MISE À L'ENQUETE PUBLIQUE DU TRONÇON SIERRE EST - LEUK/SUSTEN EST

Tracé planifié de l'autoroute A9 dans les pentes du Gorwetsch et du domaine agricole de Finges.

AOÛT 2017

RELIE LE VALAIS

EDITION SPÉCIALE TRONÇON SIERRE EST - LEUK/SUSTEN EST

A9 INFO

Depuis le mois d'août 2017, l'autoroute à travers Finges est soumise à l'enquête publique auprès des 6 communes concernées par le projet, à savoir Sierre, Salgesch, Varen, Leuk, Agarn et Turtmann-Unterems. Le projet a suscité un énorme travail d'adaptations techniques, de calage des axes, de réflexions sur la gestion des terres, etc. 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, des fanatiques d'une topographie bouleversée ou encore des fervents du calme et de la quiétude. Comment dès lors imaginer une artère routière à travers ce site d'exception, haut-lieu réputé de la biodiversité ? Le projet A9 Finges tente de rallier dans un même élan, une stratégie de construction et une intégration à haute valeur ajoutée.

S. 2/3 **Finges : un tracé enterré à 75%**
Description technique du projet

S. 4/5 **Plan de situation du tracé et des mesures**

S. 6/7 **Les mesures de reconstitution et de remplacement**
Concept global et stratégie d'avenir

S. 8 **Interview avec Jacques Melly, président du Gouvernement**
Chef du département de la mobilité, du territoire et de l'environnement

FINGES : UN TRACÉ **ENTERRÉ** SUR **75%** DE SA LONGUEUR

Portails de la TC Pfyn du côté de Sierre Est/Gorwetsch.

L'histoire de l'autoroute à Finges a commencé il y a plus de 35 ans : c'est le professeur Bovy de l'école polytechnique fédérale de Lausanne 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 des conclusions de l'époque.

De quoi parle-t-on ?

Le tronçon Sierre Est - Leuk/Susten Est a déjà été mis à l'enquête publique il y a plus de 20 ans. Il a été approuvé en 1999 et en 2001 par secteurs. Les projets de détails ont été ensuite menés quasiment à leur terme, puis certaines soumissions ont été rédigées en vue du démarrage des chantiers. Or, les modifications techniques amenées au projet en cours d'étude de détail, cumulées aux adaptations des mesures de sécurité plus drastiques dans les ouvrages souterrains (suite aux accidents des tunnels du Mont-Blanc et du Gotthard), le tout couronné par une augmentation des coûts, ont poussé en 2011 l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'ancien Département cantonal des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE), à revoir tout le projet. Le Projet général (PG) modifié a été approuvé par le Conseil fédéral en octobre 2014. Aujourd'hui, c'est le Projet définitif (Pdéf) qui est soumis à l'enquête publique auprès des six communes concernées.

Le tracé de Finges

Le tronçon va de Sierre (giratoire de Sierre Est en service) à Leuk/Susten Est (autoroute ouverte à la circulation en novembre 2016 jusqu'à Gampel). Sur les 8.5 km de longueur, près de 75% sont sous terre, soit en tranchées couvertes, soit en tunnels. Cela 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 seule une route de 3.80 m de large desservira le périmètre. Ne seront visibles en définitive que les portails discrets dessinés par un architecte, une partie des locaux techniques, la zone de galeries avec les ouvertures latérales à Seeli (pour l'évacuation des fumées), environ 1200 m d'autoroute à ciel ouvert dans la zone du canal hydroélectrique Susten-Chippis et enfin les raccords avec le réseau existant au début et à la fin du tronçon. Trois jonctions vont permettre de distribuer le trafic : celle de Sierre (déjà en partie opérationnelle), et les deux demi-jonctions de Leuk/Susten à l'Ouest et à l'Est du village.

Le trafic

Pendant le chantier de l'autoroute à Finges, la circulation sera entièrement déviée sur la rive droite du Rhône. C'est pour cela qu'en 2007 l'Office de construction des routes nationales a réalisé une nouvelle route cantonale T9 via Salgesch et la Dala. La piste cyclable nationale N°1 restera dans Finges sur des espaces aménagés spécialement à cet effet. Les transports de chantier (matériaux de construction, mouvements de terre, etc) sont étudiés pour que les habitants des villages et des villes environnants soient le moins touchés. A cet effet, le concept de gestion des matériaux et des déchets (volume de plus de 2.5 millions de m³) organise tous les transports vers des dépôts situés dans le périmètre des chantiers. Dans ce but, près de 25 hectares de terrain sont provisoirement expropriés pour la durée de la réalisation.

