



Conseil d'Etat
Staatsrat

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

MESSAGE

But **Déviation de Stalden sur la route principale suisse H212 Viège – Saas Grund – Saas Fee, tronçon : raccordement Bielmatta – giratoire Illas, sur le territoire de la commune de Stalden**

Le Conseil d'Etat du canton du Valais

au

Grand Conseil

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation, avec le présent message, le projet de décision concernant la déviation de Stalden sur la route principale suisse H212 Viège – Saas Grund – Saas Fee, tronçon: raccordement Bielmatta – giratoire Illas, sur le territoire de la commune de Stalden.

1. Généralités

Le présent projet de la réalisation de la déviation de Stalden a été développé et élaboré entre les années 1991 – 2011 sur mandat de l'Etat du Valais représenté par le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE), sous la conduite du service des routes et des cours d'eau (SRCE), arrondissement 1 Haut-Valais, en collaboration avec la commune site de Stalden.

La déviation de Stalden est un thème depuis les années 80. Les premières études relatives à une route de déviation furent entreprises en 1991. Sur la base d'études de variantes, une variante en tunnel (2.2 km) allant du Schwarzen Graben jusqu'à la Obere Merje fut jadis favorisée. Les études furent approfondies entre 1998 et 2000. Outre la variante d'un tunnel long (3.1 km) de Neubrück jusqu'à la Obere Merje, il fut également, en raison des coûts très importants, proposé une variante de tunnel court „Tunnel Bielmatta“ (1.3 km), allant de Bielmatten à la Obere Merje. La population a préféré la variante «tunnel long». Le projet „Tunnel Stägjitschugge“ figurant dans la liste des priorités du canton, l'établissement du projet a été repoussé jusqu'après l'ouverture de ce dernier.

Les exigences en matière de sécurité pour les tunnels routiers et les frais afférents ayant fortement augmentés ces dernières années, le SRCE a, au milieu de l'année 2007, fait examiner, sous l'angle de sa faisabilité technique, la variante „Chinegga“, qui n'avait pas fait jusqu'alors l'objet d'une étude approfondie. Selon le SRCE, cette variante représente la meilleure solution de réalisation, compte tenu de ses coûts, de ses possibilités d'exécution par étapes et de sa faisabilité technique. Les résultats ont été présentés à la commune de Stalden au printemps 2008. La prise de position des responsables communaux a été favorable et assortie de remarques en vue de la continuation du projet. Sur cette base, le

Canton du Valais a mandaté une communauté d'ingénieurs et de planificateurs afin d'élaborer un projet de mise à l'enquête.

Le projet a été mis à l'enquête publique le 9 décembre 2011. La procédure de consultation a été lancée en février 2012 et le traitement des oppositions a été effectué en juillet 2012. L'homologation des plans est attendue pour la fin de cette année.

2. Statistiques (état à fin 2007)

Trafic routier

Selon le plan actuel de charge du trafic de 2010, la H212 enregistre, dans le secteur de Stalden, les trafics journaliers moyens (TJM) suivants :

- | | |
|--|------------------------|
| - H212 Viège – Stalden | : 8'800 véhicules/jour |
| - H212 Intérieur de Stalden jusqu'au giratoire Illas | : 6'800 véhicules/jour |
| - H213 Illas – Täsch | : 4'800 véhicules/jour |
| - H212 Illas – Saas Balen | : 2'500 véhicules/jour |

Les plus grandes fréquences sont avant tout enregistrées en hiver, à partir de janvier jusqu'à la mi-mars, avec jusqu'à 11'900 véhicules/jour, ainsi que durant les mois d'été de juillet et d'août.

Ces charges de trafic incluent les transports publics de Car postal Suisse SA, région Haut-Valais. Car postal Suisse SA région Haut-Valais dessert au moyen de bus, à partir de Brigue respectivement de Viège, la vallée de Saas et Grächen. Cela représente 440 courses/semaine et 513'968 voyageurs/an en direction de Saas et 46 courses/semaine et 28'028 voyageurs/an en direction de Grächen.

Population et véhicules enregistrés

Les communes intéressées sont Viège, Stalden, Embd, Grächen, Saint-Nicolas, Randa, Täsch, Zermatt, Eisten, Saas-Balen, Saas-Grund, Saas-Fee et Saas-Almagell. Elles comptent actuellement environ 23'000 habitants et environ 12'000 véhicules y sont enregistrés.

Nuitées

Les destinations de vacances de la région enregistrent annuellement environ 3.7 millions de nuitées.

3. Etudes + projet

3.1 Objectifs du projet

La réalisation du projet de déviation de Stalden poursuit les objectifs suivants :

- Amélioration du flux de trafic, au moyen d'un tracé homogène et de la suppression du goulet d'étranglement à l'endroit du lacet „Hofercher“ à Stalden
- Délestage du centre du village du trafic de transit et amélioration de l'attractivité en terme d'habitat
- Amélioration de la sécurité
- Diminution des nuisances sonores

3.2 Déroulement des études de planification – Projet d'enquête – Consultation

Sur la base de la variante d'étude „Chinegga“ examinée en 2007 et de la prise de position positive de la commune de Stalden, le SRCE a élaboré, en automne 2008, le cahier des charges pour l'élaboration d'un projet d'enquête et a conduit ce projet jusqu'à sa mise à l'enquête publique.

