



Sur les tronçons haut-valaisans de l'autoroute A9, les chantiers vont bon train, comme ici en novembre 2021... mais le bout du tunnel paraît encore bien loin. Keystone/Jean-Christophe Bott

Dans le Haut-Valais, l'autoroute est toujours en retard sur son temps

CHANTIER Deux couacs entachent, une fois de plus, la construction de l'A9 dans le Haut-Valais. Retour sur deux décennies de promesses non tenues.

JULIEN WICKY
julien.wicky@lematin dimanche.ch

Pour se rendre de Sierre à Brigue, hormis quelques bouts d'autoroute par-ci par-là, on emprunte des chemins de traverse. Viège a beau être une ville dopée par les inves-

vaux que les prédictions ont été les plus prudentes. Debout sur un tas de gravas devant le tunnel de Riedberg en août 2018, Jacques Melly, alors conseiller d'État chargé du dossier, dit dans «Le Nouvelliste» que «cela fait longtemps que je ne donne plus de date de fin» et articule quand même une fourchette de cinq à sept ans, mais «sans la traversée de Finges».

Derrière lui, la galerie d'à peine 500 mètres qui doit contourner Gampel est en chantier depuis... 2004. À l'intérieur, la montagne bouge. Devisé à 50 millions de francs à l'origine, il en coûtera plus de 200 à l'arrivée pour une avancée de 25 centimètres par jour. Dès les premiers percements, pourtant, l'instabilité était

3 Quand 2010 était réaliste

Le 27 mai 1999, «Le Nouvelliste» annonçait sur trois pages que l'autoroute A9 dans le Haut-Valais était en bonne voie. L'inauguration du tunnel de Sierre allait avoir lieu et la construction des 35 kilomètres de la partie germanophone du canton allait donc débuter dans la foulée, mettant fin à vingt ans de tergiversations sur le seul tracé. À cette époque, le conseiller d'État Jean-Jacques Rey-Bellet avait tout pour bien faire.

Mais, sur fond de recours interminables d'entrepreneurs et de restrictions budgétaires, la date butoir est vite repoussée à 2014 puis à 2015. Ça coïncide avec l'émer-

Dans le Haut-Valais, l'autoroute est toujours en retard sur son temps

CHANTIER Deux couacs entachent, une fois de plus, la construction de l'A9 dans le Haut-Valais. Retour sur deux décennies de promesses non tenues.

JULIEN WICKY

julien.wicky@lematindimanche.ch

Pour se rendre de Sierre à Brigue, hormis quelques bouts d'autoroute par-ci par-là, on emprunte des chemins de traverse. Viège a beau être une ville dopée par les investissements colossaux de la Lonza, on n'y arrive toujours pas avec une autoroute. Cet interminable feuilleton vient de connaître deux nouveaux couacs: un projet de restoroute est jugé contraire à l'aménagement du territoire et un tronçon de 500 mètres n'est pas assez large de 50 centimètres, révélèrent les médias haut-valaisans ces derniers jours. La Suisse en rigole, mais en Valais le dossier n'amuse plus grand monde. Et si l'effet sur la durée du chantier est incertain, le malaise, lui, ne fait aucun doute.

Plus personne n'ose promettre une date

 **Un projet de restoroute est jugé contraire à l'aménagement du territoire et un tronçon de 500 m n'est pas assez large de 50 cm**

d'ouverture. L'actuel conseiller d'État chargé du dossier, Franz Ruppen, parle de 2026 - sous réserve de problèmes géologiques inattendus - et sans la traversée du bois de Finges, située juste après Sierre, qu'il n'envisage pas avant «la décennie 2030». Pour justifier ce retard, les excuses n'ont pas manqué au fil du temps. Et si la géologie est souvent désignée coupable, elle est aussi la conséquence de choix discutables. Retour en quelques exemples marquants.

1 Quand on ne donne plus de calendrier

C'est paradoxalement quand la quasi-totalité des tronçons ont été enfin en tra-

vaux que les prédictions ont été les plus prudentes. Debout sur un tas de gravas devant le tunnel de Riedberg en août 2018, Jacques Melly, alors conseiller d'État chargé du dossier, dit dans «Le Nouvelliste» que «cela fait longtemps que je ne donne plus de date de fin» et articule quand même une fourchette de cinq à sept ans, mais «sans la traversée de Finges».

