



Bretelle d'accès ou de sortie de l'autoroute A9
achevée à Gampel-Steg.

NOVEMBRE 2016



RELIE
LE VALAIS

Le 25 novembre 2016, un deuxième tronçon autoroutier sera mis en service dans le Haut-Valais : 7.0 kilomètres d'autoroute seront ouverts à la circulation entre La Souste et Gampel. Le souhait des communes d'Agarn et de Tourtemagne-Unterems d'être libérées du trafic de transit sera ainsi exaucé. Ce numéro d'INFO A9 revient sur les dispositions techniques complètes appliquées pour construire le tunnel du Riedberg, effectuer les mesures dans le tunnel de Viège et installer la ventilation dans le tunnel d'Eyholz. Des informations succinctes de première main comme toujours vous fourniront un aperçu des chantiers.

- P. 2/3 **7 km d'autoroute en plus :** ouverture du nouveau tronçon autoroutier Loèche/La Souste Est - Steg/Gampel Ouest le 25 novembre 2016.
- P. 4/5 **Tunnel du Riedberg :** reprise des travaux de percement avec des mesures supplémentaires.
- P. 6/7 **Comment mesure-t-on dans l'obscurité ? :** Le géomètre le sait mieux que quiconque.
- P. 8/9 **Début des travaux de bétonnage dans le tunnel de Viège :** forage à l'explosif et techniques ultramodernes.
- P. 10/11 **Ventilation dans le tunnel d'Eyholz :** des travaux de grande envergure pour des équipements ne devant fonctionner qu'en cas d'urgence.
- P. 12 **Entretien avec Christian Jäger :** président de la commune de Tourtemagne-Unterems.



OUVERTURE DU NOUVEAU TRONÇON AUTOROUTIER LA SOUSTE - GAMPEL

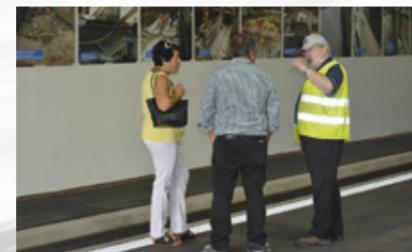
**LOÈCHE/LA SOUSTE EST -
STEG/GAMPEL OUEST
OUVERTURE D'UN DEUXIÈME
TRONÇON DE L'A9 DANS LE
HAUT-VALAIS**



Technique impressionnante dans la tranchée couverte de Tourtemagne (dite GETU) lors de la journée Portes ouvertes « Découvrir l'A9 », qui a eu lieu le 4 septembre 2016.

Le deuxième tronçon autoroutier haut-valaisan sera ouvert à la circulation le 25 novembre 2016. La cérémonie d'inauguration se déroulera en présence de Madame Doris Leuthard, conseillère fédérale et cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), des responsables de l'Office fédéral des routes (OFROU), des responsables du canton, du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) et de l'Office de construction des routes nationales (OCRN). La population a déjà pu se faire une première idée du tronçon lors de la journée Portes ouvertes du 4 septembre, qui fut couronnée de succès.

Près de 3500 personnes ont répondu à l'invitation et se sont rendues sur le nouveau tronçon autoroutier. Elles ont saisi l'occasion unique de « découvrir » l'autoroute A9 sous un autre jour, à savoir à vélo, en skateboard ou à pied. Les visiteurs ont pu se promener dans la tranchée couverte de Tourtemagne (dite GETU). De nombreux stands de restauration les attendaient sur le trajet. Les plus jeunes ne furent pas en reste: des jeux et des activités sportives étaient organisés sur les quelque 3,5 km que comptait la zone événementielle. En outre, les responsables de l'OCRN ont renseigné dans le détail sur les mesures de construction, de restitution et de remplacement écologique, sur les ouvrages ainsi que sur les équipements d'exploitation et de sécurité. Les visiteurs ont pu jeter un œil dans les coulisses de l'ouvrage principal du tronçon à savoir la tranchée couverte de Tourtemagne, et marcher dans des endroits qui seront fermés au public dans le futur, comme les galeries techniques et les puits. Diverses attractions, telles que la navette autonome de Car Postal (qui circule actuellement en ville de Sion) ou une exposition des puissantes machines d'entretien de l'autoroute ont parfait le programme de cette journée exceptionnelle.



Les intéressés pouvaient s'informer dans le détail sur la construction et la technique.



Découvrir l'autoroute à vélo ou à pied - un vrai plaisir pour toute la famille.