L'annexe 5 présente un descriptif sommaire du déroulement chronologique des travaux de planification jusqu'à ce jour.

3.3 Description du projet

- **Tracé en plan** (voir aussi : annexes 1, 2 et 3)

La nouvelle route de déviation quitte l'actuelle H212 au-dessus du garage Rallye. Avec une courbe à gauche et par le pont „Bielmatta“, elle conduit sur un éperon rocheux puis franchit la Matternvispa par le pont en courbe „Chinegga“. En rive droite, le tracé mène au lacet „Chinegga“, se poursuit ensuite le long du versant et se raccorde à nouveau à la H212 au giratoire Illas.

- **Profil en long**

A partir de la route existante, qui a une pente d'env. 8 % dans le secteur du garage Rallye, le tracé de la nouvelle route conduit jusqu'au giratoire Illas avec une pente maximale de 7.3 %.

- **Profil normal**

Le profil normal est constitué d'une chaussée de 7.40 m, avec à chaque fois une distance de sécurité de 0,50 m. Les gabarits d'espace libre sont de 5.10 m, tout comme dans le tunnel Stägjitschugge.

- **Concept d'évacuation des eaux**

Une conduite collectrice continue est prévue pour l'évacuation des eaux de surface, avec des regards tous les 30 à 40 m. La conduite collectrice va de l'extrémité supérieure du lacet Chinegga, directement et à travers le terrain, jusqu'au pont Chinegga. L'évacuation des eaux des grands ponts de Bielmatta et de Chinegga se fait au moyen de regards et d'une conduite suspendue sous les ponts.

Compte tenu de la forte pente, il ne peut être prévu d'infiltration dans le périmètre de projet. Vu le grand volume de trafic et la part non négligeable de transport d'huiles minérales, les eaux de surface doivent transiter par un séparateur avant d'être rejetées dans la Vispa. Pour cette raison, d'une part les eaux de surface du tronçon situé au-dessus de la 'Vispa Brücke' sont conduites dans un bassin de rétention ou 'bassin d'avarie' à construire et, d'autre part, le tronçon plus court à partir du pont Chinegga jusqu'au raccordement à la route existante est raccordé à la conduite collectrice.

- **Conduites aériennes et souterraines**

La ligne à haute tension existante 125 kV d' EOS Réseau SA n'est pas touchée par le projet. Le long de la route et à côté de la conduite d'évacuation des eaux, il est prévu une batterie de tuyaux avec des tuyaux de protection des câbles.

- **Ouvrages :**

8 ouvrages sont planifiés : voir annexe 1

3.4 Concept d'aménagement

- **Atteinte au paysage**

Dans le cadre de réflexions architectoniques, il a été question de développer un concept reprenant le caractère local du paysage et dont l'idée s'est traduite dans une esquisse. Il est conféré au nouveau tracé routier un visage unique, lequel s'intègre très bien dans le paysage, grâce aux interactions changeantes entre topographie, géologie et interventions dans le site.

- **Un ouvrage en deux parties**

Fondamentalement, la déviation se compose de deux parties. Le pont Chinegga traverse l'entaille formée par la vallée de la Vispa (partie 1) et une série d'ouvrages en béton, réalisés en encorbellement, suit la rive droite de la vallée de la Vispa jusqu'au giratoire Illas (partie 2). Le pont Bielmatta mène au pont Chinegga franchissant la Vispa, pont avec lequel il s'apparente au niveau de son aspect et forme une unité. Au groupe des viaducs en encorbellement sur la partie opposée de la vallée vient se joindre la tranchée couverte (Tunnel Steischlag), placée entre le pont Chinegga et le viaduc en encorbellement Rotschlüecht 1 ainsi que le lacet Chinegga, ce dernier agissant comme une articulation entre la partie supérieure et inférieure de la route. Compte tenu de sa position particulière dans l'ensemble, le lacet Chinegga est conçu différemment des ouvrages en encorbellement.

- **Topographie et géologie**

La topographie d'une part et la géologie du terrain d'autre part sont marquantes pour l'image de la route. Alors que le tracé est essentiellement dicté par la topographie, la géologie exerce une forte influence sur l'élaboration des structures porteuses des ponts. Afin que les nouveaux ouvrages ne transfèrent pas trop de charges dans le sous-sol, des constructions en béton de faible poids et un maillage serré de piliers ont été développés. Ce choix offre également l'avantage de permettre, dans le terrain pentu, que les travaux de construction soient réalisés à l'aide de machines légères.

Outre les ponts, les murs de soutènement dessinent l'image de la route. Le tracé, soigneusement choisi, suit aussi bien que possible les courbes du versant et génère deux éléments qui se complètent : des ponts et des murs de soutènement. D'une manière conséquente, les murs de soutènement ne sont appliqués que du côté amont et en tant que murs de revêtement : côté aval, les consoles des ponts forment un encorbellement ou de petits talus sont prévus.

- **Répétition des éléments**

Tous les ouvrages d'art sont conçus selon le même principe. Les ouvrages au-dessus de la rive droite de la Vispa (partie 2) sont construits en béton; les deux ponts Bielmatta et Chinegga (partie 1) le sont comme ponts mixtes acier-béton. Tous les ouvrages en encorbellement ont une section identique et s'appuient sur un maillage uniforme des piliers. Tous les murs de soutènement sont construits sur un même principe : un mur en béton avec un fruit de 10:1 et une hauteur maximale de 5.00 m.

3.5 Géologie

La plus grande partie de la future route de déviation se situe dans la zone d'une importante couche morainique. Dans les secteurs des fondations des ponts, la roche est apparente ou n'est recouverte que d'une mince couche de matériaux meubles.

Une importante campagne de sondages du sous-sol de a été effectuée en automne 2012 dans le cadre de l'avant projet. La campagne de sondages comprenait des tranchées effectuées à la machine, des forages, des essais en laboratoire ainsi que des relevés géologiques in situ complétant le programme d'investigation. De plus, des inclinomètres et des extensomètres ont été mis en place afin de détecter d'éventuels mouvement de roche ou de pente.

Il faut relever que les points principaux à résoudre dans les domaines de la géologie et de la géotechnique étaient la stabilité, au sens large, de l'éperon rocheux sur lequel reposera la culée Nord ainsi que la stabilité du versant à l'endroit du pilier sud. Dans ce cadre, les méthodes de construction que propose le projet permettent d'assurer la réalisation et la sécurité. Il y a lieu de mentionner encore la stabilité des fouilles et des talus aux endroits des ouvrages. Le fondement des viaducs dans les pentes raides représente en outre un challenge à relever. La campagne de sondages a apporté la preuve que la «Déviation de Stalden» est réalisable du point de vue géologique et géotechnique.

3.6 Environnement

Le présent projet est soumis à une étude d'impact (EI). Le nouveau tracé routier déleste sensiblement le village de Stalden du trafic de transit. C'est surtout en ce qui concerne le bruit routier que la situation s'améliore sensiblement pour les propriétés situées le long de l'actuelle route. En ce qui concerne les propriétés touchées par la nouvelle route, les valeurs de planification données par l'ordonnance sur la protection contre le bruit peuvent être respectées.

En contrepartie, le nouveau tracé chargera une région jusqu'alors que très peu touchée. Aucune zone de protection n'est cependant directement touchée, à l'exception de la traversée de la gorge. L'impact sur le paysage est toutefois très élevé. Compte tenu de la topographie, il ne peut être passé à côté de la réalisation de tranchées dans le terrain, avec d'importantes bermes. Le nouveau lacet sera en outre bien visible. Le plan d'accompagnement paysager s'est fixé pour but l'interruption des éléments linéaires

parallèles au versant, ce qui est réalisé au moyen de plantations d'arbustes et d'arbres dans les talus ainsi que de la végétalisation des ouvrages de sécurisation du versant. En raison des interventions dans des surfaces de végétation protégées, des défrichements et des atteintes au paysage, des compensations ont été élaborées au niveau du projet de mise à l'enquête.

La construction de la route, avec de nombreuses tranchées, s'accompagne d'un excédent de déblai de 40'000 m³. Les matériaux d'excavation seront déposés à l'endroit de la décharge Grindji (voir aussi l'annexe 4), située au sud de l'usine électrique Ackersand, sur le territoire de la commune de Staldenried.

Les eaux de surfaces de la route seront récoltées et conduites à la Vispa, en passant par un bassin de rétention largement dimensionné, ce qui permet également d'intervenir en cas d'accident majeur.

3.7 Défrichements

La construction de la route de déviation nécessite un défrichement de la forêt. Les surfaces de défrichement concernées sont situées essentiellement en rive droite de la Vispa, dans la région „Chinegga“. Une première estimation des surfaces de défrichement donne les valeurs suivantes : défrichement définitif : ~13'000m²; défrichement temporaire : ~6'000 m².

En remplacement de la surface de défrichement définitif, des mesures en faveur de la nature et du paysage ont été projetées dans la région. La revalorisation du projet existant de prairies sèches et de pâturages en dessous de la commune de Zeneggen est entreprise au titre de compensation.

4. Exécution et échancier des travaux

4.1 Desserte et déroulement général des travaux

Compte tenu de la desserte et du temps de construction des divers ouvrages, il est possible de diviser l'exécution en deux tronçons Est et Ouest :

- Tronçon Est : mène du giratoire inférieur Illas jusqu'à l'extrémité supérieure du tunnel „Steischlag“.
- Tronçon Ouest : mène, en direction de l'amont, du raccordement à la route existante vers le garage Rallye jusqu'au tunnel „Steischlag“, en utilisant les deux ponts.

Tronçon Est: Une piste de chantier sera au préalable construite qui, partout où cela est possible, conduira directement à proximité immédiate des ouvrages. Dès que la piste de chantier sera disponible, les tranchées dans le versant et les sécurisations de ce dernier seront entreprises. La réalisation des viaducs respectivement du lacet peut être effectuée de manière indépendante et légèrement décalée dans le temps, à côté de la piste de chantier. Le viaduc en encorbellement Illas ne sera mis en chantier que lorsque l'accès sera disponible à partir de l'aval, via les ponts principaux. Le tracé sera aménagé au fur à mesure de l'avancement des ouvrages d'art et raccordé en finalité au giratoire Illas.

Tronçon Ouest: Sa pièce maîtresse est constituée du pont principal de Chinegga, long de 200m, dont la construction nécessitera environ 3 ans. Afin de pouvoir pousser le pont, le pont Bielmatta, long de 46 m, devra déjà avoir été construit. La desserte de ces chantiers de pont s'effectuera en premier lieu à partir de la route cantonale. Les deux hauts piliers seront desservis en utilisant la route en pente menant à l'ancienne gravière près de la Vispa. La culée Sud sera réalisée grâce à une piste de chantier partant du giratoire Illas.

La réalisation du tunnel „Steischlag“ ainsi que le solde de la construction du tracé se feront à partir de l'aval.

4.2 Phases de construction / Programme

En conduisant dans le même temps les travaux sur les tronçons Est et Ouest, la construction peut être réalisée en 5 ans. L'annexe 6 présente un programme possible de réalisation des travaux.

5. Expropriations

La construction de la route de déviation nécessite une surface totale d'environ 27'000 m² en zone agricole et en zone de forêt ainsi qu'une surface de 500 m² en zone industrielle et artisanale. L'expropriation temporaire pour les installations de chantier et la route de chantier se monte à environ 7'000 m². Le dépôt de matériaux au lieu dit „Grindji“, sur le territoire de la commune de Staldenried, nécessite une surface d'environ 10'000 m².

6. Devis du projet de construction

L'ensemble des coûts s'élève à 65'100'000 francs, TVA et frais inclus. Ce montant, basé sur un devis approuvé par le DTEE, représenté par le SRCE – arrondissement 1 Haut-Valais, englobe les travaux décrits dans le tableau suivant.

Description		Devis	
1	Frais de construction	Fr.	50'303'007.—
2	Frais annexes de construction	Fr.	1'056'448.—
Total intermédiaire		Fr.	51'359'455.—
3	Projet et direction des travaux	12.5 %	Fr. 6'419'932.—
4	Acquisition de terrain, abornement, servitudes	Fr.	2'494'700.—
Total intermédiaire		Fr.	60'247'087.—
TVA (Etat 2012)		8 %	Fr. 4'821'927.—
Total arrondi, TVA et frais inclus		Fr.	65'100'000.—

Les montants figurant dans la tableau incluent une marge moyenne de 10%, afin de tenir compte des divers et des imprévus. L'indice de référence correspond à l'indice suisse des prix à la construction génie civil (région lémanique) d'avril 2012.

7. Financement

La H212 fait partie du réseau des routes principales suisses. Conformément à la décision du Conseil d'Etat du 9 avril 2008, un montant de 48'825'000 francs, représentant 75% du coût total et provenant de l'utilisation des contributions forfaitaires annuelles globales de la Confédération aux routes principales suisses ainsi que des montants forfaitaires annuels du fonds d'infrastructure pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, est prévu d'être affecté à l'oeuvre.

Le solde des coûts est pris en charge comme suit:

- 75% par le Canton,
- 25% par les communes intéressées selon les dispositions de l'art. 88, lettre a, de la loi sur les routes.

Le montant total net à charge du canton se monte à 11'392'500 francs et la part des communes intéressées est de 4'882'500 francs.

Les communes intéressées à l'oeuvre sont, selon l'article 88 lettre b de la loi sur les routes, Viège, Stalden, Embd, Grächen, Saint Nicolas, Randa, Täsch, Zermatt, Eisten, Saas-Balen, Saas-Grund, Saas-Fee et Saas- Almagell.

8. Conclusions

La route principale suisse H212 Viège - Saas Grund - Saas Fee dessert en priorité les stations touristiques de la vallée de Saas et, à partir d'Illas via la H213 Illas- Täsch, celles du Mattertal. Ce sont avant tout les deux grandes destinations phares de Zermatt et de Saas Fee qui attirent beaucoup du trafic qui emprunte la H212 et traverse le 'Brückendorf Stalden'. A la hauteur de Stalden, le trafic est régulièrement complètement bloqué en raison de la conjugaison simultanée des trafics d'arrivées et de départs, ce qui est essentiellement le cas durant les journées dites d'échanges en haute saison. Dans ces circonstances, les transports publics utilisant la route sont bloqués et les hôtes manquent leurs correspondances suivantes. De plus et en cas de mauvais temps, le service d'ambulances ne peut pas du tout ou que très difficilement accéder aux patients car aucun hélicoptère ne peut voler.

Grâce à la réalisation du projet „Déviation de Stalden“, les autres buts fixés suivants peuvent être atteints : diminution de la charge sonore, amélioration de la sécurité pour tous les usagers de la route et augmentation de l'attractivité de la traversée du village. Le nouveau tracé, homogène, entre la Bielmatta et le giratoire Illas supprime également le goulet d'étranglement du lacet „Hofercher“ à Stalden, à la hauteur duquel le croisement d'un bus et d'une voiture n'est actuellement pas possible en raison de la géométrie.

Grâce à l'important travail accompli par le maître de l'ouvrage auprès du public pendant la phase de projet, ce dernier jouit d'une grande acceptation auprès de l'administration communale et de la population.

Le projet correspond en outre aux critères d'établissement des priorités pour la construction, la correction et la réfection des routes, conformément à la décision du Grand Conseil du 29 septembre 1993. L'argumentation développée dans le présent message met en évidence l'opportunité de ce projet, qui répond en particulier aux critères des articles. 3 et 4 de la décision susmentionnée.

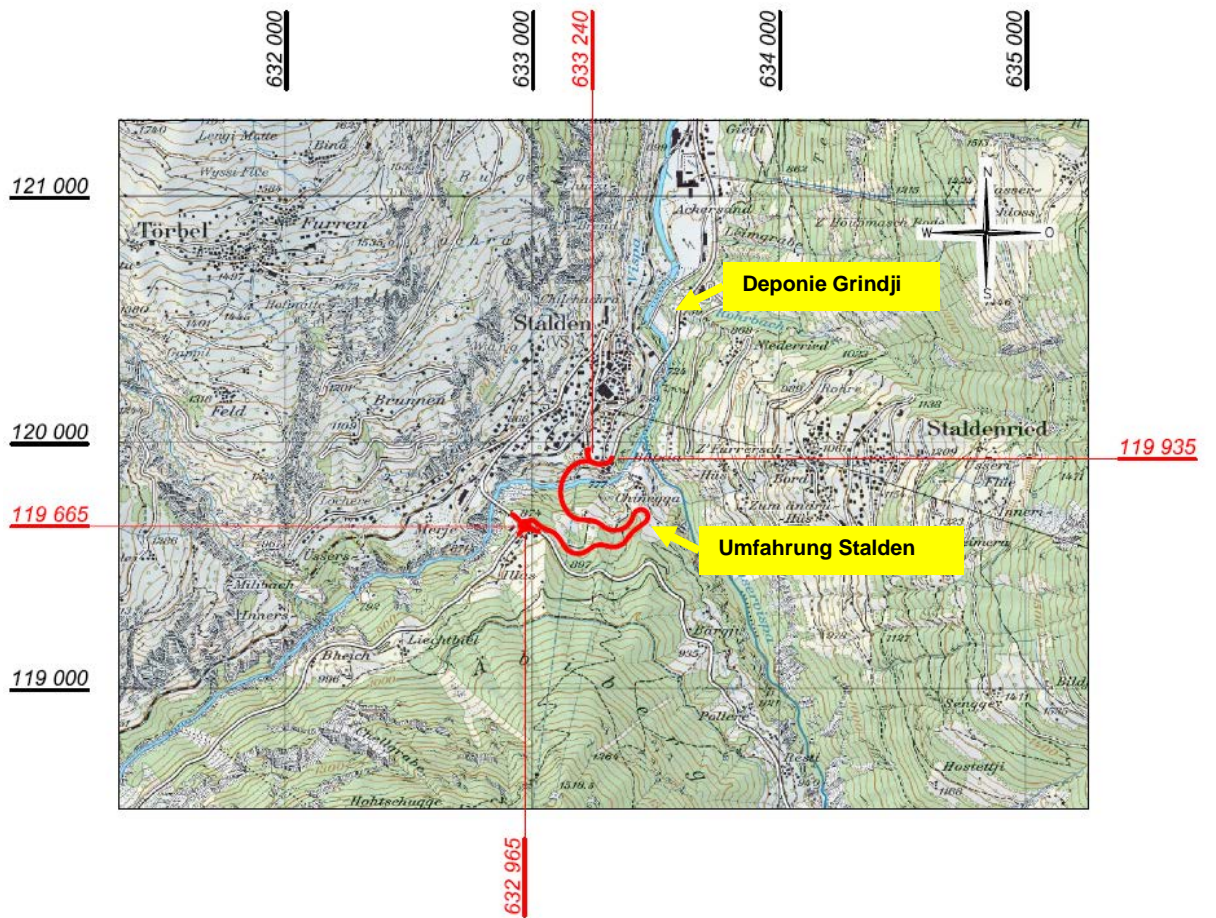
Nous espérons donc vivement que le projet qui vous est présenté soit favorablement accueilli et les crédits nécessaires à sa réalisation accordés par la Haute Assemblée.,

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'assurance de notre haute considération et vous recommander, avec nous, à la protection divine.

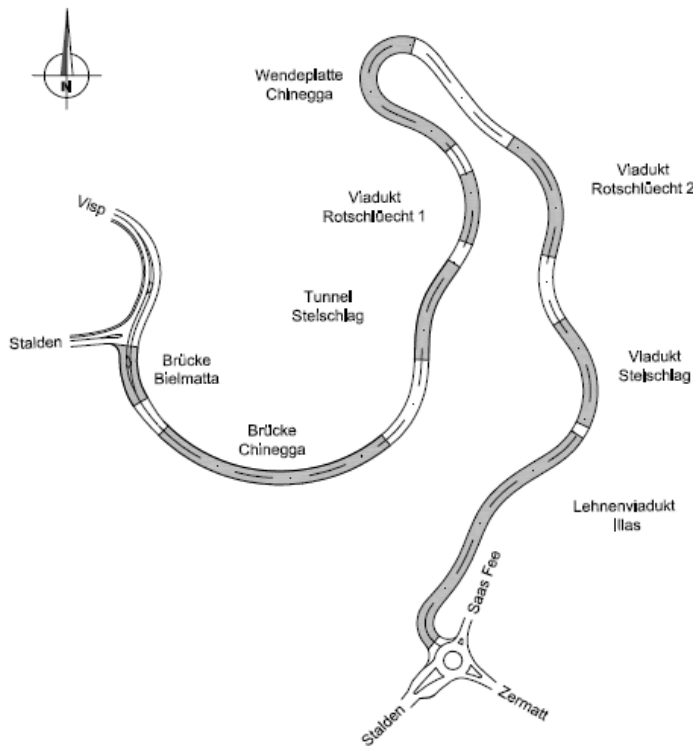
Lieu, date Sion, le 29 août 2012

La présidente du Conseil d'Etat **Esther Waeber-Kalbermatten**
Le chancelier d'Etat **Philipp Spörri**

Annexe 1 Extrait de la carte topographique

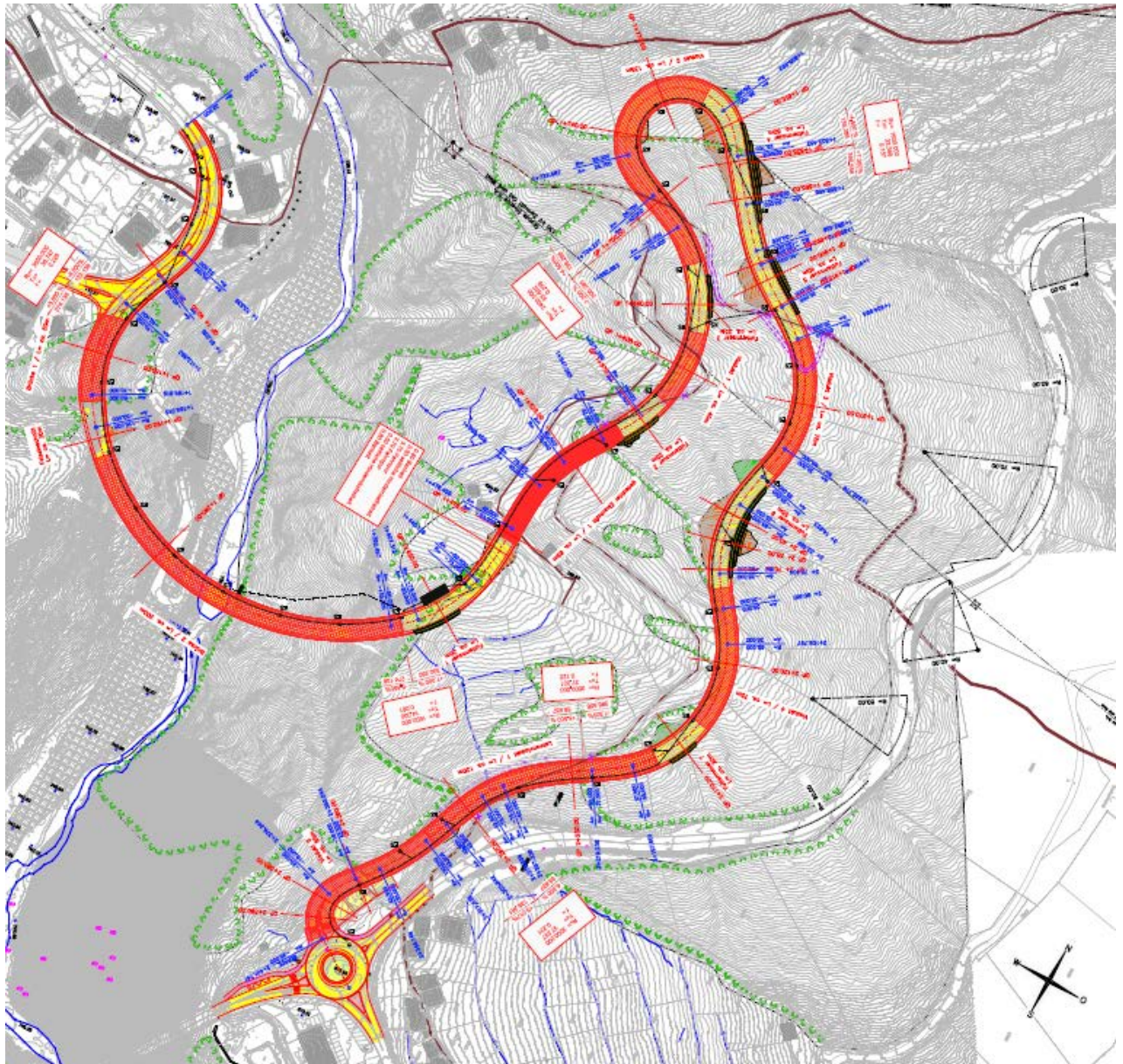


Désignations des ouvrages d'art:



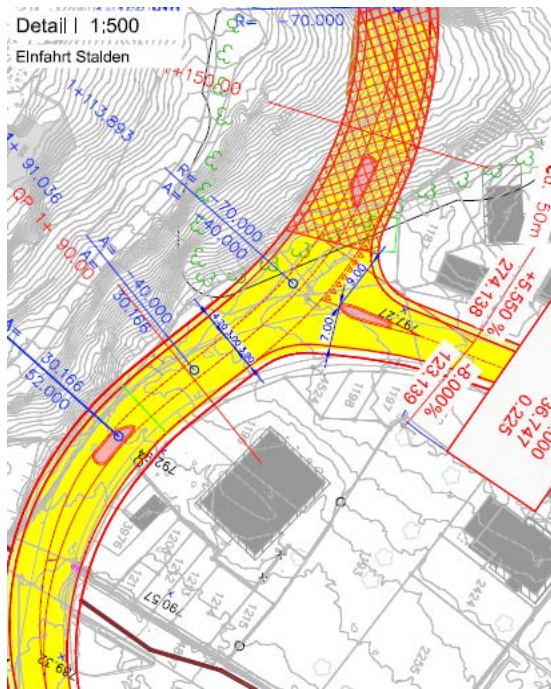
Désignations		Longueurs
1	Brücke Bielmatta	50 m
2	Brücke Chingegga	200 m
3	Tunnel Steischlag	85 m
4	Viadukt Rotschluecht 1	40 m
5	Wendepfette Chingegga	135 m
6	Viadukt Rotschluecht 2	75 m
7	Viadukt Steischlag	75 m
8	Lehnviadukt Illas	205 m

Annexe 2 : Situation projetée „Déviation de Stalden“

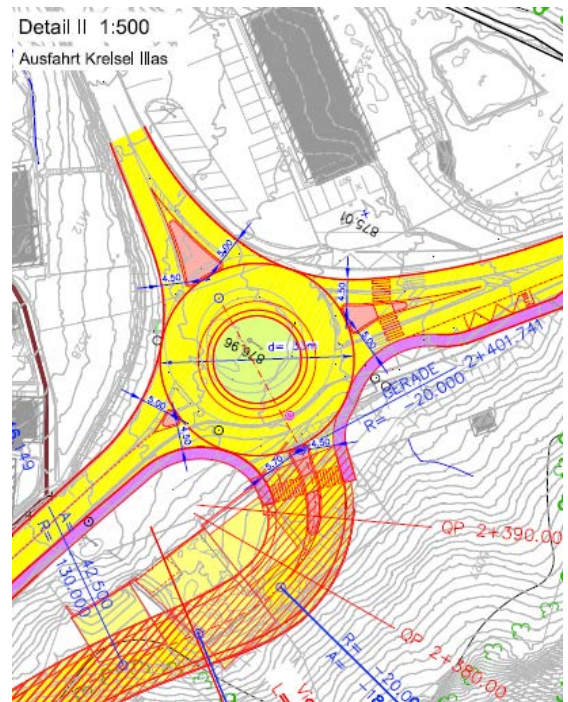


Annexe 3 : Noeuds/Raccordements

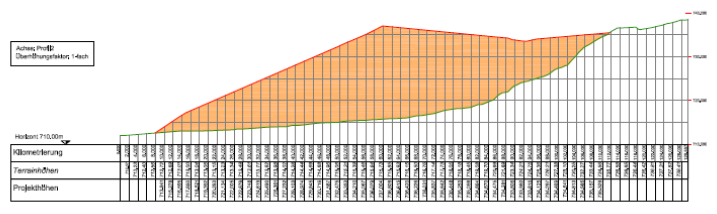
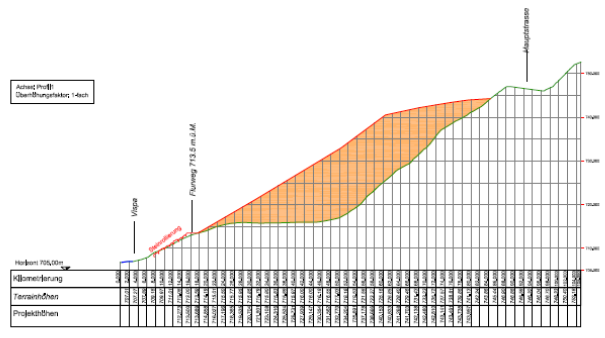
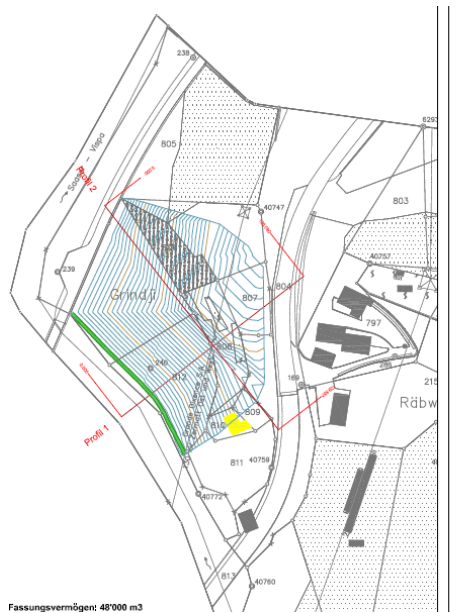
Noeud Bielmatta