De grands ouvrages bien intégrés

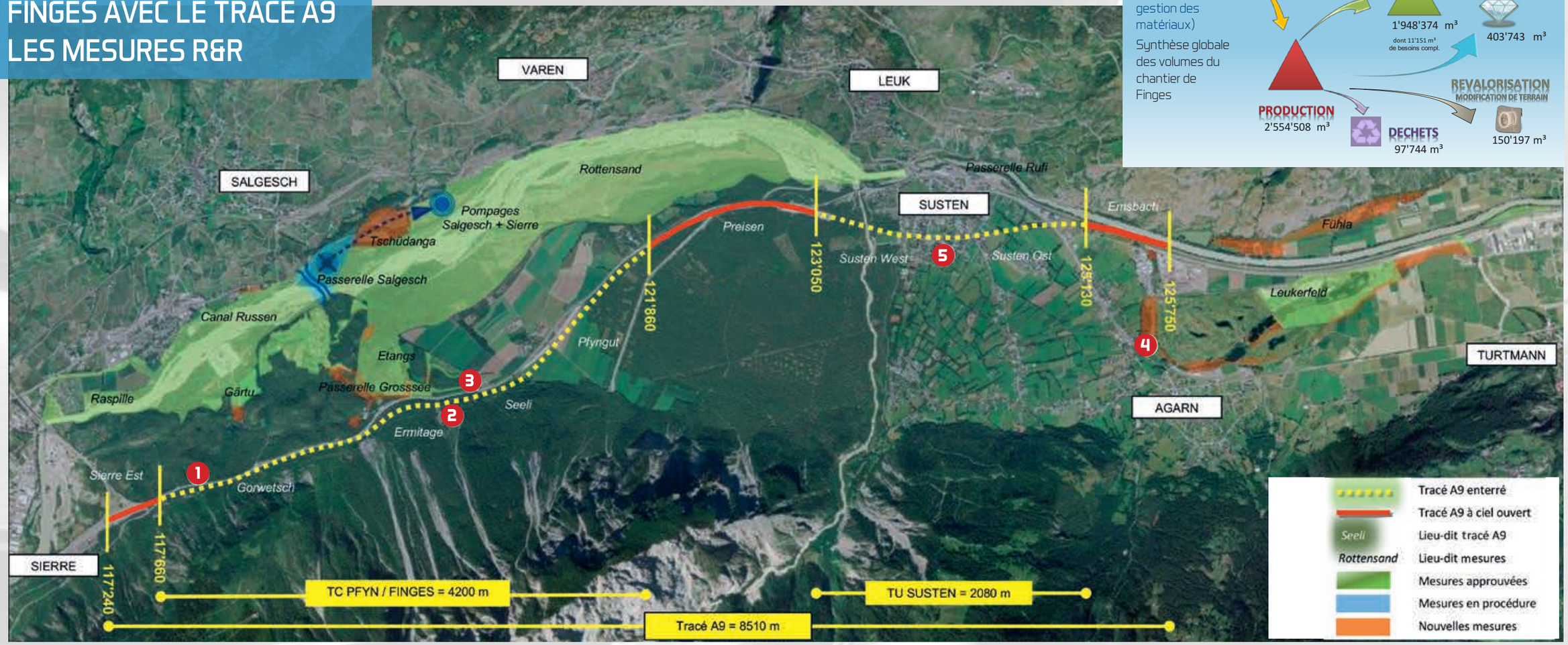
Le tunnel de Susten mesure 2.1 km de long et passera sous l'Illbach et sous le village à environ 32 m sous l'église. Les routes nationales ont déjà réalisé des tunnels de ce type, dans des matériaux meubles, à Gamsen et à Sierre. Une attention spéciale sera apportée à la qualité de l'excavation et au bien-être des riverains. La tranchée couverte de Finges longue de 4.2 km sera totalement intégrée dans la topographie du Gorwetsch et du domaine de Pfyngut. Située en pied de coteau, elle disparaîtra sous les collines de l'Eboulement et dans la pente du Gorwetsch, reconstituées à la fin des travaux. La Pierre du Meurtrier sera mise en valeur par la route de desserte. La plus-value par rapport à l'état actuel et à la route cantonale à ciel ouvert sera forte et synonyme d'une volonté de redonner à la nature et au paysage toutes les qualités du Parc naturel de Finges.