Le Conseiller d'Etat Jacques Melly avec les présidents de commune Konrad Martig (Gampel-Bratsch) et Christian Jäger (Tourtemagne-Unterems) et le Conseiller national Roberto Schmidt (Loèche) prêts pour la prochaine étape.

Martin Hutter, que représente pour vous le 25 novembre 2016 ?

Il s'agit pour moi d'une journée de joie. Les différents responsables ont fourni des efforts considérables afin que le tronçon puisse être ouvert avant la fin de cette année encore. Cela n'allait pas de soi, dans le domaine des équipements d'exploitation et de sécurité notamment. Vous ne pouvez pas vous imaginer le nombre d'interfaces qu'il a fallu coordonner afin que la dernière prise électrique, l'éclairage dans une liaison transversale, l'ampoule à l'avant gauche et le vaste système de gestion interagissent - l'équipe BSA a travaillé d'arrache-pied pour que cela soit possible.

Je me suis également réjoui de la rapidité avec laquelle nous sommes parvenus, en collaboration avec toutes les personnes concernées, à réaliser les deux jonctions avec la route cantonale à Roschätte/La Souste et à Tennen/Gampel. Tout le monde a tiré à la même corde et dans la même direction.

Il ne me reste plus qu'à remercier les ingénieurs, les géomètres, les ouvriers et le personnel du domaine électro-mécanique ainsi que tous ceux qui œuvrent dans l'ombre, de nous avoir permis de terminer cette étape-clé et de la fêter dignement.

Nous avons la chance unique de construire notre avenir grâce à ce projet et d'investir sur place. Le Canton et la Confédération mettent à disposition les fonds nécessaires. Nous investissons dans notre avenir de sorte que l'industrie et le tourisme puissent, dans notre Canton, se développer en se reposant sur une infrastructure routière moderne, performante et adéquate.



Martin Hutter, chef de l'Office de construction des routes nationales (OCRN).

Vue d'ensemble des ouvrages du tronçon

Ouvrage	Longueur	Année de construction
Premiers travaux de construction sur le tronçon		2002
Tronçon ouvert	7'040 m	
Giratoire Roschätte et jonction A9 La Souste Est	830 m	2015 / 2016
Tracé entre Gampinen et la Trémie Ouest de la tranchée couverte de Tourtemagne (dite GETU)	1'905 m	2006 - 2011 et 2014 - 2016
Trémie Ouest GETU	118 m	2004 - 2007
Tranchée couverte de Tourtemagne (GETU)	1'350 m	2004 - 2015
Trémie Est GETU	111 m	2005 - 2006
Tracé entre la Trémie Est GETU et le tunnel de Riedberg	2'725 m	2008 - 2014 et 2015 - 2016
Aire de repos Martischeju		2015 - 2016
Giratoire Tennen		2016



TUNNEL DU RIEDBERG

REPRISE DES TRAVAUX DE PERCEMENT EXIGEANTS SUR LE PLAN TECHNIQUE



Travaux d'installation devant le portail Est du tunnel du Riedberg.

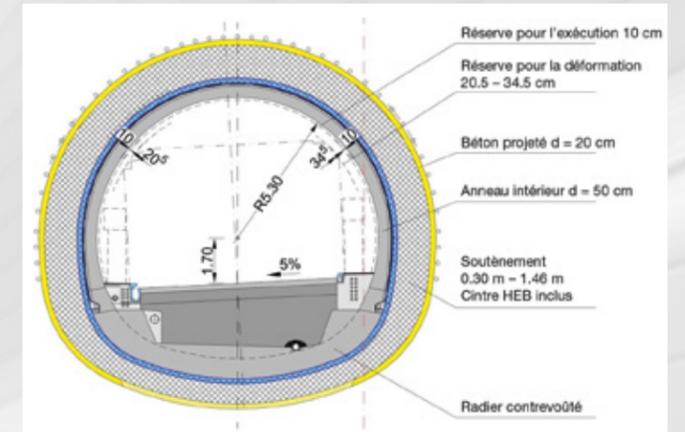
Le percement du tunnel du Riedberg a dû être interrompu voici plus de dix ans en raison de mouvements mesurés sur la pente des talus. Les travaux reprendront prochainement. Des mesures techniques exigeantes contribuent à réduire les effets des mouvements du cône pendant toute la durée de vie du tunnel. Les premiers tests préliminaires de montage et de bétonnage ont eu lieu au début du mois d'octobre.

