

LE DOSSIER

SIERRE-BRIGUE

L'AUTOROUTE QUI AVANCE DE 1 CENTIMÈTRE PAR JOUR

- Bientôt quarante ans après le premier coup de pioche, 14,7 des 31,8 kilomètres du tracé sont en service ● Après le scandale des travaux payés à l'avance, puis les plaisanteries sur leur durée, c'est désormais la honte que le «chantier maudit» inspire en Valais
- Enquête sur une intrigue à multiples inconnues.

Texte **Christian Rappaz** – Photos **Sedrik Nemeth**



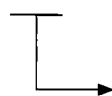
2022

Sur cette photo prise au mois de mars, le chantier «en panne» dans la région de Rarogne. Le tronçon nord de Vigez sans le prochain tronçon mis en service, au printemps 2022. «Si tout va bien», s'empresse de préciser Martin Hutter, le chef de l'Office de construction des routes nationales, qui a appris la prudence en matière de délai. Ce qui portera à 17,3 km (sur 31,8 km) la portion terminée. «Depuis l'émergence du covid, les travaux se sont poursuivis, mais avec parfois des fournitures qui n'arrivaient pas à cause de la fermeture des frontières», précise notre interlocuteur.

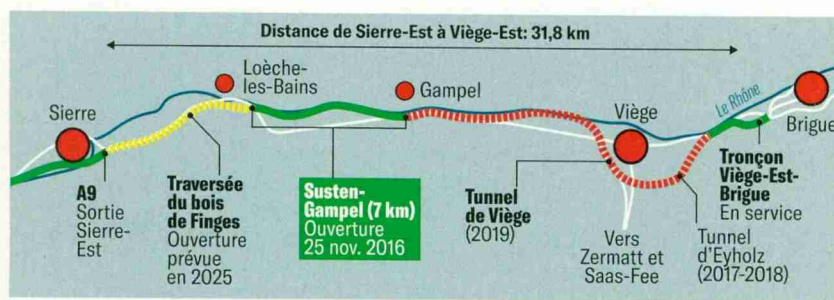


M

5
En milliards, le prix des 31,8 km du tronçon devant relier Sierre à Brigue, soit l'autoroute la plus chère du monde.

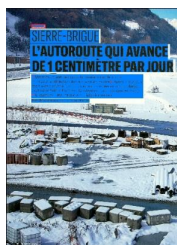


ême *Le Nouvelliste*, qui n'a pas pour habitude de plaisanter avec les affaires cantonales, s'y est mis. Dans son édition du 2 mars dernier, le quotidien valaisan publiait en effet un montage photo humoristique d'un internaute, comparant le temps qu'il a fallu pour construire un hôpital à Wuhan, en Chine, et la construction de l'autoroute dans le Haut-Valais. Trois ans auparavant, c'est Doris Leuthard, alors ministre des Transports, qui lâchait, sur le ton de la raillerie: «Vous avez été plus rapides que les Valaisans», à l'occasion de son discours inaugural de l'ultime tronçon de la Transjurane. Même le conseiller d'Etat Jacques Melly, chef du Département de la mobilité et, à ce titre, garant de l'achèvement des travaux puisque ceux-ci sont de la responsabilité du canton, ne manque pas une occasion de faire de l'autodérision. «On parle de l'autoroute, mais on ne la voit pas», disait-il, désabusé, en août 2015. Ou encore: «C'est le début de la fin», lors de l'inauguration de la dernière petite portion du tronçon.



L'autoroute qui en voit de toutes les couleurs

Les 31,8 km du tracé reliant Sierre à Brigue. En jaune, les 8,5 km traversant la réserve naturelle de Finges; 75% du tracé est prévu sous terre, à travers une tranchée couverte de 4,2 km et un tunnel d'un peu plus de 2 km. En vert, les tronçons mis en service et, en rouge, ceux en construction, avec les dates d'ouverture prévues.



