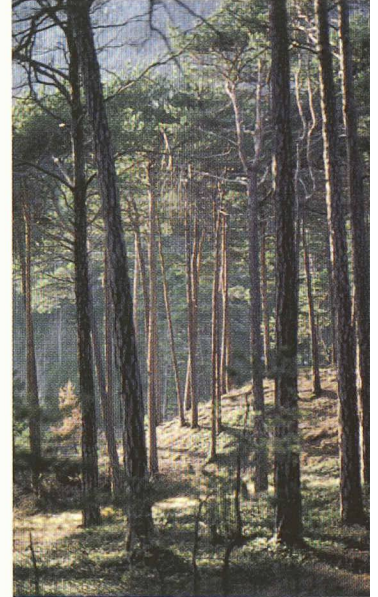
Un petit torrent capricieux, l'Ilgraben, qui charrie bon an, mal an quelque 250 000 m<sup>3</sup> de boues, de cailloux et de blocs, a construit au fil du temps un des plus imposants cônes d'alluvions de Suisse (fig. 1). Ce cône de la Souste barre la vallée et induit, en aval, les rapides du Rhône de Finges : sur 7 km, de Loèche à Sierre, le fleuve perd 90 m d'altitude. Un autre phénomène géologique beaucoup plus ancien, l'immense éboulement postglaciaire dont on peut encore voir le plan de glissement dénudé entre Varone et Salquenen, a créé les collines de la plaine, de plus en plus petites et dispersées de Finges (fig. 2) à Grône. Enfin, le coteau du Gorwetsch (fig. 3) étend son ombre froide, cinq mois par an, sur l'ensemble de la pinède. Il n'en fallait pas plus pour que ce tronçon de vallée soit laissé presque totalement à l'état de nature.

Cette grande diversité des conditions topographiques, édaphiques et d'exposition, associée à une faible présence humaine, explique que Finges soit réputé comme constituant un des joyaux de la biodiversité nationale. Pelouses stepiques, pinèdes (fig. 4), chênaies, étangs et marais (fig. 5), fleuve sauvage, sources et ruisseaux et agriculture traditionnelle (fig. 6) font que, sur 100 km<sup>2</sup>, la région de Finges compte autant d'espèces d'oiseaux nicheurs que l'ensemble du canton de Zurich sur plus de 1 700 km<sup>2</sup> ! Le dynamisme du Rhône sauvage permet la présence d'un dixième de l'effectif suisse de deux oiseaux rares - le chevalier guignette et le