Le tunnel à deux tubes est construit sur le côté Est. 40 % du tube Sud (192 m) et 30 % du tube Nord (133 m) ont été percés. Les travaux doivent se poursuivre. La communauté de travail s'attèlera tout d'abord au tube Nord, qu'elle continuera de percer jusqu'à ce qu'il présente une avance correspondant à trois étapes de construction par rapport au tube Sud. Le percement se poursuivra ensuite alternativement sur les deux tubes de sorte qu'ils progressent quasiment à la même vitesse.

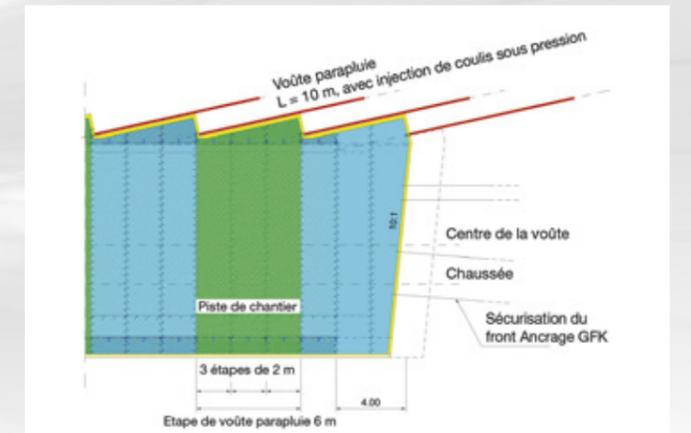
- Méthode de percement avec déformation minimale :** c'est en ces termes que les ingénieurs évoquent la solution choisie. Elle comprend une consolidation rigide afin de réduire les éventuels mouvements de terrain. De quoi s'agit-il concrètement ?
- Une voûte-parapluie est tout d'abord construite :** telle un éventail, elle protégera le tunnel qui devra être percé en-dessous. Elle se compose de 43 tubes en acier qui se chevauchent et sont disposés vers l'extérieur à la manière d'un éventail. Ces tubes de 10 mètres de long et répartis sur plus de 180° sont enfoncés dans la paroi supérieure du tunnel depuis le front d'attaque. Ils sont remplis par l'injection d'un coulis de ciment.
- Le tunnel est percé sous la voûte-parapluie protectrice :** Après 2 mètres (max. 4 m) d'excavation, les parois du tunnel sont sécurisées au moyen d'une couche de béton projeté armé de fibres d'acier de 20 cm d'épaisseur. La même opération est réalisée avec le front d'attaque et complétée au moyen d'ancrages de 18 m de long (10 à 15 tiges en acier et/ou en fibre de verre enfoncées et ancrées dans le cône).
- Le tunnel est immédiatement sécurisé à l'aide de cintres en acier :** après la sécurisation avec du béton projeté, le soutènement est effectué avec un cintre en acier rond formant un anneau (une poutrelle HEB 200 avec profil H). Il y a un espace vide entre la poutrelle et la paroi du tunnel, car la voûte-parapluie a été percée légèrement vers l'extérieur. Le diamètre du tunnel est un peu plus large que nécessaire. Les ouvriers remplissent cet espace avec des cages d'armature préfabriquées. Après le montage d'un treillis de coffrage, ils remplissent progressivement le

tout avec du béton. Il est important que l'ensemble de l'anneau ne soit pas bétonné en même temps. Le béton doit durcir régulièrement - en commençant en bas - avant que l'on ne puisse bétonner en haut. Les ingénieurs garantissent ainsi que le cintre en acier HEB 200 installé peut supporter la pression de bétonnage. Les derniers 50 m de cône à l'Ouest ont été stabilisés au préalable dans le cadre d'une procédure de Jetting (mesures de consolidation du portail Ouest). Une voûte-parapluie ne sera vraisemblablement plus nécessaire à cet endroit.

- Une tente pour fabriquer les cages d'armature :** les cages d'armature mentionnées ci-dessus sont préfabriquées et assemblées sous une tente devant le portail Est. Les cages complétées par d'autres mesures (comme des chevilles à l'extérieur sur la poutrelle, voir l'illustration) auront pour effet que les déformations du cône affecteront moins le tunnel tout au long de sa durée de vie. Les processus ont fait l'objet de tests préalables compte tenu des coûts très élevés et de la complexité des mesures de sécurisation. L'essai de qualification a eu lieu en octobre 2016 devant le portail Est (voir l'illustration en bas à droite).



Coupe transversale du tunnel, profil normal.