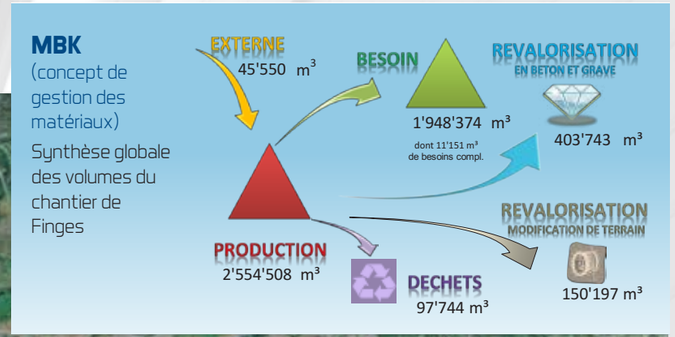
Tranchée avec ouvertures latérales à Seeli.

Intégration de l'A9 à proximité de la Pierre du Meurtrier (Mörderstein).

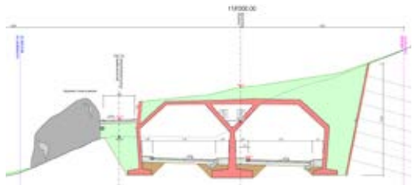
Zone de dépôt provisoire des matériaux à Pfyngut Sud (surface rouge).

ORTHOPHOTO DU PÉRIMÈTRE DE FINGES AVEC LE TRACÉ A9 ET LES MESURES R&R

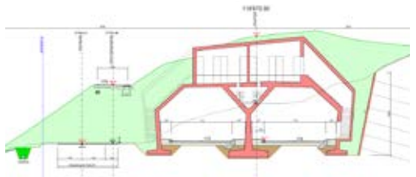




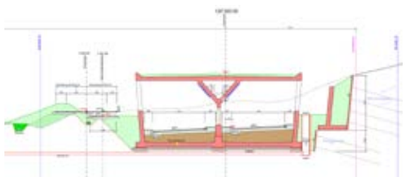
1 Tranchée couverte de Finges, à sa gauche la Pierre du Meurtrier



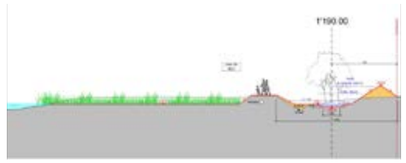
2 Tranchée couverte de Finges et local technique BSA sur le toit de l'ouvrage



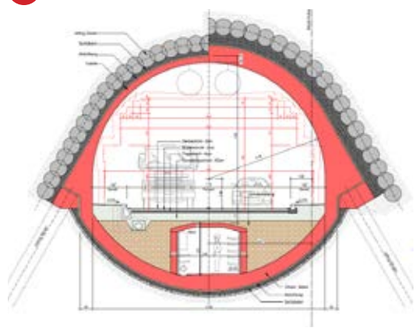
3 Tranchée couverte de Finges avec ouvertures latérales (zone du Seeli)

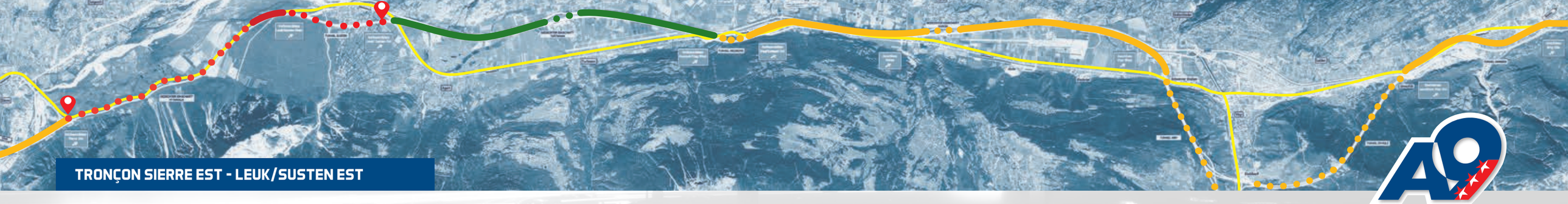


4 Mesure nature : Nouveau cours d'eau : le Leukerfeldbach



5 Tunnel de Susten – Tube Nord





ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT (EIE)
UNE IMBRICATION RÉFLÉCHIE ET COORDONNÉE DE MESURES DE RECONSTITUTION ET DE REMPLACEMENT