On pourrait en citer bien d'autres, tant le chantier suscite de blagues et de parodies. Sauf que ces moqueries lancées comme autant de piques ne font pas rire tout le monde dans le canton. Dans le Haut-Valais en particulier, où elles sont souvent ressenties comme des humiliations. «Ce chantier est la honte du Valais. J'ai 53 ans et l'autoroute, on en parlait déjà quand j'étais à l'école primaire. Pour moi, elle ne sera jamais terminée. Pour la simple et bonne raison que nous ne sommes pas capables de la construire», estime l'ex-conseiller national chrétien-social Thomas Egger, président du Groupement suisse pour les régions de montagne. Indigné, écœuré, le Viégeois accuse le microcosme politique local d'avoir systématiquement cédé à des intérêts électoraux qui ont conduit à ce harakiri. «Chacun y est allé de son tracé pour séduire les électeurs», assène celui que beaucoup considéraient comme l'un des plus brillants députés siégeant sous la Coupole, avant de s'en faire éjecter par le jeu des alliances si cher à sa région.

Sur son blog, l'un de ses concitoyens résume en une phrase la question qui fâche ou fait rire tout le pays. «Expliquez-moi pourquoi on peut venir à bout des 57 km du tunnel de base du Gothard en dix-sept ans, malgré de gros obstacles géologiques et d'énormes difficultés techniques, et être incapable d'achever nos 31,8 km d'autoroute, bientôt quarante ans

après le début des travaux.»

Cette désespérante énigme à 4 milliards et pas mal de millions, nous l'avons soumise à toutes les parties concernées. A commencer par la Confédération, qui finance le projet à hauteur de 96%. «C'est très compliqué à gérer», répond en préambule l'Office fédéral des routes (Ofrou), chargé de la haute surveillance des travaux. Qui brandit des problèmes géologiques imprévus, de nouvelles contraintes en matière de sécurité dans les tunnels et de gros retards dans le traitement des procédures. A l'exemple du permis de construire de la traversée du bois de Finges, devenu caduc à la suite de la modification du tracé par le Conseil fédéral, en 2014.