Coupe longitudinale : les étapes de la voûte-parapluie.



Les profils H sont équipés, en haut, de chevilles spéciales. Ils peuvent ainsi atténuer les éventuels mouvements pendant toute la durée de vie du tunnel.

Les poutrelles H montées et les cages d'armature déplacées sont prêtes à être remplies de béton.



COMMENT MESURE-T-ON DANS L'OBSCURITÉ ?



LE GÉOMÈTRE LE SAIT MIEUX QUE QUICONQUE



Contrôle du percement du tunnel de Viège : un écart minime a été enregistré grâce au travail des géomètres et à l'exécution précise de l'entreprise (photo: Patrick Henzen).

Faire se rejoindre deux chantiers de percement exactement au milieu du tunnel, tel est le travail du géomètre. Celui-ci sait également mieux que quiconque comment les responsables ont travaillé. Le contrôle du percement du tunnel de Viège s'est déroulé en septembre 2016. Rapporté à la longueur du tunnel, soit 2,5 km, l'écart était inférieur à 2 cm.

Les tâches suivantes sont du ressort du géomètre : contrôle du percement, du profil et de l'exécution des travaux ainsi que surveillance des ouvrages après leur construction.

Réseaux de base

Les réseaux de base développés en continu à partir de l'an 2000 pour tous les chantiers de l'A9 entre Loèche/La Souste et Viège Est (Eyholz/Grosshüs) constituent le fondement sur lequel la mesure de tout élément de l'autoroute A9 repose. Ils sont axés sur le système de positionnement par satellites GNSS, qui fait partie

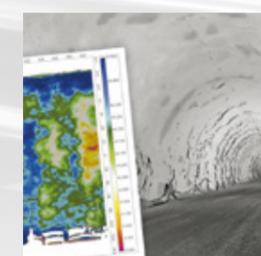
intégrante du célèbre système américain GPS. Le signal envoyé simultanément par plusieurs satellites peut être reçu par un appareil de mesure et utilisé pour déterminer la position avec précision. Les géomètres ont établi, le long du tracé de l'A9 dans le Haut-Valais, des points fixes protégés et signalés de manière bien visible sur le sol. Au fil des années, les réseaux de base ont été dotés de points fixes supplémentaires. Le géomètre détermine la hauteur précise des points en effectuant des mesures de nivellement.

Tachymètre pour les mesures sur place

Le tachymètre affiche une précision au millimètre près. Le géomètre utilise cet appareil pour mesurer l'axe du tunnel, par exemple. Pour ce faire, il se réfère toujours au réseau de points fixes et étend ces points de mesure du portail jusqu'à l'intérieur du tunnel. Cette progression réalisée avec une ligne polygonale et des points de liaison (voir le schéma à droite) est extrêmement précise et indique si le tunnel se trouve bien dans l'axe prévu. Les mineurs et les géomètres ont réalisé des travaux très précis puisque, rapporté à la longueur du tunnel, soit 2,5 km, l'écart est inférieur à 2 cm.

Le tunnel a-t-il été construit en respectant le profil ?

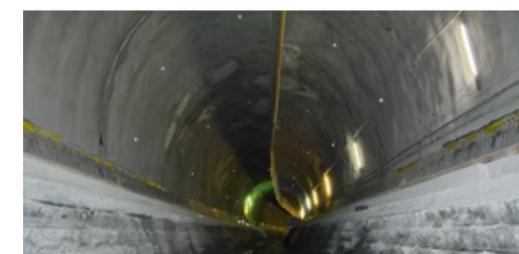
Le contrôle du profil fait également appel à la technologie ultramoderne : un scanner laser permet de mesurer avec exactitude la section d'excavation du tunnel. Avant, toutes les données devaient être saisies manuellement. Aujourd'hui, un graphique en couleur résulte des nuages de points relevés par le scanner : les parties qui ont été trop excavées par rapport à la section définie (sur-profil ou sur-profil géologique) sont de couleur sombre sur le graphique (voir l'illustration).



Les zones qui n'ont pas été suffisamment percées (sous-profil) apparaissent en jaune, orange et rouge. Ces données revêtent un caractère fondamental car elles fournissent les bases pour évaluer la dimension du chantier et, ainsi, les conséquences financières tant pour l'entrepreneur que pour le maître d'ouvrage.