En tant que route nationale, le projet de l'A9 entre Sierre Est et Leuk/Susten Ost est soumis à une étude d'impact sur l'environnement (EIE). Cette étude, exigée par la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), doit examiner si le projet de construction répond aux prescriptions légales en matière de protection de l'environnement. Dans le contexte de l'adaptation du projet A9 Finges, une nouvelle EIE a été nécessaire. La différence de l'impact environnemental entre le projet modifié à ce jour et le projet déjà approuvé en 1999/2001 résulte des diverses modifications techniques, de l'augmentation des emprises temporaires et des défrichements supplémentaires : cela a conduit au développement de mesures complémentaires de reconstitution et de remplacement des milieux naturels.

Le nouveau projet propose une passerelle (ici un photomontage) empruntant le tracé d'un ancien bisse d'irrigation. Cette passerelle surplombera les étangs, offrira une vue inédite, sera accessible aux chaises roulantes et permettra de supprimer les dérangements de la faune sur les rives des étangs restaurés. Elle s'insère dans le chemin des passerelles qui conduit de Salgesch à Leuk via les passerelles du Rhône et du pont Bhoutan.

Les mesures de reconstitution et de remplacement (R&R)

La loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) exige que les projets qui touchent aux milieux naturels dignes de protection ou aux paysages protégés doivent préserver l'équilibre naturel et paysager. Si certaines atteintes sont inévitables, l'équilibre doit être recherché en proposant des mesures de reconstitution et de remplacement. Le site de Finges possède une valeur écologique et paysagère exceptionnelle et forme un ensemble protégé au niveau communal, cantonal et fédéral. Ce contexte particulier impose la mise en place de mesures R&R répondant aux objectifs de protection élevés. La réalisation de ces mesures fait partie intégrante du projet A9, au même titre que les tunnels, les tranchées couvertes ou les portails.

Les mesures déjà approuvées

Le projet de l'A9 à travers Finges, approuvé en 1999/2001, inclut plusieurs mesures R&R. Celles-ci ne sont plus discutées et sont en force. L'objectif visé est notamment la revitalisation de la zone alluviale d'importance nationale de Finges entre Susten et Chippis en rétablissant les fonctions naturelles du Rhône, en favorisant le développement d'un lit tressé, et en diversifiant les habitats humides non perturbés par les crues du Rhône. Certaines de ces mesures sont déjà terminées (Canal Russen / Etangs Finges), d'autres sont en cours de réalisation (Tschüdanga amont, Rottensand) tandis que les derniers projets de détail sont en cours d'élaboration (Raspille). Les nombreuses étapes de mise en œuvre permettant d'atteindre le but visé imposent pour certaines mesures une réalisation s'étalant sur plusieurs années.

Les mesures en procédure

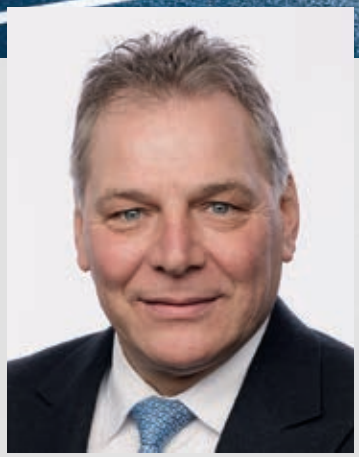
Deux mesures approuvées en 1999 font aujourd'hui l'objet de procédures d'approbation parallèles. Il s'agit de la passerelle piétonne sur le Rhône reliant Salquenen à Millieren et du déplacement du puits d'eau potable de la commune de Salquenen, dèsormais coordonné avec un projet de la commune de Sierre. Les projets intègrent des modifications importantes et les autorités fédérales ont exigé une nouvelle mise à l'enquête publique.

Le nouveau Canal Russen d'une longueur de plus de 2 km offre un nouvel habitat à la faune aquatique et aux plantes riveraines. La prochaine renaturation de l'embouchure de la Raspille (mesure R&R approuvée) rétablira la liaison piscicole avec le Rhône.

