



# Projet de décision concernant l'octroi d'un crédit d'engagement pour la correction routière et la sécurisation des piétons, sur la RC 71 Martigny-Fully-Saillon-Leytron-Chamoson et Ardon, tronçon : Branson-La Louye, sur le territoire de la commune de Fully

## 1. Déroulement des travaux

La Commission de l'équipement et des transports (ET) s'est réunie le mardi 15 janvier 2019, de 09h00 à 10h30, à la salle de conférence 4, 3<sup>ème</sup> étage, bâtiment du Grand Conseil à Sion.

### Commission ET

| Membres                               | Remplacé par  | 15.01.2019 |
|---------------------------------------|---------------|------------|
| BIFFIGER Paul, SVPO, président        |               | X          |
| CARRON Florentin, PDCB vice-président |               | X          |
| CRETENAND David, PLR, rapporteur      |               | X          |
| BAGNOUD Aristide, PDCC                |               | X          |
| BARRAS Lucien (suppl.), Les Verts     |               | X          |
| D'ANDRES Gregory, PLR                 |               | X          |
| FURRER Urban, CSPO                    |               | X          |
| IMBODEN Reinhard, CVPO                |               | X          |
| JORDAN Werner, AdG/LA                 |               | X          |
| MONOD Julien (suppl.), PLR            |               | X          |
| PERRUCHOUD Sandrine, AdG/LA           |               | X          |
| PITTELOUD Albert, UDC                 |               | X          |
| RAUSIS Joachim, PDCB                  | FELLAY Xavier | X          |

### Service parlementaire

LUYET Janique, collaboratrice scientifique

### Administration cantonale

MELLY Jacques, conseiller d'Etat, chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE)

PELLISSIER Vincent, chef du Service de la mobilité (SDM), DMTE

LONFAT Sébastien, chef de l'Arrondissement 3 – Bas-Valais, SDM

DUC Eric, Services centraux, Section Infrastructures routières et trafic, SDM

## 2. Présentation générale du projet par le Département

### 2.1. Situation existante

La route cantonale (RC) 71 traverse les communes de Martigny, Fully, Saillon, Leytron, Chamoson, Saxon et Ardon. Elle revêt une importance capitale pour la commune de Fully car elle dessert différentes zones (habitat, centres scolaires, agriculture, artisanat et commerces).

Le fort développement de la commune génère un trafic important de piétons et de véhicules, à savoir 7'500 véhicules par jour sur le tronçon Branson-Louye.

En termes de sécurité routière, la situation actuelle est insatisfaisante, puisque :

- les passages piétons ne sont pas sécurisés dans la zone à bâtir
- le gabarit routier ne permet pas le croisement du trafic lourd (camion – bus et bus – bus)
- le raccordement et la visibilité sont peu satisfaisants pour les accès privés
- le talus de la route cantonal (côté canal) est instable et s'affaisse.

Il convient de relever que le présent projet de correction et de sécurisation s'intègre dans le projet global « Pont de Branson – Transversale A9 ». Depuis août 2010, trois lots ont déjà été réalisés, le présent lot en constituant le dernier.

### 2.2. Objectifs du projet

Le projet concerne le village de Branson et s'étend du Pont de Branson sur 1'680 mètres en direction de Saillon. Il vise les objectifs suivants :

- améliorer la géométrie en augmentant la largeur de la chaussée (6.7 mètres sur l'ensemble du secteur et 7 mètres aux arrêts de bus) et en permettant le croisement des cars postaux et des poids lourds
- restructurer la chaussée par la reprise totale de l'encaissement et la stabilisation du talus, côté canal
- sécuriser l'itinéraire emprunté par les piétons et les écoliers par la réalisation d'un trottoir (au sud, côté Rhône, sur l'ensemble du tronçon et au nord, sur de courts secteurs), par la construction d'arrêt de bus sécurisés dans les deux directions et par la mise en conformité des passages piétons selon les normes en vigueur
- mettre en conformité les aspects environnementaux en matière de bruit et d'eaux de surface. La mise en conformité en matière de bruit se fera par la réalisation d'une couche de roulement avec tapis phonoabsorbant de dernière génération et par la réduction du bruit à environ trois décibels (ce qui permettra de ne plus avoir de dépassement des valeurs limites d'immission et d'éviter qu'environ 21 bâtiment et 70 personnes ne soient exposés à des valeurs supérieures aux limites d'immission) ; celle concernant les eaux de surface se fera par la récolte de ces dernières par des sacs dépotoirs disposés tous les 25 mètres sur les demi-chaussées montantes et les trottoirs et par leur infiltration dans une banquette et dans le talus du canal de Fully pour les demi-chaussées descendantes
- remplacer les canalisations communales : cette réalisation sera faite par la commune en synergie avec le projet de route cantonale.