Déformations et écarts

Le géomètre sait aussi si les ouvrages bougent ou non. Des points de surveillance lui permettent de constater les écarts (p. ex., convergences dans le tunnel). Si les fouilles préliminaires, les ouvrages d'art (ponts, passages inférieurs, etc.), les centrales d'exploitation et l'intérieur d'un tunnel présentaient des déformations, il conviendrait de prendre des mesures de stabilisation et de sécurisation supplémentaires.



Points de mesure visibles directement derrière le portail du tunnel.

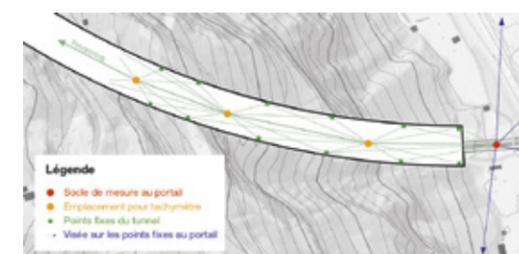


Schéma de la procédure de mesure lors du contrôle du percement.

QUESTIONS À DAVID ELSIG, GÉOMÈTRE

Votre métier vous plaît-il ?

Absolument ! J'affectionne particulièrement l'ingénierie. La combinaison des travaux de mesures plutôt difficiles dans le tunnel et des tâches certes plus tranquilles, mais exigeantes de préparation et d'analyses des données complexes au bureau, me passionne. L'interaction et la variété des activités rendent ma profession intéressante.

Comment vous sentez-vous en tant que géomètre lorsque vous vous trouvez sur le chantier ?

A vrai dire, je ne suis pas toujours le bienvenu ! Je dois effectuer des mesures, ce qui implique l'interruption des travaux de percement. De plus, certains ouvriers doivent déplacer leur machine de chantier. Nous travaillons parfois la nuit, le week-end ou les jours fériés afin d'entraver le moins possible la marche du chantier et de réaliser les contrôles de percement le plus efficacement possible. J'apprécie cette tranquillité. C'est un privilège pour moi que de travailler sur un chantier, situé juste devant la porte de notre bureau.

Qu'en est-il du contrôle du percement dans le tunnel de Viège ?

Nous avons réalisé le contrôle définitif en septembre. Rapporté à l'ensemble de l'axe du tunnel, l'écart est inférieur à 2 cm. Nous n'avons donc eu aucune peine à nous rejoindre !



David Elsig, ingénieur MSc EPF en géomatique.



TUNNEL DE VIÈGE : LE REVÊTEMENT INTÉRIEUR SUCCÈDE AU PERCEMENT



Percement du tube Nord du tunnel de Viège. 22 août 2016. Des mineurs reconnaissants posent à côté de la statue de Sainte Barbe.

Deux percements dans le tunnel du Vispéral vers l'ouvrage III de l'échangeur souterrain, et dans le tube Nord du tunnel principal, ainsi que les derniers forages à l'explosif au niveau du radier, ont mis fin aux travaux d'excavation dans le tunnel de Viège. Il s'agit maintenant de s'occuper du revêtement intérieur du tunnel, où trois chariots de coffrage sont en action.

Forage à l'explosif et techniques ultramodernes

Le bétonnage succède au forage à l'explosif. Les processus changent fondamentalement lorsque les travaux d'excavation et de forage à l'explosif sont achevés sur un chantier de tunnel. Une très grande flexibilité est donc requise à tous les niveaux. Il importe de se familiariser avec les nouveaux processus de travail et chaque ouvrier doit trouver sa place autour d'un chariot de coffrage. Quand tout se déroule comme prévu, chaque équipe de bétonnage construit une étape de voûte par jour dans le profil normal, ce qui correspond à la longueur du chariot de coffrage, soit 12,50 m. Il en résulte un anneau intérieur avec un appui de chaque côté. La dalle intermédiaire sera posée dessus ultérieurement (voir schéma). Trois chariots de coffrage sont en action : le premier pour le tube Nord, le deuxième pour le tube Sud et le troisième à la section plus petite pour le tunnel passant au-dessus des tunnels autoroutiers. L'aménagement intérieur s'achèvera en 2019/2020.

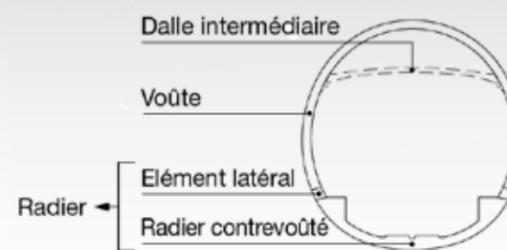
Travaux dans le tunnel du Vispéral

La grande caverne de l'ouvrage III de l'échangeur souterrain est construite pendant la fermeture du tunnel du Vispéral. On profite également de celle-ci pour rééquiper les 700 derniers mètres du tunnel au sud. Une superstructure et une infrastructure nouvelles pour la chaussée et un nouvel accotement latéral seront créés (voir illustrations en page 9).

