

SESSION- GRAND CONSEIL
NOVEMBRE 2008

L'ÉLARGISSEMENT, UNE VARIANTE À APPROFONDIR...
Pour Jean-Jacques Rey-Bellet, le gouvernement serait «fou» de se déterminer sans avoir fait examiner la variante de l'approfondissement généralisé. «Comme il serait aussi «fou» d'accepter une recette miracle exclusive sans un examen approfondi».

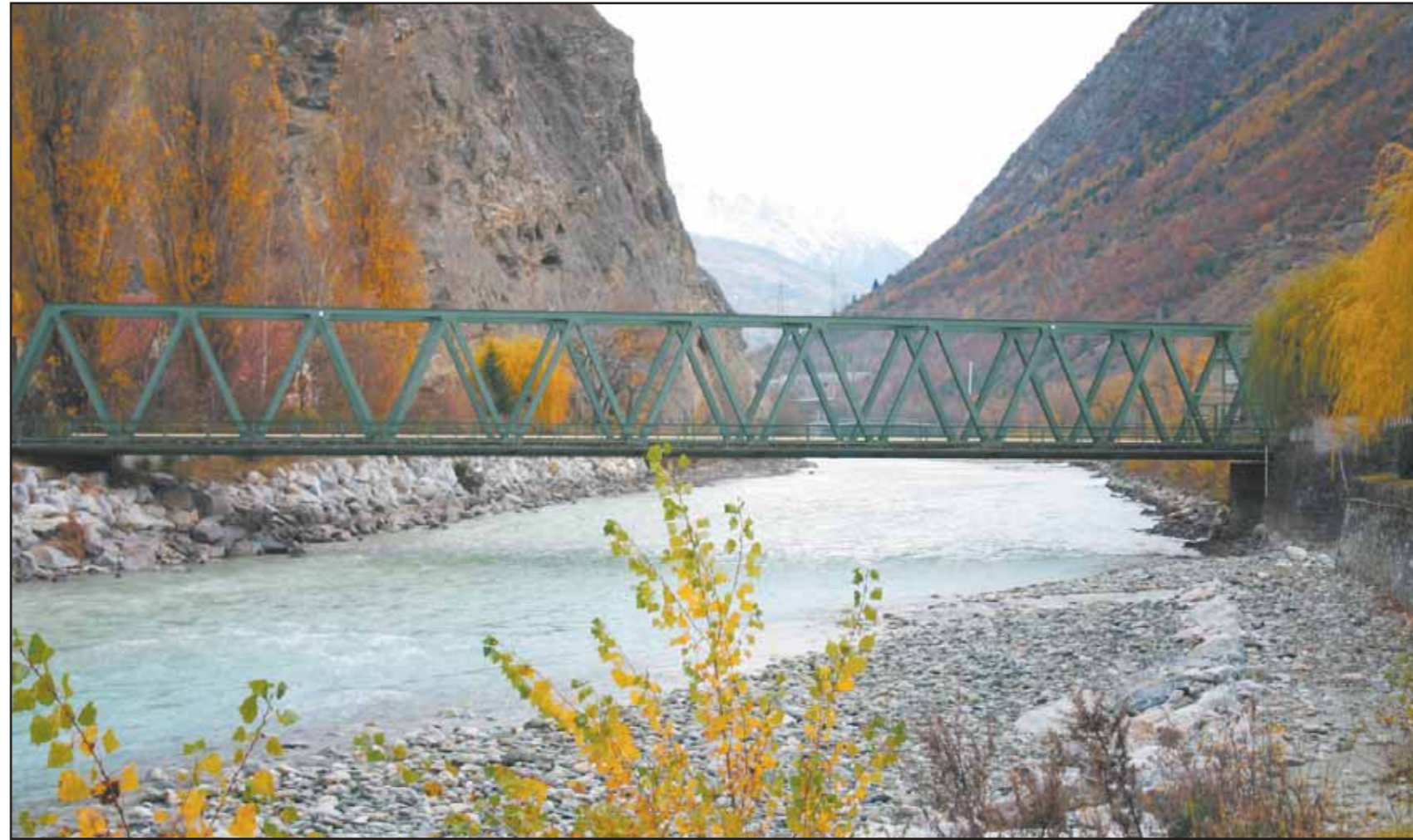
78 MILLIONS POUR SÉCURISER SIERRE ET CHIPPIIS
Les députés ont accepté à l'unanimité les mesures prioritaires visant à sécuriser les berges du fleuve à Sierre et à Chippis. Non sans avoir émis quelques doutes sur la méthode retenue par les défenseurs de la 3^e correction du Rhône.