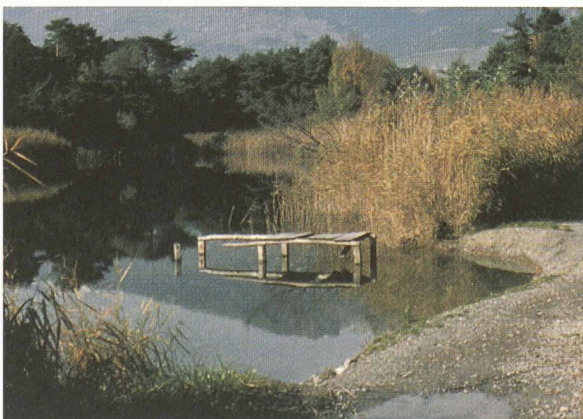
3



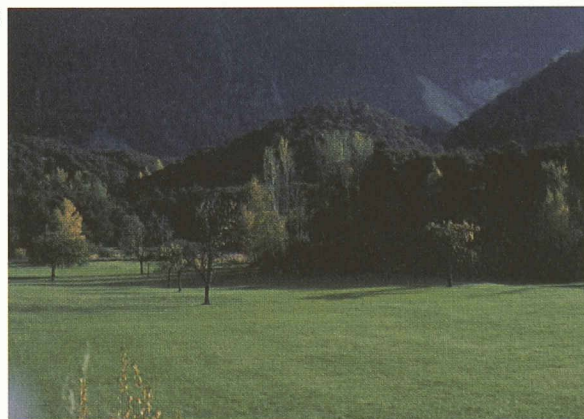
4



5



6



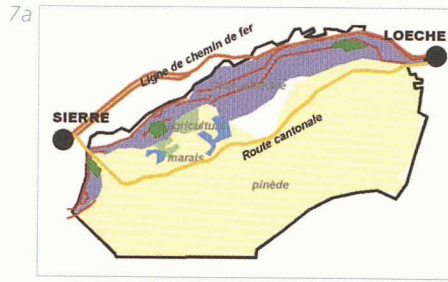


Fig. 7a : Finges 1995: une route cantonale à trois pistes (jaune) au cœur de la pinède et une ligne de chemin de fer à voie unique (orange) en rive droite; des digues (rouge) et des gravières (vert) qui bloquent la dynamique alluviale

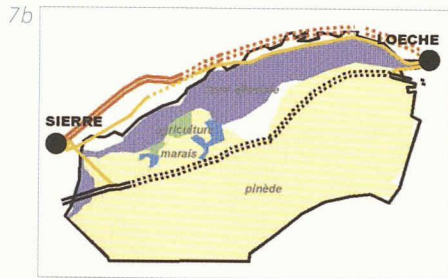


Fig. 7b : Le concept des transports Finges 2010 : une ligne de chemin de fer à deux voies en tunnel (orange), une route cantonale (jaune) à la place de l'ancienne voie CFF, une autoroute enterrée (noir) à la place de l'ancienne route cantonale

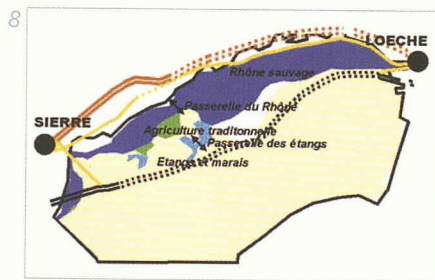


Fig. 8 : Compensation : revitaliser le Rhône sauvage (bleu roi), agrandir les marais et les étangs (bleu clair), conserver l'agriculture traditionnelle (vert) et créer des accès pour les piétons (doubles flèches)

petit gravelot (fig. 9) - et le fleuve héberge encore au moins vingt espèces d'abeilles sauvages (fig. 10) qui n'ont plus d'autre refuge en Suisse, ainsi que plusieurs insectes devenus extrêmement rares car strictement attachés aux rivières naturelles.

Quant aux étangs classés à l'inventaire des sites de reproduction des amphibiens d'importance nationale -, ils hébergent au moins vingt-six espèces de libellules. Sur le plan végétal enfin, plus de cinq cents espèces de plantes ont été recensées à ce jour, dont tous les conifères de Suisse qui croissent ici côte à côte. A cette diversité s'ajoute la rareté, illustrée par des espèces telles que la petite coronille ou l'euphrase visqueuse, dont c'est le seul site de croissance dans le pays.

Le visiteur non initié à la biologie ne perçoit pas précisément ces aspects, mais ne peut être qu'impressionné par la variété des paysages. Intimité au bord des étangs blottis entre des collines aux formes féminines, douceur et harmonie des ruisseaux forestiers, puissance du Rhône torrentiel (fig. 11), grandeur presque angoissante du canyon de l'Illgraben en érosion active, aridité des steppes.

Cette vision idyllique mérite cependant quelques corrections: une route cantonale à trois pistes traverse la pinède, 150 ha de la plaine inondable ont été mis en valeur pour l'agriculture et l'industrie (fig. 12). Trois gravières (fig. 13) et 15 km de digues (pour 7 km de fleuve) limitent la liberté du Rhône, qui se trouve du reste asséché en hiver par l'exploitation hydroélectrique. En effet, les rapides expliquent la pré-