Les parois du tunnel de ce tronçon seront également repeintes. La répartition du travail est optimale : tandis que les équipes de construction travaillent le matin, le personnel chargé des équipements d'exploitation et de sécurité œuvrent la nuit pour préparer la remise en service du tunnel au printemps 2017. Jusqu'ici, les travaux ont pu être menés comme prévu de sorte que plus rien ne devrait empêcher la réouverture du tunnel du Vispéral à la date prévue. La remise en service des équipements d'exploitation et de sécurité existants constitue un véritable défi.



Portail « Schwarzer Graben » : travaux de bétonnage avec des chariots de coffrage.



VIÈGE OUEST - LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION PROGRESSENT CONFORMÉMENT AUX PLANS

En novembre 2016, 75 % des travaux nécessaires à la construction de la jonction complète de Viège Ouest ont été accomplis. Les deux dernières étapes exigeantes, comprenant le bétonnage sous l'eau, seront réalisées, d'ici la fin de l'année, au nord de la voie CFF. Les travaux portent actuellement sur la sortie du tunnel de Viège. Un étayage sécurise la fouille. Les ouvrages d'art de la jonction complète seront prêts pour l'été 2017. Les travaux sur le tracé seront ensuite lancés.



Radier fraisé dans le tunnel de Viège pour l'installation de la galerie technique.



L'anneau intérieur en béton est construit au moyen de chariots de coffrage. En jaune, le lé d'étanchéité dans la zone où aucune armature ne sera posée.



Lé d'étanchéité noir dans la zone où une armature sera posée.



Travaux de revêtement dans le tube Nord du tunnel d'Eyholz.



Viège Ouest en septembre 2016 (photo aérienne de Swissgas).



DES TRAVAUX DE GRANDE ENVERGURE POUR DES ÉQUIPEMENT NE DEVANT FONCTIONNER QU'EN CAS D'URGENCE



Un silencieux impressionnant pour le grand ventilateur.

Les installations destinées à la ventilation sont actuellement montées dans le tunnel d'Eyholz. Depuis 2011, des spécialistes se penchent sur ce mandat important. Il s'agit de travaux de grande envergure pour des équipements de sécurité qui ne devraient jamais être utilisés puisqu'ils ne doivent fonctionner qu'en cas d'urgence.

Des ventilateurs d'air vicié dans les centrales situées au niveau des portails, des accélérateurs dans l'espace de circulation et des trappes d'air commandées font partie intégrante du système de ventilation du tunnel d'Eyholz. Les trappes d'air vicié se trouvent dans la dalle intermédiaire, qui sépare l'espace de circulation des gaines d'aspiration d'air placées au-dessus. Les accélérateurs sont suspendus au-dessus de l'espace de circulation ; les automobilistes les voient donc bien. En revanche, les grands ventilateurs d'air vicié sont installés dans les centrales d'exploitation au niveau des portails Staldbach et Grosshüs.

Les ventilateurs ne fonctionnent qu'en cas d'urgence

En temps normal, les installations de ventilation ne fonctionnent pas. Aucune ventilation active n'est nécessaire dans un tunnel à tubes séparés pour le sens de circulation correspondant. En effet, le tunnel s'aère au moyen d'un effet de piston exercé par les véhicules. En cas d'incident, les grands ventilateurs d'air vicié très puissants sont enclenchés dans les deux centrales situées au niveau des portails. Ils peuvent aspirer la fumée via les trappes d'air ouvertes au-dessus du lieu de l'incident. Les accélérateurs positionnés dans l'espace de circulation empêchent, en outre, que la fumée ne se répande de manière incontrôlée dans le tunnel. La fumée n'envahit donc pas l'espace de circulation, et les usagers de la route peuvent se mettre en sécurité rapidement en suivant les chemins de fuite signalés.