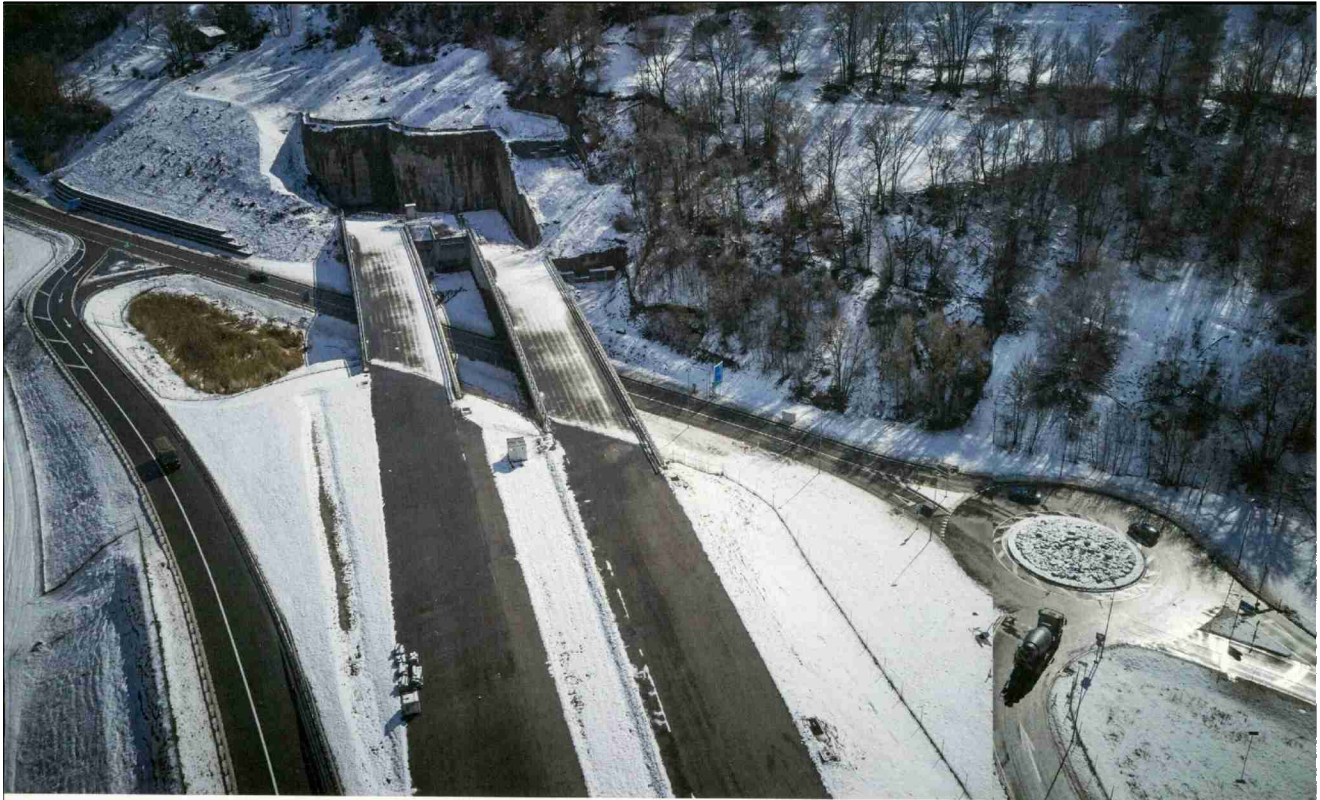
Il a donc fallu remettre le projet à l'enquête publique, ce qui a généré 92 oppositions. Mais pas (encore) celle des associations de protection de la nature, dont la vigilance ne faiblit pourtant pas. «Nos rapports avec les autorités se sont certes beaucoup améliorés, mais rien ne s'acquiert sans combat», prévient Marie-Thésèse Sangra, la secrétaire régionale du WWF. «Si les intérêts de la nature sont aujourd'hui pris au sérieux, c'est le fruit de quarante années de lutte et de persévérance», assure la Vaudoise, prête à dégainer si les engagements en matière de mesures de reconstitution et de remplacement ne sont pas tenus. «Au cas où une convention ne serait pas respectée, on bloque», menace, déterminée, l'infatigable militante.



2005-2020

Le contournement de la ville de Sierre a été inauguré en novembre 1999. Depuis, la sortie Est a été aménagée. Entre l'image prise en mai 2005 (en haut) et celle de mars 2020, on distingue le prolongement de l'autoroute de quelques centaines de mètres, jusqu'à l'entrée du bois de Finges. De là, on ne sait quand les travaux débiteront, la nouvelle mise à l'enquête publique ayant généré 92 oppositions.



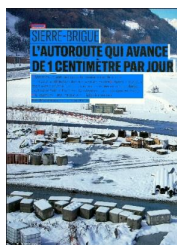


Dans le mur

Toujours en construction, les 8,1 km des deux jonctions de Gampel/Steg, Est et Ouest, auraient dû être mis en service en 2017. Le rapport d'enquête de la Commission de gestion du Grand Conseil valaisan, daté d'avril 2009, indique qu'à cet endroit le mètre d'autoroute, devisé à 48 765 francs, coûtait 88 888 francs, soit 82% de plus. Et onze ans plus tard?