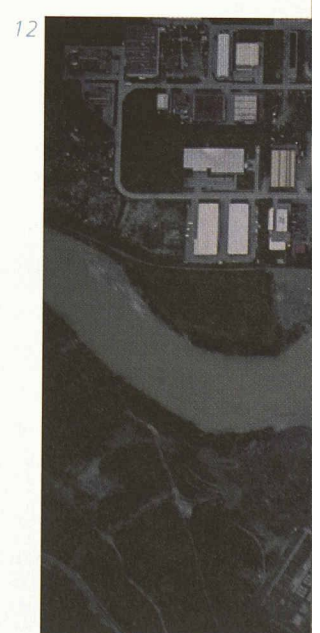
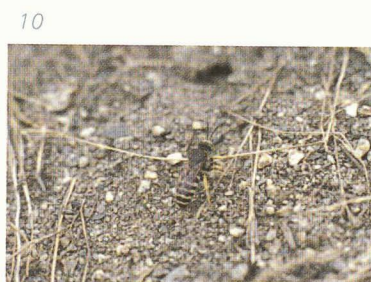


Fig. 9: Petit gravelot en train de couvrir sur son nid de gravier (Photo R.-P. Bille)

Fig. 10: Abeille sauvage

Fig. 11: Entre Loèche et Sierre, le Rhône s'étale dans une plaine alluviale.

Fig. 12: Vue aérienne de la zone industrielle de Sierre

Fig. 13: Une des gravières exploitant les alluvions du Rhône sauvage entre Loèche et Sierre

sence à la Souste d'un barrage dont l'eau est turbinée à Chippis. Quant à la pinède, elle doit composer avec trois campings et les activités de l'armée. Bref, Finges n'est plus un site intact.

### L'autoroute du Rhône

Nulle part ailleurs, la A9 ne mérite autant le nom d'auto-  
route du Rhône. Projeté sur la rive droite du fleuve, le tracé  
des années 1960 devait d'ailleurs achever de corseter le  
Rhône sauvage de Finges, pour éviter de toucher le « Bois »  
de Finges tout juste inscrit à l'inventaire des paysages et des  
sites d'importance nationale.

Puis, dans les années 1980, le réexamen du projet entre  
Riddes et Brigue, induit par la prise de conscience des effets  
secondaires des autoroutes, a permis de tenir compte des  
connaissances écologiques. Si la pinède des collines est effec-  
tivement unique en Suisse, le Rhône sauvage l'est aussi. Le  
choix s'imposait de lui-même: tandis qu'une perte de surfa-  
ce forestière ne détruit pas le fonctionnement de la pinède,  
la valeur du Rhône dépend en revanche de sa liberté d'action,  
soit de la largeur de son lit.

Après des années de tribulations scientifico-technico-poli-  
tiques, le Conseil fédéral approuva en 1991 le projet général  
de l'autoroute A9 entre Sierre et Loèche. Celui-ci (fig. 7) pré-  
voit la construction d'un tunnel ferroviaire à double voie au-  
torisant une vitesse de 160 km/h, suivie de l'installation de la  
route cantonale en rive droite du Rhône sur le tracé ferroviaire  
libéré, et finalement la réalisation, sans conflit de trafic, de

l'autoroute en galerie couverte sur le tracé de la route can-  
tonale actuelle au pied du Gorwetsch, au cœur de la pinède.  
Cette permutation des axes de transports permet d'améliorer  
les conditions de circulation tout en évitant de porter de  
nouvelles atteintes au site, puisqu'elle emprunte des tracés  
existants ou souterrains.

### Un concept paysager

Durant la phase d'étude du projet au 1/1000<sup>e</sup>, l'enferme-  
ment dans une attitude défensive a poussé les uns à deman-  
der un effort d'intégration supplémentaire par allongement  
des galeries afin de respecter l'existant. L'importance des  
coûts liés à ces mesures préventives a incité les autres à sug-  
gérer une approche globale, cohérente. Pourquoi investir 40  
millions de francs supplémentaires par kilomètre de galerie  
si les exploitations existantes poursuivent leurs activités des-  
tructrices? L'approche proactive l'emporta sur la démarche  
défensive lorsque l'Office fédéral des routes (OFROU) et  
l'Office fédéral des forêts, de l'environnement et du paysage  
(OFEFP) acceptèrent de reporter le devis d'un demi kilomètre  
de galerie sur des mesures de compensation ambitieuses  
visant à restaurer l'ensemble de Finges (fig. 8): revitalisation  
de la zone alluviale, protection et agrandissement des étangs,  
soutien des exploitations agricoles traditionnelles et construc-  
tion d'un accès pour les piétons à travers le Rhône, en rem-  
placement des accès routiers supprimés.