Des ventilateurs très puissants

Un ventilateur d'air vicié possède plus de 1000 ch, ce qui lui confère la puissance d'une formule 1. Il peut extraire jusqu'à 165 m³ d'air par seconde. Sa puissance maximale est de

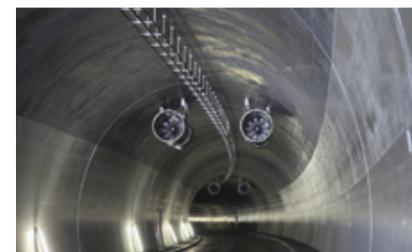
870 kW. Un moteur électrique d'environ 5 tonnes constitue la pièce maîtresse. A cela s'ajoutent un rotor et des aubes mobiles réglables. Celles-ci permettent de gérer et de contrôler la quantité d'air aspirée. Le rotor peut accélérer à 1000 tours par seconde max. A une telle vitesse, le ventilateur fait autant de bruit qu'un avion de chasse au décollage. Aussi est-il entouré de silencieux.

Chiffres de référence concernant la ventilation du tunnel d'Eyholz

- 4 ventilateurs d'air vicié
- 25 accélérateurs
 - 2 accélérateurs à l'entrée du tunnel
 - 1 accélérateur à la sortie du tunnel
 - 12 accélérateurs dans le tube Nord
 - 10 accélérateurs dans le tube Sud
- 82 trappes d'air vicié
- 2 silencieux
- 98 détecteurs de fumée
- 18 appareils de mesure de l'opacité de l'air
- 18 débitmètres
- Câbles linéaires de détection d'incendie sur tout le tronçon



Travaux de revêtement devant le portail Grosshüs à Eyholz, à gauche : la centrale d'exploitation.



Tunnel d'Eyholz : ventilateurs jet longitudinaux bien visibles dans l'espace de circulation.



Deux ventilateurs d'air vicié de 8 m de long dans la centrale d'exploitation de Grosshüs.

INFOS SUCCINCTES

Finges :

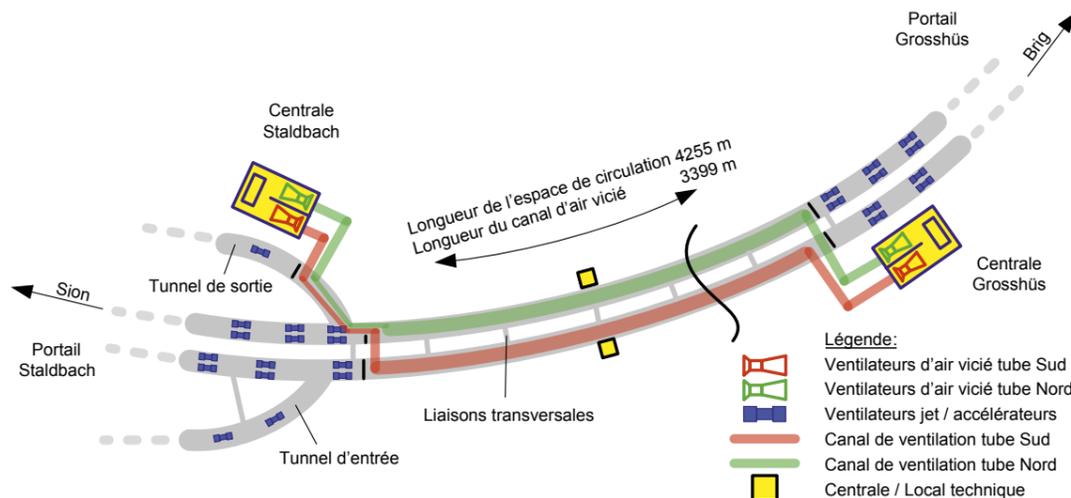
La rédaction du projet définitif est dans sa dernière phase. La mise à l'enquête publique dans les communes concernées est prévue au premier semestre 2017. La construction de l'autoroute dans le bois de Finges devrait commencer en 2020. Le projet de puits d'eau potable à Salquenen et à Sierre sera également mis à l'enquête publique au premier semestre 2017. Le dossier concernant le projet de passerelle sur le Rhône a été transmis à la Confédération après sa mise à l'enquête publique au printemps 2016. Une mesure de compensation décidée en 1999 sera concrétisée prochainement à Tschüdanga, sur le territoire de la commune de Loèche.

Passage inférieur et pont à Lufu :

Entre Gampel et Rarogne, il existe une route de liaison qui mène de Lufu à Niedergesteln. Celle-ci croise le tracé de la future autoroute. Par conséquent, un nouveau pont sera construit et le passage inférieur sera prolongé. Les travaux de construction de ces ouvrages d'art ont été lancés à l'automne 2016.