### 2.3. Caractéristiques du projet

#### Généralités :

Le présent projet présente les caractéristiques suivantes :

- Longueur totale du nouvel aménagement routier : 1'680 m
- Largeur totale chaussée : 6.70 m

- Banquette côté canal : 0.40 m
- Epaisseur totale infrastructure (1/2 sud) : 0.65 m
- Epaisseur stabilisation au ciment (1/2 nord) : 0.30 m
- Epaisseur totale infrastructure (1/2 nord) : 0.85 m
- Surface de roulement (phonoabsorbant SDA4-16) : 35 mm
- Largeur du trottoir : 1.50 m
- Pente longitudinale : < 1 %
- Dévers en toit : 3 %: Au vu de la faible déclivité de la pente longitudinale de la route (moins de 1%), la solution du dévers en toit est privilégiée, afin d'éviter tout risque de gel dû à l'eau qui ne coulerait pas assez vite. Des grilles sont prévues le long de la route.

Ce projet permettra ainsi de finaliser l'ensemble de la sécurisation de la route cantonale sur la commune de Fully.

Un député relève le problème de visibilité engendré par la barrière du pont de Louye, laquelle est large et haute. Le chef d'arrondissement indique être vigilant avec cette problématique – connue également par un autre pont dont les barrières en plexiglas se recouvrent de givre – et vouloir trouver une solution adéquate.

L'augmentation du niveau du canal est également prise en compte dans le présent projet au niveau de sa stabilisation, un enrochement étant en effet nécessaire aux passages piétons et arrêts de bus.

#### Trafic cyclotouriste

Les cyclotouristes pourront continuer d'emprunter les deux itinéraires parallèles à la route cantonale, à savoir le chemin du Longet le long du canal et la piste cyclable numéro un sur les berges du Rhône. Les rues transversales permettent l'accès à ces deux réseaux, sans devoir utiliser la route cantonale.

Un député rappelle que tous les cyclistes ne sont pas des cyclotouristes, mais qu'il existe une catégorie de cyclistes dont on ne parle pas, à savoir les personnes se déplaçant à vélo au quotidien. Il est d'avis que le projet ne fait pas de place aux vélos (la problématique des itinéraires cyclables est laissée en mains communales) et qu'il ne favorise pas la transition de certains automobilistes vers le vélo.

A cette remarque, le chef de service indique que l'axe le long du Rhône remplit ce rôle et que, du point de vue du canton, c'est l'unique axe qui concerne ses attributions. La commune est d'ailleurs accompagnée par le canton pour la mise en place de pistes de mobilité douce. Il ajoute qu'il convient de replacer le présent projet dans son contexte : Il s'agit en effet du dernier projet s'insérant dans une vision globale initiée dans les années 90. Peut-être qu'aujourd'hui les réflexions seraient différentes. De par la loi, le canton n'a pas la tâche institutionnelle de développer des routes pour les deux roues et ne peut qu'inciter ou accompagner les communes à agir dans ce sens.

Le député rappelle que la Commission ET a demandé au DMTE d'ajouter au budget 2019 un nouvel indicateur « Equiper le réseau cantonal de plaine de pistes cyclables » et qu'il convient d'être volontariste pour faire avancer les choses. Le Département précise que le canton prend en compte les vélos et que ce n'est pas parce que tel n'est pas le cas dans le présent projet, qu'il ne va pas le faire pour les projets futurs. Le Département a hérité de ce dossier, avec ses problèmes et ses incohérences, et « doit faire avec », tout en étant conscient du fait qu'il est insatisfaisant sur ce point. Le premier projet allant dans le sens de l'intégration des vélos est celui de Vétroz, actuellement mis à l'enquête publique et qui est discuté depuis deux / trois ans.

Le chef de département souligne le fait que le Valais connaît un contexte géographique compliqué, devant concilier l'agriculture, l'habitat, le tourisme et la mobilité. Les mentalités

doivent également changer. Il convient de faire confiance au concept cantonal de mobilité lequel va bousculer une série d'habitudes.

### Expropriations

Les surfaces expropriées sont d'environ 3'560 mètres carrés, dont 3'215 mètres carrés en zone à bâtir et 345 mètres carrés en zone inculte, ce qui correspond à 52 parcelles touchées. Les surfaces expropriées au sud de la route dépendent principalement :

- de la réalisation du trottoir
- de l'emplacement du canal (élément fixe contraignant)
- du décalage de la chaussée nécessaire à la stabilisation du talus du canal
- des raccordements existants à maintenir et à garantir
- des conditions topographiques.