Dès lors, les communes et les bourgeoisies propriétaires du  
site furent impliquées dans une démarche de réflexion terri-

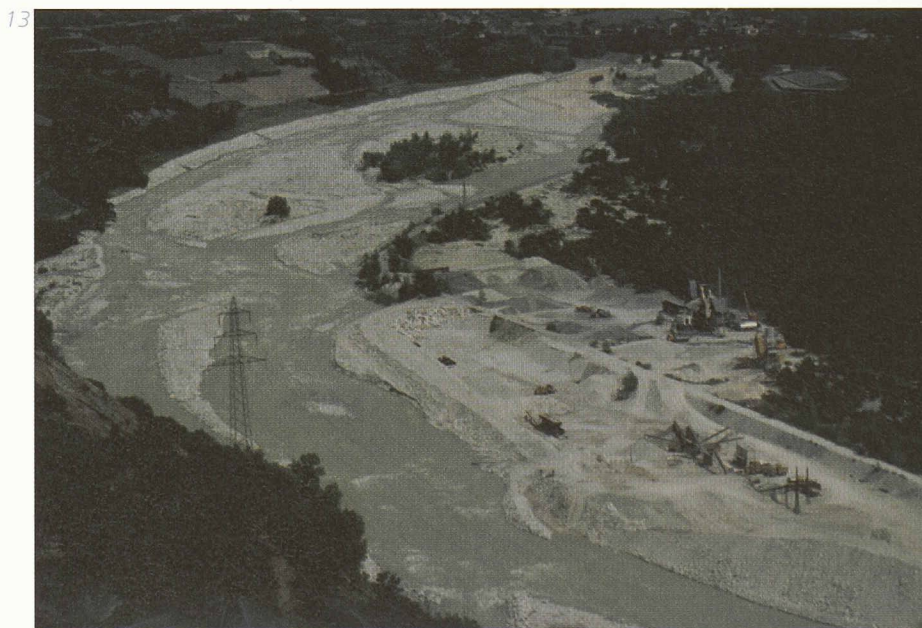


Fig. 14 : Les matériaux d'excavation des tunnels CFF servent d'assise aux nouvelles voies pour la traversée d'une combe viticole: (a) avant les travaux et (b) en 2002.

Fig. 15 : Papillon de montagne

Fig. 16 : Lézard des murailles

Fig. 17 : Iles et cours tressé du Rhône

14a



14b



toriale conduite par le Service des routes et des cours d'eau, section routes nationales (SRCE-RN). Il s'agissait de promouvoir une approche globale et à long terme, prenant en compte la situation future, avec l'ambition de maintenir toutes les activités économiques, voire d'en créer de nouvelles, tout en améliorant la qualité paysagère et écologique du site par de meilleures pratiques.

Mis à l'enquête publique en 1995 - en même temps que les projets routiers et ferroviaires avec leurs compensations - le « concept paysager de Finges »<sup>1</sup>, prévoit des mesures d'accompagnement sous forme d'un arrêté de protection du site qui garantit la cohérence et la durée des mesures prises ou à prendre. Il propose également une refonte de la gestion forestière. Finalement, le concept vise une exploitation intensifiée des ressources renouvelables dans le respect du capital nature. Dans chaque cas, il s'agit d'optimiser la localisation des équipements conflictuels et de réglementer les modes d'action de façon à améliorer le rapport entre les bénéfiques et les impacts inévitables.

