

A Riedberg, le défi du tunnel qui bouge

VALAIS Débuté en 2004, le chantier a été à l'arrêt durant de nombreuses années avant de reprendre en 2017. Et pour cause: la montagne dans laquelle les ouvriers creusent est mouvante. Elle glisse vers la plaine à un rythme de près de 10 centimètres par année

GRÉGOIRE BAUR

@GregBaur

Le chantier de l'autoroute A9 dans le Haut-Valais dure depuis tellement longtemps qu'il en est devenu le sujet d'histoires drôles. Au point que la présidente de la Confédération d'alors, Doris Leuthard, s'en est moquée, en avril 2017, lors de l'inauguration de l'ultime tronçon de la Transjurane. «Cela a pris un certain temps, mais vous avez été plus rapides que les Valaisans», a-t-elle lancé avant de couper le ruban. Plus de quatre ans après cette blague, l'autoroute haut-valaisanne est toujours en chantier et seuls quelques rares tronçons sont ouverts à la circulation, obligeant les habitants de la région, mais aussi les touristes, à slalomer entre autoroute et route cantonale pour parcourir les quelque 40 kilomètres qui séparent Sierre de Brigue.

Au moment de tirer le bilan de ses cent premiers jours à la tête du Département cantonal de la mobilité, du territoire et de l'environnement, l'UDC Franz Ruppen

a assuré, début septembre, que le tracé, entre Brigue et Loèche (les travaux de la traversée du bois de Finges, qui a soulevé de nombreuses oppositions, n'ont pas encore commencé), serait praticable dès 2026. Le tunnel de Riedberg, long de quelque 550 mètres, devrait être la dernière portion inaugurée. Les machines qui s'agitent au cœur de la montagne, à la hauteur de Gampel, ne cesseront pas leur ballet de sitôt. L'ouvrage devrait être terminé en

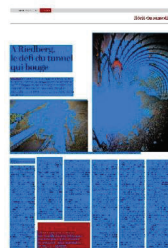
2026 également, alors qu'au début des travaux, il y a dix-sept ans, on espérait qu'il soit fonctionnel dès 2009. Rembobinons cette histoire rocambolesque.

Chantier débuté en 2004

Le premier coup de pioche est donné en 2004. Pas de tunnelier, ni d'explosif. Le terrain est meuble, il faut donc y aller à la pelle mécanique, centimètre par centimètre. Les machines s'engouffrent dans la montagne.

Derrière elles, du béton est projeté contre les parois nouvellement formées pour consolider la voûte qui se crée. Après une année de travaux, près de 200 mètres du tube sud sont percés, contre un peu plus de 130 mètres pour son pendant nord. Mais le chantier doit s'arrêter. Le terrain dans lequel les ouvriers s'affairent est mouvant. La pente glisse en direction de la plaine, jusqu'à une dizaine de centimètres par année selon l'emplacement, et devrait, au fil du temps, embarquer le tunnel avec elle. Il faut revoir l'entier du projet.

La réflexion repart de zéro. Il faut trouver une technique qui assure que, malgré le mouvement de la montagne, le tunnel, lui, demeure à son emplacement. Pendant de longues années, les machines restent à l'arrêt. Durant ce laps de temps, la justice braque ses projecteurs sur de potentiels manquements au niveau de la gestion financière, dénoncés en 2006 et 2007. Vingt millions de travaux



ont été payés en avance, sans être réalisés, arrêt du chantier oblige. Six fonctionnaires seront reconnus coupables de faux dans les titres et condamnés à des peines de travail d'intérêt général avec sursis.