Derrière lui, la galerie d'à peine 500 mètres qui doit contourner Gampel est en chantier depuis... 2004. À l'intérieur, la montagne bouge. Devisé à 50 millions de francs à l'origine, il en coûtera plus de 200 à l'arrivée pour une avancée de 25 centimètres par jour. Dès les premiers percements, pourtant, l'instabilité était déjà repérée.

2 Quand 2019 était la «date limite»

En 2014, le rapport d'une commission parlementaire fait grand bruit lors de sa publication: l'autoroute ne sera pas achevée avant 2025. Un rapport qui résume bien le borborygme: morcellement du tronçon, multiplication des appels d'offres et voies de recours, choix du tracé peu judicieux, pressions politiques régionales trop nombreuses. «Le Nouvelliste» parle alors d'«une bombe» qui contredit les promesses officielles d'une fin totale du chantier en... 2019.

Le gouvernement s'insurge, accuse devant le Grand Conseil le quotidien valaisan de «n'avoir rien compris», comme s'il était clair que la date de 2025 avait toujours été annoncée. Or les archives sont limpides: à plusieurs reprises, en 2009 et 2013, le Conseil d'État ne s'écartait pas de l'échéance de 2019, la qualifiant même de «date limite», et ce malgré la montagne de difficultés administratives rencontrées.

Ce n'est qu'après la publication de ce rapport que l'histoire a été réécrite. On impute alors le retard à la remise à zéro du tronçon de Finges, pourtant approuvé en 2000. On justifie cette décision par de nouvelles normes de sécurité. Ce n'est qu'un bout de l'histoire: les Valaisans avaient tellement modifié le projet que Berne a jugé, en 2010, une nouvelle mise à l'enquête obligatoire. Dix ans pour rien. Mais même l'échéance globale de 2025 a fait long feu: aujourd'hui, dans les discours, on exclut purement et simplement le tronçon de Finges des prévisions, alors qu'il est censé être la jonction entre le Haut et le Bas!

3 Quand 2010 était réaliste

Le 27 mai 1999, «Le Nouvelliste» annonçait sur trois pages que l'autoroute A9 dans le Haut-Valais était en bonne voie. L'inauguration du tunnel de Sierre allait avoir lieu et la construction des 35 kilomètres de la partie germanophone du canton allait donc débiter dans la foulée, mettant fin à vingt ans de tergiversations sur le seul tracé. À cette époque, le conseiller d'État Jean-Jacques Rey-Bellet avait tout pour bien faire.

Mais, sur fond de recours interminables d'entrepreneurs et de restrictions budgétaires, la date butoir est vite repoussée à 2014 puis à 2015. Ça coïncide avec l'émergence de la théorie dite «de l'occupation»: celle qui consiste à faire durer les travaux pour garantir du travail aux entreprises locales. L'échéance est encore repoussée de deux ans quand le scandale des paiements du Riedberg éclate, où l'on apprend que le budget fédéral est déjà dépensé pour des travaux pas encore réalisés.

Furieux, le parlement dénonce une surveillance laxiste. L'affaire se solde avec un gouvernement qui promet qu'on ne l'y reprendra plus. Fin de l'histoire. À l'époque, dans «Le Temps», l'UDC dépeint l'image «inquiétante» d'un Conseil d'État incapable de contrôler les travaux et «juste bon à couper les rubans».

4 Quand les JO justifiaient 2006

«And the winner is... Torino.» 1999, c'est aussi l'année où la candidature de Sion aux Jeux olympiques de 2006 s'est fait doucher. Vous ne voyez pas le rapport? Pourtant, dans son évaluation, le CIO imposait la réalisation de l'autoroute pour accueillir les Jeux. La fin aurait justifié les moyens, et les organisateurs, plus confiants que les politiques sur ce coup, jugeaient la mesure réaliste pour 2006 et la chiffraient à 1,5 milliard de francs.

Vingt-trois ans plus tard, Sion n'a pas eu les Jeux 2006 et n'en a pas voulu pour 2026, ce qui est bien vu, puisque le Valais n'aura toujours pas d'autoroute complète à cette date. Quant au prix du tronçon, il a grimpé à 4 milliards de francs, payé à 96% par la Confédération, ce qui n'est pas loin d'un record du monde. Vu comme ça, même le dernier couac à 50 centimètres n'a plus rien de drôle.