

CONCEPT CANTONAL DE LA MOBILITÉ 2040



Photographie © Olivier Maire

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

Table des matières

1	Introduction	3
2	Démarche	4
2.1	Objectifs de la CCM 2040	4
2.2	Instruments de mise en œuvre	4
2.3	Les étapes de la démarche	5
3	Concept cantonal de la mobilité	6
3.1	Situation générale	6
3.2	Tâches et rôles de l'Etat du Valais	6
3.3	Aspects liés au territoire et à la mobilité	7
3.4	Une complémentarité primordiale des modes de transport	7
3.5	Méthodologie, représentation, outil	7
4	Identification des principaux enjeux de mobilité	9
4.1	Enjeux de l'infrastructure routière cantonale	9
4.2	Les projets d'agglomération comme catalyseurs du changement	21
4.3	Enjeux liés à l'offre en transport public	21
4.4	Enjeux autour des améliorations de l'infrastructure ferroviaire	23
4.5	Enjeux autour de l'infrastructure ferroviaire pour les marchandises	25
4.6	Enjeux liés au transport par câble	25
4.7	Enjeux liés à la navigation lacustre et sur le Rhône	27
4.8	Enjeux liés au trafic aérien	27
4.9	Enjeux liés à la mobilité douce	28
4.10	Enjeux liés à l'exemplarité de l'administration cantonale valaisanne	29
4.11	Enjeux liés à la gestion du stationnement	29
5	Suites à donner	30
5.1	Priorité gouvernementale	30
5.2	Financer la vision	30
5.3	Ressources humaines pour assurer la vision	31
5.4	Mise à jour des fiches du plan directeur cantonal	31
5.5	Lancer les chantiers législatifs	31
6	Conclusions	32

1 Introduction

L'Etat a pour mission d'offrir les meilleures prestations possibles de mobilité à tous les usagers du Canton, tout en tenant compte de la vie sociale et économique spécifique du Valais, de ses contraintes et de son évolution, de l'environnement naturel et construit dans lequel elles s'insèrent. L'Etat se doit d'être exemplaire dans les domaines où son rôle peut être prédominant et de rechercher la durabilité dans ses actions. Il a le devoir d'être innovant et d'accompagner positivement le changement et les mutations.

Avec l'intégration du Service des transports, puis des sentiers pédestres¹, le Service de la mobilité (SDM) couvre désormais l'ensemble des questions liées à la mobilité sur le territoire cantonal. Ces dernières concernent le canton du Valais en tant que propriétaire de certaines infrastructures de transport, mais aussi en tant qu'autorité coordinatrice ou partenaire des communes et/ou de la Confédération. Le SDM peut ainsi planifier, coordonner et réaliser les meilleures solutions pour l'ensemble des modes de transport sur le territoire cantonal.

Dans ce document, le Service de la mobilité formalise le concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040), à savoir la stratégie du Département de la Mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) ainsi que les actions opérationnelles qui en découlent.

¹ Anciennement rattachés au Service des forêts et du paysage (SFP)

2 Démarche

Fort de ses devoirs et de ses responsabilités, l'Etat pose ici sa réflexion sur une base claire et complète. Il se réfère au présent et au réseau de transport qui a été mis en place dans le passé, tout en devant anticiper les défis à venir. Pour les prochaines décennies, les défis de mobilité sont multiples et complexes. Il s'agit principalement :

- d'assurer le maintien de la substance des infrastructures de transport et de l'offre de mobilité, tout en les faisant évoluer,
- d'intégrer les changements technologiques et/ou sociétaux²,
- de planifier avec intelligence et de façon coordonnée avec les différents partenaires.

2.1 Objectifs de la CCM 2040

A intervalles réguliers, mais sur le long terme, le DMTE examine et fait évoluer son concept cantonal de la mobilité. Cette vision s'inscrit dans l'évolution du Plan directeur cantonal qui traite des aspects liés au territoire et à l'espace. Elle fait l'objet d'une présentation au Parlement et d'une publication.

Au-delà d'un descriptif ou d'un inventaire de statistiques, la CCM porte sur la présentation des principaux enjeux de mobilité auxquels l'Etat du Valais doit faire face d'ici à l'horizon 2040.

Le processus proposé ci-avant a été souhaité par le DMTE, afin de permettre une communication transparente et claire vis-à-vis du Parlement et de la population, tout en rappelant que chaque planification est toujours sujette à des changements ou à des évolutions. Cette vision à long terme se doit d'ailleurs de pouvoir évoluer. Ainsi une réactualisation de la CCM 2040, par le Service de la mobilité, est prévue tous les 8 ans.

Le SDM tient compte également de démarches³ coordonnées par le Plan directeur cantonal visant à diminuer les déplacements non pertinents. Elles permettent de diminuer la charge sur les réseaux de mobilité sans instaurer de limitations artificielles. Si ces initiatives ne sont pas de la responsabilité directe du SDM, elles sont naturellement prises en considération.

2.2 Instruments de mise en œuvre

- Le plan directeur cantonal est un outil de planification indispensable pour pouvoir justifier auprès de la Confédération⁴ la coordination de l'ensemble des actions de la mobilité avec toutes les autres thématiques à incidences spatiales⁵. La CCM 2040 se veut comme un complément au plan directeur cantonal. Elle s'articule en cohérence, explique et complète les nombreuses fiches du plan directeur qui traitent des sujets de mobilité.
- Les bases légales sont indispensables pour l'accomplissement des enjeux de mobilité. Des adaptations législatives doivent pouvoir être entreprises afin d'asseoir la CCM 2040 et les actions du service en charge de l'application de la stratégie. Il est prévu dès lors de faire évoluer durant les 8 prochaines années, l'ensemble du corpus législatif afférent (lois sur les routes, lois sur les transports, loi sur les itinéraires et la mobilité de loisirs, éventuellement une nouvelle loi sur la politique aéronautique cantonale, loi sur une entité autonome de valorisation des parkings ou encore une loi sur les politiques d'agglomération).
- Les ressources, financières et humaines, nécessaires à la mise en œuvre de la présente stratégie sont également abordées et feront l'objet de décisions connexes dans les compétences usuelles du SDM, du DMTE, du Conseil d'Etat ou encore du Grand Conseil.

² Besoin et croissance qualitative de la mobilité, vieillissement de la population, digitalisation, économie du partage, évolutions technologiques,...

³ Télétravail, maintien d'une économie de proximité, urbanisation cohérente,...

⁴ Egalement avec les communes

⁵ Urbanisation, tourisme, approvisionnement, énergie, agriculture,...

2.3 Les étapes de la démarche

La CCM 2040 est présentée au Conseil d'Etat pour prise de connaissance et adoption. Cette démarche permet de renforcer et d'assoir les prises de positions du département en charge de la mobilité pour ensuite développer les instruments d'aménagement du territoire et législatifs et allouer les ressources en cohérence avec la vision.

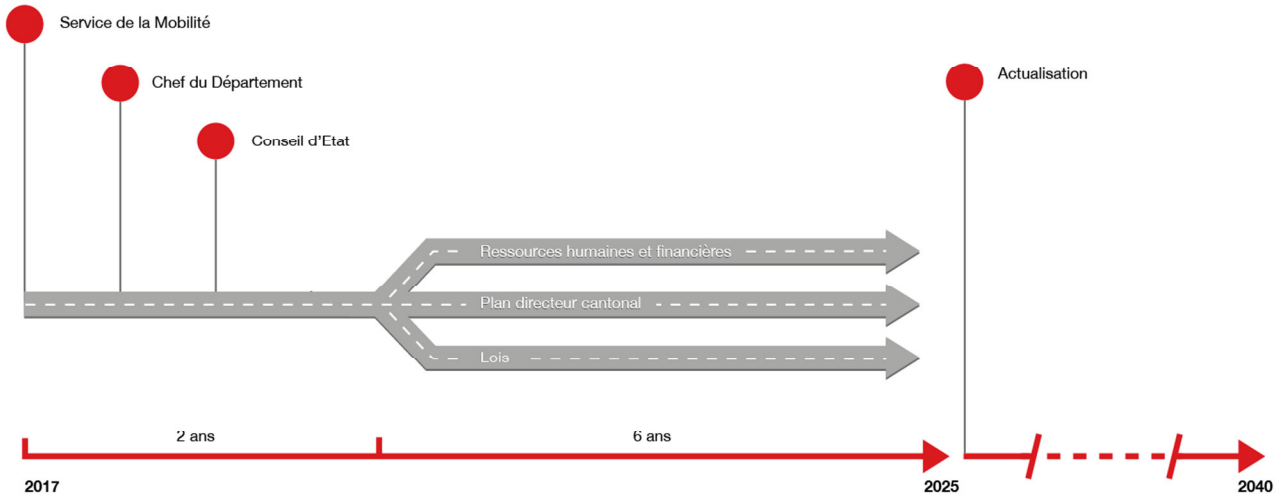


Figure 1 : Echancier

3 Concept cantonal de la mobilité

3.1 Situation générale

Durant le 20^{ème} siècle, le Canton s'est doté d'un réseau de transport quasiment complet. C'est sur cette base connue que se déploie la mobilité à l'horizon 2040. De nombreux documents en font la description ou la présentation des spécificités⁶.

Sur le territoire valaisan, la mobilité est fortement conditionnée par la topographie. Le réseau de transport du canton ne peut être que simple et s'articuler autour d'une colonne vertébrale qui suit la vallée du Rhône. Ainsi, toutes les ramifications forment un réseau de transport structuré. Cette situation impose de nombreux passages obligés ou de longs parallélismes entre les modes de transport et/ou les besoins. Par conséquent, il est important de tirer les meilleures synergies/complémentarités possibles. Les quatre principaux besoins de déplacements sont rappelés à la figure ci-dessous.

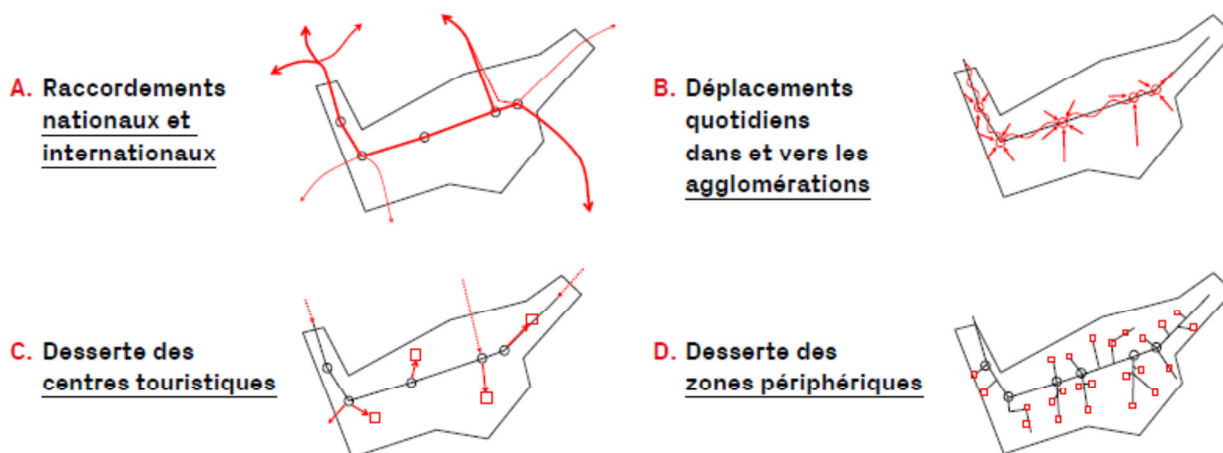


Figure 2 : Quatre principaux besoins de mobilité

3.2 Tâches et rôles de l'Etat du Valais

Les tâches régaliennes constituent les bases fondamentales et historiques de l'Etat. En fonction des réseaux et des modes de transport, le rôle de l'Etat du Valais varie. Une synthèse de ces rôles est illustrée ci-après.

	Réseau routier			Réseau transports publics			Réseau modes doux		Réseau transport par câble		Transport aéronautique		Navigation	
	Routes communales	Routes cantonales	Routes nationales	Trafic grandes lignes	Transport régional de voyageurs (TRV)	Transport d'agglomération	Réseau modes doux cantonal	Réseau modes doux communal	Télé-gérés	Autres remontées mécaniques	Aéroport de Sion	Autres transports aérien	Lac Léman	Rhône
Planification / Coordination	Autorise	X		Prévoise	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Construction		X	X OCRN				X		X					
Exploitation		X	X UT III				X		X					
Subventionnement		-			X	X	-	X	-	X	X		X	

Tableau 1 : Rôles de l'Etat du Valais en fonction des réseaux de transport

⁶ Dangers naturels, topographie, vallées latérales, zones touristiques, agglomérations, transports de transit,...

Des mutations ou des évolutions profondes ont eu lieu et surviennent régulièrement. Elles proviennent d'évolutions de la société⁷ mais aussi de la marge de manœuvre dont dispose le Gouvernement. Elles dépendent de la volonté politique et de la flexibilité de l'administration. Le regroupement de tous les domaines de la mobilité au sein du SDM ouvre ainsi de nouvelles perspectives qui forment une partie de la réponse à apporter à des changements plus profonds⁸.

3.3 Aspects liés au territoire et à la mobilité

Pour un territoire naturel et construit comme l'est le Valais aujourd'hui, les développements urbains sont restreints⁹ et le réseau de transport est pratiquement entièrement dessiné. Ce réseau doit donc s'adapter¹⁰ à l'urbanisation effective ou planifiée, car les modifications qui lui sont demandées sont locales et ponctuelles. Cet aspect est développé dans l'annexe 2 de ce document.

Le corollaire de cette réalité est qu'une urbanisation qui ne respecterait pas le réseau de transport devrait être abandonnée¹¹. Ainsi, le réseau de transport s'adapte à l'urbanisation effective ou planifiée et non pas l'inverse. De ce fait, l'urbanisation ménage le territoire en tenant compte du réseau de transport existant, qui joue un rôle structurant sur son aménagement.

Dans cet esprit de forte interaction avec le territoire, le Service du développement territorial (SDT) est aujourd'hui intégré au DMTE et permet une collaboration plus étroite avec le SDM.

3.4 Une complémentarité primordiale des modes de transport

Le réseau de transport étant quasiment mature, il est aujourd'hui important de chercher à mettre en valeur les complémentarités entre les modes de transport au lieu d'instaurer des concurrences ou des redondances. Ceci est d'autant plus nécessaire aux endroits où le réseau de transport est confronté à de fortes contraintes¹². Il ne s'agit pas de prêter un mode de transport, mais d'optimiser les solutions possibles.

Les transports publics sont prônés, par exemple, pour les déplacements scolaires, alors que l'accès, en dehors des heures de pointes, à certains centres d'achats de matériels encombrants, est favorisé par le transport individuel motorisé.

Il est par conséquent important d'intégrer et d'évaluer systématiquement l'ensemble des modes de transports (solutions/adaptations envisageables) lors de la planification des réseaux de mobilité, afin de proposer le ou les systèmes de transport optimaux, y compris les solutions qui permettraient d'éviter un déplacement.

3.5 Méthodologie, représentation, outil

L'ensemble des actions liées à la gestion intégrale de la mobilité menées par l'Etat du Valais au sein du SDM est exposé sous forme de deux tableaux qui représentent une matrice. Cette matrice se veut exhaustive. Elle est représentée à l'annexe 1 de ce document. Elle représente la diversité des actions menées et les marges de manœuvre potentielles. Elle ne propose cependant aucune hiérarchie ou classement selon l'importance ou l'ampleur des actions¹³. Il en résulte deux lectures ou approches différentes : par modes de transport¹⁴ ou par sujets transversaux¹⁵. Les deux tableaux qui présentent une vision complète et rapide des actions menées par le SDM sont évolutifs et

⁷ Besoins, sensibilités, opportunités, politique, normes, lois,...

⁸ Environnement, économie, démographie, technologie,...

⁹ Par exemple : nouvelles zones à proximité de centres déjà desservis ...

¹⁰ Par exemple : nouveaux arrêts de transport public, nouveaux giratoires ou routes de desserte,...

¹¹ Le SDM et le SDT collaborent dans ce sens, en particulier au niveau du plan directeur cantonal.

¹² Les contraintes peuvent être traditionnelles et attendues (temps de trajet, topographie, dangers naturels,...) ou nouvelles pour le Valais (congestions, manque d'espace,...)

¹³ Coûts, personnel, impacts,...

¹⁴ Transport ferroviaire, bus, transport individuel motorisé, mobilité douce,...

¹⁵ Sécurité, entretien, environnement,... pouvant impliquer plusieurs modes de transport

adaptatifs. Ils permettent ainsi un suivi des actions de la mise en œuvre de la vision développée dans ce document.

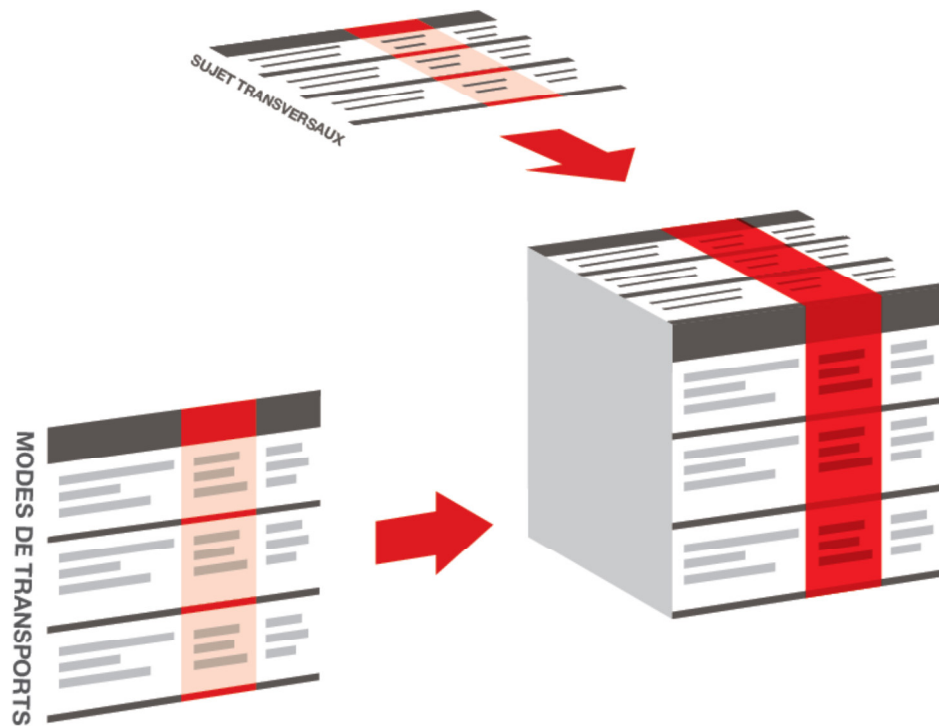


Figure 3 : Principes de la matrice de la Conception cantonale de mobilité 2040

Chaque fois qu'une marge de manœuvre existe, l'action envisagée (selon les visions de l'Etat) est décrite succinctement. Caractériser ainsi distinctement chaque action reflète le fonctionnement quotidien du SDM, composé de choix opérationnels et de décisions concrètes. L'approche par modes ou par thématiques transversales assure une cohérence globale à la démarche.

4 Identification des principaux enjeux de mobilité

Les tableaux de la matrice présentés au chapitre précédent listent l'ensemble des actions entreprises par l'Etat du Valais. Lorsque des marges de manœuvre pour ces actions existent et sont utilisées, elles se concrétisent par un développement de la mobilité qui peut se traduire par une amélioration des infrastructures, du matériel roulant et/ou des conditions cadres. Les enjeux principaux méritent une présentation particulière. Certains enjeux seront réalisés à court terme, d'autres prendront plus de temps. Les gains attendus peuvent être quantitatifs et/ou qualitatifs. Tous ont leur importance et participent à la mobilité globale. Il n'y a pas de hiérarchisation entre les enjeux.

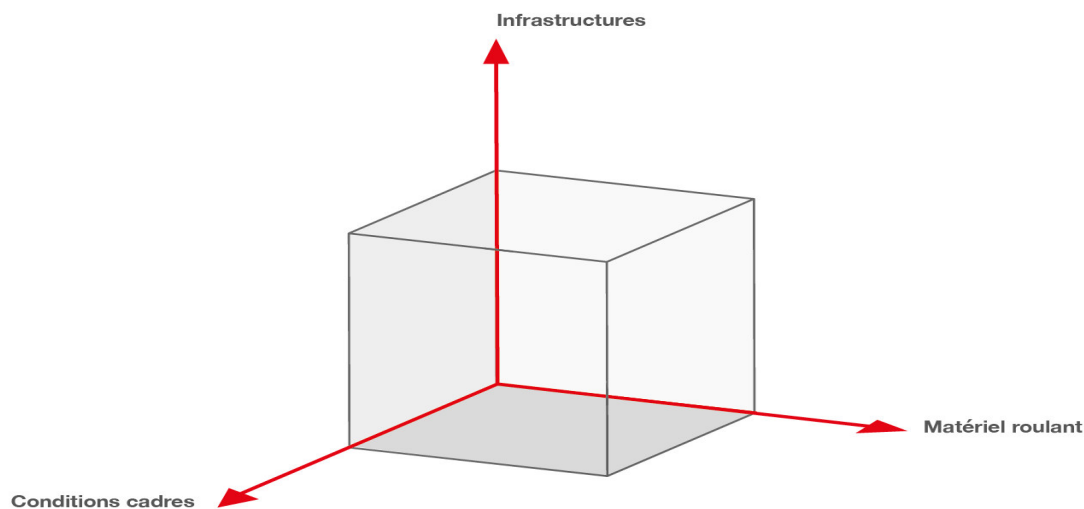


Figure 4 : Espace d'amélioration de la mobilité

4.1 Enjeux de l'infrastructure routière cantonale

4.1.1 Fonctionnalité et état actuels du réseau des routes cantonales

L'état du réseau montre depuis plusieurs années une tendance marquée à la dégradation. Les moyens financiers à disposition pour la construction, l'amélioration et l'adaptation (y compris la correction), la réfection, la maintenance et l'entretien des infrastructures des 1'811 km du réseau sont grandement insuffisants. Malgré une dégradation constante de la situation, ces moyens se sont encore réduits drastiquement ces dernières années, sans qu'une modification prochaine de cette tendance ne soit attendue.

La maintenance et l'entretien des infrastructures, hors leur entretien courant (nettoyages, fauchages, etc...) et le service hivernal, requièrent pour leur part des moyens financiers annuels compris entre 120 et 150 millions de francs; cette fourchette, reconnue et préconisée par les spécialistes européens de la gestion de ces infrastructures, représente 2% à 2.5% de la valeur à neuf du patrimoine, laquelle est estimée à environ 7 milliards de francs.

Un entretien à intervalles régulier permet de garantir un niveau d'état élevé des installations et de prolonger significativement leur durée d'utilisation pour un montant investi raisonnable. A l'opposé, l'entretien déclenché au moment où la limite d'utilisation acceptable est atteinte implique des travaux plus conséquents et donc plus coûteux pour atteindre à nouveau un niveau d'état qualifié de « bon ».

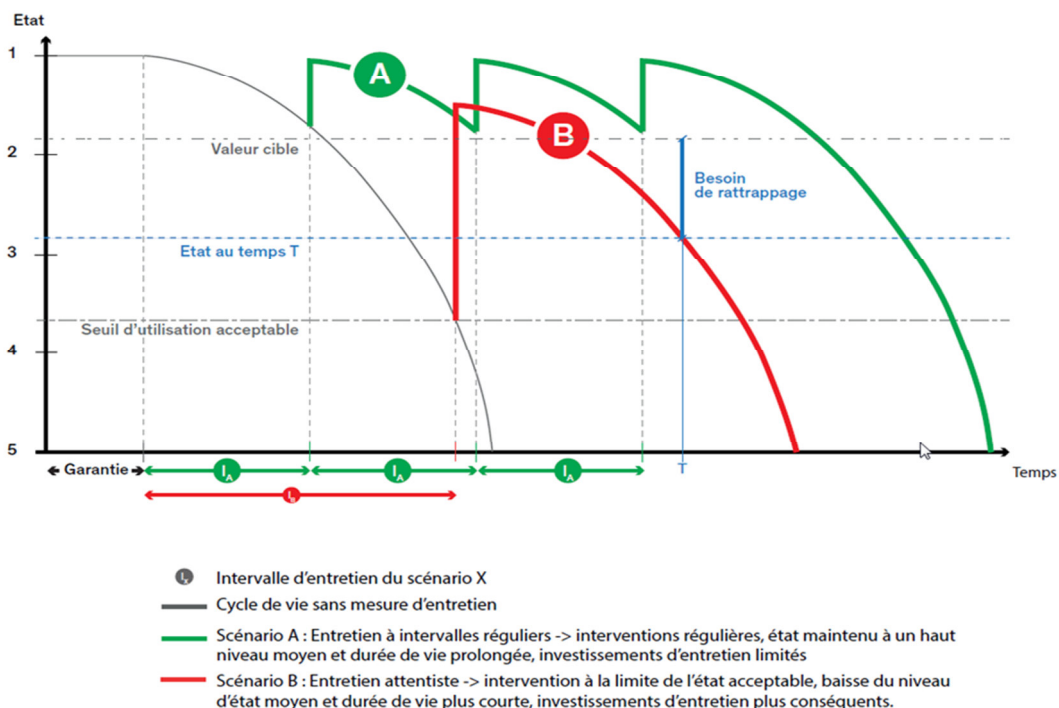


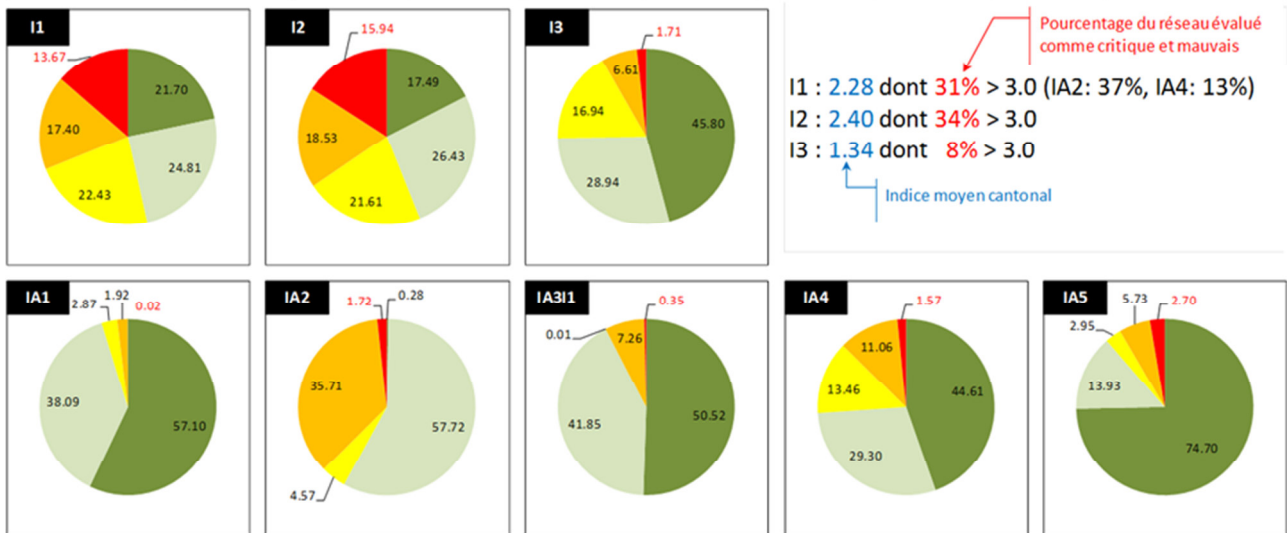
Figure 5 : Différents scénarios d'entretien¹⁶

Les ressources financières et humaines actuelles ne permettent plus au gestionnaire de ces infrastructures d'accomplir l'ensemble des tâches et missions lui incombant et qui lui sont fixées dans les objectifs et contrats politiques. Les conséquences en sont des retards importants dans l'amélioration du réseau, dans son adaptation à l'évolution du trafic ou encore dans sa mise en conformité avec les nouvelles exigences normatives.

Les résultats de la campagne 2015 de relevés d'état du réseau indiquent que plus de 30% des chaussées cantonales sont dans un état « critique » à « mauvais » selon l'échelle normative de qualification. Des interventions rapides sont indispensables afin d'en rétablir la substance et, dans de nombreux cas, de garantir la sécurité de leurs usagers en plus de leur confort. La comparaison avec les résultats de campagnes antérieures indique une tendance régulière à la dégradation, s'accroissant depuis plusieurs années et qui est, pour l'essentiel, consécutive à un manque de moyens financiers. A ce jour, le montant estimé d'une mise à niveau des chaussées du réseau cantonal pour revenir à un niveau cible acceptable en regard de la fonctionnalité voulue de la route s'élève à **1'515 millions de francs** (chiffre au 31.12.2015).

¹⁶ Source : OFROU / Rapport sur l'état du réseau des routes nationales 2016, Juillet 2017

%	I1	IA1	IA2	IA3I1	IA4	IA5	I2	I3	%
Bon	21.70	57.10	0.28	50.52	44.61	74.70	17.49	45.80	Bon
Moyen	24.81	38.09	57.72	41.85	29.30	13.93	26.43	28.94	Moyen
Satisfaisant	22.43	2.87	4.57	0.01	13.46	2.95	21.61	16.94	Satisfaisant
Critique	17.40	1.92	35.71	7.26	11.06	5.73	18.53	6.61	Critique
Mauvais	13.67	0.02	1.72	0.35	1.57	2.70	15.94	1.71	Mauvais
Σ	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	Σ
Moyenne	2.28	1.08	2.34	0.96	1.18	0.62	2.40	1.34	Moyenne
Nbr. tronçons mesurés (50m)	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'113.00	35'464.00	Nbr. tronçons mesurés (50m)



Légende

L'indice I1 correspond à une évaluation des dégradations du revêtement sur la base d'un relevé visuel, il est décomposé en 5 sous-indices, qui correspondent à des groupes principaux de dégradations :

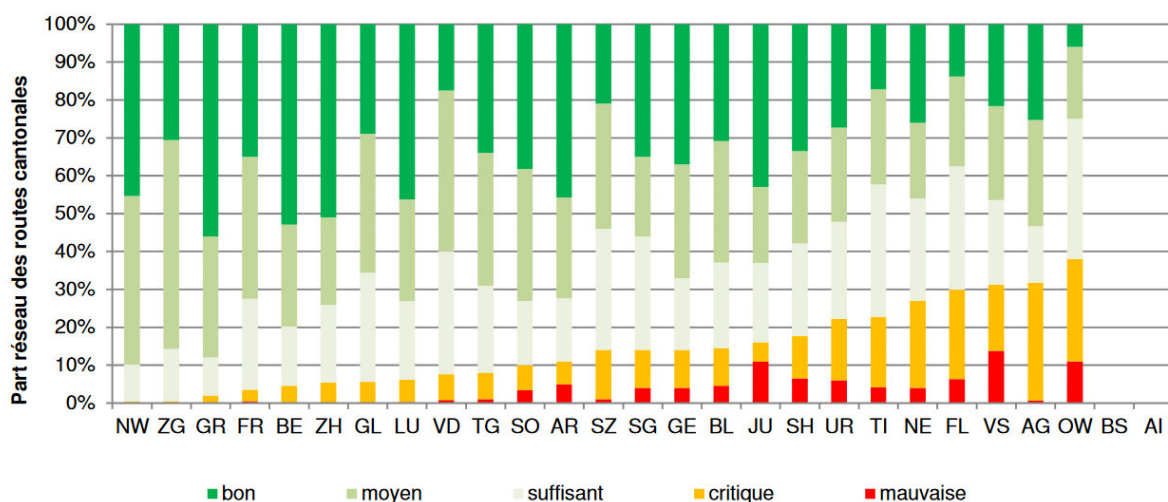
- Sous-indice d'état IA1 : indice de surface glissance
- Sous-indice d'état IA2 : indice des dégradations du revêtement
- Sous-indice d'état IA3 : indice des déformations du revêtement (avec ornières)
- Sous-indice d'état IA4 : indice des dégradations structurelles
- Sous-indice d'état IA5 : indice des réparations

L'indice I2 correspond à l'évaluation de la planéité longitudinale

L'indice I3 correspond à l'évaluation de la planéité transversale

Figure 6 : Etat des chaussées cantonales 2015

En comparaison inter-cantonale, le Valais fait figure de mauvais élève. L'état des chaussées des réseaux routiers d'autres cantons ayant des conditions climatiques et topographiques comparables, comme les Grisons par exemple, indique que cette situation n'est pas une fatalité. Cependant, un changement de paradigme profond est à entreprendre.



Source: Données de 24 cantons et de la Principauté du Liechtenstein et ainsi pour 16'992 km selon la norme SN 640 925b, basées sur des relevés d'état dans les cantons entre 2009 et 2016 (sans Appenzell Rhodes-Intérieures, Bâle-Ville). Combinaison des indicateurs I0 et I1.

Figure 7 : Etat de la surface du réseau des routes cantonales par cantons¹⁷

4.1.2 Changement de paradigme

Partant des constats techniques et financiers posés en ce qui concerne les enjeux routiers, en intégrant les questions de fonctionnalité et de l'état actuel du réseau des routes cantonales, la question de la taille de ce réseau se pose de manière opportune.

Dès lors, à l'aune de la loi sur les routes (LR) actuelle, une analyse de la taille du réseau routier cantonal au 30 juin 2017 et de son potentiel redimensionnement a été réalisée.

La pertinence d'appartenance d'une route au réseau cantonal dépend principalement de sa fonction. Des questions liées aux réalités actuelles du canton, cette qualification découle des réponses apportées aux questions suivantes.

Questions	Propositions
La desservance d'une même localité par plus d'une route cantonale a-t-elle une justification ?	Les multiples dessertes doivent être sorties du réseau.
Quelle route, respectivement quel tronçon de route cantonale, ont été remplacés par une route de déviation construite ou à construire par le canton ?	Les routes ou tronçons remplacés doivent être sortis du réseau.
La desservance des barrages/retenues d'eau, à partir de la dernière localité et/ou d'une bifurcation/séparation de deux routes cantonales, relève-t-elle toujours d'une obligation cantonale ?	Les accès aux barrages n'ont pas de fonctionnalité de mobilité au sens d'une offre aux usagers. Cependant, et pour conserver la maîtrise du domaine public, ces accès sont conservés dans le réseau cantonal.
Quelle nature ou quel type de sites, lieux ou centres touristiques le canton doit-il desservir, en considérant pour ce faire leur importance au niveau cantonal ?	Les sites, lieux ou centres touristiques définis d'importance cantonale doivent faire partie du réseau.
Quelles zones d'habitat le canton doit-il desservir ?	Les zones d'habitat dignes d'être desservies par le canton sont précisées (nombre de ménages y habitant à l'année ainsi que nombre d'habitations) allant dans le sens d'une utilisation rationnelle du territoire.
En localité, où doit se terminer la route cantonale lorsque la localité se situe à l'extrémité d'une route cantonale ? La desserte de hameaux d'une même localité relève-t-elle du canton ? Plusieurs routes cantonales doivent-elles desservir respectivement traverser une même localité ?	La fonctionnalité du réseau cantonal à travers les localités ainsi que la desserte locale doivent être affinées, conformément aux réponses aux questions précédentes (multiples dessertes, tronçons remplacés, lieux touristiques, zones d'habitat).
A quel niveau le canton doit-il accompagner les communes dans la requalification des routes à travers les localités, appartenant dès lors aux espaces publics communaux ?	Un soutien en ressources humaines et financières dans l'accompagnement des communes pour ces requalifications doit être apporté.

Tableau 2 : Analyse de la taille du réseau (détails à l'annexe 3 – Réseau routier)

¹⁷ Source : INFRA Suisse / Etude Analyse de l'état et de la conservation de valeur des routes cantonale Suisse / Mars 2017

L'examen de détail du réseau des routes cantonales a conduit à identifier environ 600 km de routes, aujourd'hui cantonales, qui constituent de fait un potentiel de redimensionnement de ce réseau. La taille du réseau redimensionné serait ainsi de 1'200 km, soit environ deux-tiers de l'actuel réseau. Le potentiel de redimensionnement le plus important concerne certaines routes secondaires de montagne.

Compte tenu des engagements financiers nécessaires aux remises en état préalables des axes routiers qui seront remis à des tiers, notamment à des communes, ainsi que des discussions qui doivent précéder tout accord de reprise, un redimensionnement de la taille du réseau routier cantonal d'une telle ampleur s'effectuera progressivement pour être achevé dans un délai qui peut être estimé à environ 20 ans à compter de l'engagement de la démarche. La remise en état préalable de ces routes, respectivement de ces tronçons de routes, implique un investissement estimé à 175 millions de francs. Ce montant représente en grande partie le seul rattrapage du sous-investissement effectué pour ces tronçons.

4.1.3 Requalification des espaces publics incluant les routes cantonales en traversées des localités

Les routes cantonales assurent principalement les fonctions suivantes : desservir et relier toutes les régions composant le territoire valaisan ainsi que les cantons et les pays limitrophes, permettre au trafic régional, national ou international d'y transiter.

Le trafic au cœur des villes et villages est en constante augmentation. En s'appuyant sur les axes de mobilité existants, l'espace dédié aux autres usagers de l'espace public évolue. Parallèlement, la densification des centres de localité croît et la requalification des espaces des centres habités, incluant les routes cantonales, se doit de suivre les mutations actuelles et à venir. Cette requalification doit également permettre une meilleure prise en compte des différents modes de déplacement, au travers de projets intégrant au besoin des réflexions pluridisciplinaires liées à l'ingénierie, à l'architecture et à l'urbanisme. Ces projets devront notamment maintenir la fonctionnalité de la route tout en garantissant un niveau de sécurité adapté. Ainsi, grâce à une pacification et une meilleure lisibilité des lieux, il sera possible d'améliorer la qualité de vie des riverains et de permettre une meilleure cohabitation avec et entre les différents usagers de la route.

Ces projets de requalification des espaces publics incluant les routes cantonales en traversée de localité impliquent une forte concertation avec les communes. La priorisation de cette requalification est effectuée en partenariat avec les communes de site et les responsables des projets d'agglomération. Les montants à consacrer pour ces requalifications sont estimés à 70 millions bruts, sur une période d'environ 20 ans. Il est à noter que ces montants sont destinés à des mesures hors des programmes d'agglomération, dont le mode de financement est spécifique (cf. paragraphe 4.2) et pour lesquels les engagements financiers cantonaux se situent entre 60 et 70% des coûts des mesures mises en œuvre (49 millions pour la part cantonale). Des ressources humaines idoines doivent permettre de suivre ces projets et de venir en soutien aux communes.



Vétroz (en projet)



Vionnaz (réalisé)

Figure 8 : Exemples de traversées de localité

4.1.4 Identification des déviations et des pénétrantes de localités

Parallèlement à la requalification des espaces publics incluant les routes cantonales en traversées des localités, le Canton a identifié différents projets d'importance visant à déplacer le trafic de transit à l'extérieur des localités lorsque ce dernier est important selon les critères qualitatifs (bruit, sécurité, géométrie, présence d'éléments particuliers, densité du bâti,...) et/ou quantitatifs usuels (trafic journalier moyen excédant 15'000 véhicules par jour).

Avec des zones à bâtir qui se sont densifiées au cours des dernières décennies, la plupart des localités concernées ont connu un développement important. Dans leurs configurations actuelles, certains tronçons des routes cantonales, qui sont par ailleurs souvent congestionnés aux heures de pointes, provoquent une césure dans le tissu bâti en localités. Ponctuellement ces axes ne garantissent en outre pas une sécurité routière ni une fluidité optimale. De même, ils ne constituent pas des cheminements sûrs ni attractifs de mobilité douce.

En réalisant les déviations retenues, il est possible de garantir et de fluidifier le trafic de transit, puis de requalifier les espaces publics et les routes cantonales en traversées de localité. Ces projets permettent une amélioration de la sécurité routière en évitant au maximum l'interaction du trafic de transit avec celui correspondant aux déplacements internes liés aux riverains et à la mobilité douce. Enfin, la qualité de vie des riverains dans les espaces bâtis s'en trouvera améliorée du fait de la diminution attendue des nuisances liées au bruit routier et à la pollution.

D'ici à 2040, ces projets seront réalisés de manière échelonnée, en fonction des moyens budgétaires et des financements complémentaires mais aussi par opportunité selon les avancements des procédures. Les montants à consentir pour ces projets de contournement sont estimés à un investissement total de 535 millions de francs pour une part cantonale de 88 millions, sur une période de 20 ans.

Ouvrage/mesure	Communes	Montant estimé [millions]	Part cantonale [millions]	Mode de financement du solde
Routes de débord de Brig	Brig	30.00	2.00	RN ¹ , Fonds RPS ¹ et LR ²
Déviations de Stalden	Stalden	80.00	6.00	Fonds RPS ¹ et LR ²
Déviations Ouest de Sierre	Sierre, Crans-Montana	72.00	5.00	Fonds RPS ¹ et LR ²
Déviations Ouest de Roumaz et St-Germain	Savièse	25.00	25.00	LR ²
Route cantonale Sud Ardon-Sion	Sion, Conthey, Vétroz, Ardon	23.00	23.00	LR ²
Amélioration pénétrante Monthey	Monthey, Collombey-Muraz	40.00	8.00	Fonds RPS ¹ et LR ² et R3 ⁴
Déviations de Villette	Bagnes	35.00	3.00	Fonds RPS ¹ et LR ²
Déviations des Evouettes	Port-Valais	130.00	9.00	Fonds RPS ¹ et LR ²
Déviations du Bouveret	Port-Valais	100.00	7.00	Fonds RPS ¹ et LR ²
Totaux		535.00	88.00	

¹ Fonds pour les routes principales suisses

² Loi sur les Routes

³ Routes nationales

⁴ Projet de troisième correction du Rhône

Tableau 3 : Projets de déviation de localités

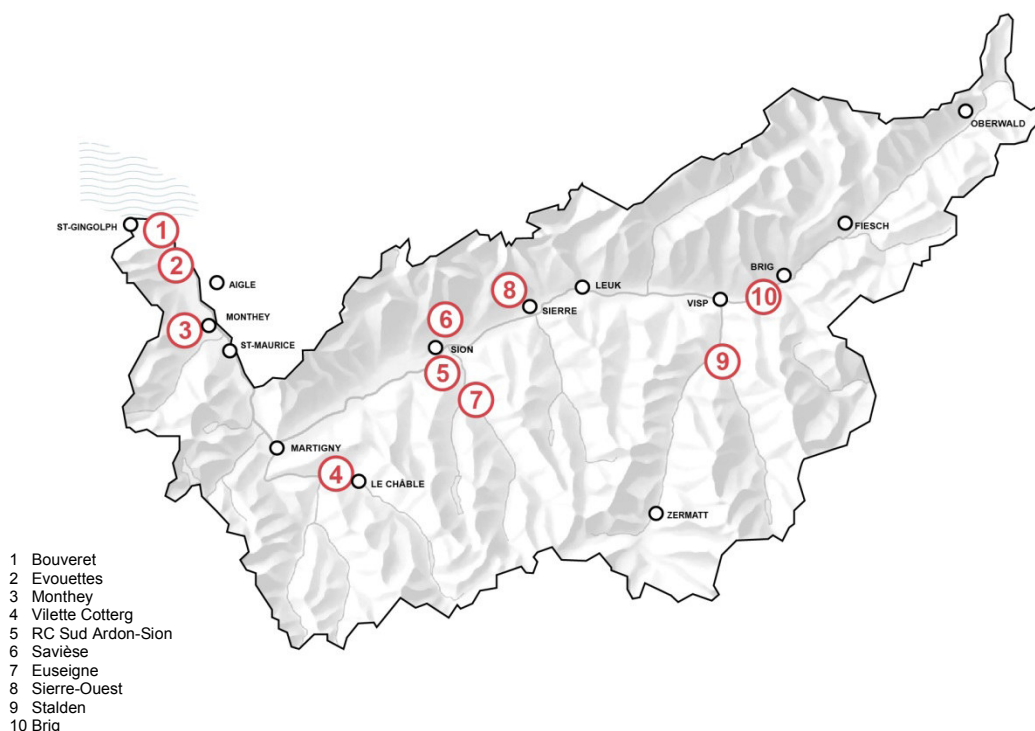


Figure 9 : Projets de déviation de localités

4.1.5 Etendue et niveau de service et de prestations des routes cantonales

La fonctionnalité que doit revêtir un axe routier peut être qualifiée au travers du niveau et de l'étendue de l'offre de prestations qu'il doit offrir à ses usagers, mais également à son environnement direct.

Partant des constats techniques et financiers posés en ce qui concerne les enjeux liés à la fonctionnalité et à l'état actuel du réseau cantonal, la pertinence d'attribuer aux différents axes de ce réseau des niveaux de prestations se pose de manière opportune.

Les objectifs de cette démarche sont de disposer d'un outil de priorisation des interventions (constructions, corrections, adaptations, renforcements, remplacements, maintenance, entretien courant) ainsi que d'évaluer les besoins financiers nécessaires pour assurer les niveaux de prestations attribués, respectivement de quantifier les incidences budgétaires.

Les niveaux de prestations retenues sont au nombre de 4, définis comme des « classes de desservance » : A = très haute fonctionnalité, B = haute fonctionnalité, C = fonctionnalité moyenne, D = faible fonctionnalité. Chaque qualité est assortie d'exigences en ce qui concerne le type et la qualité des infrastructures à offrir, leur maintenance, leur entretien, le niveau de restrictions pour leurs usagers ou encore les risques auxquels sont exposés les infrastructures et leurs usagers.

Ces classes de desservance définissent la politique de construction, d'adaptation et de correction, de sécurisation, de maintien de la substance ainsi que d'entretien et d'exploitation de ces axes routiers, telles que décrite dans le tableau ci-après.

Classe	Qualités requises			Politique de construction, adaptation, correction, sécurisation, entretien			
	Fonctionnalité	Restrictions	Risques	Construction, adaptation, sécurisation	Maintenance de la substance	Entretien	Service hivernal
A	Très haute	Aucune	Minimaux	Mise aux normes	Préventive, régulière	Régulier	Performant
B	Haute	Limitées	Abaissés/ Minimisés	Mise aux normes	Préventive, régulière	Régulier	Performant
C	Moyenne	Admises	Niveau actuel de sécurité conservé	Appropriées à la fonctionnalité	Préventive, appropriée à requise	Réduit	Réduit
D	Faible	Admises, éventuellement renforcées	Niveau acceptable de sécurité	Minimales	Curative	Minimal	Très réduit

Tableau 4 : Niveaux de prestations selon les classes de desservance

Les deux principes de bases suivants sont fixés :

- Une accessibilité à toutes les communes et villages est garantie (l'accessibilité incluant aussi les besoins en matière d'approvisionnement et d'accès pour les véhicules de secours),
- La fonction de transit de niveau supra-cantonal (liaison entre pays, cantons, régions/centres voisins) d'un axe routier doit être garantie.

Pour procéder à l'attribution des classes de desservance, il a été procédé à une évaluation de chaque axe du réseau des routes cantonales, tronçon par tronçon. Pour ce faire, les critères ci-après sont pris en considération : appartenance à un réseau d'importance internationale, volume du trafic journalier moyen, importance pour le trafic pendulaire, importance pour le trafic touristique, importance pour l'offre de transport public, importance pour le trafic industriel, le transport de marchandises et l'approvisionnement, l'accès en cas d'urgence (feux bleus) ou encore en tant qu'itinéraire de substitution. La synthèse des résultats issus de l'évaluation est montrée au tableau ci-après.

Classe	Fonctionnalité	Actuel		Après redimensionnement	
		Kilomètres [km]	Répartition [%]	Kilomètres [km]	Répartition [%]
A	Très haute	335	18	284	23
B	Haute	195	10	191	15
C	Moyenne	680	37	510	41
D	Faible	640	35	262 ¹	21
Totaux		1850	100	1246	100

¹ Non compris les chemins cantonaux : 43 km

Tableau 5 : Synthèse des classes de desservance

La mise en œuvre du redimensionnement ainsi cadrée se déroulera en collaboration étroite avec les communes, selon le processus actuel de la loi sur les routes et sur la durée.

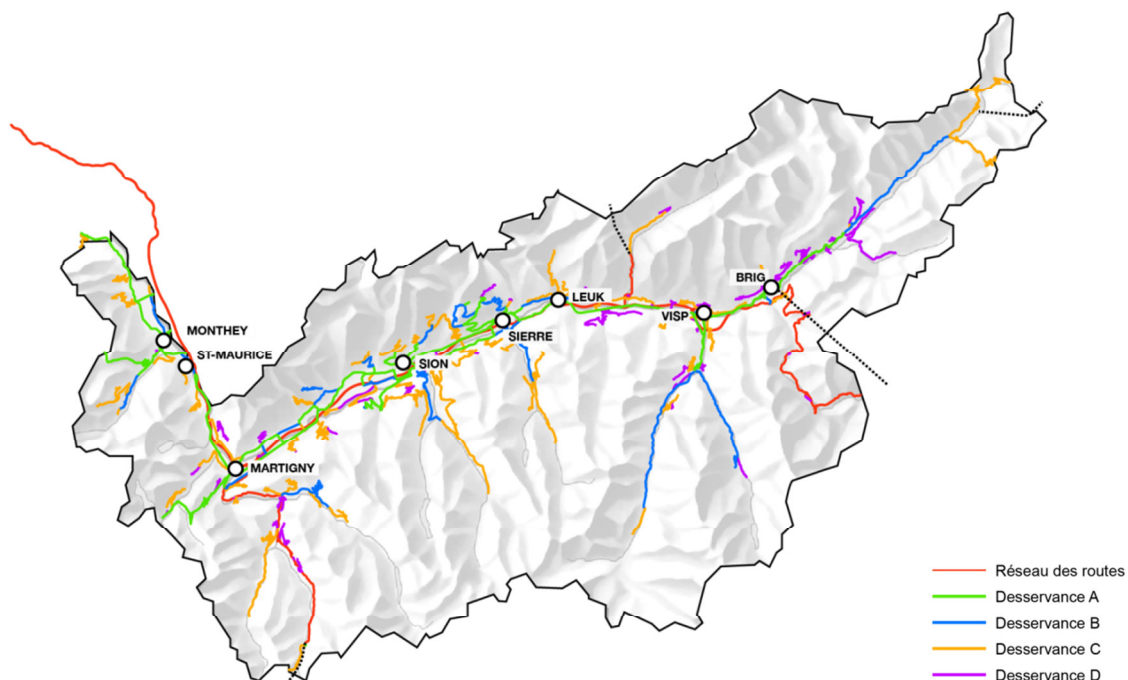


Figure 10 : Carte des desservance illustrative du redimensionnement

4.1.6 Niveau cible de qualité des chaussées du réseau redimensionné et politique d'entretien

Le niveau cible de qualité pour les chaussées du réseau redimensionné est défini dans le tableau ci-dessous. Ces niveaux cibles définissent la politique d'entretien, soit la répartition entre les investissements (travaux lourds, comme la reprise de coffre de la superstructure de la route) et le fonctionnement (travaux légers, comme le remplacement d'un tapis). Le tableau fait également état des budgets annuels, en termes d'investissements et de fonctionnement, requis pour atteindre ces niveaux de qualité ainsi que des moyens financiers nécessaires additionnels aux actuels budgets.

Pour atteindre les objectifs cibles ci-dessous, des moyens additionnels sont donc nécessaires pour un montant de 14 millions par année, soit un total de 280 millions sur 20 ans (soit un montant de dépenses brutes 400 millions).

Classe	Fonctionnalité	Indice d'état moyen visé	Investissement [%]	Fonctionnement [%]	Montant actuel [millions]	Montants nécessaires [millions]	Montant additionnel par an [millions]
A	Très haute	1.5	40	60	3.00	9.00	6.00
B	Haute	1.5	45	55	3.00	5.50	2.50
C	Moyenne	2.0	20	80	1.00	6.00	5.00
D	Faible	3.5	5	95	1.00	1.50	0.50
Totaux					8.00	22.00	14.00

Tableau 6 : Classe de desservance : Montant additionnel par an

4.1.7 Maintenance des infrastructures (ouvrages d'art, équipements)

Les infrastructures du réseau redimensionné comprennent les chaussées ainsi que les ouvrages d'art et les équipements. Le réseau actuel comporte 2'400 ouvrages d'art. En outre, les routes deviennent de plus en plus « technologiques ». Par exemple, les équipements dans les ouvrages souterrains prennent une importance financière en augmentation constante par rapport à la part des coûts du génie civil. Ces éléments nécessitent des interventions régulières afin d'en maintenir la substance ou la mise en conformité aux évolutions des normes techniques et sécuritaires.

Le montant du budget brut annuel nécessaire se monte à 18 millions, soit un total de 360 millions sur 20 ans, la part cantonale s'élève à 220 millions. Par rapport à la situation actuelle, les moyens financiers nets additionnels s'élèvent à 6 millions par année, soit un total de 120 millions sur 20 ans.

4.1.8 Enjeux sécuritaires principaux face aux dangers naturels et priorisation des mesures

Du fait de la topographie du canton, le réseau routier cantonal, à l'instar des autres réseaux de mobilité cantonaux, est particulièrement exposé aux dangers naturels gravitaires (avalanches, chutes de pierres, éboulements, laves torrentielles, crues). Il est également fortement soumis au danger de tremblement de terre.

Au sein de l'administration cantonale, la protection de la population et des biens vis-à-vis des dangers naturels est attribuée à la Section cours d'eau, géologie et dangers naturels (CEGDN) du Service des forêts, des cours d'eau et du paysage (SFCEP). En ce qui concerne le réseau routier cantonal, le SDM établit à cet effet une convention de prestations avec la section CEGDN. Ces prestations constituent en un appui technique pour l'intervention d'urgence et pour la protection à long terme des usagers et des infrastructures. Il est à relever que la gestion actuelle et future des risques liés aux dangers naturels privilégie une approche de type vigilance/alerte/alarmer/gestion de l'événement puis une remise en état rapide. Cette approche permet dans certains cas d'éviter d'investir dans des mesures constructives très onéreuses. Cette approche tient compte de tous les enjeux, y compris des intérêts économiques ou de l'accès aux zones habitées. Elle permet de mieux prioriser, notamment pour le réseau routier cantonal, la mise en place de mesures de surveillance, respectivement de mesures de protection. Cependant, des investissements infrastructurels majeurs, pour les raisons exposées ci-dessus, doivent être consentis dans des endroits où la mise en place et la gestion de la vigilance/alerte/alarmer et de l'événement n'offrent pas les garanties suffisantes et dans des endroits où, par exemple, il n'existe pas d'accès alternatif à la route. Pour la période sous revue, les projets répertoriés dans le tableau ci-après sont planifiés.

Ouvrages/mesures	Communes	Montant estimé [millions]	Part cantonale [millions]	Mode de financement du solde
Déplacement de la route de Randa	Randa	20.00	2.00	Fonds RPS ¹ et dispositions LR ²
Tunnel de Deibfels	Eisten	50.00	4.00	Fonds RPS ¹ et dispositions LR ²
Pyramides d'Euseigne – Construction d'un tunnel	Héremence	12.00	12.00	LR ²
Sécurisation dangers naturels Vallée de Conche	Vallée de Conche	46.00	3.00	Fonds RPS ¹ et dispositions LR ²
Sécurisation dangers naturels Vallée de Zermatt	Vallée de Zermatt	70.00	49.00	Dispositions LR ²
Totaux		198.00	74.00	

¹ Fonds pour les routes principales suisses

² Loi sur les routes

Tableau 7 : Enjeux sécuritaires principaux face aux dangers naturels

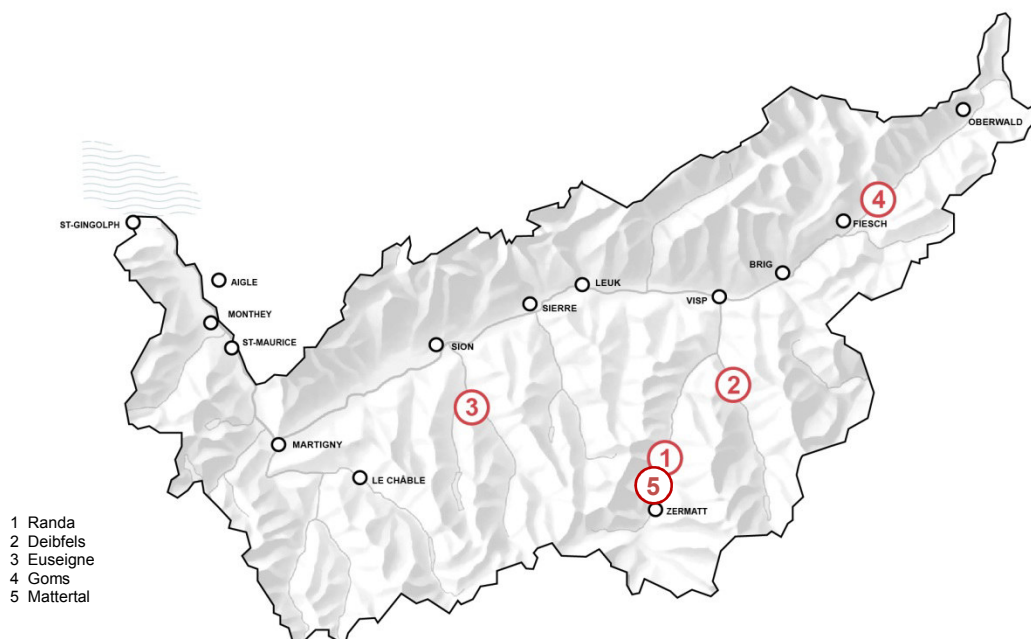


Figure 11 : Enjeux sécuritaires principaux face aux dangers naturels

4.1.9 Enjeux liés à l'achèvement et à l'exploitation des routes nationales

Comme réseau structurant principal, l'achèvement du réseau de route national, à savoir l'autoroute valaisanne A9, fait partie des enjeux à maîtriser par les instances cantonales. L'Office cantonal des routes nationales (OCRN), en charge de cette tâche, fonctionne dès lors en intime relation avec l'unité territoriale III (UT III), en charge de l'exploitation du réseau en exploitation, sous mandat donné par la Confédération, par son office fédéral des routes (OFROU).

En outre, dès le 1^{er} janvier 2020, et suite à la votation populaire sur le fonds d'infrastructure routière (FORTA), les tronçons donnant accès à Goppenstein et au Grand-Saint-Bernard, seront intégrés dans le réseau des routes nationales. D'ici là, des questions de gouvernance devront être réglées, en particulier les synergies à développer entre le SDM et l'OCRN, mais aussi l'autonomisation, au plus tard à l'achèvement du réseau, de l'UT III, sous la forme d'un office, rattaché au SDM.

Une intégration future de la route H19 dans le réseau des routes nationales fait également partie des objectifs à longs termes du canton.

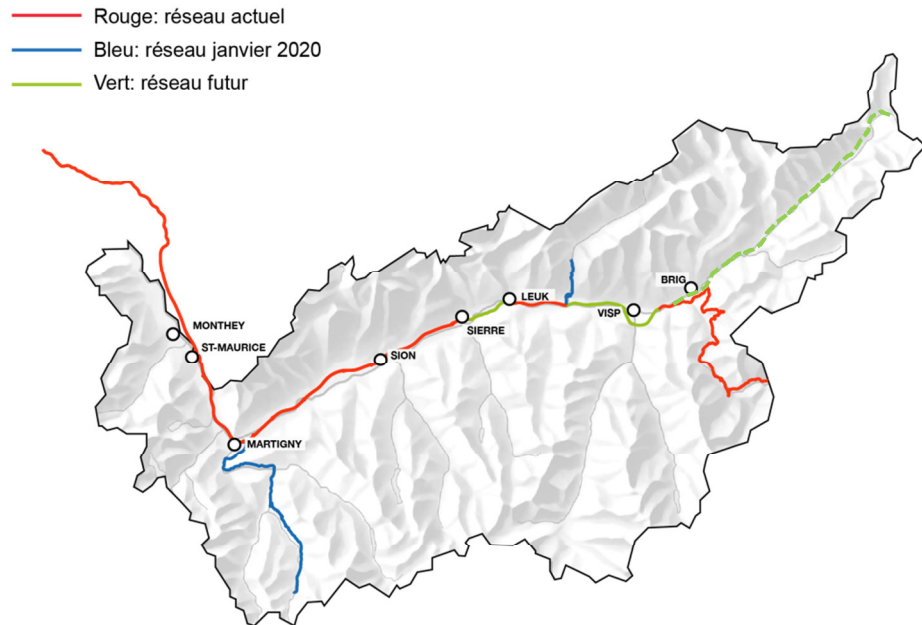


Figure 12 : Réseau des routes nationales

4.1.10 Enjeux liés aux routes principales suisses

Nouvellement dénommé « *réseau complémentaire* », l'actuel réseau de routes principales suisses sur territoire valaisan est propriété du Canton mais bénéficie de contributions annuelles confédérales. Il fera prochainement l'objet de modifications. Dès le 1^{er} janvier 2020, ce réseau se verra amputé des routes Gampel/Steg - Goppenstein et Martigny - Tunnel du Grand-Saint-Bernard (cf. paragraphe ci-avant). Le Canton continue par ailleurs de demander à la Confédération de procéder, dans un horizon temporel rapide, au classement dans ce réseau complémentaire des liaisons routières Susten – Leukerbad, Sière – Haut-Plateau, Sière – Vissoie et Sembrancher – Verbier, en application des dispositions du « Plan sectoriel des transports » approuvé en avril 2006 par le Conseil fédéral. Ce classement permettrait au réseau complémentaire d'être plus en phase avec les réalités actuelles, notamment touristiques, du canton.

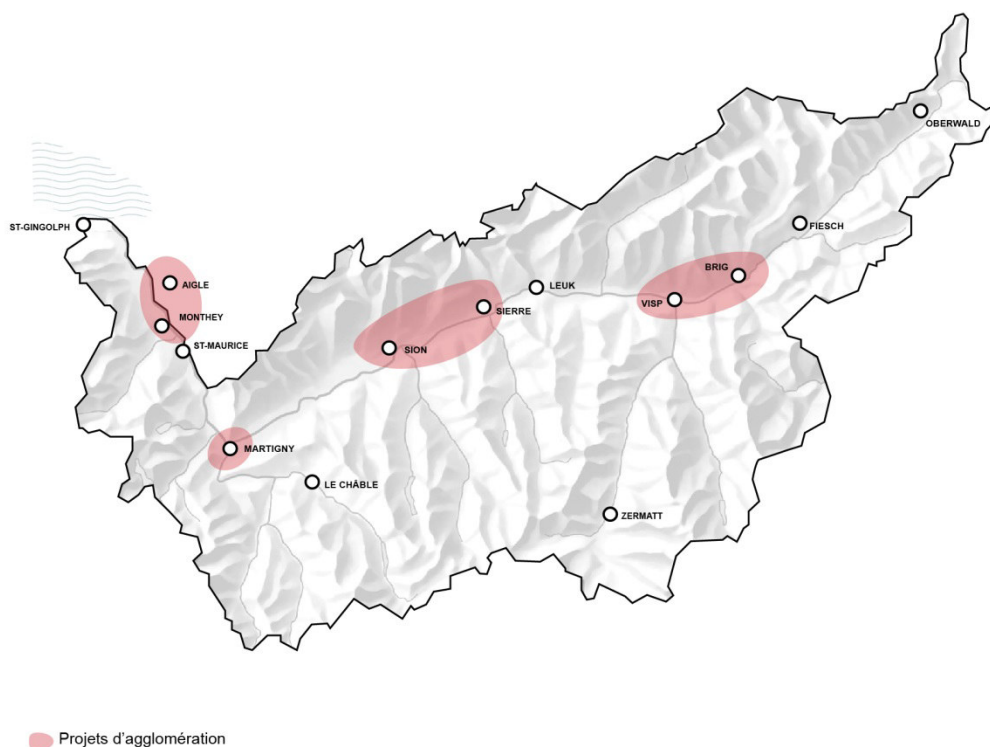


Figure 13 : Réseau des routes principales suisses

Leur classement autoriserait également ces routes à bénéficier des ressources allouées par la Confédération.

4.2 Les projets d'agglomération comme catalyseurs du changement

Les mesures des projets d'agglomération approuvés par la Confédération bénéficient d'un subventionnement, pour autant que leur réalisation intervienne dans un calendrier raisonnable. Les coûts restants des différentes mesures cofinancées touchant les infrastructures cantonales ne sont aujourd'hui que très partiellement pris en compte dans les budgets et dans la planification. Il s'agit dès lors d'étoffer les ressources afin de profiter de l'effet de bras de levier du financement fédéral. Les besoins additionnels cantonaux pour permettre de profiter des opportunités offertes par la Confédération sont estimés à 3 millions par année, soit un montant de 60 millions sur 20 ans (soit des investissements bruts de 140 millions, part de la Confédération (FORTA) comprise). Des ressources



humaines idoines doivent permettre de suivre ces projets et de venir en soutien aux communes.

Figure 14 : Projets d'agglomération (état fin 2017)

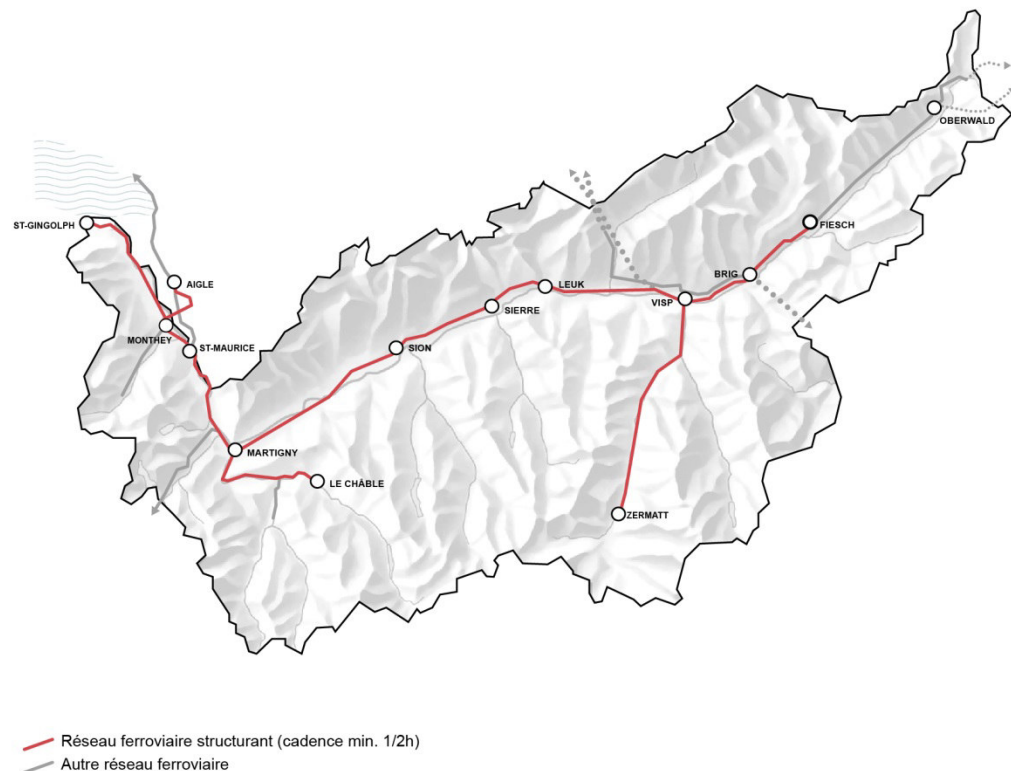
4.3 Enjeux liés à l'offre en transport public

4.3.1 Offre du réseau ferroviaire structurant

Avec le trafic ferroviaire grandes lignes, géré par l'Office fédéral des transports (Confédération), les gares majeures (Brig, Visp, Sierre, Sion, Martigny, Aigle) sont desservies à la cadence 1/2h, tandis que les autres gares (Leuk, St-Maurice, Bex) le sont à l'heure.

Le réseau ferroviaire régional, quant à lui, dessert finement et efficacement la plaine du Rhône pour former l'axe principal structurant des transports publics du canton. Il offre la possibilité de construire un réseau de transport public fort qui dessert les gares régionales. Pour cela, le trafic ferroviaire régional doit être cadencé à la ½ heure au minimum pendant

une large part de la journée (de 06:00 à 22:00). Pour y parvenir, du matériel roulant et des



aménagement ferroviaires¹⁸ sont nécessaires.

Figure 15 : Réseau ferroviaire structurant

4.3.2 Organisation de l'offre régionale par régions de planification

Les lignes de bus existantes du transport régional de voyageurs (TRV) sont en grande majorité pertinentes et ne sont pas fondamentalement remises en question. Des améliorations et des meilleures coordinations sont cependant nécessaires dans certains cas, en particulier lorsque des synergies peuvent être développées. De même, en raison d'évolutions, de changements, ou de nouvelles opportunités, des itinéraires, des horaires et des fréquences peuvent être adaptés.

A l'instar des projets d'agglomération qui incitent des communes voisines à réfléchir ensemble à de meilleurs réseaux de bus d'agglomération, le Canton met en place des régions de planification pour le TRV. Dans ces régions de planification il est tenu compte systématiquement des synergies et des coordinations possibles entre les lignes régionales de trains et de bus, les lignes de bus d'agglomération¹⁹ et le transport scolaire²⁰. Les régions de planification sont toutes rattachées à un axe ferroviaire structurant.

Ces régions de planification sont suffisamment vastes et présentent un potentiel important de coordination. Elles peuvent se superposer localement. Une région de planification ne signifie pas une seule concession attribuée, ni une seule entreprise de transport qui l'exploite, mais une réflexion globale, prenant en compte les attentes locales et régionales. Elever ainsi la réflexion au niveau régional permet de s'affranchir de situations acquises ou

¹⁸ Aménagements de croisements de trains dans le cas de voies uniques ou de voies de dépassement sur les tronçons à double voie.

¹⁹ Le transport régional de voyageurs (TRV) et le transport d'agglomération se superposent fréquemment. Le réseau d'agglomération assure une desserte plus fine que le TRV. Il est localement possible de combiner les services.

²⁰ Les communes ont intérêt à utiliser les lignes du TRV pour leur transport de scolaires. Le TRV profite également d'une fréquentation substantielle des écoliers. Dans chaque situation, il convient de coordonner les horaires des écoles et, si possible, les itinéraires des bus afin de ne pas avoir à mettre en place des transports dédiés. Le réseau TRV doit cependant assurer les connexions avec le réseau supérieur aux interfaces de transport. Ces contraintes doivent être prises en compte dans l'établissement des horaires scolaires.

historiques. Le réseau TRV peut ainsi être réorganisé et optimisé dans l'intérêt des voyageurs.

Dans chaque région de planification les questions suivantes sont analysées :

- Tracés/itinéraires,
- Horaires (nombre de courses, amplitudes horaire, correspondances),
- Optimisation du rapport coûts/prestations.

Le cas échéant, le Canton élabore des conventions d'objectifs qui définissent la qualité du service et procède à des mises au concours locales ou sur tout ou partie de la région de planification.

Ces démarches d'optimisation doivent permettre d'améliorer l'offre sans moyen supplémentaire.

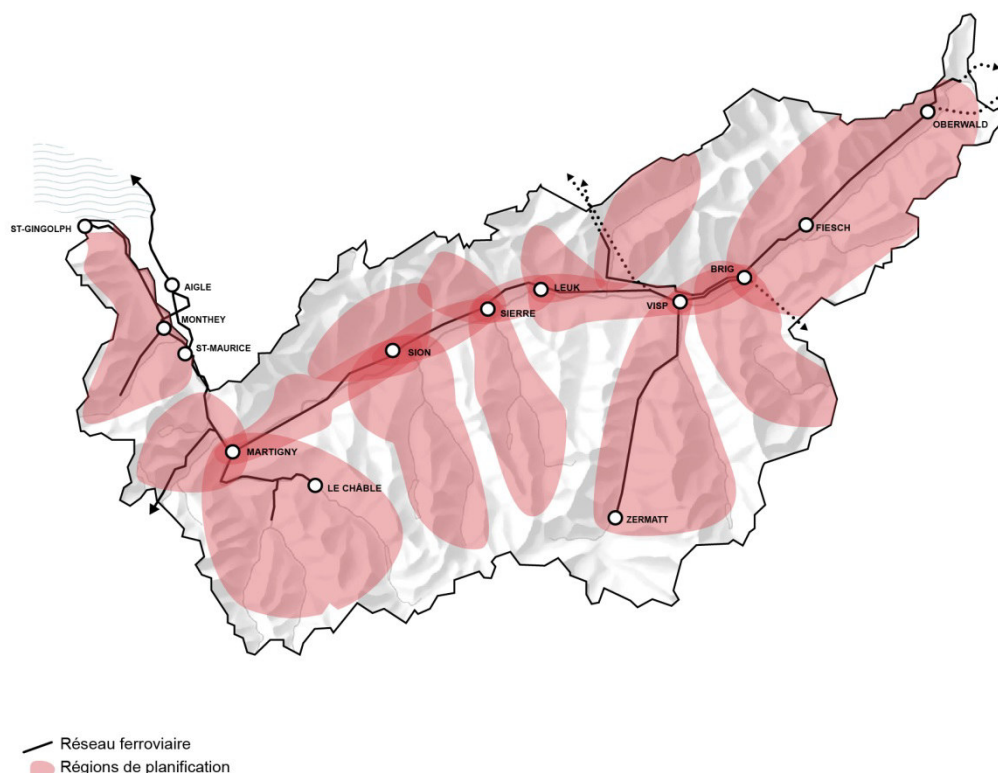


Figure 16 : Régions de planification pour l'offre régionale de transport public

4.3.3 Une offre régionale favorisant les échanges et la complémentarité

Les interfaces de transport (gares de voyageurs) optimisées permettent des changements rapides et agréables. Le temps « perdu » lors des transferts n'est plus rédhibitoire face aux gains de temps et de confort. Valoriser les hubs régionaux et multimodaux permet d'améliorer le lien entre le réseau ferroviaire structurant et les régions de planification.

4.4 Enjeux autour des améliorations de l'infrastructure ferroviaire

Le système d'infrastructure ferroviaire est en place mais peut être complété sur certains tronçons afin de finaliser des connections naturelles et intéressantes. Il s'agit principalement de finaliser l'équipement du tunnel de base du Lötschberg et de boucler la liaison ferroviaire du Sud-Léman. Comme objectif, le Canton du Valais accentue son travail de lobbying pour promouvoir ces grands projets d'infrastructure ferroviaire et pour les faire intégrer dans les planifications fédérales découlant de la mise en œuvre du Fonds fédéral des infrastructures ferroviaires (FIF), dont la prochaine tranche sera soumise au Parlement fédéral courant 2019.

Localement des améliorations de l'infrastructure permettant de renforcer la sécurité, d'accroître la vitesse et la fluidité sont entreprises afin d'améliorer l'offre en transport public.

Des projets sont au stade de planification (vision à très long terme) comme le Grimselbahn, le tunnel Martigny-Aoste, la connexion de Monthey sur la ligne ferroviaire du Simplon et l'augmentation de la capacité du tunnel du Simplon (rampe Sud).

Projets	Investissement [millions]	Part cantonale [millions]	Mode de financement du solde
Sécurisation de l'AOMC	150.00	15.00	FIF ¹
Croisement de Muraz La Barne	6.00	-	FIF ¹
Nouvelle gare du Châble	27.00	-	FIF ¹
Zermatt – Täsch (Doppelspur Erdtunnel)	48.00	-	FIF ¹
Tunnel de base du Lötschberg	890.00	-	FIF ¹
Sud-Léman	196.00	-	FIF ¹ + Financement par la France
Aménagement du nœud de Brig	30.00	-	FIF ¹
Totaux	1'347.00	15.00	

¹ Fonds fédéral de financement des infrastructures ferroviaires

Tableau 8 : Coûts des améliorations de l'infrastructure ferroviaire

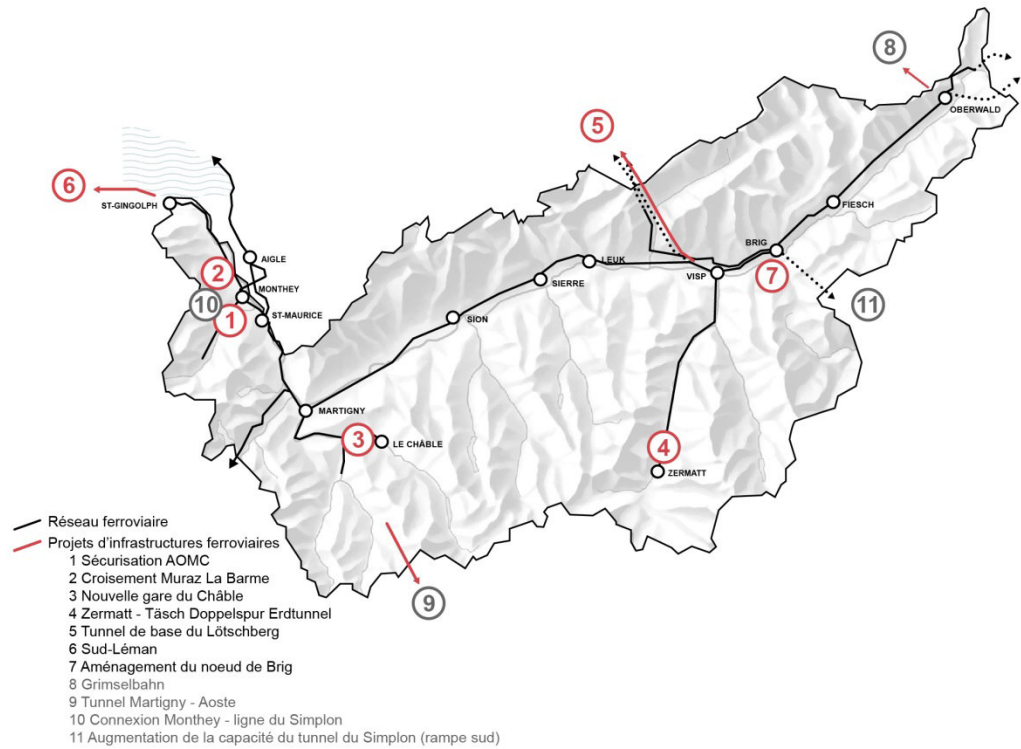


Figure 17 : Enjeux liés aux améliorations de l'infrastructure ferroviaire

4.5 Enjeux autour de l'infrastructure ferroviaire pour les marchandises

L'objectif cantonal d'ici 2025, est de doter le Canton du Valais de 2 interfaces RailRoute (gares marchandises), soit une par région linguistique. Cette planification correspond aux besoins avérés du marché pour les prochains 20 ans et permet de libérer progressivement certaines villes du Canton des contraintes liées à une infrastructure cargo en leur cœur. A plus long terme, le Canton veut annoncer dans PRODES 2035, une interface Rail/Route supplémentaire dans le Valais central. Dans l'intervalle, des solutions alternatives doivent permettre de sortir rapidement ces activités du cœur des villes.

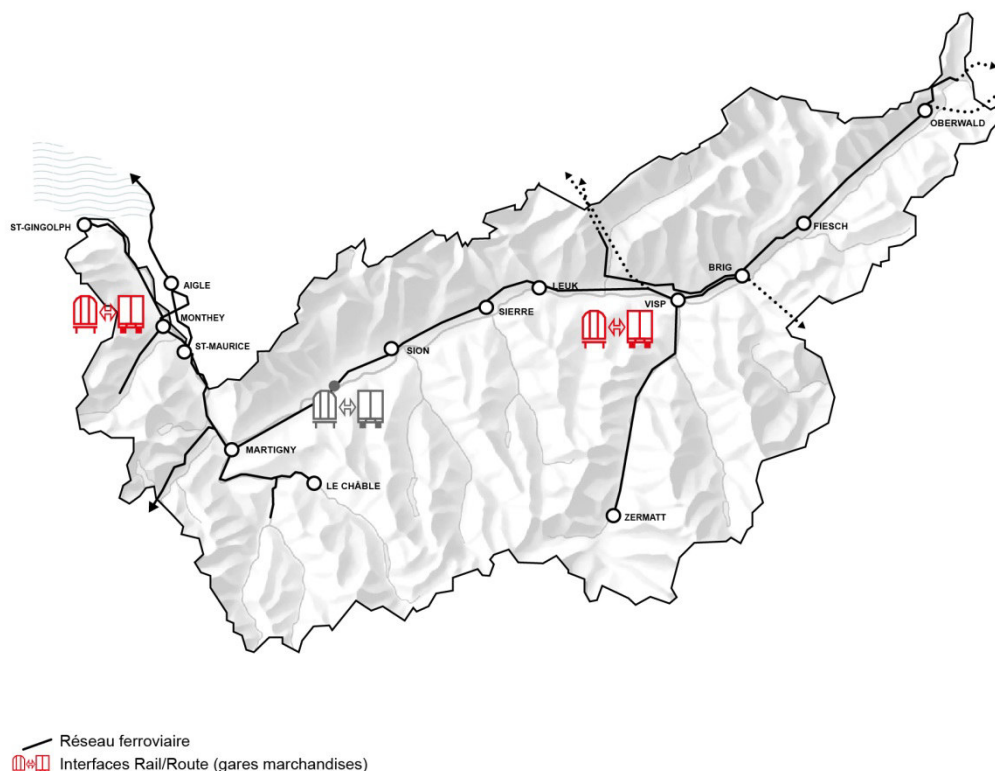


Figure 18 : Infrastructure ferroviaire pour les marchandises - Interfaces Rail/Route

4.6 Enjeux liés au transport par câble

Les remontées mécaniques permettent de franchir rapidement des obstacles et/ou de fortes déclivités. Elles sont rapides et capacitaires. Localement, elles peuvent se substituer aux autres modes de transport public et/ou offrir une alternative complémentaire au transport individuel motorisé²¹.

La topographie valaisanne, plus que l'importance de son urbanisation, se prête à l'utilisation des remontées mécaniques. Le Valais est d'ailleurs cité en exemple au niveau international à ce sujet. Là où il s'avère opportun, des téléphériques ou des télécabines répondent aux nouvelles attentes des usagers, en particulier pour la desserte rapide, économique et écologique de la montagne. Les lignes de bus peuvent être coordonnées pour compléter une liaison par câble. Le réseau routier peut être déchargé de façon significative, adapté en conséquence et sécurisé de façon opportune.

D'ici 2040 les liaisons par câble opportunes sont réalisées et intégrées au réseau de transport, soit pour optimiser une liaison bus TRV, soit pour soulager des accès routiers exposés.

Les besoins financiers cantonaux pour développer et accompagner le financement découlent des particularités de chaque projet, des acteurs et des synergies qu'ils engendrent avec les autres modes de transport. Ces moyens sont donc actuellement

²¹ Par exemple Betten - Bettmeralp

considérés comme intégrés à la planification budgétaire cantonale et ne nécessitent pas de moyens supplémentaires en cas de maintien des budgets futurs au niveau actuel.

L'Etat ne doit cependant pas assumer à la fois le rôle de commanditaire/payeur et d'exploitant des services du trafic régional de voyageurs. Puisque les financements sont assurés, les remontées mécaniques sont exploitées par des sociétés privées ou des communes. Pour le personnel d'exploitation, les synergies avec les tâches communales et/ou l'exploitation des domaines skiables sont nombreuses et avantageuses aussi pour les acteurs locaux. Dès lors, l'Etat n'a plus de raison de conserver son rôle d'exploitant de lignes à câble du trafic régional de voyageurs. Au plus tard à l'échéance des concessions, l'exploitation des téléphériques actuellement gérés par le canton sera remis, de cas en cas, aux entités les plus opportunes.

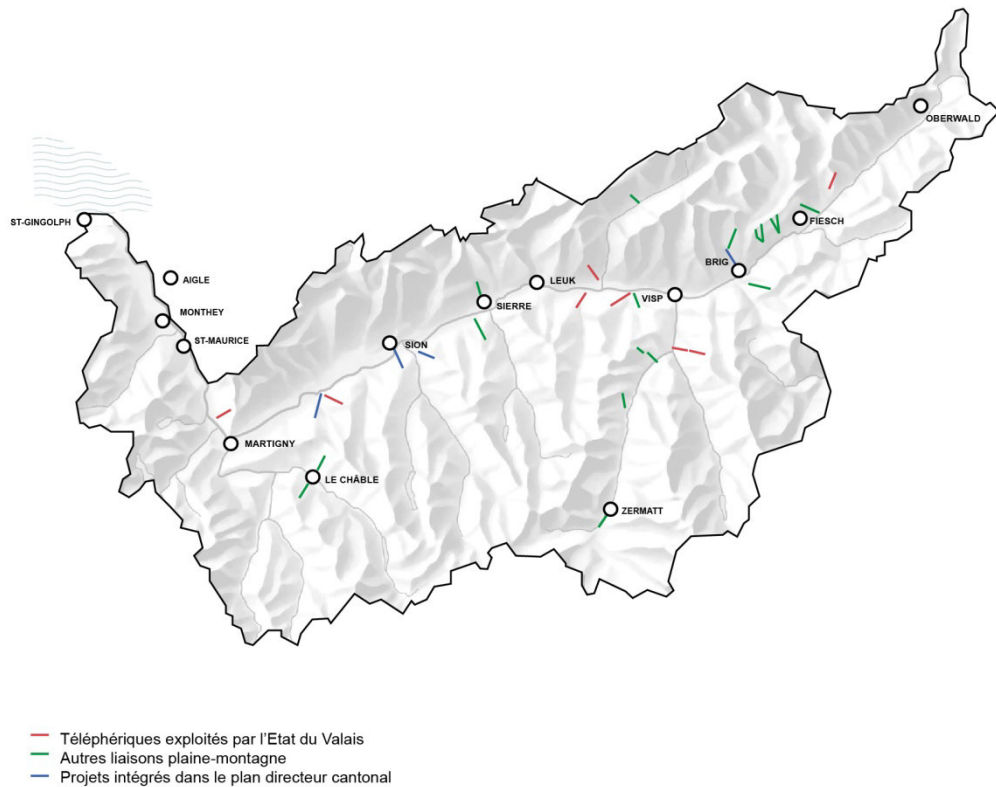


Figure 19 : Enjeux liés au transport par câble

4.7 Enjeux liés à la navigation lacustre et sur le Rhône

Actuellement, le Canton du Valais commande une offre de navigation lacustre essentiellement liée au transport touristique sur le Léman. En complément à ces déplacements touristiques, le souhait du Service de la mobilité est d'accroître et favoriser les déplacements lacustres de pendulaires qui permettent aussi de délester le réseau routier.

Le Canton a aussi la tâche d'encadrer le développement de la navigation de loisir sur le Rhône.

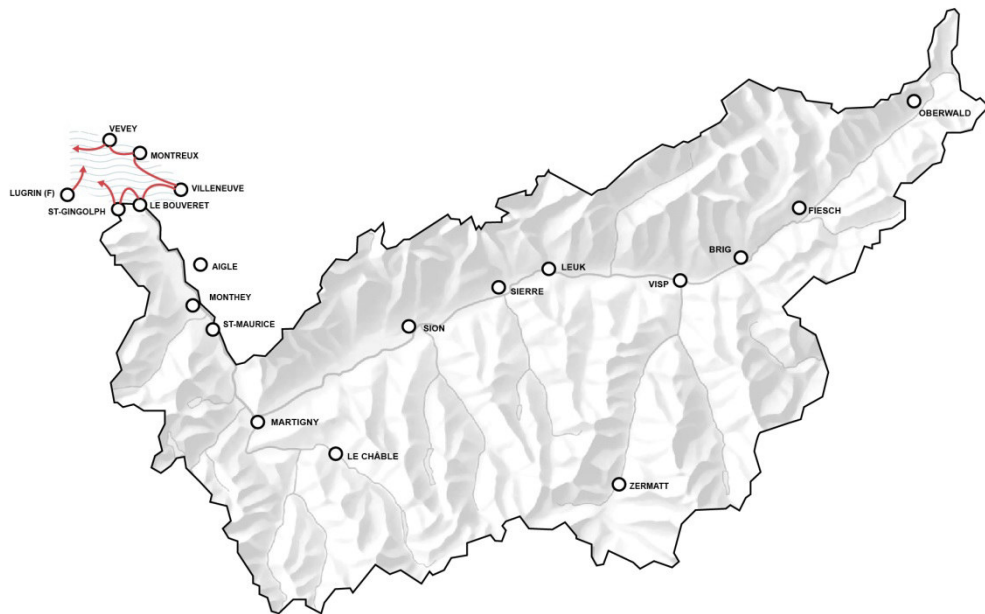


Figure 20 : Navigation lacustre

4.8 Enjeux liés au trafic aérien

Le secteur aérien est important pour les régions touristiques et de montagnes (hélicopters, places de déposes et d'atterrissage en montagne, champs d'aviation). Avec les nouvelles technologies, ce secteur se développe rapidement et l'aéroport de Sion est complètement intégré dans le ciel européen.

La rentabilité d'un aéroport provient des possibilités de vendre avantageusement du carburant ou de louer de grandes surfaces commerciales. Aucune de ces conditions n'étant remplie dans notre canton, l'aéroport de Sion doit faire valoir sa disponibilité, ses services et son attractivité. En particulier, la place aéroportuaire de Sion doit assurer son fonctionnement et ses investissements indépendamment de l'évolution des besoins des forces aériennes. Les communes seules ne peuvent soutenir une telle infrastructure et la participation de l'Etat du Valais et d'autres entités est nécessaire.

L'objectif est ainsi de mettre en place une politique aéronautique cantonale donnant statut à une structure autonome issue d'un partenariat public-privé institutionnel afin de gérer l'aéroport de Sion de façon optimale et indépendante.

Ce mode de transport, s'il s'intègre dans la stratégie globale de la mobilité et à ce titre figure dans ce document, est géré indépendamment. Les incidences financières ou en terme de ressources humaines ne sont dès lors pas abordées ici.

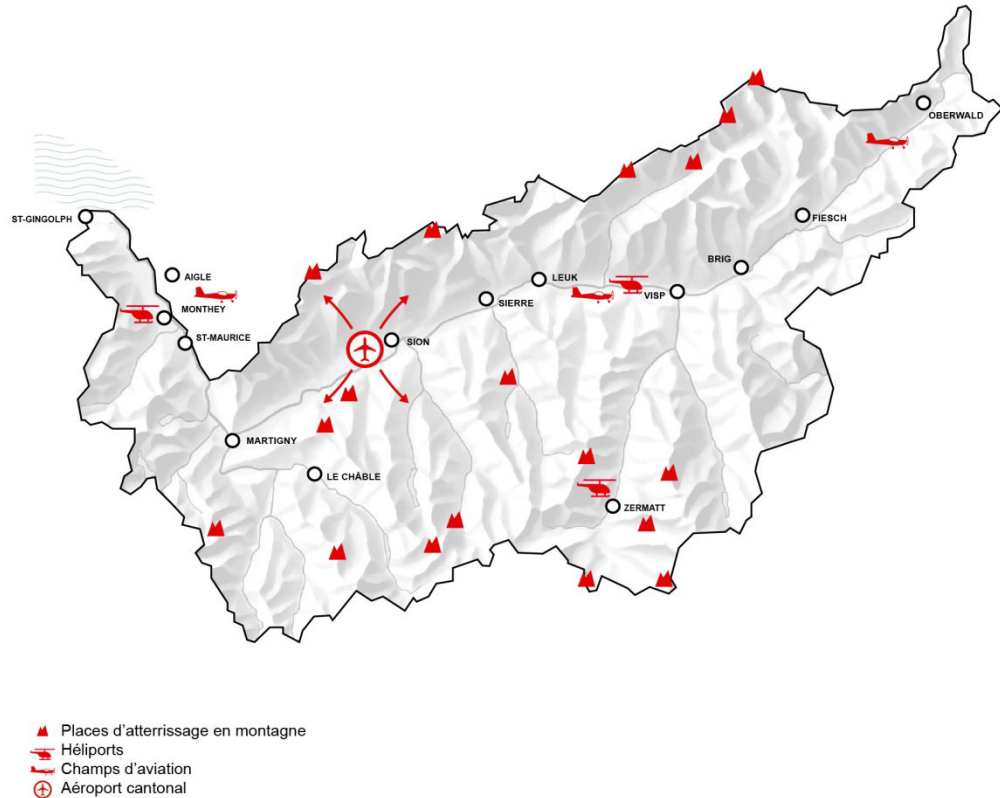


Figure 21 : Enjeux liés au trafic aérien

4.9 Enjeux liés à la mobilité douce

Actuellement, l'Etat du Valais joue un rôle subsidiaire de soutien financier ou administratif. Fort d'une vision à plus haute échelle, le Service de la mobilité a, avec le Service du développement territorial, une tâche de coordination des itinéraires qui dépassent spatialement les territoires communaux et qui nécessitent de ce fait une vision d'ensemble. Le Canton est directement concerné lorsque des itinéraires empruntent une voie publique cantonale, lorsqu'il s'agit de l'axe cyclable principal Saint-Gingolp – Oberwald ou des liaisons avec les principales gares ferroviaires. Il est notamment responsable de la conformité de la signalisation.

Dès lors, le Service de la mobilité et le Service du développement territorial jouent un rôle moteur dans la planification et la valorisation de la mobilité douce, piétonne et deux roues, quotidienne et de loisirs.

En plus de ces tâches et en collaboration étroite avec les communes et les organisations de promotion, l'Etat du Valais facilite les modes doux par le biais de soutiens financiers pour les déplacements quotidiens ou de loisirs. Il décharge ainsi le réseau routier et contribue à la santé de la population.

En outre, la pratique de la mobilité douce à des fins de tourisme et de loisirs est un objectif conjoint du Service du développement économique. Dès lors, et dans les meilleurs délais, un effort est consenti pour positionner le Valais comme une région de premier ordre pour la pratique du vélo de loisirs (vélo de route et tout terrain) et pour la randonnée pédestre. Les signalétiques doivent devenir claires, efficaces et coordonnées. Les réseaux sont cohérents et attractifs.

Dans le même temps et en synergie, un effort conséquent est entrepris pour rendre la mobilité douce attractive pour les déplacements quotidiens. Le réseau routier est ainsi adapté et des itinéraires en site propre sont aménagés.

Des moyens additionnels sont également nécessaires pour promouvoir les modes doux. Ils sont estimés à 2 millions par année, soit 40 millions sur une période de 20 ans. En outre, un EPT supplémentaire est nécessaire pour mettre en œuvre la vision.



Figure 22 : Axe cyclable principal

4.10 Enjeux liés à l'exemplarité de l'administration cantonale valaisanne

L'administration ne peut se contenter de fixer les règles. En tant qu'employeur important du Canton, elle se doit aussi de donner l'exemple et de saisir l'occasion de montrer pratiquement les effets d'actions engagées.

Pour cela, un plan de mobilité d'entreprise pour l'administration cantonale est établi, validé, mis en place et appliqué par l'ensemble des collaborateurs à tous les niveaux. Il se focalise sur la mobilité des employés, que ce soit pour les déplacements pendulaires ou pour le service extérieur. Son exemplarité et son efficacité sont mises en avant dans les actions de communication de l'Etat.

4.11 Enjeux liés à la gestion du stationnement

L'Etat du Valais, comme propriétaire de très nombreuses places de parc à travers le Canton, a un rôle majeur à jouer dans les politiques de stationnement des communes, et en étroite relation avec celles-ci. Afin de développer une politique cohérente et de donner des moyens financiers, il sera présenté au Grand Conseil la création d'une entité autonome de valorisation des parkings.

5 Suites à donner

5.1 Priorité gouvernementale

Offrir des prestations de mobilité adéquates fait partie du programme gouvernemental actuel. Dès lors, il s'agit d'une priorité gouvernementale.

Dans le même temps, le Département souhaite informer largement les différentes parties prenantes quant aux grands axes stratégiques :

- Enjeux routiers (Taille du réseau/niveau de prestation/niveau de service),
- Enjeux liés aux transports publics,
- Enjeux liés à la mobilité douce,
- Enjeux liés à la politique aéronautique cantonale (traité indépendamment),
- Enjeux liés au stationnement et création d'une entité autonome de valorisation des parkings,
- Financement de cette stratégie.

5.2 Financer la vision

Les besoins financiers additionnels aux moyens actuels d'une vision intégrée de la mobilité pour le canton sont importants (il s'agit ici de déterminer la part cantonale additionnelle à charge du budget ordinaire).

	Montants nets additionnels à charge du budget ordinaire		Montant bruts
	Total [millions]	Par an [millions]	Total [millions]
Investissements pour la remise en état préalable des axes routiers déclassés	175.00	9.00	175.00
Investissements dans les traversées de localité hors projets d'agglomération	49.00	2.50	70.00
Investissements dans les contournements et pénétrantes routiers	88.00	4.40	535.00
Mise à niveau de l'état des chaussées	280.00	14.00	400.00
Investissement dans la maintenance des infrastructures (ouvrages d'art, équipements) du réseau routier	120.00	6.00	360.00
Investissements de sécurisation des axes routiers face aux dangers naturels	74.00	1.25	198.00
Investissement dans les mesures des projets d'agglomération touchant les réseaux cantonaux et dans les interfaces modales	60.00	3.00	140.00
Investissements ferroviaires	15.00	0.75	1'347.00
Autres investissements : transports publics, mobilité douce,...	40.00	2.00	40.00
Politique aéronautique cantonale (traité indépendamment)	-	-	-
Total	901.00		3'265.00

Tableau 9 : Financement de la vision

Les montants additionnels nécessaires à la mise en place de la vision telle que décrite dans ce document s'élève donc à ce jour à 901 millions de francs, à investir sur une période de 20 ans, pour le canton et à 3.2 milliards, si l'on tient compte des coûts globaux assurés en majorité par la Confédération. Ces montants sont naturellement appelé à évoluer, en fonction de l'évolution des coûts, des technologies ou encore des opportunités qui ne manqueront pas de survenir sur une telle durée.

La mise en œuvre de cette stratégie va induire une baisse des coûts (estimés à 10 à 15 millions annuels, soit 200 à 300 millions sur la période) grâce à des économies d'échelle, des optimisations des modes de travail et au redimensionnement des ressources humaines affectées à l'entretien du réseau cantonal routier principalement et à la gestion des télé-gérés. Ainsi, les montants additionnels à la charge du canton atteindraient les 600 à 700 millions de francs.

Un tel effort est à consentir sur une longue période. Dès lors, il est proposé au Conseil d'Etat de les intégrer lors de l'établissement des budgets futurs, dès 2019 et dans la Planification intégrée Pluriannuelle (PiP) cela afin de permettre un financement additionnel pérenne et stable.

Il s'agit dès lors de soumettre au Grand Conseil dans le cadre du processus budgétaire, les moyens additionnels, et ce jusqu'en 2040.

Pour les crédits d'objet futurs, les critères suivants doivent permettre d'assurer la cohérence de l'allocation et de l'utilisation des moyens :

- Etre en cohérence avec l'approche développée dans la stratégie 2040 ;
- Assurer le maintien de la substance des infrastructures de transport et de l'offre de mobilité, tout en les faisant évoluer ;
- Prendre en compte subsidiairement les intérêts des communes.

5.3 Ressources humaines pour assurer la vision

Le redimensionnement et la réaffectation des ressources humaines pour assurer la vision du concept cantonal de la mobilité sont synthétisés dans le tableau ci-après.

Dans le même temps, l'UT III croit en fonction de la reprise des tronçons de Goppenstein et du Gd-St-Bernard au 1^{er} janvier 2020, et selon le calendrier prévisionnel, en fonction des nouveaux tronçons autoroutiers (augmentation compensée en symétrie par la diminution progressive des besoins en ressources humaines de l'OCRN, compte tenu de l'achèvement du réseau de routes nationales).

Thématique	Ressources humaines [Equivalent plein temps]
Personnel pour l'entretien du réseau cantonal routier (cantonniers) (selon le rythme des requalifications des tronçons du réseau routier)	- 37 EPT
Personnel lié à l'analyse et à la politique d'entretien du réseau	+ 6 EPT
Personnel lié à la requalification des espaces publics en lien avec les communes	+ 9 EPT (dont 2 au SDM, 1.5 au SDT, 2.5 au SAJ, 2 au SBMA et 1 au SFCEP)
Transfert du personnel d'exploitation des téléphériques exploités par l'Etat du Valais	- 31 EPT
Personnel lié à la coordination de la mobilité douce	+ 1 EPT
Personnel de l'UT III (financé à 100% par l'OFROU)	+ 39 EPT

Tableau 10 : Variation des ressources humaines pour la mise en œuvre de la vision (estimation)

5.4 Mise à jour des fiches du plan directeur cantonal

La CCM 2040 complète l'élaboration du plan directeur cantonal pour ce qui concerne la mobilité. Principalement, les fiches de coordination traitant de la mobilité et de ses incidences spatiales, seront dès lors appelées à évoluer dans le sens de la présente stratégie.

5.5 Lancer les chantiers législatifs

Un chantier législatif important, échelonné sur plusieurs années, doit ensuite permettre de revoir les lois cantonales suivantes, comme des chapitres d'un « chapeau » sur la mobilité :

- Loi sur les transports publics (LTP),
- Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML),
- Loi sur les routes (LR),
- Loi sur la création d'une entité autonome de valorisation des parkings (LParc).

Chaque évolution du corpus législatif cantonal est soumise au processus usuel. Cependant, la stratégie telle que présentée dans ce document, permet de le faire en cohérence et selon un objectif admis par le législateur.

6 Conclusions

Adapter l'offre de mobilité aux enjeux du XXI^{ème} siècle nécessite un changement de paradigme profond. Le SDM propose dans ce document une vision, adaptée aux mutations sociétales et technologiques, et des actions ou mesures permettant d'y parvenir dans un horizon temporel raisonnable.

Pour les réaliser, le SDM propose d'adapter les instruments législatifs et d'aménagement du territoire, et demande des moyens additionnels nécessaires pour ce qui concerne les ressources humaines et financières. Ces moyens seront alloués dans le cadre du processus budgétaire ordinaire.









Les bases sont ainsi posées comme une feuille de route qui permet au Gouvernement puis in fine aux services, de répondre aux modes de vie mobile de la population et aux attentes de l'économie, tout en tenant compte de l'environnement naturel et bâti spécifique du canton.

Auteur Service de la mobilité

Date 11 avril 2018

Annexes

1. Tableaux détaillés des actions
2. Ancrage territorial de la stratégie
3. Réseau routier cantonal

MODES	THÉMATIQUES	TÂCHES	VISIONS STRATÉGIQUES (VALIDATION CONSEIL D'ETAT)	AUTRES ACTEURS / RÔLES			SUJETS TRANSVERSAUX IMPLIQUÉS	BASES LÉGALES PRINCIPALES	
				CH	COMMUNES	PRIVÉS			
 Transports publics - Ferroviaire	Desserte ferroviaire régionale	<ul style="list-style-type: none"> Planification réseau Commande de l'offre (parcours, horaire, financement) Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre (infrastructure, interfaces, cadence, correspondance, ...) Maîtrise des coûts 	planifie, autorise, finance	finance	propose l'offre, exploite	<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Transport de marchandises Personnes à mobilité réduite Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LTV, LCdF, LTP, OTV, OPAPIF	
	Desserte ferroviaire touristique	<ul style="list-style-type: none"> Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 		autorise		exploite			
	Feroutage (Autoverlad)	<ul style="list-style-type: none"> Commande de l'offre (horaire, financement) 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre (cadence, correspondance, ...) Maîtrise des coûts 	autorise		exploite			
	Desserte ferroviaire nationale et internationale	<ul style="list-style-type: none"> Préavis (horaire, offre) Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Actions de lobbying (Priorités : 2ème tube du Lötschberg, Sud Léman, Gares marchandises (Valais central et Bas-Valais), sécurisation MGB) 	planifie, autorise, finance		exploite, finance			
 Transports publics - Bus	Desserte bus régionaux	<ul style="list-style-type: none"> Planification réseau Commande de l'offre (parcours, horaire, financement) Préavis lors de procédures d'autorisation de construire (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre (cadence, correspondance, amplitude de l'horaire ...) Maîtrise des coûts (rationalisation, mises au concours, conventions d'objectifs, ...) 	planifie, autorise, finance	finance	propose l'offre, exploite	<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Transport de marchandises Personnes à mobilité réduite - PMR Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LTV, LTP, OTV, RATV	
	Desserte bus urbains/transport d'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> Financement Coordination 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration/coordination maximale au réseau de transport régional de voyageurs TRV (mieux subventionné) des bus urbains/transport d'agglomération 	autorise	planifie, commande l'offre, finance	exploite			
	Autres transports selon LTV/LTP	<ul style="list-style-type: none"> Autorisation Financement 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration/coordination maximale au réseau de transport régional de voyageurs TRV (mieux subventionné) des bus scolaires 		commande l'offre, finance	exploite			
	Bus nationaux, internationaux et touristiques	<ul style="list-style-type: none"> Préavis 	<ul style="list-style-type: none"> Coordination 	planifie, autorise	prévoise	exploite			
 Transport par câble	Remontées mécaniques avec fonction de desserte régionale (plus de 100 habitants)	<ul style="list-style-type: none"> Planification réseau Commande de l'offre (parcours, horaire, financement) Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Développement du réseau (alternative au réseau TP-Bus, vitesse, sécurité, rationalisation, ...) 	planifie, autorise, finance	finance	propose l'offre, exploite	<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Personnes à mobilité réduite - PMR Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LTV, LICa, LTP, OICa	
	Remontées mécaniques avec fonction de desserte (moins de 100 habitants)	<ul style="list-style-type: none"> Planification réseau Financement Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 		autorise	finance	finance, exploite			
	Remontées mécaniques sans fonction de desserte	<ul style="list-style-type: none"> Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) Autorisation de construire, suivi (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des conditions cadres (OFT, RMS, CITT) 	autorise		planifie, exploite			
	Téléphériques gérés par Etat du Valais	<ul style="list-style-type: none"> Propriétaire, exploitant Commande de l'offre (horaire, financement) Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Désengagement progressif de l'exploitation au profit des communes ou des entreprises de transport concessionnaires (ETC) 	planifie, autorise, finance	reprise de l'exploitation	reprise de l'exploitation			
 Transport aériennatique	Aéroport de Sion	<ul style="list-style-type: none"> Financement, soutien Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Cantonisation de l'infrastructure et société d'exploitation autonome ? 	autorise	planifie, finance	exploite ?	<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Personnes à mobilité réduite - PMR Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LA, OA	
	Autres places d'aviation	<ul style="list-style-type: none"> Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Planification au niveau cantonal 	autorise		exploite		Nouvelle LcAéro	
	Places d'atterrissage en montagne	<ul style="list-style-type: none"> Préavis, contrôle, suivi 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du réseau 	planifie, autorise	prévoise				
	Obstacles aériens	<ul style="list-style-type: none"> Annonce, contrôle, suivi (infrastructure) 		autorise		exploite			
	Vois spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> Instance d'annonce 		autorise	prévoise	exploite			
 Transport lacustre et navigation sur le Rhône	Desserte lacustre régionale	<ul style="list-style-type: none"> Planification réseau Commande de l'offre (parcours, horaire, financement) Préavis lors de procédures d'approbation de plans (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Développement de l'offre 	autorise, finance	finance	propose l'offre, exploite	<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Personnes à mobilité réduite - PMR Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LTV,	
	Desserte lacustre touristique	<ul style="list-style-type: none"> Préavis 				exploite			
 Mobilité douce - Piétons	Itinéraires piétons : déplacements quotidiens / trottoirs, passages pour piétons	<ul style="list-style-type: none"> Préavis, contrôle, suivi / Construction, entretien, équipement, sécurisation (infrastructure sur route cantonale) Financement sur route cantonale 	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des concepts de mobilité piétonne (réalisés par les communes) sur le réseau cantonal ou intégration de la planification, dans la mesure du possible, des besoins d'itinéraires piétons des communes Lors de la conception ou de l'adaptation des concepts de mobilité "piétonne", les communes s'assurent auprès du canton de la compatibilité de ces itinéraires avec les traversées des routes cantonales ou les cheminements le long de celles-ci Financement des mesures d'incitation 		planifie, finance, construit, entretien, sécurise		<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Personnes à mobilité réduite - PMR Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LR, LIML	
	Itinéraires piétons : déplacements de loisirs / sentiers pédestres	<ul style="list-style-type: none"> Préavis, contrôle, suivi, entretien, sécurisation (route du Rhône 1) Préavis, contrôle, suivi (infrastructure) Financement 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration des itinéraires piétons de loisirs en fonction des opportunités des projets R3 Planification en coordination avec les communes (fiche thématique du plan directeur cantonal) Aménagement des rives et chemins de halage 		planifie, finance, construit, entretien, sécurise	finance			
 Mobilité douce - Vélos	Itinéraires vélos : déplacements quotidiens	<ul style="list-style-type: none"> Préavis, contrôle, suivi / Construction, entretien, équipement, sécurisation (infrastructure sur route cantonale) Financement sur route cantonale et les itinéraires alternatifs 	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des concepts de mobilité vélos (réalisés par les communes) sur le réseau cantonal ou intégration de la planification, dans la mesure du possible, des besoins d'itinéraires vélos des communes Rôle moteur du canton sur la mobilité douce Coordination avec la mobilité de loisirs/touristique Développement des instruments d'aménagement du territoire y relatifs 		planifie, finance, construit, entretien, sécurise		<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 	LR, LIML	
	Itinéraires vélos/VTT : déplacements de loisirs (Cyclo-tourisme)	<ul style="list-style-type: none"> Préavis, contrôle, suivi, entretien, sécurisation (route du Rhône 1) Préavis, contrôle, suivi (infrastructure) Financement 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration des itinéraires loisirs de vélos/VTT en fonction des opportunités des projets R3 Route du Rhône N°1 : entretien à repenser et à unifier sur l'entier du territoire en fonction des projets R3 Réalisation d'un Masterplan (mise en oeuvre + financement) en coordination avec le concept Bike Valais/Wallis Financement des mesures d'incitation 		planifie, finance, construit, entretien, sécurise				
 Transport individuel motorisé	Niveaux de service du réseau routier cantonal (taille du réseau)	<ul style="list-style-type: none"> Classement / déclassement 	<ul style="list-style-type: none"> Redéfinition de l'étendue actuelle du réseau routier cantonal (au sens de la loi sur les Routes) 	classe	classe		<ul style="list-style-type: none"> Mobilité combinée - Stationnement Transport de marchandises 	LCR, LPE, LR, OPAM, OPB, OSR	
	Niveaux de service du réseau routier cantonal (service)	<ul style="list-style-type: none"> Planification, AC, préavis, contrôle, suivi / construction (infrastructure) Financement 	<ul style="list-style-type: none"> Adaptation du réseau routier cantonal : gabarits, régimes de vitesse, niveaux d'équipement, équipements logistique (bornes de recharge, connectique,...) En étroite collaboration avec les communes, requalification des routes cantonales en traversée de localités en fonction des opportunités de reports du trafic, afin d'améliorer l'espace public (qualité de vie, sécurité, bruit, trafic) Etude de l'opportunité d'exploiter les réseaux routiers existants (routes cantonales et routes communales) et les synergies avec tous les modes de transports (TIM, TP, MD) Priorisation des contournements de localités indispensables Protections contre les dangers naturels 	Coordonne, normalise	finance	Mise à disposition du domaine public	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité des réseaux de transport Bonnes pratiques 		
	Niveaux de prestations du réseau routier cantonal (exploitation, entretien, service hivernal)	<ul style="list-style-type: none"> AC, préavis, contrôle, suivi, entretien, équipement, sécurisation (exploitation) Financement 	<ul style="list-style-type: none"> Priorisation du niveau de prestations (service hivernal, type d'entretien,...) des routes cantonales en fonction des qualités de desservance fixées et/ou de synergies avec les TP (transports par câble, ...) 		finance				
	Réseau routier national	<ul style="list-style-type: none"> Co-planification du réseau Entretien et exploitation (contrats de management et d'exécution) Préavis, contrôle, suivi (infrastructure) 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau des routes nationales achevé Autres routes cantonales à intégrer aux routes nationales Autonomisation (Office) de l'exploitation des routes nationales (UT III) 	planifie, autorise, finance, exploite, équipe, sécurise					
	Réseau routier communal	<ul style="list-style-type: none"> Préavis pour réseau communal se raccordant au réseau cantonal, autorisation nouveaux tronçons communaux 	<ul style="list-style-type: none"> Coordination des synergies entre les réseaux du canton et des communes 	coordonne	planifie, exploite, finance, entretien, équipe, sécurise				

Annexe 2 – Ancrage territorial dans le cadre de l'établissement d'une stratégie de mobilité durable pour le canton du Valais

Le canton du Valais est territorialement en mutation. Si l'augmentation de la population et de ses déplacements impacte profondément la gestion de la mobilité, ce sont aussi les évolutions des systèmes de transport qui sont le moteur d'un changement de paradigme. Ces mutations ont un impact considérable sur la société valaisanne et son territoire. C'est pourquoi, fort de ce constat, en admettant que la mobilité ne peut s'appréhender qu'en lien fort avec le territoire, le canton souhaite adapter sa stratégie de mobilité. La méthodologie adoptée, intrinsèquement liée aux réalités territoriales, développe les actions opérationnelles qui permettront d'atteindre les objectifs stratégiques.

La mobilité, ou une vision dynamique du territoire

Les systèmes de transports actuels sont utilisés de manière non seulement intensive, mais aussi différente de celle imaginée par les concepteurs initiaux ou les planificateurs. Les infrastructures évoluent plus lentement que les pratiques des usagers, mais de plus l'organisation spatiale et temporelle des territoires est traversée par des différences de vitesse considérables, allant de la marche à pied à l'immédiateté de la télécommunication des informations¹.

A la hiérarchie géographique classique des réseaux que l'on retrouve sur les cartes ci-dessous s'ajoute désormais leur niveau de prestations (gabarit, régime de vitesse, tonnage, éclairage, etc) et de service (politique d'entretien, niveau cible de sécurité, service hivernal, etc).

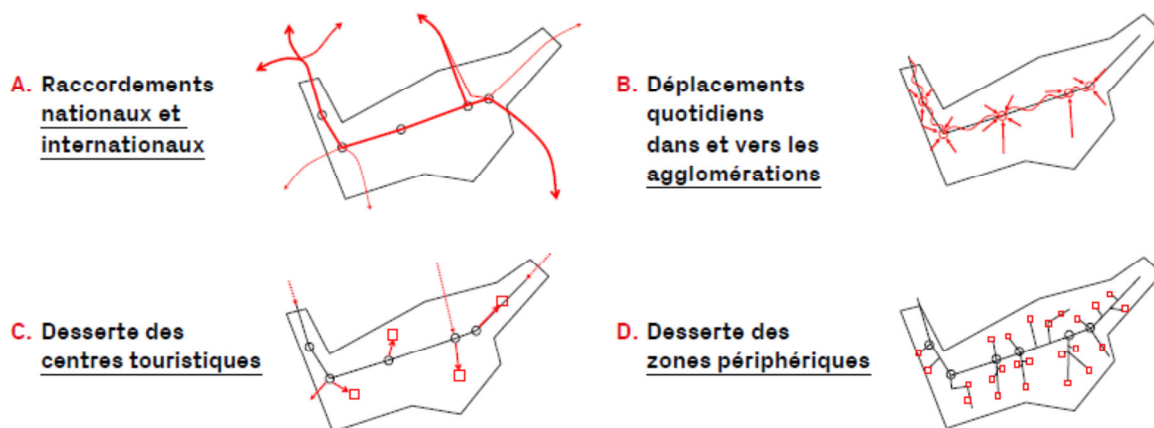


Fig. 1. Hiérarchie des réseaux

La mobilité ne peut dès lors plus être réduite à du franchissement ou du déplacement dans l'espace. Il convient en particulier d'explorer les autres dimensions de la notion de mobilité

¹ Kaufmann, 2007.

en liant sa signification avec les changements sociologiques et technologiques en cours. L'élargissement de l'offre de mobilité intègre les évolutions territoriales, comme de nouvelles localisations résidentielles, équipements ou moyens de transport là où ils n'existaient pas auparavant. La tendance sociétale actuelle induit la nécessité d'un coût du déplacement accessible à l'utilisateur. Cette nouvelle réalité implique que les individus et collectivités publiques se servent à bon escient des compétences et instruments liés aux nouvelles technologies, afin de les mettre à profit des intérêts aussi bien particuliers que communs.

Les mobilités sont fortement influencées par l'environnement construit ou naturel, avec de fortes contraintes climatiques ou topographiques dans le cas du Valais. Dès lors, l'impact sur le territoire des différents projets de mobilité devient un instrument central de sa gestion. Dans le domaine de la mobilité on distingue deux types d'éléments matériels, l'infrastructure et le matériel roulant. Complétés par les conditions cadres d'accessibilité à la mobilité (tarification, approvisionnement énergétique, etc), ces axes définissent un espace d'analyse de la mobilité dans lequel peut être évalué chaque action constitutive de la production de l'offre de mobilité.

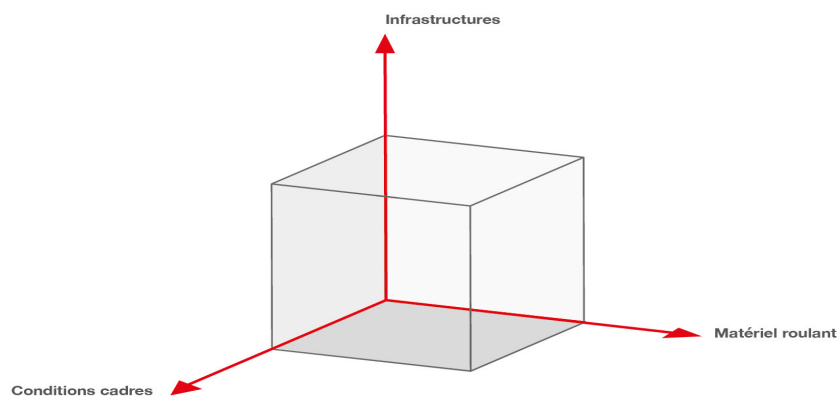


Fig. 2. Espace d'analyse de la mobilité

Cette approche systématique de chaque action permet de définir de manière objective la pertinence des projets dans les lieux déterminés, en fonction des qualités qui y sont présentes, de leurs caractéristiques, de leur accessibilité, des prix du foncier, etc.

Les caractéristiques des lieux ainsi créés résultent donc également de l'action des pouvoirs publics et plus généralement des acteurs collectifs.

L'urbanisation diffuse

On constate une profonde mutation du phénomène urbain sous l'impulsion des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication de l'information². Les phénomènes de diffusion territoriale et d'accès ubiquiste de la connaissance renversent les principes de concentration³.

Cependant, cette transformation n'estompe pas les différenciations spatiales et sociales propres au bâti et à l'environnement naturel. Au contraire, celles-ci semblent s'accroître (phénomène d'étalement urbain), ce qui d'une part les rend difficilement lisibles avec des

² Serres, 2011.

³ Pellissier, 2011.

concepts territorialisés et statiques, et d'autre part modifie les voies par lesquelles il est possible d'agir sur ce phénomène à l'aide des instruments classiques de politiques publiques.

En clair, les déplacements des personnes, des biens et des idées sont au cœur des changements globaux et touchent l'ensemble des domaines de la vie économique, politique et sociale. Outre des problèmes environnementaux, qui vont des pollutions atmosphérique et sonore ou encore à l'utilisation rationnelle du sol, ainsi que des problèmes de consommation énergétique, la croissance de la mobilité se traduit également dans des problèmes de cohésion sociale et spatiale, ainsi qu'une multiplication des lieux de friction et de confrontation. Ces éléments interrogent sur la solidarité territoriale que le canton veut mettre en place pour défendre des modes de vies, comme par exemple la possibilité offrir des projets de vie attractifs aux populations de montagne.

Il est important de ne pas limiter l'analyse des mobilités au seul domaine des transports ou des systèmes de communication. Les transports, qu'ils soient d'objets ou de personnes, sont en effet le plus souvent une demande dérivée des activités humaines et basées sur des éléments historiques, culturels, sur des contraintes géographiques ou des habitudes d'une société⁴. Remonter, en amont, aux logiques d'actions qui déclenchent les déplacements, amène donc à explorer, en aval, leurs conséquences politiques et sociales. En d'autres termes, il s'agit de considérer non seulement les histoires locales du Valais, mais également les transformations des modes de vie (pluralisme, individualisme, vieillissement, etc) en y intégrant les évolutions qui les motivent (évolution des structures économiques, innovations techniques, changements dans les mœurs). L'impact de ces modifications sur les coûts collectifs, par exemple sur celui du développement péri-urbain (nouvelles formes d'inégalités, création d'opportunités, tensions physiques, conflits socioculturels)⁵ doit être pris en compte par le planificateur : le territoire constitue l'une des briques du développement durable⁶.

Une approche basée sur le territoire en mouvement

A l'avènement d'un monde fortement anthropisé, l'urbanisation devient difficile à définir avec précision et la recherche la concernant se doit de sortir des généralités ou des analyses certes très pointues, mais sectorielles. Des problématiques comme la qualité des espaces publics de type urbain, de plaine ou de montagne, la ségrégation des fonctions (activités commerciales, économiques, sociales, logements, nature, loisirs, montagne, etc) sont devenus des réalités de petites municipalités comme de plus importantes.

Des instruments de gestion à repenser

La plaine et les montagnes valaisannes poursuivent leur mue progressive vers cette anthropisation. Le canton se construit à partir de la rencontre d'acteurs, individuels et collectifs, porteurs d'une diversité de projets et de la capacité des espaces du territoire pour les accueillir. La mobilité au sens large est ainsi au cœur du territoire : le territoire est mobilité. Cette transformation est théorisée par la recherche dans de nombreux domaines : en architecture, en urbanisme, en géographie, en sociologie, en économie ou en sciences

⁴ Buhler, 2015.

⁵ Camagni, 2002.

⁶ Theys, 2002.

politiques, on parle d'aménagement éclaté, diffus, métropolisé, qui se caractérise par le fait que l'espace peut revêtir plusieurs habits, pouvant même changer en fonction de la période.

Au-delà de cette diversité des manières d'appréhender cette complexité, qui renvoient généralement à une appréhension approfondie d'un phénomène isolé, la recherche nous apprend que les différenciations spatiales et sociales propres à ces espaces ne s'estompent pas; au contraire, celles-ci s'accroissent.

Parmi les nombreux composants qui constituent la substance d'un territoire, il en est trois dont les relations ont changé :

- la centralité fonctionnelle (une ville ou un village rayonne sur une région dont elle constitue le centre fonctionnel) ;
- la morphologie du bâti (une ville ou un village se caractérise par une densité du bâti, des formes, des infrastructures) ;
- les modes de vie (les habitants sont porteurs de pratiques sociales spécifiques).

Il y a encore quelques décennies, centralités, morphologies et modes de vie s'emboîtaient à la manière de poupées russes⁷, à savoir que les modes de vie s'ajustaient en fonction du lieu de vie, la ville concentrant des fonctions centrales de façon hiérarchisée et les frontières des communes correspondant aux frontières fonctionnelles. En d'autres mots, la vie quotidienne était intégrée dans des territoires aux frontières multiples, mais nettes et relativement solides, et les villes ou les villages rayonnaient sur un arrière-pays selon des modalités abondamment modélisées par les géographes. Mais, depuis, la poupée russe a largement éclaté et les structures organisationnelles sont en décalage avec les nouveaux enjeux⁸.

Cette organisation spatiale n'a plus cours et les trois ingrédients décrits s'ajustent désormais différemment. Les travaux sociologiques sur les modes de vie démontrent leur uniformisation progressive. Si l'opposition ville-campagne ou plaine-montagne étaient associées à des cultures et des modes de vie spécifiques, ce n'est plus véritablement le cas actuellement, même si bien entendu certaines spécificités subsistent. Cette situation reflète un affranchissement de la proximité spatiale dans les références culturelles, par l'intermédiaire de la diffusion d'objets de consommation dans le territoire et le développement des médias de masse. La dimension d'un mode de vie propre à la ville, à la campagne, à la plaine ou à la montagne est dès lors évanescence.

La morphologie des villes et des villages s'est transformée, par étalement. Cet aspect fait l'objet de nombreux travaux de recherche à visée plus ou moins appliquée qui vont de la mesure de l'étalement urbain (i.e. la périurbanisation) à l'analyse des stratégies de localisation (i.e. problématique des edge cities, ces nouvelles centralités d'entrée de localités avec leur centres commerciaux fonctionnent comme des attracteur d'activité, vidant dans le même temps les cœurs historiques des villes et des villages) en passant par l'étude des formes et processus de ségrégations (banlieues, cœur de cité inhabité, sites touristiques fortement saisonnalisés, conditions d'accès aux réseaux, etc.).

Les trois composants territoriaux décrits ci-avant ne s'articulent plus nécessairement selon des modalités claires, et il n'est en conséquence pas possible de les faire correspondre à des espaces délimités. Afin de décrire précisément le phénomène en face duquel nous nous trouvons, de nouvelles approches analytiques ont été développées, avec le territoire comme sous-jacent, comme le propose par exemple la Confédération dans son Projet

⁷ Veltz, 1996.

⁸ Veltz, 1996.

d'aménagement du territoire suisse⁹. Ce projet a l'ambition de maintenir et de renforcer la diversité, la solidarité et la compétitivité du pays et se décline en cinq objectifs :

- Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;
- Ménager les ressources naturelles ;
- Gérer la mobilité ;
- Renforcer la compétitivité ;
- Encourager les collaborations.

Pour ce faire, la méthodologie développée s'appuie sur trois stratégies, dont la troisième porte visée à une meilleure coordination des transports, de l'énergie et du développement territorial. Il s'agira notamment de planifier en commun urbanisation et transports, de garantir l'approvisionnement énergétique et d'assurer une bonne accessibilité, tant régionale qu'internationale, au moyen d'un système de transports financièrement viable.

Vers une stratégie cantonale de la mobilité

Le canton du Valais développe une vision territoriale intégrée avec comme brique constitutive la mobilité. Ces éléments sont synthétisés dans la stratégie cantonale de la mobilité à l'horizon 2040¹⁰, au travers d'une approche méthodologique exhaustive.

L'ensemble des actions liées à la gestion intégrale de la mobilité menées par le canton du Valais est exposé sous forme de deux tableaux qui représentent une matrice. Elle représente la diversité des actions et les marges de manœuvre potentielles. Elle ne propose cependant aucune hiérarchie ou classement selon l'importance ou l'ampleur des actions¹¹. Il en résulte deux lectures ou approches différentes : par modes de transport¹² ou par sujets transversaux¹³. Les deux tableaux qui présentent une vision complète et rapide des actions sont évolutifs et adaptatifs. Ils permettent ainsi un suivi des actions de la mise en œuvre de la vision développée dans la stratégie.

⁹ Confédération 2012

¹⁰ Melly, 2018.

¹¹ Coûts, personnel, impacts...

¹² Transport ferroviaire, bus, transport individuel motorisé, mobilité douce,...

¹³ Sécurité, entretien, environnement,... pouvant impliquer plusieurs modes de transport

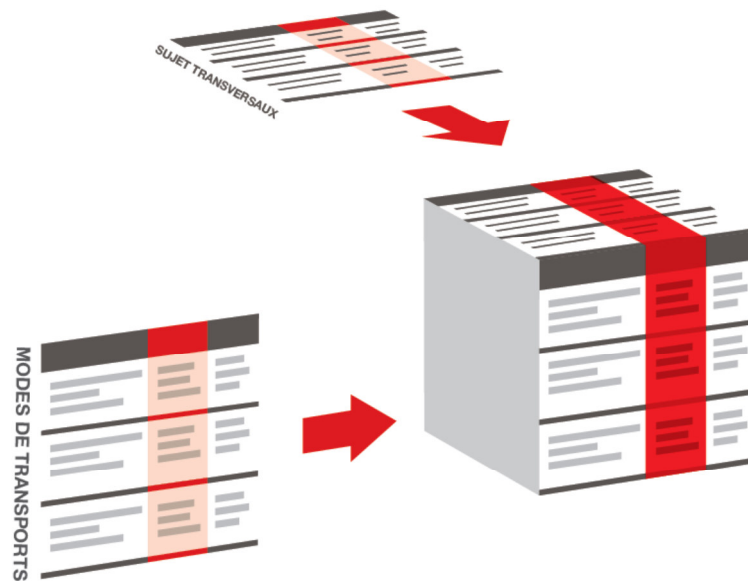


Fig. 3. Matrice des actions

Gestion du domaine public à des fins de maîtrise territoriale

Dans le cadre de la refonte de son réseau cantonal routier, le canton du Valais souhaite requalifier une part importante de ses routes afin de leur affecter un usage en adéquation avec l'aménagement du territoire souhaité. Pour ce faire, le Canton ne s'appuie pas sur un déclassement vers les communes ou vers des privés pour les tronçons nécessitant une planification coordonnée. Cette décision permet au planificateur, en l'occurrence à l'Etat du Valais, de conserver la maîtrise de l'utilisation du foncier pour des usages de mobilité adaptée à la vision qu'il entend donner à son territoire.

Pour illustrer ce propos, prenons l'exemple des accès aux barrages et retenues d'eau utilisés pour la production hydro-électrique ou l'enneigement mécanique. L'accessibilité revêt une importance particulière pour les propriétaires d'ouvrages, en termes d'exploitation ou de maintenance, mais a également un intérêt pour d'autres consommateurs de mobilité, comme par exemple les randonneurs. Il s'est posé ici la question de la privatisation de la montagne ou du maintien de son accessibilité au public. Le Canton y répond en privilégiant la maîtrise foncière en restant propriétaire tout en adaptant les prestations et les services rendus aux propriétaires d'ouvrage, ceci afin de permettre de concilier ces deux aspects.

Conclusions

Le Valais est aujourd'hui multiple et les frontières territoriales diffuses : une personne peut par exemple être urbaine au niveau de son mode de vie et habiter un hameau de montagne, un pendulaire automobiliste qui va tous les jours travailler dans un centre urbain peut parfaitement être porteur d'un mode de vie rural, ou encore une centralité fonctionnelle importante peut être située à l'extérieur de la ville dense.

Pour aligner au mieux les organisations aux nouveaux enjeux et prendre en charge de la meilleure manière possible la transversalité nécessaire à la bonne gouvernance du territoire, des adaptations de structures sont nécessaires. Pour ce faire, les aspects liés aux territoires,

à la mobilité, au paysage, à l'urbanisme et au développement durable ont été réunis au sein du même département à des fins de cohérence.

Dès lors, dans le cadre de l'établissement de sa stratégie de mobilité à l'horizon 2040, le canton du Valais a développé une approche méthodologique permettant d'appréhender de manière exhaustive et évolutive ses moyens d'actions.

Annexe 3 – Réseau routier cantonal : Redimensionnement de la taille du réseau routier cantonal et attribution des classes de desservance

1. Constat

Les moyens financiers à disposition du SDM pour la construction, l'amélioration et l'adaptation (y compris la correction), la réfection, la maintenance et l'entretien des infrastructures routières sont et demeureront limités. L'ensemble des tâches et les objectifs politiques incombant au SDM ne peuvent actuellement plus être accomplis. Dans ce contexte, le SDM propose un changement de paradigme dans l'approche de l'entretien des routes, à savoir adapter celui-ci aux besoins réels des usagers.

2. Objectifs du réseau routier cantonal

Le réseau routier cantonal remplit trois objectifs principaux :

- Assurer des liaisons avec les pays et cantons voisins ;
- Permettre une fonction de transit à travers tout le canton afin de garantir ce transit entre les différentes régions du canton ;
- Pour toutes les communes et villages du canton, il s'agit d'assurer :
 - Une accessibilité devant inclure les besoins en matière d'approvisionnement et de secours (véhicules de secours)
 - Une desservance adaptée prenant en compte les aspects du trafic des personnes (pendulaires, touristes et transports publics) et du trafic des biens/marchandises (trafic industriel, de marchandises et d'approvisionnement).

Le réseau cantonal tel que redimensionné garantit à minima ces trois objectifs pour l'ensemble des régions du canton. A ce stade des réflexions, la base légale existante n'a pas à être modifiée, l'ensemble des propositions formulées restant dans le cadre de celle-ci (Loi sur les routes, du 3 septembre 1965).

3. Critères conduisant le redimensionnement du réseau

Le redimensionnement du réseau est une réponse aux enjeux de mobilité actuels. Chaque tronçon du réseau cantonal a été reconsidéré sous l'angle des critères énoncés ci-dessous, afin de garantir une approche objective et homogène sur l'ensemble du canton.

Questions	Réponses apportées	Remarques
Les tronçons internationaux et intercantonaux doivent-ils être de compétence cantonale ?	Oui. Ces tronçons restent dans le réseau cantonal.	Y compris les cols alpins à orientation principalement touristique.
Quelles zones d'habitat le canton doit-il desservir ?	Le fait que l'agglomération se situe dans une zone homologuée en tant que zone à bâtir constitue naturellement un prérequis qui a été pris en compte dans l'examen de la pertinence. Les zones d'habitat d'importance cantonale sont précisées (nombre de ménages y habitant à l'année ainsi que nombre d'habitations) allant dans le sens d'une utilisation rationnelle du territoire. Dès lors, le redimensionnement du réseau cantonal a été réalisé en fixant le seuil d'une localité dite de moindre importance habitée toute l'année à au minimum 10 ménages et 5 maisons.	La loi sur les routes mentionne, à l'art.5 "Routes cantonales", que les routes secondaires relient « des localités entre elles ou une localité à une route principale ou à une gare ». A l'al. 4, il est en outre mentionné que « est réputée localité dans le sens de cette disposition, une agglomération de moindre importance habitée toute l'année ». La notion de « moindre importance habitée toute l'année » n'est pas quantitativement définie dans la loi.
Quelle route, respectivement quel tronçon de route cantonale, a été remplacé par une route de déviation construite ou à construire par le canton ?	Les routes ou tronçons remplacés doivent être sortis du réseau.	Les tronçons remplacés ne sont déclassés qu'une fois la déviation construite et la requalification desdits tronçons convenue avec la commune.
L'accessibilité d'une même localité par plus d'une route cantonale a-t-elle une justification ?	Dans le cadre de l'examen du réseau, n'est conservée qu'une route par localité. Les routes d'une même localité qui ont également, sur leur linéaire, la fonction de desservir ou relier d'autres localités que celles de départ et d'arrivée, ont été également conservées dans le réseau cantonal.	La loi sur les routes mentionne, à l'art.5 "Routes cantonales", que ces dernières doivent « relier » les localités entre elles respectivement « raccorder » une localité.
En localité, où doit se terminer la route cantonale lorsque la localité se situe à l'extrémité d'une route cantonale ? La desserte de hameaux d'une même localité relève-t-elle du canton ? Plusieurs routes cantonales doivent-elles desservir respectivement traverser une même localité ?	Ainsi, dans le cadre de l'examen de la taille du réseau, les tronçons en intérieur d'une localité située à l'extrémité d'une route cantonale ont été sortis du réseau routier cantonal actuel. Dans le même contexte, les routes et tronçons cantonaux ne servant qu'à relier entre eux des hameaux formant une seule localité ont également été sortis du réseau cantonal routier.	La loi sur les routes mentionne, à l'art.5 "Routes cantonales", que ces dernières doivent « relier » les localités entre elles respectivement « raccorder » une localité. La loi fait mention de "localités" respectivement les termes de "villages" et de "hameaux" ne sont pas expressément mentionnés tels quels. La fonctionnalité du réseau cantonal à travers les localités a été affinée dans sa prise en compte, conformément aux réponses aux questions précédentes et suivantes (multiples dessertes, tronçons remplacés, lieux touristiques, zones d'habitat). Les tronçons ne sont déclassés qu'une fois la requalification desdits tronçons convenue avec la commune.
L'accessibilité des barrages/retenues d'eau, à partir de la dernière localité et/ou d'une bifurcation/séparation de deux routes cantonales, relève-t-elle toujours d'une obligation cantonale ?	Dans le cadre de l'examen de la taille du réseau, les tronçons desservant les barrages/retenues d'eau ont été conservés dans le réseau routier cantonal actuel.	La loi sur les routes ne mentionne pas que les barrages, respectivement les retenues d'eau, doivent être desservies par des routes cantonales principales ou secondaires. Dans le cadre d'une réflexion sur la maîtrise du domaine public, la question de la propriété est posée. Il est proposé de conserver la propriété de ces tronçons sans déclasser ou remettre aux propriétaires d'ouvrage et d'y développer une desservance adaptée.
Quels sites/lieux touristiques le canton doit-il desservir, en considérant pour ce faire leur importance au niveau cantonal ?	Les sites/lieux ou centres touristiques définis comme telles (même hors zone à bâtir) doivent faire partie du réseau.	La loi sur les routes ne définit pas la notion de lieu touristique, mais l'examen de la pertinence a pris en compte la notion d'importance du lieu/site, en termes d'importance cantonale ou nationale.

Questions	Réponses apportées	Remarques
Quelle nature ou quel type de centres touristiques (centres de constructions denses et groupées, centres représentant l'extension naturelle d'une localité principale) le canton doit-il desservir, en considérant pour ce faire l'importance du centre au niveau cantonal (nombre de nuitées hôtelières et para-hôtelières) ?	Le fait que la station/lieu se situe dans une zone homologuée en tant que zone à bâtir constitue naturellement un prérequis qui a été pris en compte dans l'examen de la pertinence. Ainsi, dans le cadre de l'examen de la taille du réseau, les tronçons desservant des centres touristiques n'étant pas homologués en zone à bâtir et les tronçons desservant des centres touristiques n'étant pas reconnus d'importance cantonale ont été sortis du réseau routier cantonal actuel.	La loi sur les routes mentionne, à l'art. 5 "Routes cantonales", que « les routes secondaires sont les routes ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur reliant une station hôtelière ou un lieu touristique à une route principale ». Les notions de station hôtelière respectivement de lieu touristique ne sont pas définies. Un critère du nombre de nuitées pourra, pour affinement et dans un deuxième temps, être pris en compte afin de définir quantitativement l'importance touristique du centre et adapter cas échéant les classes de desservance.
A quel niveau le canton doit-il accompagner les communes dans la requalification des routes à travers les localités, appartenant dès lors aux espaces publics communaux ?	Un soutien en ressources humaines et financières dans l'accompagnement des communes pour ces requalifications doit être apporté.	Cette condition est gage de cohérence et représente un investissement massif en faveur des communes pour adapter leurs infrastructures de mobilité.

Tab. 1. Critères d'appartenance au réseau routier cantonal

4. Méthode et critères de classement en classes de desservance

La deuxième partie de la réflexion se concentre sur la qualité du réseau. En effet, actuellement on entretient de la même manière tous les tronçons de ce réseau. Chaque route, très fréquentée ou non, bénéficie du même traitement. Or, nous pensons que la notion de qualité doit être intégrée à la réflexion. Les routes n'ont pas toutes les mêmes besoins. Deux niveaux qualitatifs sont donc définis :

- Le niveau de services (gabarit, vitesses, tonnage,...) de la route ;
- Le niveau de prestations (service hivernal, entretien,...).

La démarche de qualification du réseau en classes de desservance, débouche donc sur des propositions concrètes en matière d'entretien. Des objectifs de qualité ont donc été alloués à chacun des axes du réseau routier cantonal. Cette démarche a permis d'évaluer d'une part les besoins financiers nécessaires pour atteindre la qualité fixée au réseau et d'autre part d que l'allocation des moyens budgétaires. Cette démarche fournit également l'outil de priorisation des interventions.

Six critères ont été définis. Chacun d'entre eux donne des points au tronçon évalué qui se verra ainsi qualifié. Chaque critère n'ayant pas la même importance, il a été pondéré.

Critères	Questions	Pondération	Notation		Exemples illustratifs	Remarques	
Appartenance à un réseau d'importance internationale	L'axe considéré appartient-il à un réseau routier national respectivement international ?	-	-	-	Frontière de Saint-Gingolph	Si oui, fonctionnalité très haute => Classe de desservance A	
Trafic journalier moyen (ci-après TJM en véhicules par jour)	Quel est le volume du trafic journalier moyen ?	5	TJM > 10'000	Cl. A	Anschluss N9 - Leuk / Sion-Savièse	Si TJM > 10'000, fonctionnalité très haute => Classe de desservance A	
			5'000 < TJM < 10'000	= 3 pts	Eyholz-Gamsen / Sion-Uvrier-Sierre		
			2'500 < TJM < 5'000	= 2 pts	Brig-Furkapass / Le Châble - Mauvoisin		
			TJM < 2'500	= 1 pt	Ried Brig - Termen / Platta-Molignon-Argnoud		
Enjeu pendulaire	Quelle est l'importance de l'axe pour le trafic pendulaire (en proportion du TJM)	4	5'000 < TJM < 10'000	Gr.	= 3 pts	Naters-Blatten / Fully - Charrat	Proportion = valeur relative estimée du TJM
				Moy.	= 2 pts	Déviations Sion Est - La Muraz	
				Petite	= 1 pt	-	
				Nulle	= 0 pt	-	
			2'500 < TJM < 5'000	Gr.	= 2 pts	Illas-Täsch	
				Moy.	= 1 pts	Lax-Ulrichen	
				Petite	= 1 pt	Stalden - Saas Balen	
				Nulle	= 0 pt	-	
			TJM < 2'500	Gr.	= 1 pts	Chippis-Brie	
				Moy.	= 1 pts	Zinal-Grimentz	
				Petite	= 1 pt	Steg-Mittal (Alte A509)	
				Nulle	= 0 pt	Racc. Les Prasses et Ypresses	
Enjeu touristique	Quelle est l'importance de l'axe pour le trafic touristique (volume) ?	3	Grande	= 3 pts	Gampel-Goppenstein / Sierre-Crans-Montana	Volume = valeur absolue estimée	
			Moyenne	= 2 pts	Goppenstein-Blatten-Fafleralp / Vionnaz-Torgon		
			Petite	= 1 pt	Leuk-Bratsch-Erchmatt / Val d'Illeiez-Plat-La Cour		
			Nulle	= 0 pt	Visp-Baltschieder-Ausserberg / Noës - Champzabé - Ollon		
Enjeu transports publics	Quelle est l'importance de l'axe pour le maintien de l'offre de transports publics (fréquence des courses et types de véhicules) ?	3	Grande	= 3 pts	Visp - Brig / Avenue de la Gare Sion		
			Moyenne	= 2 pts	Susten - Leukerbad / Sierre - Vissoie - Zinal		
			Petite	= 1 pt	Lax - Binn / Chippis-Brie		
			Nulle	= 0 pt	Lax-Martisberg / Raccordement à Fang		
Enjeu trafic industriel, de marchandises et d'approvisionnement	Quelle est l'importance de l'axe pour le trafic industriel, le transport de marchandises, le transport d'approvisionnement / urgence (feux bleus) (en volume) ?	3	Grande	= 3 pts	Umfahrung Visp (Bockbart) / Racc. N9 - T9 Sierre Est	Volume = valeur absolue estimée Si l'axe est un axe essentiel de substitution : ▪ d'importance cantonale = 3 pts ▪ d'importance régionale = 2 pts	
			Moyenne	= 2 pts	Visp - Illas - Saas Fee / Som-la-Proz-Champex		
			Petite	= 1 pt	Erde-Poméron-Les Nés / Egga - Simplondorf		
			Nulle	= 0 pt	Sapinhaut - Col des Planches		

Tab. 2. Critères de notation des tronçons du réseau routier cantonal

Chaque tronçon de route est noté sur la base des critères ci-dessus et une classe de desservance leur est attribuée selon le total de points.

Note obtenue (N)	Classes de desservance
51 ≥ N ≥ 41	Classe A
40 ≥ N ≥ 31	Classe B
30 ≥ N ≥ 21	Classe C
20 ≥ N > 0	Classe D

Tab. 3. Attribution des classes de desservance

5. Niveaux de qualité et restrictions

Les classes de desservance définissent le niveau de services et le niveau de prestations des tronçons dans les catégories suivantes :

		Classes de desservance				
		A	B	C	D	
Sécurisation contre les dangers naturels						
Sécurisation des infrastructures	Mesures de protection (Constructives, Préventives)	C/P	C/P	P	P	
Sécurisation des usagers	Fermetures ponctuelles	oui	oui	oui	oui	Restrictions temporaires d'accès possibles
	Fermetures de longue durée (p.ex. hivernale)	non	non	oui	oui	
	Gestion du trafic (feux, manuelle)	oui	oui	oui	oui	p.ex. passages à niveau
Sécurité des infrastructures routières						
Capacité portante	Limitations de tonnage	non	oui	oui	oui	Restriction d'accès pour certaines catégories de véhicules
	Distances entre poids lourds	non	non	oui	oui	
Gestion du trafic	Circulation alternée / Circulation sur une seule voie/...	non	non	oui	oui	
Fluidité et confort des usagers						
Gabarits des véhicules	Abaissement de vitesse, gestion du trafic, signalisation	non	non	oui	oui	Restriction d'accès pour certaines catégories de véhicules
Gabarits routiers	Abaissement de vitesse, gestion du trafic, signalisation	oui	oui	oui	oui	A : ponctuellement, en traversée de localité
▪ Largeur de chaussée		non	oui	oui	oui	
▪ Hauteur		non	oui	oui	oui	
Tracé	Abaissement de vitesse, gestion du trafic, signalisation					Restriction d'accès pour certaines catégories de véhicules
▪ En plan (courbes)	Restrictions de rayons	non	non	oui	oui	
▪ En profil en long	Fermetures ponctuelles, exigences d'équipement	oui	oui	oui	oui	A, B : en conditions hivernales, par exemple pour poids lourds
Différents utilisateurs (mixité d'utilisation) de la voie publique	Trottoir, bandes cyclables, PPP, ...	oui	oui	oui	oui	D : pas d'aménagement possible (motif : configuration des lieux)
						A, B, C, D : restrictions possibles d'utilisation indistinctement pour tous les usagers
Environnement						
	Transport de matières dangereuses	oui	oui	oui	non	
Entretien hivernal						
	Déneigement (fréquence)	100%	100%	50%	25%	C, D : fréquences réduites
	Salage (fréquence)	100%	100%	50%	25%	C, D : fréquences réduites
Niveau de maintenance / d'entretien						
	Ouvrages d'art	100%	100%	Approprié	Min.	
	Chaussée	100%	100%	Approprié	Min.	
	Equipements	100%	100%	Approprié	Min.	

Tab. 4. Catégories des objectifs de qualité en fonction des classes de desservance