Une coquille d'œuf, en béton armé

Sur le terrain, les machines reprennent du service en 2017, au rythme d'environ 1 mètre tous les quatre jours, pour construire un tout autre type de tunnel, estimé à 220 millions de francs. Près de quatre fois et demie le budget initial. «Nous renforçons le soutènement de l'ouvrage. Pour imager,

nous construisons comme une coquille d'œuf en béton armé, coulé sur place, qui va entourer et protéger le tunnel autoroutier», indique Martin Hutter, chef du Service valaisan de la construction des routes nationales. La forme de l'œuf n'a pas été choisie au hasard, elle doit permettre une répartition équilibrée des forces. «Il faut s'inspirer de la nature, qui fait bien les choses», sourit Martin Hutter, qui précise qu'une fois l'ouvrage terminé le mouvement de terrain devrait modifier sa course et chercher un autre chemin pour poursuivre son glissement vers la plaine, sans emporter le tunnel avec lui.

Ce projet est un véritable challenge. Martin Hutter ne cesse de le répéter au fil de notre visite du chantier. «Le plus complexe de l'Ag dans le Haut-Valais», ajoute-t-il. Le décès d'un ouvrier, en juin 2018, conforte tragiquement le propos.

Détruire pour mieux reconstruire

Dans les entrailles de la terre, de larges fissures effritent le béton projeté, en de multiples endroits. Ces stigmates sont le

reflet des forces de la nature que le tunnel, imaginé à la base, ne pouvait supporter. A l'aide de scies circulaires géantes, fixées au bout du bras articulé d'un camion, les ouvriers découpent le travail réalisé par leurs prédécesseurs. Ils détruisent ce qui a été fait il y a une quinzaine d'années, dans la première partie du tunnel, pour reconstruire le nouvel ouvrage renforcé. La jonction avec la seconde partie du tunnel, déjà fortifiée, devrait se faire dans les mois qui viennent. Car, depuis mars dernier, les deux tubes sont entièrement percés.

Le chantier avance par étapes, de 6 mètres chacune. «C'est comme si nous construisions une chaîne, maillon par maillon. Cela permet à chaque partie d'être à la fois solidaire des autres, mais aussi indépendante», indique Martin Hutter. Ainsi, si le mouvement de terrain devait engendrer le déplacement d'un des mailons, tout le tunnel ne serait pas impacté. Mais cette solution suffira-t-elle à contrer, à long terme, les forces de la nature? «Avec les mesures qui sont prises, nous sommes confiants», répond le chef de service.

En cas de pépin, le tunnel, sous surveillance permanente grâce à un système de mesure, est de toute façon indépendant. Des possibilités de sorties de l'autoroute étant prévues de chaque côté. Ces mesures prédisent-elles des fermetures fréquentes de l'ouvrage? Martin Hutter assure que ce ne sera pas le cas. Mais il précise que la maintenance sera plus importante que dans d'autres tunnels, sans pouvoir toutefois chiffrer ce supplément. Il imagine notamment la nécessité de refaire, encore et encore, le marquage de la chaussée, si celle-ci devait bouger, pour assurer la sécurité des automobilistes.

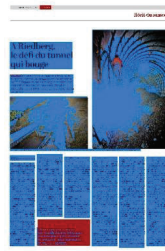
Une solution à ciel ouvert plus simple?

La complexité de la tâche pour réaliser le tunnel de Rie-

dberg impose un questionnement simple: n'aurait-il pas été plus facile de contourner la montagne? C'est d'ailleurs ce que souhaitait le Parti socialiste haut-valaisan, qui avait demandé, en 2018, l'arrêt pur et simple du chantier, au profit d'une variante à ciel ouvert. La réponse du canton fut limpide. Un non catégorique. Martin Hutter partage cet avis. «La vallée du Rhône est étroite à hauteur de Gampel et elle n'est surtout pas extensible. Il y a déjà la route cantonale, la ligne de chemin de fer, les habitations et le fleuve. Je ne suis pas sûr qu'y ajouter un tracé autoroutier serait réaliste», détaille-t-il.

