



## Projet de décision concernant la correction routière du 1<sup>er</sup> lacet à la sortie de Vissoie sur la route RC 42 Vissoie – St-Luc – Chandolin, sur le territoire de la commune d'Anniviers

### 1. Déroulement des travaux

La Commission de l'équipement et des transports (ET) s'est réunie le 23 mars 2015 de 14h00 à 15h00 à Sion, bâtiment du Grand Conseil, salle de conférence n°4

#### Commission ET

Membres	Remplacé par	
GIROUD Willy, PLR, président		X
CLERC BEROD Annick, suppl., rapporteur		X
BUTTET Jérôme, PDCB		X
EGGEL Dominic, CVPO		X
FRACHEBOUD Christian, PLR		X
FURRER Urban, CSPO		Excusé
GAILLARD Stéphane, PDCC		X
GILLIOZ Charles-Albert, PLR		X
NANCHEN Daniel, PDCC	LAMON Anthony	X
PITTELOUD Albert, UDC		
SCHNYDER Reinhold, AdG/LA		X
ZENKLUSEN Andreas, CVPO		X
BIFFIGER Paul, SVPO		X

#### Service parlementaire

JACQUIER Sarah, collaboratrice scientifique  
ROUBATY Séverine, collaboratrice scientifique

#### Administration cantonale

MELLY Jacques, Conseiller d'Etat, Chef du DTEE ;  
PUTALLAZ Jean-Christophe, Adjoint du chef du Service des routes, transports et cours d'eau ;  
CHITTARO Loris, Chef d'arrondissement, Service des routes, transports et cours d'eau.

## 2. Présentation du projet

Il s'agit ici d'un dossier classique de réfection de route qui s'inscrit dans une réflexion plus globale sur les routes de la commune d'Anniviers (70 kilomètres de routes cantonales dont 90% en montagne). Ces dernières années de nombreux travaux ont été consentis dans la vallée et d'autres projets sont prévus dans le même secteur à l'horizon 2020. Les routes d'Anniviers sont des routes importantes en termes touristiques et en termes d'habitat. Si, en semaine, le trafic est de type pendulaire et correspond aux déplacements de la population résidente, il double durant les week-ends et les périodes de vacances (jusqu'à 4'200 véhicules/jour).

Le tronçon dont il est question a une longueur de 570 mètres et correspond au 1<sup>er</sup> lacet après la sortie de Vissoie en direction de St-Luc et Chandolin. Actuellement, il n'est pas possible de croiser avec des bus ou des cars touristiques de gabarits européens. Par ailleurs, ce tronçon présente des problèmes d'instabilité de la chaussée avale ainsi qu'une zone de glissement de terrain dans le lacet. La route est un exemple typique où l'état de la chaussée dépend des bords de route et où il est impossible de garantir le bon état en refaisant simplement de l'enrobé à l'infini.

Le présent projet consiste à adapter la largeur de la chaussée à un gabarit de largeur normale mais également à prendre les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité sur le tronçon et éviter tout risque d'effondrement ou de glissement de la route.

Dans la solution retenue, l'élargissement de la chaussée se fera en majeure partie par le côté amont de la route avec la reconstruction des murs de soutènement. En aval, le choix s'est porté sur des soutènements structurés végétalisés sur une longueur de 150 mètres environ. Le fait de « rentrer » la route dans la partie amont permet, sur une grande partie, de limiter les travaux au renforcement des bords de route afin de stabiliser la partie avale. Les murs de soutènement seront revêtus de pierres naturelles de manière à maintenir une continuité avec les projets exécutés précédemment à la sortie de Vissoie et à la sortie du lacet en question.

Pour plus de détails sur les caractéristiques techniques, il est renvoyé au message du Conseil d'Etat.

Le projet nécessite 326 m<sup>2</sup> d'expropriation, la plus grande partie sur la bourgeoisie de Vissoie (306 m<sup>2</sup>). L'Etat du Valais étant propriétaire d'une grande parcelle, des échanges ont été possibles. Il en résulte 124 m<sup>2</sup> effectifs d'expropriation. Le tarif d'expropriation est de CHF 110.-/m<sup>2</sup> en zone à construire.

La correction de la route requiert le défrichement temporaire d'une zone de forêt de 726 m<sup>2</sup>, compensé sur place par un rajeunissement, et le défrichement définitif de 1860 m<sup>2</sup>. Ce dernier sera compensé financièrement dans le cadre du projet régional de compensation des Plats de la Lé à hauteur de CHF 15.- par m<sup>2</sup>. Il est précisé que le défrichement ne touche aucune zone ni espèce protégées.