LE CONTRÔLE DES DENRÉES ALIMENTAIRES AU MENU
Les denrées alimentaires seront désormais inspectées par des contrôleurs cantonaux professionnels. C'en est fini des contrôleurs à temps partiel communaux. Pour les viandes, ce seront des vétérinaires officiels diplômés qui officieront.

LE CANTON DU VALAIS DOIT ROULER POUR LE TONKIN
Aucun député ne s'est opposé hier à un postulat de Marie-Madeleine Bonvin (PS/AdG) qui demande d'inscrire dans les objectifs prioritaires «le développement des trafics voyageurs et marchandises» sur la ligne ferroviaire Evian-Valais.

AUJOURD'HUI
Ce matin le Grand Conseil débat de l'entrée en matière relative au budget 2009, après avoir analysé le rapport du Conseil d'Etat sur les augmentations de charges salariales qui dépassent l'inflation.

N'est-ce pas de la folie que de ne pas tenir compte de la variante de l'approfondissement du Rhône présentée par Albert Pitteloud et ses amis comme moins coûteuse, moins gourmande en énergie et plus rapide à réaliser que la solution de l'élargissement?



Jean-Jacques Rey-Bellet n'a pas manqué de souligner que sur les 160 kilomètres du Rhône, il est prévu qu'une septantaine de kilomètres feront l'objet de travaux de creusement. LE NOUVELLISTE

Premier barrage levé pour le Rhône

FEU VERT ▶ Les députés ont accepté hier à l'unanimité de débloquer 78 millions de francs pour sécuriser les berges du Rhône à Sierre et Chippis. Malgré les doutes émis sur la méthode retenue...

LA QUESTION VACHE A...



JEAN-JACQUES REY-BELLET
CONSEILLER D'ÉTAT

L'information publique d'un projet aussi important que la 3e correction du Rhône est faite pour susciter des remarques, qu'il conviendrait d'examiner objectivement avant d'écarter les propositions impraticables, d'accepter celles qui permettent d'améliorer tout ou partie du projet. A la fin de cet examen, le Conseil d'Etat adoptera le plan d'aménagement avec les adaptations jugées utiles.

La question de creuser le Rhône au lieu de l'élargir n'est pas nouvelle: cette possibilité a déjà été examinée sur tous les secteurs pour éviter d'empiéter sur les terres partout où c'est possible. Sur plus de 70 km, des approfondissements sont déjà prévus dans le projet mis en consultation, le plus souvent combinés avec des élargissements pour atteindre les objectifs recherchés. L'élargissement n'est pas un dogme!

Le maître mot, c'est: atteindre les objectifs fixés, et de manière durable, car choisir une solution seulement passagère serait irresponsable. La proposition d'approfondissement généralisé sera étudiée avec soin: le gouvernement serait «fou» de se déterminer sans l'avoir fait examiner, comme il serait aussi «fou» d'accepter une recette miracle exclusive sans un examen approfondi.

PROPOS RECUEILLIS PAR PASCAL GUEX

PASCAL GUEX
La sécurité n'a pas de prix, mais elle a un coût. En l'occurrence 78 millions de francs pour les seules mesures prioritaires à réaliser dans le secteur de Sierre-Chippis. 78 millions: c'est en effet le montant qu'a accepté de débloquer hier le Parlement valaisan. A l'unanimité, mais non sans avoir émis de sérieux doutes sur la méthode défendue par le département de Jean-Jacques Rey-Bellet.

En cause, la diminution des terres agricoles qu'entraînera la troisième correction du Rhône et les coûts générés par ces travaux.

Moins coûteux, vraiment?
Albert Pitteloud (UDC) a ainsi opposé à la variante de l'élargissement du lit du fleuve son approfondissement. Étude des ingénieurs mandatés par l'Association pour la défense du sol agricole (ADSA) à l'appui. L'élu de l'UDC a affirmé que creuser le Rhône au lieu de l'élargir coûterait trois fois moins cher et irait bien plus vite pour une efficacité similaire. Il a aussi demandé par voie d'interpellation une confrontation du projet prôné par l'Etat et de l'étude demandée par l'ADSA.

Et il n'a pas été le seul à émettre des doutes quant aux remèdes à appliquer pour sécuriser le fleuve en vue des grandes crues.

Plusieurs parlementaires de tous bords ont ainsi appelé de leurs vœux une réflexion sur les options d'élargissement et d'approfondissement du fleuve. A l'image de Laetitia Massy (GRL) ou de Christian Favre (PDC du Centre). Pascal Moulin (PDC du Bas) s'est aussi demandé si le Parlement

aura droit à un vrai débat sur le sujet, tout en s'interrogeant sur le bon déroulement des mesures prioritaires de Sierre et Chippis qui risquent de pâtir des oppositions déjà formulées.

Pas de dogme de l'élargissement
S'il dit ne pas être opposé à la confrontation des deux variantes, le patron du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement a tout de même tenu à insister sur l'objectif prioritaire de la 3e correction du Rhône qui reste la recherche d'une meilleure sécurité. «Aucune option n'est écartée et le projet ne vise pas à détruire des terres agricoles. Il n'y a pas de dogme de l'élargissement. Secteur par secteur, nous cherchons les solutions les plus respectueuses de la préservation de la terre agricole.»

Le conseiller d'Etat gauchois n'a pas manqué de souligner que sur les 160 kilomètres du Rhône, il est prévu qu'une septantaine de kilomètres feront l'objet de travaux de creusement. «Et sur certains tronçons, cette méthode sera même la seule appliquée.»

Jean-Jacques Rey-Bellet a encore tenu à rappeler que l'élargissement est préféré à l'approfondissement lorsqu'il offre la meilleure solution. «Mais le Conseil d'Etat est prêt à analyser la solution des agriculteurs dès que l'étude lui sera fournie.» Ce qui n'est curieusement pas encore le cas. Mais Albert Pitteloud a promis hier que les membres de l'ADSA et leurs ingénieurs étaient prêts à venir rencontrer en mains propres leur vision de la 3e correction du Rhône. Affaire à suivre...

47 millions pour cinq projets

Dans la foulée des travaux prioritaires sur le Rhône à Sierre et Chippis, le Parlement valaisan a encore accepté de soutenir financièrement cinq autres projets au nom de la sécurité. Des décisions favorables qui impliquent un investissement global de 47 millions de francs, participation fédérale comprise. Le tout à l'unanimité.

▶ **Aménagement de la Dranse sur le territoire des communes de Martigny et Martigny-Combe:** ces 10 prochaines années, 25 millions de francs vont être investis dans des travaux de sécurisation de cette rivière. Gestion des matériaux à l'amont de la ville par un barrage à alluvions; réfection des berges à Martigny-Croix; diversification du lit par la pose de blocs épars; rehaussement du pont de La Bâtiaz (travaux faits en urgence); poursuite de l'abaissement et de la diversification du lit à l'aval de la ville; élargissement de la rivière à 30-35 mètres en zone agricole sont quelques-unes des mesures prévues par ce projet.

▶ **Protection contre les crues à Leytron:** le canton prévoit d'injecter 6,8 millions de francs (subvention fédérale incluse) dans un projet devisé à 8 millions de francs au total. Cet investissement doit permettre de combler des déficits de protection tout en prenant en compte la problématique du glissement de Montagnon.

Les solutions retenues? Créer des digues de protection aux Afforêts; agrandir et optimiser le dépôtoir de Péronné; réaliser un aménagement

sécuritaire et environnemental en aval de Leytron; étanchéifier le lit à travers Montagnon ou encore créer des digues de protection contre les laves torrentielles.

▶ **Correction routière et protection contre les forces de la nature de la route Bramois - Saint-Martin - La Crête:** le canton prévoit d'investir 4,35 millions pour sécuriser ce secteur. Ajouté au million déboursé par les communes, ce montant doit permettre de réaliser un pont dans le secteur de la Manna. L'adaptation du tracé routier afin de faciliter les raccordements et l'exigence d'une bonne fluidité constituent également les bases du projet. Il est également proposé de remettre le torrent à ciel ouvert.

▶ **Aménagement de Bietschbach:** le canton va fournir 9,3 des 9,8 millions de francs que va coûter la sécurisation du torrent de Bietschbach, situé sur le territoire de Rarogne. Une opération qui passe notamment par l'amélioration de la capacité hydraulique du lit de ce cours d'eau, l'élargissement de son lit et la diversification de ses berges.

▶ **Achat d'une nouvelle navette ferroviaire pour le transport des voitures à travers le tunnel du Simplon.** La capacité pourra augmenter et les trains circuleront toutes les 60 minutes au lieu de 90 actuellement. Le canton participera pour moitié à l'achat de ce nouveau train dont le coût est de 10,6 millions de francs. Les CFF payant l'autre moitié. PG

JEAN-YVES GABBUD
Les contrôleurs de denrées alimentaires communaux, c'est bientôt fini. Ce sera aussi la fin du particularisme valaisan, puisque notre canton est le dernier travaillant dans ce domaine avec des employés locaux. Désormais, cette tâche va être cantonalisée.

Cantonisation des contrôles

Le reproche fait à l'encontre des structures communales en place est un manque de professionnalisme et un manque d'indépendance. Les 25 contrôleurs payés par les communes actuellement travaillent à temps partiel. Selon les experts de la Confédération, ils ne pourraient pas s'adapter aux critères de plus en plus stricts qui doivent être appliqués pour répondre aux normes européennes en la matière. De plus, ces contrôleurs communaux sont souvent appelés à se pencher sur des activités communales, en clair à contrôler leur patron.

Aujourd'hui, ces 25 contrôleurs communaux effectuent 68% des inspections dans les entreprises de denrées alimentaires et les établissements publics. A l'avenir, 10,5 contrôleurs cantonaux seront à l'œuvre. C'est 5,5 de plus qu'actuellement. Ils auront pour tâche d'inspecter chaque année 60 à 70% des 8300 entreprises concernées par les denrées alimentaires en Valais.

Contrôle des viandes professionnalisé

«La législation fédérale sur les denrées alimentaires exige que les abattoirs et les entreprises de découpe de viande soient contrôlés par des vétérinaires officiels diplômés», a expliqué le Conseil d'Etat aux députés. Ce n'est pas encore le cas aujourd'hui, mais cela le deviendra sous peu en Valais.

Actuellement, «le contrôle des viandes est effectué par 11 vétérinaires travaillant comme contrôleurs des viandes et 10 contrôleurs des viandes suppléants qui ne sont pas vétérinaires».

Cette situation n'est plus conforme à l'accord agricole bilatéral passé entre la Suisse et l'Union européenne.

Désormais, l'inspection des animaux avant l'abattage par un vétérinaire officiel est obligatoire pour tous les animaux, alors qu'elle ne s'effectuait chez certaines catégories d'animaux que par sondage. Les vétérinaires sont également responsables du



Désormais les abattoirs et les entreprises de découpe de viande seront contrôlés par des vétérinaires officiels. BITTELVA

contrôle de l'hygiène durant l'abattage. Ce contrôle systématique est conséquent. Pour 2007, il a représenté 2255 heures de travail.

A l'avenir, trois vétérinaires officiels à mi-temps seront chargés de cette mission.

Accepté sans opposition

On notera que le Valais compte encore 14 abattoirs de petite taille pour le bétail de boucherie, un abattoir pour la volaille et deux abattoirs de grande taille pour les poissons. Les nouveaux postes

créés pour le contrôle des viandes et pour celui des autres denrées alimentaires coûteront peu à la caisse cantonale, puisqu'une bonne partie des prestations seront refacturées aux personnes concernées.

Le Grand Conseil a accepté, sans opposition, d'entrer en matière sur cette nouvelle manière d'effectuer des contrôles. Le député Pascal Bridy (PDC du Centre) a toutefois fait remarquer que l'appareil étatique croit une fois de plus pour répondre à des exigences fédérales.

RÉHABILITATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE DU TONKIN

Le Conseil d'Etat invité à accélérer

Rénover la ligne ferroviaire du Tonkin: un objectif prioritaire pour notre canton? Le Parlement a en tout cas accepté hier de soutenir un postulat de la députée Marie-Madeleine Bonvin (Parti socialiste - Alliance de gauche) visant à accélérer le mouvement de réhabilitation de la voie ferrée inaugurée en... 1886 entre Evian et Le Bouveret.

Ce texte n'ayant pas été combattu, le Gouvernement valaisan est désormais invité «à mettre en place une commission politique chargée d'activer le partenariat avec la région Rhône-Alpes et la ligne ferroviaire Genève (Eaux-Vives) - Evian - Saint-Maurice». Autre requête formulée par l'élu de gauche et sur laquelle le Conseil d'Etat va devoir rapidement plancher: «Intervenir auprès du Conseil fédéral dans les plus brefs délais pour qu'il soutienne et accompagne les démarches auprès des interlocuteurs concernés par le dossier».

Pour Marie-Madeleine Bonvin, la situation actuelle ne peut de toute façon plus durer. Même en dehors des périodes de travaux - comme ce fut le cas en avril dernier - la route Evian - Saint-Gingolph est en effet saturée. «Chaque village voit défiler tous les jours des milliers de frontaliers. Les bouchons sont courants. La pollution est à son comble.»