«Il y a longtemps que je ne crois plus aux promesses de gens que je qualifierais de menteurs structurels»

Peter Bodenmann, ex-conseiller d'Etat



Un avertissement qui n'ébranle pas Jacques Melly, qui assure collaborer de façon constructive avec les organisations de protection de l'environnement. Le Sierrois soutient que tous les problèmes seront résolus un à un et que, excepté la traversée de la réserve naturelle de Finges, les 23 autres kilomètres seront en service «au plus tard en 2026». Un pronostic que Peter Bodenmann, qui avait trouvé un accord avec le Conseil fédéral et les associations de défense de la nature lors de son passage au Conseil d'Etat, entre 1997 et 1999, écarte d'un revers de main. «Il y a longtemps que je ne crois plus à ces promesses proférées par des gens que je qualifierais de menteurs structurels. A l'origine, le chantier devait être achevé en décembre 2005. C'était d'ailleurs la condition sine qua non imposée par le CIO pour l'organisation des JO de 2006, pour lesquels la ville de Sion était candidate.» L'ancien président du Parti socialiste suisse accuse frontalement Jean-Jacques Rey-Bellet, responsable du dossier de 1997 à 2008, et Jacques Melly, qui en a hérité depuis, de laxisme coupable et de graves négligences. «Ils ne s'en sont pas occupés et en ont logiquement perdu la maîtrise. Leur détachement a fait le jeu de ceux qui s'opposent encore à l'autoroute et, surtout, de ceux qui ont intérêt à faire trainer les choses», estime l'hôtelier de Brigue. Une charge à laquelle les deux «accusés» ont choisi de ne pas répondre.

Dans son plaidoyer, Peter Bodenmann n'épargne pas non plus son camarade Moritz Leuenberger, ex-ministre des Transports, à qui il reproche certaines décisions «incompréhensibles» à l'époque. Comme celle d'avoir privilégié la variante du tunnel plutôt que le passage en surface dans le contournement de Tourtemagne, une solution beau-

coup plus onéreuse (100 millions) et générant des problèmes géologiques en cascade, selon lui. Alerté, le Zurichois n'a pas répondu à nos demandes. C'est finalement Thomas Burgener, socialiste et Haut-Valaisan lui aussi, qui a succédé à Bodenmann au gouvernement valaisan, qui vient à la rescousse de tout ce petit monde. «Peter Bodenmann ne décrit pas la réalité. A chaque fois que des questions importantes se sont posées, la délégation de l'A9 s'est réunie. Cela dit, il se peut que nous n'ayons pas toujours pris les meilleures décisions, contrairement à lui qui a toujours tout fait juste», ironise l'avocat de Viège.

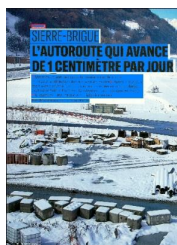
Reste que, au fil des errances et des blocages, le «chantier maudit», comme beaucoup le surnomment, n'en finit pas de s'éterniser. «Dans le tunnel de Riedberg, qui évite le village de Gampel, les problèmes géologiques sont tels que l'autoroute n'avance que de quelques centimètres par jour», confie Thomas Burgener. Un rythme qui arrangerait les entreprises locales, assurées d'avoir du travail pour encore un bon bout de temps, soupçonnent certains. Selon eux, même la région tout entière verrait d'un bon œil ces délais repoussés à la Saint-Glinglin, le manque d'accessibilité la protégeant en partie d'une concurrence basée dans le reste du canton et au-delà. «Le fameux programme d'occupation», sourit Thomas Burgener, qui n'adhère pas à cette thèse, sans pour autant la combattre.

Le temps passant, une autre question, liée à l'ouverture du tunnel ferroviaire du Lötschberg, a surgi: le Haut-Valais, dont les centres d'intérêt se sont soudain tournés vers le nord, tient-il encore à tout prix à ce raccordement autoroutier? La réponse en

forme de constat de l'ancien chef du Département de la santé a le poids du doute: «Lorsque je circule entre Sion et Viège en fin de soirée, je ne croise pratiquement aucun véhicule. Même le fameux bouchon de Viège, aux heures de pointe, n'est plus aussi empoisonnant qu'à une certaine époque.»

