



RÉPONSE AU POSTULAT

Auteurs	Manfred Schmid, CVPO et Urs Kuonen, CVPO
Objet	Le réseau routier cantonal, qui se détériore, fait-il obstacle à la mobilité des citoyens et des PME ?
Date	30.04.2015
Numéro	5.0169

La teneur de l'objectif politique 1 du Service des routes transports et cours d'eau (SRTCE) vise à garantir la mise à disposition des citoyens, des hôtes du canton ainsi que de son économie un réseau routier cantonal performant et fonctionnel. Dans ce contexte, des interventions régulières de maintenance sur les infrastructures et leur bon entretien sont deux conditions indispensables pour une sécurité, une performance et une fonctionnalité pérennes.

Le diagnostic de la qualité du réseau routier cantonal se fait au travers de la mesure régulière d'indicateurs d'état, dont l'évolution se péjore, du fait des influences climatiques, de la topographie, des évolutions du type et du volume de trafic ou encore du vieillissement naturel des matériaux.

Un double traitement (interventions régulières de maintenance et un bon entretien) des infrastructures routières nécessite l'engagement de moyens financiers importants compte tenu de la taille du réseau cantonal et du niveau de prestation attendu. Selon le rapport d'auscultation du réseau cantonal (chiffres 2013), la qualité moyenne actuelle du réseau cantonal est de 2.45 (échelle de notation: 0=Bon, 1=Moyen, 2=Suffisant, 3=Critique, 4=Mauvais). Cette note moyenne s'est fortement péjorée durant les 10 dernières années. A ce jour, un peu plus d'un tiers du réseau cantonal est dans un état critique (21%) ou mauvais (15%).

Comme l'a déjà constaté la COGEST, depuis plusieurs années déjà, les moyens financiers mis à disposition sont insuffisants en regard des besoins identifiés. Les objectifs de qualité fixés dans les indicateurs du sous-objectif politique ne pouvant être atteints dans le cadre budgétaire actuel et planifié (PIP), le SRTCE évalue d'autres mesures de gestion, à savoir:

- travailler sur la taille du réseau cantonal,
- travailler sur le niveau du service hivernal sur certains tronçons,
- mettre en œuvre une politique d'entretien préventive plutôt que curative.

Pour ce qui concerne cette dernière mesure, le service est en cours d'évaluation des conséquences sur le long terme. Dans l'intervalle séparant le développement de dégâts et l'application du traitement, le gestionnaire des infrastructures peut bien évidemment être appelé, au motif de la sécurité de l'infrastructure et de ses usagers, à prendre des mesures organisationnelles exceptionnelles restreignant la mobilité. A noter encore que le SRTCE affecte actuellement une grande part des moyens disponibles à l'entretien par rapport aux moyens affectés à la construction de nouveaux tronçons.

Il est proposé le rejet du postulat.

Conséquences sur la bureaucratie : néant

Conséquences financières : en évaluation

Conséquences équivalent plein temps (EPT) : néant

Conséquences RPT : néant

Lieu, date Sion, le 3 novembre 2015