### Les démarches concrètes

Formulé ainsi, le principe ressemble davantage à un vœu incantatoire qu'à un mode d'action. Dans la réalité, le percement des tunnels CFF avance à un rythme soutenu (fig. 14a et 14b), les travaux de construction de la nouvelle route cantonale ont débuté et vont drainer, dès 2006, la circulation en rive droite sur le tracé CFF libéré.

Dans l'esprit du concept, le SRCE-RN a pour sa part réétudié une nouvelle fois le projet autoroutier lui-même, proposant des modifications en vue d'en réduire les dimensions et le coût.

Enfin, en ce qui concerne le concept paysager de Finges, le SRCE-RN a mis en route un projet de gestion du Rhône basé sur une extraction accrue des graviers, afin de mettre cette ressource renouvelable à disposition de la construction. Cette nouvelle gestion des gravières a d'ores et déjà amélioré la sécurité contre les crues, agrandi et revitalisé la zone

<sup>1</sup> Ce concept a valu à l'Etat du Valais un prix de l'ASPAN sur le thème « Le paysage reconquis » en 1998.



15



16

alluviale et restauré le cours tressé du fleuve (fig. 17). Une stratégie adaptative d'extraction, nouvelle et imaginative, visant des objectifs concrets définis annuellement sur la base de relevés cartographiques et écologiques chiffrés, permet d'adapter les interventions aux besoins de la sécurité, dans le respect des valeurs naturelles. L'augmentation des effectifs des petits gravelots, des chevaliers guignettes, de la petite massette et de divers insectes témoignent de l'efficacité de cette approche.

Conscient de l'importance de l'information au public, le SRCE-RN a acquis un bâtiment au cœur du site : c'est le nouveau centre d'information A9<sup>2</sup>, couplé à l'exploitation d'un restaurant. Il promeut le projet, le respect du site, une gestion durable du bâtiment. Des produits valaisans répondant à des critères de qualité y sont présentés en collaboration avec les producteurs et la chambre valaisanne d'agriculture.

De son côté, le Service des forêts et du paysage (SFP) a élaboré un nouveau plan forestier à vocation de conservation de la nature. Il vise notamment - vu le fort recul généralisé des milieux naturels ou cultivés ouverts, riches en fleurs et en insectes - à tirer profit de la caractéristique des pinèdes pour favoriser le développement de sous-bois herbacés et fleuris comme sources de nourriture (pollen, nectar, petits fruits) pour les papillons (fig. 15) et les sauterelles, insectes qui nourriront divers prédateurs (oiseaux, reptiles (fig. 16), petits mammifères). Les propriétaires sont incités par les subventions à appliquer les principes de ce plan forestier.

Le Conseil d'Etat a publié un arrêté de protection dynamique, qui ne vise pas le gel de la situation, mais impose des démarches concertées entre intervenants. Il s'agit de concrétiser des objectifs de protection et de mise en valeur prédéfinis, en fonction de la vocation naturelle et des potentialités des différents secteurs.

Enfin, les communes du site sont entrées dans le jeu, en créant une association interrégionale, « Pfyng-Finges - Espace de vie et de découverte »<sup>3</sup>, chargée de promouvoir la protection du site comme base de commercialisation des pro-

17



<sup>2</sup> [www.a9-vs.ch](http://www.a9-vs.ch)

<sup>3</sup> [www.pfin-finges.ch](http://www.pfin-finges.ch)

Fig. 18 : Le concept touristique prévoit un coeur strictement protégé (bleu), des dessertes différenciées, des bases d'accueil, une animation et des règles.

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

duits locaux, attracteur touristique, espace de loisir et moteur du développement durable régional. Le tout débouche aujourd'hui sur la proposition de créer un parc naturel dépassant les limites du site protégé.

Dans ce cadre, la commission Finges, instituée par la décision de protection, a élaboré, en collaboration étroite avec l'association interrégionale, un concept touristique (fig. 18) visant à offrir une infrastructure d'accueil attrayante et dynamique, qui garantit à la fois le plaisir des visiteurs et la conservation du site en canalisant les flux sur des cheminements à très haute valeur émotionnelle. Dans cette optique, il s'agit notamment de compléter la passerelle, prévue par le SRCE-RN à travers le Rhône sauvage, par une deuxième qui surplombera les étangs et une troisième tendue à travers les gorges de l'Iligraben. L'ensemble offrira des points de vue d'exception sur les plus beaux écosystèmes de Finges tout en condensant la masse des visiteurs attendus.

