



REPONSE AU POSTULAT

Auteur	Groupe PLR, par Christophe Claivaz
Objet	Etat des infrastructures routières cantonales : une stratégie! Il y a urgence
Date	13.03.2012
Numéro	5.187

Il convient en préambule de différencier entre l'état globalement satisfaisant du réseau routier cantonal de plaine et celui, moins bon, du réseau de montagne, pouvant présenter localement des déficiences marquées. Il est aussi utile de rappeler que plusieurs facteurs influencent directement, de manière défavorable et parfois concomitante, l'évolution de l'état d'un réseau essentiellement construit ou aménagé en des temps où les exigences normatives en la matière étaient inférieures aux exigences actuelles. Les conditions climatiques de notre canton de montagnes, notamment les nombreux cycles de gel / dégel, mettent à rude épreuve les chaussées et leurs infrastructures. L'accroissement du volume de trafic, de celui des poids lourds et de leur tonnage, exerce aussi une grande influence. L'augmentation de la largeur des grands véhicules et les impératifs de fluidité et de sécurité du trafic ont requis de devoir procéder à l'élargissement des chaussées, notamment sur les routes des vallées. L'espace nécessaire a souvent dû être gagné sur le sommet des talus avals, ne présentant pas de très bonnes caractéristiques de portance ou de stabilité.

La qualité des voies de communication contribue directement au maintien voire à l'amélioration des conditions-cadre socio-économiques. Dans ce contexte, le réseau routier cantonal se doit de satisfaire à des exigences de fonctionnalité et de sécurité. De plus et comme le relèvent les postulants, sa qualité participe à l'image d'un canton touristique.

Depuis plusieurs années, le Service des routes et des cours d'eau (SRCE) suit l'évolution de la qualité de l'état du réseau cantonal. Ce suivi s'effectue au moyen de relevés périodiques, quadriennaux, entrepris sur un échantillonnage de routes, compte tenu de la longueur du réseau. Le SRCE a aussi procédé à l'évaluation des moyens financiers annuels nécessaires, en termes d'investissements et de coûts d'entretien courant, pour parvenir à une stabilisation puis à une amélioration progressive de l'état. Les investissements sont indispensables pour assurer à la fois la portance des chaussées, notamment la stabilisation de leurs bords, et celle d'infrastructures telles que les ponts. L'entretien courant inclut la réfection et le renouvellement périodiques des revêtements, des équipements, de la signalisation et du marquage. Dans le cadre de la définition des projets gouvernementaux et des priorités d'action 2013-2016, le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) a présenté un argumentaire relatif à la planification des types d'interventions techniques pouvant être mises en oeuvre pour assurer à la fois la sécurité des infrastructures routières et celle de leurs usagers et riverains. Les coûts afférents ne sont pas détaillés par axe routier mais chiffrés globalement, en distinguant entre les interventions à court terme pour stabiliser l'état et les interventions à moyen terme pour l'améliorer.

Les résultats de la nouvelle campagne quadriennale de mesures d'état seront disponibles à fin 2012. En 2008, le niveau moyen de qualité de l'état se situait à 2.32 et l'objectif à 12 ans est d'atteindre une valeur meilleure, fixée à 2.0. Le niveau d'atteinte de cet objectif pourra donc être vérifié en 2020. Une poursuite de la détérioration était attendue pour l'année 2011. Effectuée sur un échantillonnage de relevés, l'évaluation entreprise à fin 2011 a cependant montré que, grâce aux travaux entrepris, l'état ne s'était pas aggravé durant l'année.

Nous proposons l'acceptation du postulat. Le DTEE élaborera à l'attention du Grand Conseil un rapport sur la stratégie du Gouvernement pour maintenir et améliorer le réseau routier cantonal, rapport qui se voudra stratégique et ne comportera pas de donnée détaillée par route.

Lieu, date Sion, le 14 août 2012