### Coût et financement :

Le coût total du projet, basé sur les devis approuvés par le SDM et le DMTE, s'élève à **7'320'000 francs** (TVA et frais inclus). Le détail en est le suivant :

|   |     |              |                         |
|---|-----|--------------|-------------------------|
| Expropriations  |     | Fr.          | 1'295'000.00            |
| Honoraires (environ 10% de Fr.3'990'000.-)                | Fr. | 399'000.00   |                         |
| Travaux de génie civil                                    | Fr. | 3'990'000.00 |                         |
| Eclairage public  | Fr. | 265'000.00   |                         |
| Marquage et signalisation                                 | Fr. | 60'000.00    |                         |
| Total intermédiaire                                       | Fr. | 4'714'000.00 |                         |
| Divers et imprévus (environ 10%)                          | Fr. | 486'000.00   | Fr. 5'200'000.00        |
| Frais de surveillance du SDM (env. 5% de Fr. 5'200'000.-) |     |              | Fr. 260'000.00          |
| Valorisation du patrimoine culturel                       |     |              | Fr. 40'000.00           |
| <b>TOTAL HT</b>   |     |              | <b>Fr. 6'795'000.00</b> |
| TVA 7.7% et ARRONDI                                       |     |              | Fr. 525'000.00          |
| <b>TOTAL (TVA et frais inclus)</b>                        |     |              | <b>Fr. 7'320'000.00</b> |

### Echéancier :

Les dossiers « routier » et « assainissement du bruit » ont été mis à l'enquête en décembre 2018. Si aucun recours des opposants n'est déposé, il est prévu que le Conseil d'Etat homologue le projet au printemps 2019, que la Commission d'estimation des expropriations siège en été 2019 et que les travaux soient mis en soumission en été 2019 également, afin que la phase d'exécution puisse commencer en 2019. A ce jour, les travaux sont prévus sur une durée de quatre ans, à savoir de 2019 à 2022. Comme cette route est très fréquentée, ils vont devoir être effectués de manière échelonnée, par tronçon et avec des fermetures d'une seule voie à la fois.

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

Comme la discussion d'entrée en matière n'est pas demandée, il est passé directement au vote.

Vote : L'entrée en matière est **acceptée** à l'unanimité des membres de la Commission.

### 4. Lecture de détails

Seuls sont mentionnés ci-dessous, les articles du projet de décision ayant fait l'objet de remarques de la part de la Commission.

#### Art. 1

. *Alinéa 2* : C'est parce que les travaux sont déclarés d'utilité publique, qu'il est possible d'exproprier des parcelles en vue de la réalisation du projet.

#### Art. 3

. *Alinéa 1* : Le poste « Divers et imprévus » (d'environ 10%) prévu dans le devis des coûts des travaux ne vise pas forcément des dépassements des coûts, mais des éléments qui n'auraient pas été pris en compte ou auxquels le SDM n'aurait pas pensé. Il concerne la marge de manœuvre du canton dans les procédures de mise en soumission. Le chef d'arrondissement ajoute que le présent devis concerne la phase de mise à l'enquête du projet, les calculs allant être affinés lors de sa phase d'exécution.

. *Alinéa 2* : A la demande d'un député de savoir si le déclassement de la route Mazembroz-Saillon aura une influence sur la répartition des coûts entre les communes concernées, le Département indique qu'il n'est pas prévu de procéder au déclassement de ce tronçon. La répartition des coûts est en outre basée sur des critères précis prévus par la loi et a déjà été décidée pour les autres lots, si bien que la répartition des coûts ne va pas être modifiée.

#### Art. 4

. *Alinéa 1* : Les communes concernées ont déjà reçu les propositions de répartition des coûts avec les autres lots.

## 5. Débat et vote final

Comme le débat final n'est pas demandé, il est passé directement au vote final.

Vote : Le projet de décision concernant l'octroi d'un crédit d'engagement pour la correction routière et la sécurisation des piétons, sur la RC 71 Martigny-Fully-Saillon-Leytron-Chamoson et Ardon, tronçon : Branson-La Louye, sur le territoire de la commune de Fullyest **accepté** par 12 voix pour, 0 contre et 1 abstention.

St. Niklaus / Riddes, le 30 janvier 2019

Le président

Paul BIFFIGER

Le rapporteur

David CRETENAND