L'appel d'offre aura lieu en automne 2015. Le début des travaux est prévu au printemps 2016 pour la partie amont jusqu'à l'entrée du lacet. Pour la réfection du lacet en 2017, il sera nécessaire de fermer la route pendant 1 mois et demi. Le trafic sera redirigé sur la route Ayer - St-Luc. La période sera déterminée en collaboration avec la commune et les acteurs touristiques. Il est prévu d'achever les travaux en 2018.

Le coût total du projet s'élève à CHF 7'000'000.-, dont CHF 6'100'000.- pour les travaux de construction. Sur cette somme, environ CHF 3'000'000.- concernent la construction des parois de soutènement, les pieux et le revêtement en pierres naturelles. La participation des communes

concernées correspond à 30% du coût total, soit CHF 2'100'000.- et se répartit comme suit : Anniviers (57%), Sierre (38%) et Chippis (5%). Le montant à la charge du Canton du Valais s'élève ainsi à CHF 4'900'000.-.

### **3. Discussion et vote d'entrée en matière**

#### **3.1. Discussion**

##### Répartition des coûts entre les communes :

La répartition des coûts a été faite selon l'article 89 de la loi sur les routes d'entente avec les communes. Pour l'arrondissement du Valais central, le chef d'arrondissement précise qu'il est d'usage que les communes participent à hauteur de 30% du coût total. Les communes qui mettent en avant des projets savent que l'ordre de grandeur de leur participation se situe à 60% du 30%, soit 15% à 18% du coût global.

##### Compensation financières pour expropriations et défrichements :

Le chiffre de CHF 100'000.- pour l'acquisition des droits et abornements présenté dans le message du Conseil d'Etat est très haut, le montant de CHF 80'000.- est plus réaliste, avec un montant de CHF 20'000.- pour les expropriations, CHF 30'000.- pour les défrichements et CHF 30'000.- pour les abornements.

##### Probabilité d'une demande de crédit supplémentaire

Il y a déjà eu de nombreux projets dans cette région et on ne s'attend pas à des événements particuliers, notamment au niveau géologique (des études d'impact géologique ont été réalisées à chaque fois). Le glissement de terrain constaté dans le lacet est de l'ordre de 5 millimètres par an. Si la situation devait se détériorer, cela pourrait se traduire par des coûts supplémentaires. Mais en l'état actuel des choses, il n'existe aucun élément pouvant conduire à un dépassement du budget.

Le Chef du département précise que le génie civil est un domaine où il peut y avoir des surprises, forçant le projet initial à évoluer. Les demandes de crédits supplémentaires concernent dans la plupart des cas des compléments dans la réalisation dus à des imprévus. Ce qui n'est pas tolérable, c'est de changer les prix unitaires sur un même projet suite à des erreurs de calcul. C'est un souci permanent auquel le département fait très attention.

Il n'y aura pas de demandes supplémentaires issues de la mise à l'enquête puisque la procédure est terminée.

##### Mise en place de profils type et techniques standard

La réfection de routes due à un affaissement sur la partie aval est une problématique qui revient régulièrement. La question est de savoir s'il existe une réflexion de fond sur l'utilisation de techniques standard afin d'optimiser le rapport entre coûts et qualité. Il est répondu que le département dispose d'un panel de techniques standard. Toutefois, la technique choisie dépend pour chaque cas de critères tels que la pente, l'accessibilité, le coût et l'intégration dans le paysage. Dans le cas présent, un élargissement par l'aval aurait été possible mais beaucoup plus coûteux en raison de la forte pente.

### Priorité du projet

La priorité du présent projet par rapport à d'autres chantiers a été fixée d'entente avec la commune. Entre Chippis et Vissoie, des travaux pour quelques 40 millions de francs sont à réaliser uniquement pour faire face aux dangers naturels.

### Coût du projet

Le prix par mètre linéaire est d'environ CHF 12'300.-. Si l'on parle uniquement de réfection, c'est un prix qui est élevé. Mais, dans le cas présent, on reconstruit une bonne partie de la route. La réalisation de ce type d'ouvrage pour une nouvelle route de montagne avoisine CHF 25'000.- par mètre linéaire. On se trouve donc avec ce projet à mi-chemin.

### **3.2. Vote d'entrée en matière**

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité des 11 membres présents.

## **4. Lecture article par article**

Le projet du Conseil d'Etat n'est pas modifié.

## **5. Vote final**

Le projet de décision est **accepté** par la Commission ET à l'**unanimité** des 11 membres présents.

Le président

Willy Giroud

Le rapporteur

Annick Clerc Bérood