Tranchée couverte de Rarogne :

Le gros œuvre a été adjudgé en automne 2016. Il est prévu de commencer la construction de la tranchée couverte au printemps 2017. Les travaux occasionneront certainement des nuisances pour les habitants. Toutefois, le jeu en vaut la chandelle. En effet, il en résultera une autoroute qui passera sous le village Turtig, le libérant ainsi du trafic de transit.





Entretien avec Christian Jäger

Président de la commune de
Tourtemagne-Unterems

Monsieur Jäger, le nouveau tronçon autoroutier entre La Souste et Gampel ouvrira le 25 novembre 2016. Vous réjouissez-vous de cette journée ?

Je me réjouis de l'ouverture définitive du tronçon. La journée Portes ouvertes du 4 septembre 2016 m'a déjà fait extrêmement plaisir. Pendant des années, voire des décennies, la commune s'est battue pour un transfert du trafic. La charge s'est intensifiée en raison de l'augmentation du volume du trafic, notamment celui des poids lourds. L'ouverture du tronçon décongestionnera le village de Tourtemagne et accroîtra sa capacité à attirer de nouveaux habitants.

Les travaux de construction de l'autoroute ont duré des années sur le territoire de votre commune. Comment avez-vous vécu cette période ?

C'est une longue histoire qui se termine. Les séances au sein de la commission de projet PROKO d'une part, et les entretiens avec les responsables d'autre part, ont rythmé ces années. La visite annuelle du chantier était intéressante, car elle nous permettait de constater l'avancement des travaux sur place.

Le village de Tourtemagne est déchargé à double titre : en effet, tant la nouvelle route de contournement de la zone industrielle que le nouveau tronçon autoroutier le décongestionneront du trafic. Etes-vous soulagé ? Qu'est-ce que cela signifie pour les personnes qui vivent ou exploitent leur entreprise le long de la route cantonale ?

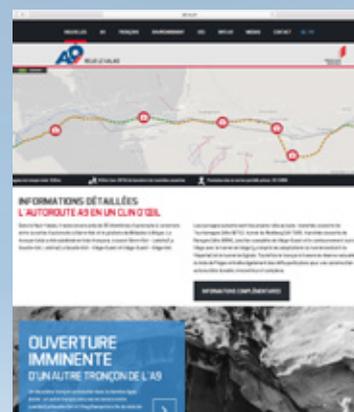
Je sais exactement de quoi il retourne étant donné que j'ai grandi le long de la route cantonale. Le canton du Valais a développé la zone industrielle, ce qui a déjà considérablement libéré le village du trafic des poids lourds. L'ouverture du nouveau tronçon autoroutier accentuera cet effet. La qualité de vie augmentera sensiblement. Il va de soi que le trafic de transit revêt de l'importance pour les entrepreneurs établis le long de la route cantonale. Il leur faut peut-être trouver des idées novatrices pour continuer d'exploiter leur entreprise avec succès. De plus, l'autoroute n'a pas été construite du jour au lendemain, ils ont donc eu amplement le temps de réfléchir à la situation.

Avez-vous une dernière remarque ?

Je suis très content que ce projet important soit réalisé. Je remercie les responsables de leur collaboration constructive.

Un nouveau site Internet dynamique : www.a9-vs.ch

Depuis le début du mois d'août, l'A9 dispose d'un site Internet remanié. Il fournit des nouvelles et de nombreuses informations intéressantes sur la construction de l'autoroute dans le Haut-Valais, et permet ainsi aux visiteurs d'en apprendre davantage sur les ouvrages principaux du tronçon, sur la technique ou sur les équipements d'exploitation et de sécurité et sur les mesures prises dans le domaine de l'environnement. Les responsables souhaitent non seulement apporter de la modernité à ce site mais également intégrer des photos, qui illustrent la construction de l'autoroute dans le Haut-Valais. Les articles des médias et les numéros de la brochure A9 INFO complètent l'offre. Une carte animée (p. ex., avec des photos aériennes, des photomontages, etc.) se trouve en haut de la page d'accueil du site. Rendez-vous sur www.a9-vs.ch et découvrez l'A9!



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

CE NUMÉRO EN FRANÇAIS
EST UN NUMÉRO SPÉCIAL
POUR L'INAUGURATION
DU TRONÇON LA SOUSTE -
GAMPEL

Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE)
Office de construction des routes nationales (OCRN)
Kantonsstrasse 275, case postale 160
3902 Glis
Tél.: 027 606 97 00, fax: 027 606 97 01



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS