



Département de la mobilité, du territoire et
de l'environnement

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, 1950 Sion

Monsieur le Député

Grégory D'Andrès

gregory.dandres@parl.vs.ch

Notre réf. DMTE / SDM

Date 7 octobre 2022

Stratégie de mobilité 2040

Votre question écrite N° 2022.06.275 du 09.06.2022

Monsieur le Député,

En date du 9 juin 2022, 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 et auxquelles nos réponses, compléments d'information et précisions sont apportés par la présente.

Le chef du Service de la mobilité et moi-même avons participé courant août 2022 à une séance avec les autorités communales concernées, le préfet du district de Sierre ainsi que plusieurs de nos représentants à Berne. Nous avons ainsi pu présenter les enjeux liés aux différents moyens de liaison entre la plaine sierroise et le Haut-Plateau. Concernant vos questions précises, nous pouvons apporter les éléments de réponse qui suivent.

Y a-t'il une stratégie pour moderniser et aménager le réseau cantonal déjà surchargé en ville de Sierre ?

Des démarches ont été entreprises par le Service de la mobilité pour collaborer avec la ville de Sierre afin de fixer une politique de mobilité multimodale claire pour les prochaines années. Selon les études préliminaires sur le réseau structurant cantonal, ces dernières montrent que les charges de trafic importantes à l'intérieur de la ville de Sierre ne seront que peu réduites par la mise en œuvre d'un éventuel contournement routier ouest et nord. En effet, les temps de parcours des véhicules qui transitent par le centre-ville restent, à ce jour, bien trop attractifs pour le trafic de transit au détriment des infrastructures déjà existantes de la route de débord sud (T9) ou de l'autoroute. Ainsi, l'enjeu actuel consiste à mettre en œuvre des mesures permettant de réduire ce trafic à l'intérieur du tissu urbain. Celui-ci génère d'importantes nuisances pour les riverains. Ces mesures passent en premier lieu par la mise en œuvre d'aménagements qui tranquilisent les espaces publics et rééquilibrent les modes de transports adaptés au trafic interne. Cette étape uniquement préliminaire impérative permettra de réorienter le transit vers les axes de liaison principaux, soit la route de débord sud et l'autoroute qui contournent les zones habitées, au demeurant largement dimensionnée pour supporter ce report de trafic.

Y a-t'il une planification claire, réalisable techniquement et financièrement pour l'accès au Haut-Plateau et à ses villages environnants ?

Le Service de la mobilité travaille conjointement avec les communes du district afin d'inciter au basculement modal par une amélioration des cadences des transports publics, bus et funiculaire, mais aussi par l'amélioration du cheminement piéton entre les interfaces des gares ferroviaire et funiculaire siéroises. Les études menées au sein du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) ont pour objectif de mener à la réalisation de projets techniquement et financièrement défendables au regard des ressources financières disponibles. Cependant, une collaboration active est nécessaire, puisque certains éléments du déploiement de cette stratégie sont de la compétence des communes.

Des mesures récentes du trafic journalier en et hors saison sur les routes RC 45 et 46 permettant d'évaluer l'évolution du trafic individuel motorisé récentes sont-elles disponibles ?

Les RC 45 et RC 46 sont pourvues de compteurs fixes de trafic. Entre 2005 et 2021 des augmentations des charges de trafic sur le réseau cantonal de Sierre ont été constatées. Ces augmentations ne sont pas surprenantes dans le sens où le développement des zones a continué. Il s'agit aujourd'hui de s'interroger sur le fonctionnement du réseau, notamment à l'aune d'études qui remontent au début des années 2000 et qui nécessitent une actualisation.

Connaissons-nous la part de trafic dévolue au transport poids lourds sur ces axes ? Y a-t'il une stratégie pour améliorer et décarboner le transport des marchandises vers le Haut-Plateau qui surcharge ce réseau routier ?

Sur les RC 45 et RC 46, le trafic poids lourds est d'environ 3% du trafic total. Un projet d'amélioration du tronçon entre le giratoire de l'hôpital de Sierre et l'entrée de Corin est en cours de planification, notamment pour ce qui concerne le croisement des poids-lourds. Il est également à relever qu'une voie de dépassement a été construite récemment à l'entrée sud de Chermignon d'en Bas. Enfin, nous avons également amélioré plusieurs lacets et carrefours sur cet axe afin de faciliter les croisements. Pour ce qui concerne la décarbonation, des éléments complémentaires vous sont apportés dans la réponse à la question que vous avez déposée relative à la transition énergétique.

Un projet ferroviaire ambitieux Goppenstein-Leukerbad-Crans-Montana (à faible coût le long du coteau et financé par les fonds fédéraux) ne devrait-il pas être étudié pour régler à long terme le trafic voyageurs et marchandises de ces deux pôles de tourisme en les reliant directement à nos clients Italiens, Suisses alémaniques, etc...?

En matières de projets d'infrastructures, nous devons rompre avec ce poncif qui tend à faire croire qu'un projet peut-être à la fois ambitieux et à faibles coûts. Un projet tel que vous l'évoquez, dans une première approximation ne remplit clairement pas le critère coût-utilité, à savoir plusieurs centaines de millions de francs pour un tonnage relativement faible. Dans ce cas de figure, le transport par la route présente des avantages rédhibitoires par rapport au rail. De plus, il est important de rappeler que le développement de nouvelle infrastructure dans le territoire se heurte à des contraintes législatives importantes. Il nous apparaît honnête de souligner que dans une pesée d'intérêts pour un tel projet, l'intérêt public ne semble pas suffisant face aux autres enjeux, territoriaux, environnementaux, paysagers, de durabilité ou encore économiques. Pour mémoire également, un tel projet, s'il remplissait les critères d'éligibilité au financement de la Confédération, ne pourrait l'être avant la discussion, non encore entamée, sur un prochain programme d'aménagement ferroviaire, soit raisonnablement pour un horizon 2050 au mieux.

Avant de regarder de nouvelles alternatives infrastructurelles, le Service de la mobilité s'attèle donc à collaborer avec les communes du district afin d'améliorer le réseau d'infrastructures de mobilité existant (routes cantonales, interface ferroviaire, funiculaire, arrêts de bus) tout comme son exploitation (entretien du réseau, amélioration des cadences des bus et du funiculaire, etc.). Cette approche d'une optimisation des infrastructures existantes est conforme aux attentes fixées dans le corpus législatif helvétique et valaisan. En effet, de nouvelles infrastructures qui impactent fortement nos coteaux sont aujourd'hui extrêmement difficiles à justifier, tant auprès de nos citoyens que de la Confédération. Les bases légales et normatives traitant les enjeux paysagers et environnementaux ont également grandement circonscrit la faisabilité de tels ouvrages.

En vous remerciant de vos questions et en espérant vous avoir apporté les réponses et informations souhaitées, nous vous présentons, Monsieur le Député, nos salutations distinguées.



Franz Ruppen
Conseiller d'Etat

Copies à Présidente du Grand Conseil
Service parlementaire