



Monsieur  
Grégory d'Andrès  
Député  
Route de l'Ousse 4  
3971 Chermignon d'En Haut

Notre réf.  
Votre réf.

Date 25 JUIN 2018

**Liaisons entre Sierre et le Haut-Plateau**  
**Votre question écrite No 57 du 08.03.2018 Contournement de Sierre**

Monsieur le Député,

En date du 8 mars 2018, vous avez déposé sur le bureau du Grand Conseil une question écrite par laquelle vous invitiez le Conseil d'Etat à répondre à plusieurs questions en lien avec l'objet cité en marge, auxquelles sont apportées nos réponses, compléments d'information et précisions par la présente.

Vos questionnements reprennent la problématique générale concernant le projet d'ensemble visant à définir les liaisons routières cantonales entre Sierre et le Haut-Plateau qui viennent de faire l'objet de sollicitations portées par les différentes autorités du District de Sierre.

En préambule, nous devons poser un cadre factuel évitant ainsi de revenir sur les éternelles affirmations entendues et colportées au sujet du trafic, qui nourrissent le débat mais qui relèvent plus de la profession de foi, que de faits démontrés. Les différents bureaux d'ingénieurs spécialisés dans le trafic qui ont menés les études de circulation en ville de Sierre, couplées à des mesures électroniques décomptant les véhicules par la signature électronique de chacun de ceux-ci et calées sur un canevas très resserré des quartiers de la ville, nous ont donné des résultats qui nous permettent d'affirmer :

- Que la circulation générale et sa répartition fine en ville de Sierre est parfaitement connue et nous relevons qu'en l'état, ainsi qu'à l'horizon 2030, la pression circulatoire supplémentaire n'est pas de nature à saturer le réseau cantonal à l'est de la ville. Une correction de la chaussée de Riondaz ne ferait qu'anticiper la vision à terme des modifications de classement et déclassements de certains axes cantonaux et communaux, suite aux possibilités offertes par les nouvelles liaisons routières cantonales, étant entendu que cet axe serait modifié en prenant en compte une forte valorisation édilitaire (type urbain).

Dans la deuxième phase et sur la base des résultats obtenus pour le trafic, nous avons fait évaluer, pour les trois possibilités de construction à l'est, au nord et à l'ouest de Sierre, la variante ou le couple de variantes de nature à délester au mieux le centre de la Ville, sans passer par une coupure nette du trafic. Nous pouvons également soutenir :

- Que pour répondre à votre question, la solution optimale pour une liaison entre Sierre et le Haut-Plateau passe par la construction de la déviation ouest de Sierre et par l'aménagement de la route de liaison nord, jusqu'à la sortie de Veyras.



Pour revenir à l'intégration de la zone générale du BOUP dans nos études et proposer des méthodes de gestion des risques, sachant que le versant subit des glissements différentiels qui peuvent aller jusqu'à 10 cm/an, une approche unique n'est pas possible et économiquement indéfendable. De fait, l'interface entre le portail supérieur du futur tunnel de la déviation ouest et la partie à ciel ouvert se situe entre la zone de faible et de moyenne intensité dudit glissement. La variante retenue, en dissociant et en élargissant la superstructure au sortir du tunnel de quelques mètres vers l'amont, permettra de prendre en compte le déplacement éventuel du versant.

Pour la RC 46 existante, elle traverse malheureusement sur environ 200 ml la zone de glissement de forte activité. Etant illusoire de penser stopper le déplacement superficiel, nous devons passer par des réfections ponctuelles, échelonnées dans le temps, plus importantes que celles que nos moyens actuels ne nous le permettent.

En ce qui concerne les coûts d'entretien de ces types d'ouvrages, la longueur du réseau routier cantonal nous donne d'appréciables indications pour les englober et les maîtriser dans nos réflexions budgétaires ou constructives.

Actuellement, la route de liaison Nord a fait l'objet d'études d'avant-projet et la variante retenue discutée avec la commune de Venthône. Cela étant, nous allons compléter, adapter et finaliser nos réflexions, afin de pouvoir présenter un concept abouti aux riverains. Vous n'êtes pas sans savoir que nous nous devons de rechercher des projets alternatifs afin d'éviter les zones à bâtir et nous conformer aux différentes et multiples exigences légales y relatives.


Un passage dans une zone agricole ou viticole n'est en soit guère plus facile, mais nous donne un degré de liberté plus ample. Cette liaison Nord traverse une zone agricole non protégée mais fortement valorisée par l'homme. Le paysage est zébré de routes viticoles et notre nouvel axe, qui réutilise sur 75 % de sa longueur les axes déjà existants, est prévu pour minimiser son impact sur le versant. Pour autant, nous ne saurions négliger l'intégration environnementale de nos ouvrages en prenant en compte de manière poussée l'aspect visuel du site.

La construction de ces nouveaux axes est indiscutablement liée aux moyens financiers que l'Etat et les communes devront mettre en œuvre pour leurs réalisations. En effet, à défaut de classement fédéral, avec une forte participation de la Confédération, il faudra passer par un financement selon la Loi sur les Routes et intégrer ces travaux dans une future PIP.

Par contre, il est certain qu'un début des travaux sans classement fédéral ne saurait être toléré, ni subventionné par la Confédération. De plus, s'agissant d'une décision fédérale, le Conseil d'Etat et les représentants du District de Sierre mobilisent toutes leurs énergies pour faire avancer les dossiers.

Un classement en RPS de la RC 46 existante, Sierre – Chermignon – Crans, n'est en aucune manière une raison pertinente pour déclasser l'actuelle RC 45, Sierre – Montana – Crans. Il n'en a par ailleurs jamais été question.

En vous remerciant de votre question, nous vous présentons, Monsieur le Député, nos salutations distinguées.



Jacques Melly  
Conseiller d'Etat

Copie à Présidente du Grand Conseil  
Service parlementaire