Les nouvelles mesures

Les modifications apportées au projet A9 élargissent l'emprise et nécessitent de nouvelles mesures R&R. Ces mesures permettent de compenser les impacts supplémentaires en répondant aux objectifs de protection élevés caractérisant le site de Finges. Elles ont été élaborées dans une approche qui tient compte de la situation actuelle, du contexte futur et des projets parallèles portés par d'autres acteurs régionaux. Les nouvelles mesures R&R s'insèrent ainsi dans le cadre global de la revalorisation du site de Finges et complètent les mesures approuvées.
Elles s'articulent autour de divers axes : la revalorisation des étangs et l'extension des zones humides, la revitalisation et l'aménagement de nouveaux cours d'eau, l'intégration paysagère via la reconstitution de la topographie originelle sur le toit de l'autoroute ainsi que l'intégration des activités de loisirs en proposant de nouveaux cheminements pédestres avec passerelles, observatoires et pisciculture.

Le site de Tschüdanga est transformé en zone humide composée d'étangs, de marais et de forêt alluviale sur plus de 6 ha. Les travaux ont été réalisés en deux étapes et se sont terminés en mai 2017.



Interview avec Jacques Melly, président du Gouvernement

Chef du département de la mobilité, du territoire et de l'environnement

Que représente pour vous cette étape de mise à l'enquête?
Que nous avons atteint une nouvelle étape importante. Des collaborateurs de l'Office de construction des routes nationales (OCRN), de l'Office fédéral des routes (OFROU), mais aussi un grand nombre de mandataires ont participé. Ceci signifie beaucoup de travail, un effort important de coordination et de nombreuses réunions. Le résultat de ce travail d'envergure aboutit aujourd'hui à un projet bien ficelé et apte à être présenté à la population. Pour moi c'est une évolution réjouissante qui fait avancer le projet.

Justement, que signifie « mise à l'enquête publique » pour un dossier d'importance fédérale?
Le projet est déposé dans les administrations communales concernées par le tracé et par les mesures de reconstitution et de remplacement. Cela signifie que tout un chacun peut prendre connaissance du dossier. Les oppositions devront être déposées au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à Berne. L'OCRN traitera chacune d'entre elles pendant la période d'instruction. Ce n'est qu'au bout de ce processus que le projet sera autorisé et que le calendrier pour la construction de l'autoroute sera défini.

Pourquoi faut-il tellement de temps pour voir arriver cette autoroute à Finges?
Une autoroute est un objet très complexe. Il y a une multitude de services cantonaux, d'offices fédéraux et de privés avec lesquels il faut collaborer pour obtenir en finalité un projet coordonné et concerté. Chaque domaine doit être étudié, débattu et évalué (forêt, agriculture, énergie, mobilité, environnement, territoire, archéologie, etc). Ensuite, il y a les opposants éventuels, les tiers touchés par le projet et les associations. Finges fait l'objet d'une longue liste de protections « nature, environnement et paysage » d'importance nationale, suprarégionale et cantonale. Chaque mètre carré dans Finges est étudié à la loupe.

Comment voyez-vous l'avenir?
Il est très difficile de définir un quelconque calendrier car le cheminement est encore long et ardu. A la technique se superposent les procédures administratives et juridiques. Certainement que Finges sera le dernier tronçon à être ouvert à la circulation en Valais. Il symbolisera de fait le lien autoroutier final entre le Bas et le Haut du Canton.

Une mise à l'enquête publique d'une autoroute, c'est quoi ?

Comme tout objet de construction, l'autoroute doit être mise à l'enquête, y compris les ouvrages annexes et les mesures de remplacement et de reconstitution. C'est régi par l'art. 27 de la loi sur les routes nationales (LRN). La demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La mise à l'enquête dure 30 jours. Des oppositions peuvent être formulées contre le projet et sont traitées pendant la phase d'instruction. A la fin de l'instruction, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) approuve les plans. Selon l'expérience, cette démarche de type fédéral dure dans les cas usuels entre 24 et 36 mois. Par la suite, les plans sont étudiés dans des projets de détail d'ouvrages, qui aboutissent à la rédaction des soumissions. La construction des ouvrages à proprement parler n'intervient qu'au bout du processus, après l'approbation du dossier par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Vos questions sur l'autoroute

Souhaitez-vous que l'**INFO A9** aborde un sujet spécial ? Envoyez vos propositions à l'adresse électronique suivante :
a9info@a9-vs.ch

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE)
Office de construction des routes nationales (OCRN)
Kantonsstrasse 275, case postale 160
3902 Glis
Tél. : 027 606 97 00, fax : 027 606 97 01

www.a9-vs.ch

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS