



Projet de décision concernant les corrections routières pour la déviation de Stalden (H212 Visp – Saas-Grund)

Rapport de la commission de l'équipement et des transports

1. Déroulement des travaux

La Commission ET s'est réunie le mardi 25 septembre 2012 de 15h00 à 16h00 à la salle de Conférence No 6, Espace Porte de Conthey, Sion

Commission ET

Membres	25.09.12
STEINER Alwin, CVPO, président	X
ROSSI Mario, PDCC, vice-président	X
BUTTET Jérôme, PDCB	X
CLAIVAZ Christophe, PLR	X
DISERENS Brigitte, PLR	NANTERMOD Philippe (rapporteur)
GAILLARD Stéphane, suppl., PDCC	X
LEVRAND Marie-Anne, PDCC	X
MAYE-FAVRE Emmanuelle, PLR	ROUILLER Flavien
MICHAUD Patrice, suppl., PDCB	X
SCHNYDER Reinhold, ADG (SPO-PS-VERTS-PCS)	X
SCHNYDRIG Georges, CSPO	X
VARONE Gérald, ADG (SPO-PS-VERTS-PCS)	X
ZURBRIGGEN Hans, SVPO / Freie Wähler	ARNOLD Fredy

Service Parlementaire : Benoîte Moulin, Collaboratrice scientifique

DTEE :

Jacques Melly, Chef de Département,
Jean-Michel Germanier, Chef du Service des routes et des cours d'eau
Jgnaz Burgener, Chef d'arrondissement du Haut-Valais

2. Entrée en matière

Le Conseiller d'Etat et le Service présentent le détail du projet de corrections routières pour la déviation de Stalden. Le Service précise qu'à la page 6 du message, la répartition des coûts entre le Canton et les communes doit être de 70/30 et non pas 75/25.

La zone concernée dispose d'une forte valeur touristique dans Alpes valaisannes. La déviation de Stalden est un serpent de mer et est en discussion depuis des décennies. Vu les deux branches de la Vallée, il n'y a quasiment pas de possibilité pour un accès normal à destination de l'une ou l'autre vallée. La traversée du village de Stalden se fait difficilement et l'on dénombre en moyenne le passage de 6800 véhicules par jour avec des pics à 11'900 véhicules par jours pendant l'hiver. Cela conduit à des problèmes de sécurité pour les piétons et à des nuisances sonores pour les habitants du village.

La variante retenue, après de longues études, est dite « Chinegga ». In fine, sans dire que c'est bon marché, le projet est réaliste compte tenu de l'enjeu de la double desserte.

Le chantier va démarrer de chaque côté en même temps ; les différentes pistes qui seront construites pour le chantier seront entièrement sous la construction et le terrain remis en état ?

Oui.

En ce qui concerne les tremblements de terre, la vallée de Viège est « mal placée », est-ce que ça a été étudié.

Dans tous les ouvrages, le risque de tremblement de terre est pris en compte au niveau des normes SIA.

Est-ce que le canton peut utiliser le fonds d'infrastructure ?

R : On reçoit 27 à 28 millions par année au pro rata des routes principales suisses. Le fonds est réalimenté, on n'a pas de soucis à se faire a priori. Les 70% sont valables pour tous les projets. Cette répartition 70 – 30% est la bonne et non pas 75 – 25% comme cela figure dans le message.

Dans le cadre de la déviation de Sembrancher, il était question d'un trafic journalier moyen de 5'000 véhicules, et il avait été dit que ce trafic n'était pas très élevé. Ici, on signale pour le tronçon Illas- Saas Balen un trafic journalier moyen de 2'500 véhicules. Est-ce qu'il y a un inventaire des zones à fort engorgement qui permettrait de savoir où agir en priorité ?

Oui, le Service dispose d'une idée précise de ce qui doit être fait. Après la H144, c'est la T9. Le trafic journalier moyen est un indicateur, mais pas souvent le plus important (ex. Stalden + St-Gingolph). Parfois, sur certains tronçons, le trafic journalier moyen est élevé quotidiennement, tandis qu'à d'autres endroits, on rencontre des problèmes importants à des moments ponctuels. On a un très bon exemple au niveau national avec le 2^{ème} tube du Gothard.

La commission accepte l'entrée en matière à l'unanimité des 13 membres présents

3. Lecture de détail

Art. 1

Alinéa 1

Dans la version française, remplacer le terme en français « Anschluss » par raccordement :

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à entreprendre la déviation de Stalden sur la route principale suisse H212 Viège – Saas Grund – Saas Fee, tronçon : **raccordement** **Anschluss** Bielmatta – giratoire Illas, sur le territoire de la commune de Stalden.

Cette modification est acceptée tacitement.

Art. 2

Pas de modification

Art. 3

La commission demande s'il s'agit d'un montant maximum et, dans ce cas, si le terme *au maximum* devait être indiqué.

Le Service répond que ce terme n'est employé que dans les cas de subventions. Il est question ici d'un projet dont le maître d'œuvre est l'Etat ; le terme maximum n'y a ainsi pas sa place.

Art. 4

Modification rédactionnelle en français :

Les communes intéressées à l'œuvre 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 und** Saas- Almagell.

Cette modification est acceptée tacitement

Art. 5 à 7

Pas de modification

4. Vote final

La discussion finale n'est pas demandée.

Le projet est admis à l'unanimité des députés présents, soit par 13 voix pour, 0 contre et aucune abstention.

Le Président
Alwin Steiner

Le rapporteur
Philippe Nantermod