L'ensemble de ces démarches concourt à une stratégie qui vise :

- une protection efficace de la nature selon des objectifs concrets, mesurables et mesurés en écosystèmes fonctionnels, en effectifs d'espèces cibles, en paysages harmonieux, etc.
- la mise en valeur de toutes ces ressources naturelles pour promouvoir le bien vivre et l'économie de la région,
- la stimulation d'un développement durable par la préservation du capital, la recherche de synergies et la maximisation du rendement,
- l'institution d'un modèle pour les communes et les régions voisines.

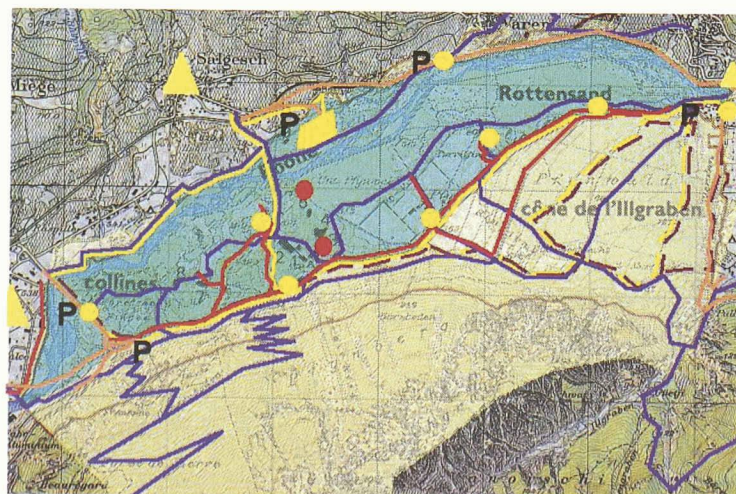
## Conclusion

Les esprits chagrins reprocheront au projet de priver la plupart des automobilistes et les usagers des chemins de fer, de la vue sur Finges, tout en accroissant la consommation énergétique sur ce tronçon. Si personne ne peut contester la véracité de ces affirmations dans l'absolu, il reste à savoir si elles constituent des critiques valables. Finges est appelé à devenir un lieu de détente de très haute valeur, accessible en toute saison : les visiteurs et les automobilistes qui s'y arrêteront pourront jouir d'un des rares espaces de loisir silencieux de la plaine du Rhône. La décision du Conseil fédéral de 1991 de mettre le chemin de fer en tunnel et de couvrir l'autoroute démontre une grande clairvoyance : en choisissant de conserver Finges, le Conseil fédéral a anticipé le choix de société visant à promouvoir le respect de la biodiversité.

Reste la critique énergétique qu'il conviendrait de replacer à un autre niveau, dès lors que plus de 40% des déplacements motorisés des Suisses sont consacrés aux loisirs, souvent pour fuir un habitat peu agréable. S'il s'agissait réellement d'économiser de l'énergie, une politique ciblée et efficace d'économies, notamment en matière de déplacements et de choix de système de transports serait la voie à suivre. La biodiversité de Finges ne doit pas être sacrifiée parce qu'elle a le malheur de se trouver sur le réseau des routes nationales.

Dans le cas présent, nous croyons avoir réussi à concilier les exigences d'une société mobile, le souci d'un investissement judicieux, le besoin de paysages et d'espaces naturels et sauvages et la conservation d'un haut lieu de la biodiversité, dans un coin de pays que Rilke décrivait comme étant à la fois un peu de Provence et d'Espagne.

18



Pierre-Alain Oggier, zoologue  
 Collaborateur responsable de la cellule environnement  
 Service des Routes et Cours d'eau, Section des routes nationales  
 Av. de France, CH - 1951 Sion