La ligne du Tonkin pourrait favoriser le développement de synergies transfrontalières. LE NOUVELLISTE/A

«Une identité chablaisienne. Et aucune amélioration ne semble possible par cette route, coincée entre lac et montagne. Alors même que la ligne ferroviaire du nord Léman est, elle également, déjà saturée et n'arrive donc pas à absorber la croissance du trafic. Reste donc la solution du Tonkin. La seule viable et valable aux yeux de la postulante. «Le projet CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) est en phase de réalisation. Ce train servira de lien entre le Chablais français et Genève. Il manquera alors les 18 kilomètres entre Evian et Saint-Gingolph.»

Remettez ces 18 kilomètres de voies désaffectées au goût du jour ouvrirait d'indéniables perspectives à toute la région. Marie-Madeleine Bonvin veut en effet croire que la ligne du Tonkin favorisera «un développement économique équilibré du Chablais et de l'arc lé-

manique tout en permettant de désengorger la rive nord du Léman».

Mieux encore: cette ligne pourrait favoriser le développement de synergies transfrontalières et participer ainsi à la

construction d'une identité chablaisienne. Et l'élu de gauche d'estimer que réhabiliter la ligne du Tonkin permettrait «d'inscrire la région Chablais dans le développement extraordinaire que connaît l'arc lémanique». PG

ZIG ZAG PARLEMENTAIRE

ACCIDENTS DE DEUX ROUES Halte aux glissières d'insécurité...

Le Gouvernement valaisan va devoir établir un plan de bataille pour lutter contre «les guillotines à motards». Du nom de ces glissières de sécurité qui offrent une réelle protection aux automobilistes, mais qui sont une «très importante source de dangers pour tous les amateurs de deux-roues». Par voie de postulat, Laurent Tschopp (PDC du Centre), Pierre-Olivier Bourban (GRL) et Markus Truffer (PDC du Haut) ont demandé à l'Exécutif «d'établir un inventaire des tronçons sensibles et de prévoir d'équiper progressivement ces secteurs de protections adéquates». Celles qui permettent d'éviter des collisions avec les bords tranchants de ces glissières «d'insécurité» et de limiter ainsi les risques de blessures graves, voire mortelles. Aucun député ne s'étant opposé à ce texte, il a été transmis au Conseil d'Etat pour traitement.

MISE EN VALEUR DES BISSES Au canton d'agir

En panne de crédits spéciaux depuis 2001, les communes n'ont souvent plus la capacité financière nécessaire pour éviter la dégradation, voire l'abandon de leurs bisses! Ce constat inquiétant posé, Véronique Jenelten-Biollaz (PDC du Centre) a déposé un postulat qui invite le Conseil d'Etat à définir «une politique cantonale d'entretien, de promotion et de développement des bisses». Lesquels jouent, à ses yeux, des rôles importants aux niveaux sécuritaire, environnemental et touristique. La députée de Sion n'est apparemment pas la seule à s'inquiéter de l'avenir de nos bisses puisque aucun de ses collègues n'a combattu son postulat.

BOUCHONS DE GOPPENSTEIN Pas de pistes en plus

Le canton n'investira pas de gros moyens pour réduire les files d'attente des voitures en voie de chargement à Goppenstein. En réponse à une interpellation du député Philipp Schnyder (chrétien-social du Haut), Jean-Jacques Rey-Bellet a estimé que créer une piste d'accès supplémentaire coûterait trop cher. «Un tel investissement pour limiter les effets de bouchons qui ne surviennent qu'entre 6 et 8 samedis par année ne se justifie pas.» Par contre, le canton s'est dit prêt à étudier d'autres solutions visant à une meilleure gestion des voies d'accès. Un déplacement des locaux de vente pourrait par exemple permettre d'optimiser le flux des voitures en attente.

LES LIMITES DE LA PATIENCE La plus longue route du monde...

Markus Truffer (PDC du Haut), Jakob Walter (PDC du Haut), Liliane Brigger (CSPO) et tous les usagers de la vallée de Zermatt sont soulagés. Le Grand Conseil ne s'est pas opposé hier à un postulat réclamant la poursuite de l'extension de la route Saint-Nicolas - Grächen. Dans son texte, l'élu haut-valaisan n'a pas manqué de faire remarquer que ce tronçon routier pouvait être considéré comme la plus longue route du monde puisque son histoire a démarré par un décret... urgent voté le 19 mai 1973. Trente-cinq ans plus tard, le député noir a donc obtenu que la mise en soumission du prochain lot (Wichel - Bachalta) soit maintenue pour cet automne 2008 et que le début des travaux de construction soit fixé au printemps 2009. Ce postulat non combattu, le Conseil d'Etat est aussi invité «à poursuivre à ce rythme jusqu'à ce que la plus longue route du monde puisse enfin être rendue au trafic sans obstacle». PASCAL GUEX