

# EP19 Splügen Ouest – Untere Rüti

**Présentation de la pétition du comité d'action  
de Rheinwald. Réfection de l'A13 : ne pas  
entraver plus longtemps le développement du  
milieu bâti.**

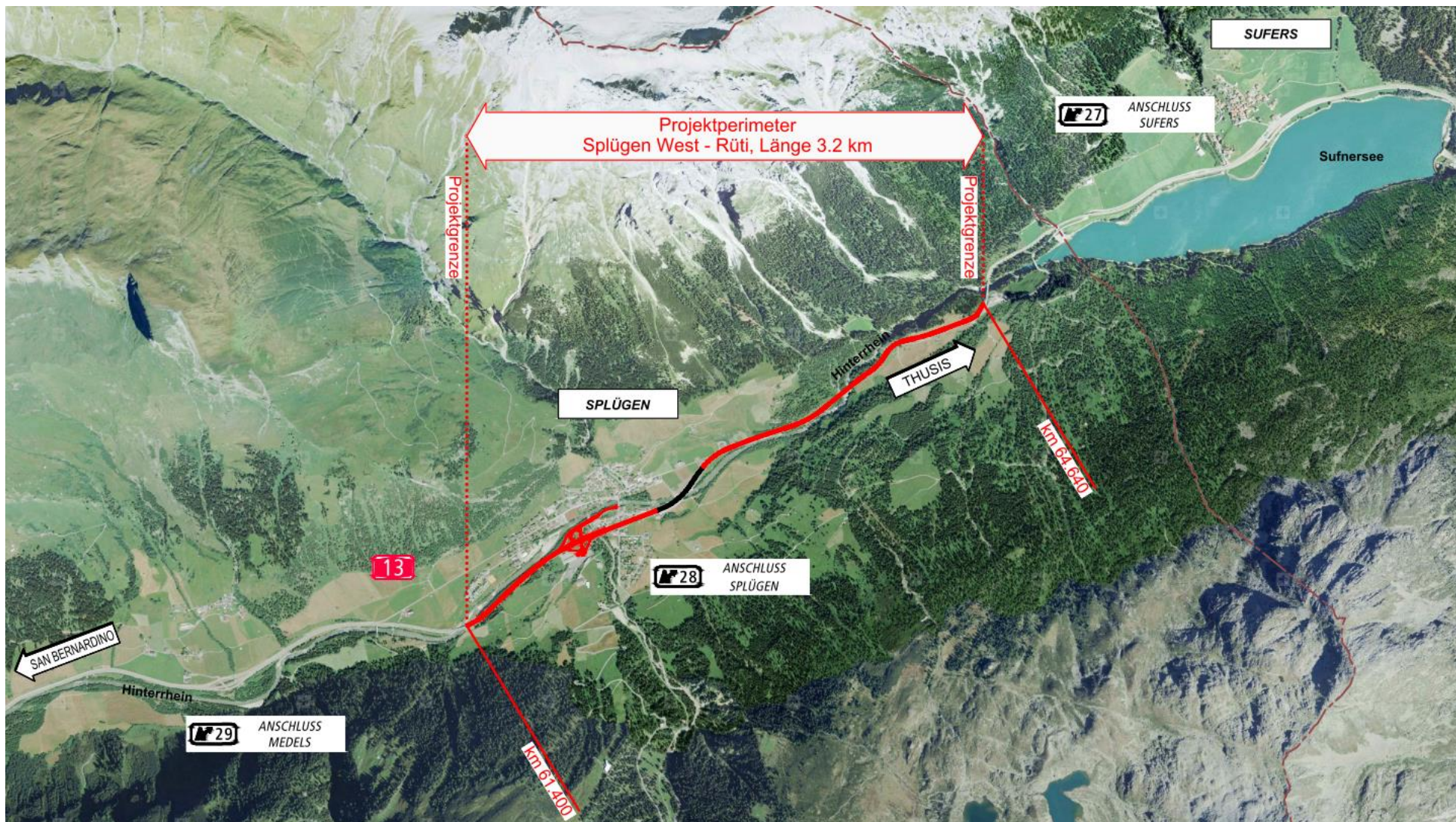
16 octobre 2023







# Projet EP19 – Contexte



2023.10.16 CTT-N – 22.2017 Pétition du comité d'action de Rheinwald. Réfection de l'A13, EP19 Splügen Ouest – Untere Rüti  
Office fédéral des routes OFROU



# Projet EP19 – Motifs de la réfection routière

- Conception du tracé et des profils types selon les prescriptions des normes en vigueur et les exigences de l'OFROU
- Adaptation du profil type pour permettre la réalisation des travaux sans déviation par le village de Splügen
- Augmentation de la sécurité des usagers de la route
- Amélioration de la fluidité du trafic sur la N13
- Création d'un système d'évacuation des eaux conforme aux normes
- Correction des défauts parfois graves des ouvrages d'art
- Prolongation de la durée d'utilisation des ouvrages d'art
- Réduction des nuisances sonores





# Projet EP19 – État des ouvrages d'art



**Secteur de Splügen**



**Secteur d'Hinterrhein**



**Secteur d'Untere Rüti**



**Passage souterrain de la route  
du col du Splügen**



**Pont en estacade près des  
ruines du château de Splügen**



**Pont « Grüne  
Brücke »**





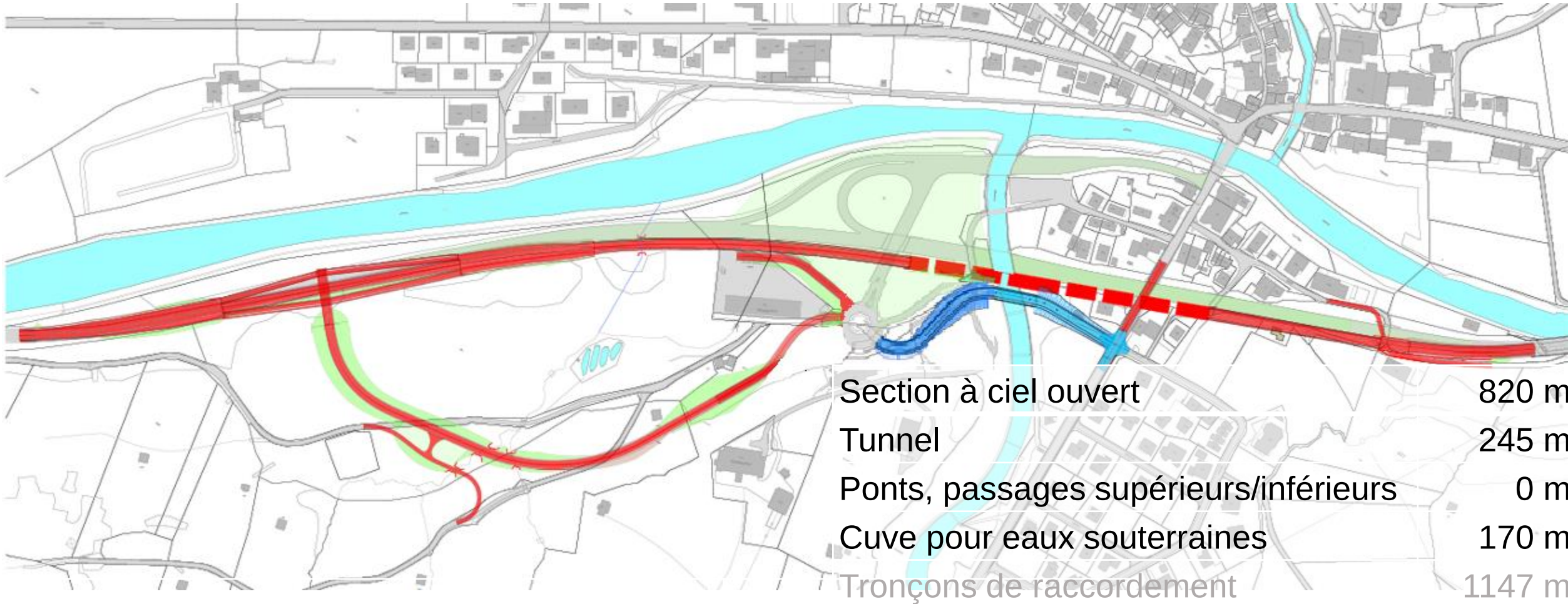
# Passage en dessous de l'Hüscherabach – Solution d'une mise en tunnel







# Passage en dessous de l'Hüscherabach – Situation

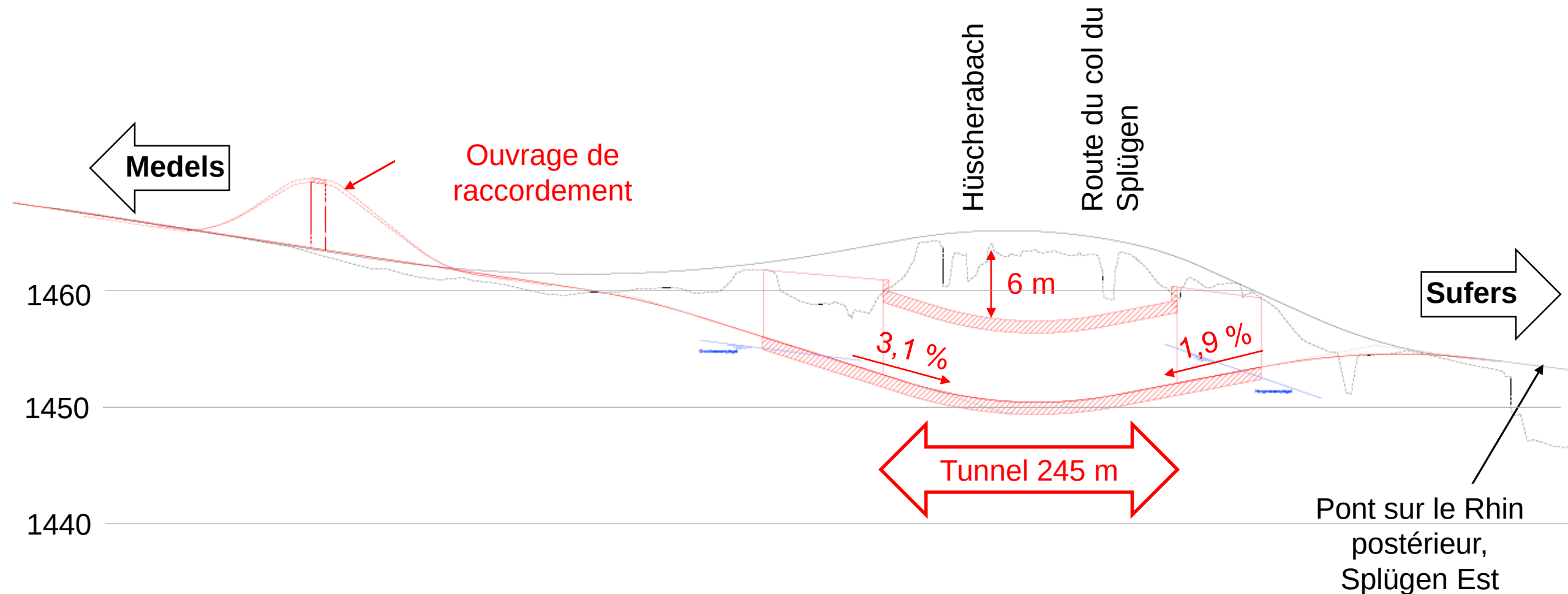


**Longueur totale de l'aménagement : 1235 m**

**Coûts d'investissement : 121 millions de francs**



# Passage en dessous de l'Hüscherabach – Profil longitudinal





# Comparaison

| Projet de réfection routière                                                   | Solution de mise en tunnel                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Augmentation de la sécurité routière                                           | Situation de trafic identique (tunnel bidirectionnel)                                                                            |
| Correction des défauts graves des ouvrages d'art                               | Mesures de construction préliminaires requises                                                                                   |
| Réfection de la route nationale possible sans déviation sur la route cantonale | Réfection de la route nationale dans le secteur du tunnel possible uniquement avec une déviation sur la route cantonale          |
| Coûts d'investissement pour le tronçon concerné : env. 20 millions de francs   | Coûts d'investissement pour le tronçon concerné : env. 120 millions de francs                                                    |
| Coûts d'exploitation et d'entretien du tronçon à ciel ouvert plus faibles      | Coûts d'exploitation et d'entretien plus élevés en raison du tunnel (coûts supplémentaires d'environ 1 million de francs par an) |
| Respect des prescriptions en matière de protection contre le bruit             | Respect des prescriptions en matière de protection contre le bruit                                                               |
| Mise en œuvre des mesures de réfection dans env. 5 ans                         | Mise en œuvre des mesures de réfection au plus tôt dans env. 25 ans                                                              |
| Faible perturbation de la structure du milieu bâti                             | Perturbation minime de la structure du milieu bâti                                                                               |

**Bilan : pas de concurrence entre les projets !**





# Projet EP19 – Étapes suivantes

- Approbation des plans du Pdéf Splügen Ouest – Rütli par le DETEC : 24.03.2023
- Recours des riverains devant le Tribunal administratif fédéral (TAF) contre la décision : 08.05.2023
- Prise de position de l'OFROU à l'intention du TAF : 29.06.2023
- Décision incidente du TAF : 11.07.2023 :  
Rejet de la demande de suspension.  
Mandat confié à l'OFEV et à l'OFC : rédaction d'un rapport technique d'ici au 14.08.2023
- Rapport technique de l'OFEV du 07.08.2023 :  
Comme le projet constitue un « projet de maintenance », il ne s'agit pas dans ce cadre de réduire ou de supprimer les atteintes existantes.



# Projet EP19 – Étapes suivantes

- Rapport technique de l'OFC du 05.09.2023 :  
Les effets indirects des mesures de construction projetées sur les « qualités de situation » du site construit de Splügen sont considérés comme faibles.
- L'OFROU ne réalise aucune autre tâche de conception de projet dans le secteur du village jusqu'à la décision exécutoire d'approbation des plans.
- Un Pdéf séparé est élaboré pour la jonction de Splügen et coordonné avec le projet communal relatif à l'aménagement de l'Hüscherabach.







# Séance de coordination sur l'intégration du projet de mise en tunnel dans le PRODES

- 26.04.2023 : séance de coordination entre l'OFROU, la commune de Rheinwald et le canton des Grisons sur la procédure à suivre pour l'intégration du projet « Untertagelegung A13 Splügen » dans le PRODES
- La mise en tunnel de l'A13 à Splügen n'est pas absolument nécessaire du point de vue de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) : le projet de maintenance élaboré est déjà conforme aux exigences posées.
- Les arguments en faveur d'une mise en tunnel relèvent plutôt d'aspects liés à l'aménagement, au paysage et à l'environnement, lesquels ne sont pas du seul ressort de l'OFROU.
- La participation de l'OFROU à l'ouvrage nécessite donc l'intégration du projet correspondant dans le PRODES, où sont définis des horizons de planification et de réalisation.





# Séance de coordination sur l'intégration du projet de mise en tunnel dans le PRODES

- Une mise en tunnel nécessite un PG (projet général au sens de la loi sur les routes nationales [LRN]), qui doit être approuvé par le Conseil fédéral. Le PG doit déterminer notamment la participation financière des cantons et des tiers.
- L'OFROU ne peut prendre en charge que 60 % des coûts au maximum (FORTA), sous réserve que l'ensemble des procédures nécessaires aient été engagées et mises en œuvre.
- D'après l'office cantonal des ponts et chaussées des Grisons, aucune base juridique ne permet au canton d'assumer les coûts restants (40 %). Ces derniers devraient donc être supportés par la commune, qui est toutefois dans l'impossibilité de le faire.



# **Merci de votre attention !**