Tout autre son de cloche du côté de Thomas Egger, qui fait pourtant partie de ces nouveaux pendulaires ralliant chaque matin, en temps normal, leur bureau bernois par le train. «Ceux qui pensent que ce projet n'est plus prioritaire se trompent. Pour une large partie de la population haut-valaisanne, cette liaison reste primordiale. En nous aidant à accélérer son achèvement, les Bas-Valaisans nous donneraient d'ailleurs un signal fort de leur attachement à l'unité cantonale. Le temps presse», lance l'ancien membre de la Commission des transports du National, pour qui le chaos est venu de l'intérieur. «La Confédération n'a rien à voir là-dedans. Ce qui se passe est entièrement de notre faute. Il est temps de mettre un terme à ce gâchis.»

Pour Peter Bodenmann, il y a malheureusement toutes les raisons de penser que ce n'est pas demain la veille. «Pour ne rien arranger, voilà que le tunnel du Vispéral, ouvert en 1997 pour permettre d'éviter d'entrer dans la ville de Viège, est fermé pour au moins cinq ans, le temps de le transformer en tunnel autoroutier à quatre voies.» Un nouveau coup dur pour le secteur touristique de la région, selon lui. «Zermatt et Saas-Fee sont les deux stations qui ouvrent les premières leur domaine skiable et qui les ferment les dernières. Les 150 000 Romands qui possèdent



le Magic Pass vont finir par se lasser d'être dans les bouchons.»

De ces intrigues à multiples inconnues, Martin Hutter, chef de l'Office de construction des routes nationales, tire des conclusions parfois cocasses. «Dans la région, le tracé de Rail 2000 avait suscité en moyenne une opposition tous les 25 mètres. Par comparaison, le projet de contournement de Viège par le nord en avait attiré 700, soit une tous les 10 mètres. Pour le dire simplement, il était plus facile d'ouvrir

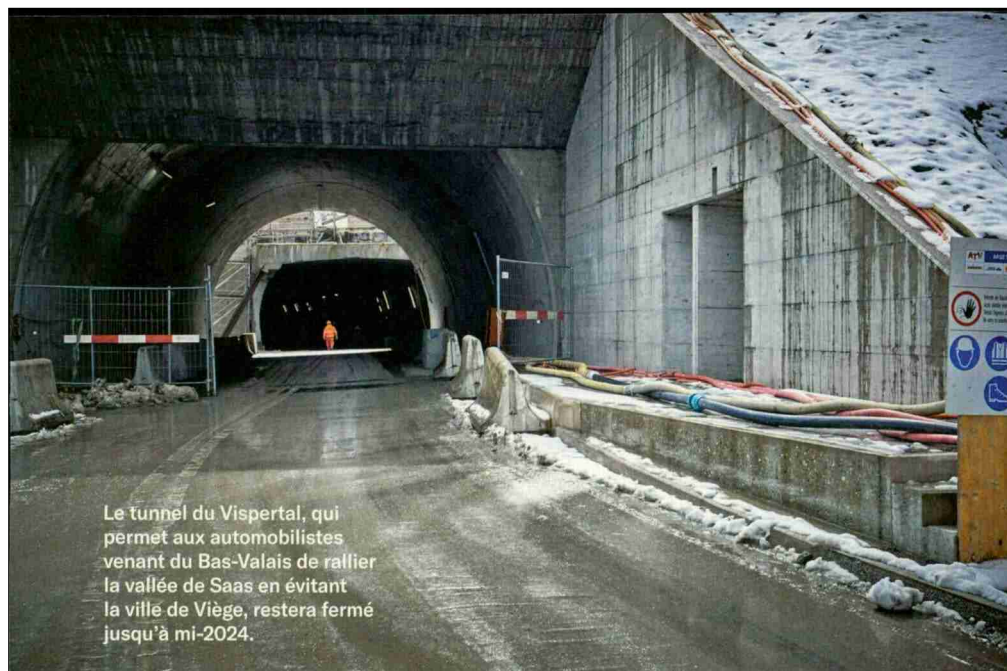
la première autoroute de Suisse entre Genève et Lausanne pour l'Expo 64 que de terminer les derniers tronçons, plus de cinquante ans après.»