Giratoire Illas



Annexe 4 : Décharge de matériaux Grindji sur le territoire de la commune de Staldenried



Annexe 5 : Déroulement chronologique de la planification jusqu'à ce jour

Date	Observations et décisions
9 décembre 2008	Appel d'offre pour le mandat d'ingénieur, y c. pour tous les spécialistes nécessaires (environnement, géologie, etc.)
29 avril 2009	Adjudication par le Conseil d'Etat
18 décembre 2009	Présentation de l'étude retravaillée / Esquisse d'avant-projet
décembre 2009	SRCE: Décision de faire entreprendre un audit sécurité par un bureau spécialisé
05 mars 2010	SRCE: Décision de faire exécuter une importante campagne de sondages (Investigations du sous-sol)
15 mars 2010	Présentation du rapport de l'audit sécurité Décision du SRCE de tendre vers un tracé qui soit le plus possible à ciel ouvert (intéressant d'un point de vue financièrement et touristique)
17 mars 2010	Orientation de la commune sur l'état du projet
17 août 2010	Orientation de tous les propriétaires touchés par la campagne de sondages
15 septembre 2010	Campagne de sondages : Adjudication des travaux par le Conseil d'Etat
29 septembre 2010	Présentation de l'esquisse d'avant-projet
octobre 2010	Projet d'audit de sécurité du projet remanié : rapport positif et décision de finalisation du dossier d'avant-projet
novembre 2010	Achèvement de la campagne de sondages suivie d'une surveillance du versant au moyen d'inclinomètres et d'extensomètres
4 novembre 2010	Audit de sécurité définitif de l'avant-projet : rapport positif
22 novembre 2010	Présentation du dossier d'avant-projet devant l'administration communale : Prise de position positive
20 avril 2011	Envoi du dossier d'avant-projet à l'OFEV (examen préalable de la conformité environnementale)
2 mai 2011	Rapport positif de l'expert en géologie
22 juin 2011	Mise en consultation interne : rentrée du dernier des 13 préavis cantonaux, tous positifs
27 juillet 2011	Rentrée du préavis positif de l'OFEV (examen de la conformité environnementale)
26 septembre 2011	Présentation du rapport sur les mesures géologiques à l'issue de la campagne de sondages
24. octobre 2011	Gestion des matériaux : orientation des propriétaire de la décharge „Grindji“ sur le territoire de la commune de Staldenried
6 décembre 2011	Information écrite à tous les propriétaires touchés sur la mise à l'enquête publique du projet „Déviation de Stalden“
9 décembre 2011	Mise à l'enquête publique du projet „Déviation de Stalden“ dans les communes concernées de touchées Stalden (route), Staldenried (décharge pour matériaux) et Zeneggen (mesures de compensations écologiques)
14 décembre 2011	Présentation du projet de mise à l'enquête devant la population intéressée de

			Stalden
22	février	2011	Lancement de la procédure de consultation cantonale par le Service juridique
12	avril	2012	Remise du rapport succinct "Accidents majeurs" concernant le projet
5	juillet	2012	Traitement des oppositions
	automne	2012	Commission thématique / Grand Conseil
	automne	2012	Homologation prévue des plans par le Conseil d'Etat
	automne	2012	Appel d'offres pour les mandats d'exécution
		2014	Début prévu des travaux

Annexe 6 : Programme possible de réalisation

Tronçon Est	1ère année	2ème année	3ème année	4ème année	5ème année
Installations / Piste de chantier					
Tranchées dans le versant et parois clouées					
Viaduc Steischlag					
Viaduc Rotschlüecht 1					
Lacet Chinegga					
Viaduc Rotschlüecht 2					
Viaduc en encorbellement Illas					
Construction du tracé routier					
Tonçon Ouest	1ère année	2ème année	3ème année	4ème année	5ème année
Installations / Piste de chantier					
Pont Bielmatta					
Pont Chinegga					
Tunnel Steischlag					
Achèvement des ponts					
Tracé, travaux de finition					