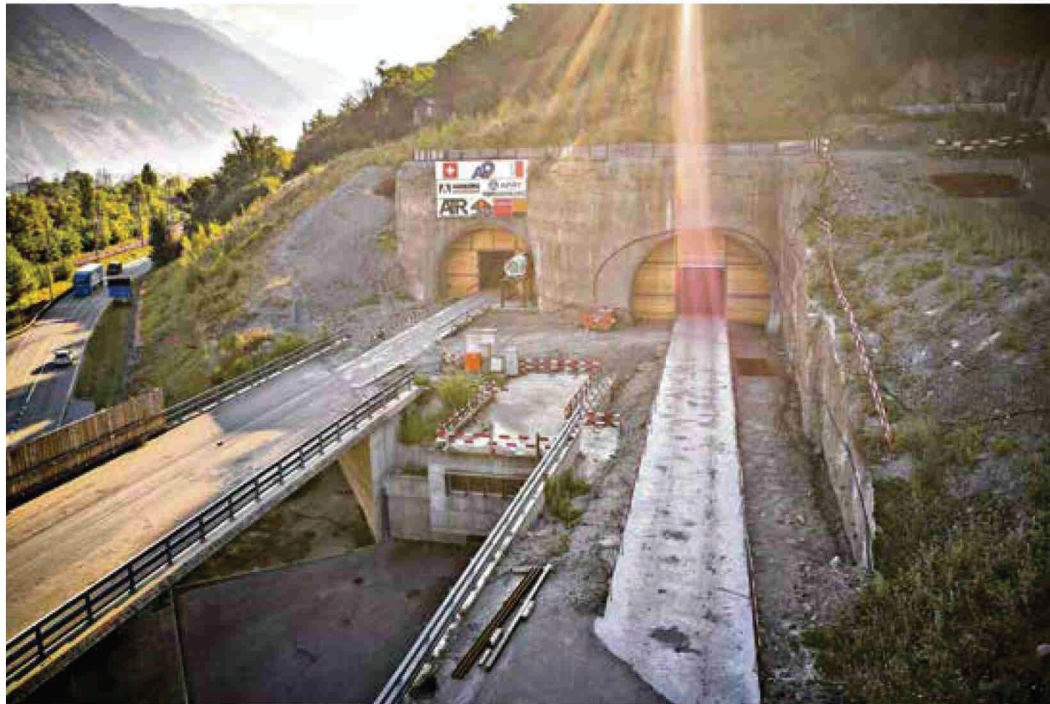
Le chef de service défend également la décision politique prise il y a plus de deux décennies. Il met en avant les avantages du tunnel: visuellement moins impactant pour le paysage, préférable pour les riverains en termes de bruit et moins dérangeant pour la faune. «La solution est la bonne pour l'environnement et la nature. Nous avons beaucoup pris à cette dernière, trop pris même, il est temps de penser plus à elle», insiste-t-il.

A la hauteur du portail est du tube nord, une niche éclairée d'une petite ampoule abrite une statue de sainte Barbe. La sainte patronne des mineurs veille sur les ouvriers depuis de nombreuses années. A n'en pas douter, son travail se poursuivra une fois le chantier terminé. Sa bienveillance et sa protection ne seront pas de trop, pour que le tunnel de Riedberg demeure à son emplacement actuel. ■



«Nous construisons comme une coquille d'œuf en béton armé, coulé sur place, qui va entourer et protéger le tunnel autoroutier»

MARTIN HUTTER, CHEF DU SERVICE VALAISAN DE LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES

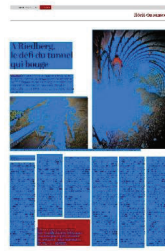


Le chantier du tunnel de Riedberg, qui permettra de contourner le village de Gampel. Les caractéristiques de la roche rendent les opérations de percement particulièrement difficiles. (SEDRIK NEMETH POUR LE TEMPS)

LE TEMPS

Le Temps
1209 Genève
022 575 80 50
<https://www.letemps.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 32'473
Parution: 6x/semaine



Page: 3
Surface: 115'033 mm²



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Ordre: 1095432
N° de thème: 999.099
Référence: 81998819
Coupure Page: 4/4