Pendant ce temps, le compteur tourne. «Actuellement, les travaux coûtent environ 500 000 francs par jour ouvrable», évalue Jacques Melly. Un million, persifflent d'autres, en incluant «le prix des désherbants nécessaires à entretenir les kilomètres déjà goudron-

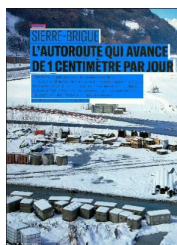
nés» depuis plusieurs années, mais qui attendent d'être mis en service. «Selon la première projection, ce dossier de l'A9 devait être bouclé au siècle passé. On espère terminer ce chantier avant la fin de ce siècle», lâchait avec humour aux médias le futur ex-conseiller d'Etat, en septembre 2019, pas si loin des thèses de Bodenmann, tout compte fait. «Et pourtant, une autoroute n'est qu'une route en béton reliant un point A à un point B», ajoutait-il, désabusé... ●

«Ce chantier est la honte du Valais. J'ai 53 ans et l'autoroute, on en parlait déjà quand j'étais à l'école primaire. Pour moi, elle ne sera jamais terminée»

Thomas Egger, ex-conseiller national et président du Groupement suisse pour les régions de montagne



Le tunnel du Vispertal, qui permet aux automobilistes venant du Bas-Valais de rallier la vallée de Saas en évitant la ville de Viège, restera fermé jusqu'à mi-2024.



155 millions de francs le kilomètre

Devisé à 2 milliards, le coût final du tronçon est désormais estimé à près de 5 milliards. Soit l'autoroute la plus chère du monde!

Le Valais n'a pas voulu des Jeux olympiques de 2026, mais montera tout de même sur la première marche d'un podium à cette date, si toutefois les 31,8 km reliant Sierre à Brigue sont en service, comme le promettent les autorités. Dans la catégorie «autoroute la plus chère du monde», le canton s'imposera en effet avec une légère avance, si l'on peut dire, sur la Nouvelle Route du Littoral, actuellement en construction sur l'île de la Réunion.

Ce chantier titanesque de 12,5 km, entièrement édifié sur la mer et comprenant le plus long viaduc de France (5,4 km), a été devisé à 135 millions de nos francs le km, avant d'atteindre finalement 150 millions. C'est donc 5 millions de moins que ce que devrait coûter le tronçon haut-valaisan. D'abord estimée à 63 millions le km dans les années 1990, la facture finale devrait en effet être multipliée par 2,5 pour passer à 155 millions le km.

«A l'époque, il était impossible de calculer le prix de toutes les adaptations et d'estimer le renchérissement», justifie Martin Hutter, chef de l'Office de construction des routes nationales, rappelant que le dernier budget articulé est d'environ 4 milliards. «Cinq milliards me paraissent plus objectifs si l'on considère que la traversée du bois de Finges et le contournement de La Souste sont encore au point mort. Il y a bien longtemps que plus personne ne maîtrise les coûts de ce chantier», affirme de son côté Peter Bodenmann.

Comparativement, la Transjurane (84,5 km), construite à une période équivalente (de 1987 à 2017), a coûté 6,5 milliards, soit 77 millions le km. Quant à l'autoroute A1 (410 km), qui relie la douane de Bardonnex (GE) à Sankt Margrethen (SG), à la frontière autrichienne, sa construction, réalisée entre 1964 et 2001, a coûté 9 milliards, soit 22 millions le km.

D'autre part, une analyse comparative du coût moyen de construction des autoroutes à deux fois deux voies en Europe, publiée par le Ministère des transports français en mars 1999, estimait à 70 millions de francs le prix du km d'autoroute helvétique. Le double de celui réalisé en Italie, le triple de la France et de l'Allemagne. Autant dire que l'A9 entre Sierre et Brigue a fait exploser les compteurs! ●