



La route reliant Dorénav à Fully mesure 4,6 kilomètres et est très utilisée par les habitants du secteur. On parle de mille véhicules par jour. HÉLOÏSE MARET

FOLLATÈRES Pour faire de la place au fleuve, dans le cadre du projet Rhône 3, la route cantonale reliant Fully à Dorénav sera bel et bien sacrifiée et démolie. Les communes environnantes réagissent.

PAR GILLES.BERREAU@LENOUVELLISTE.CH

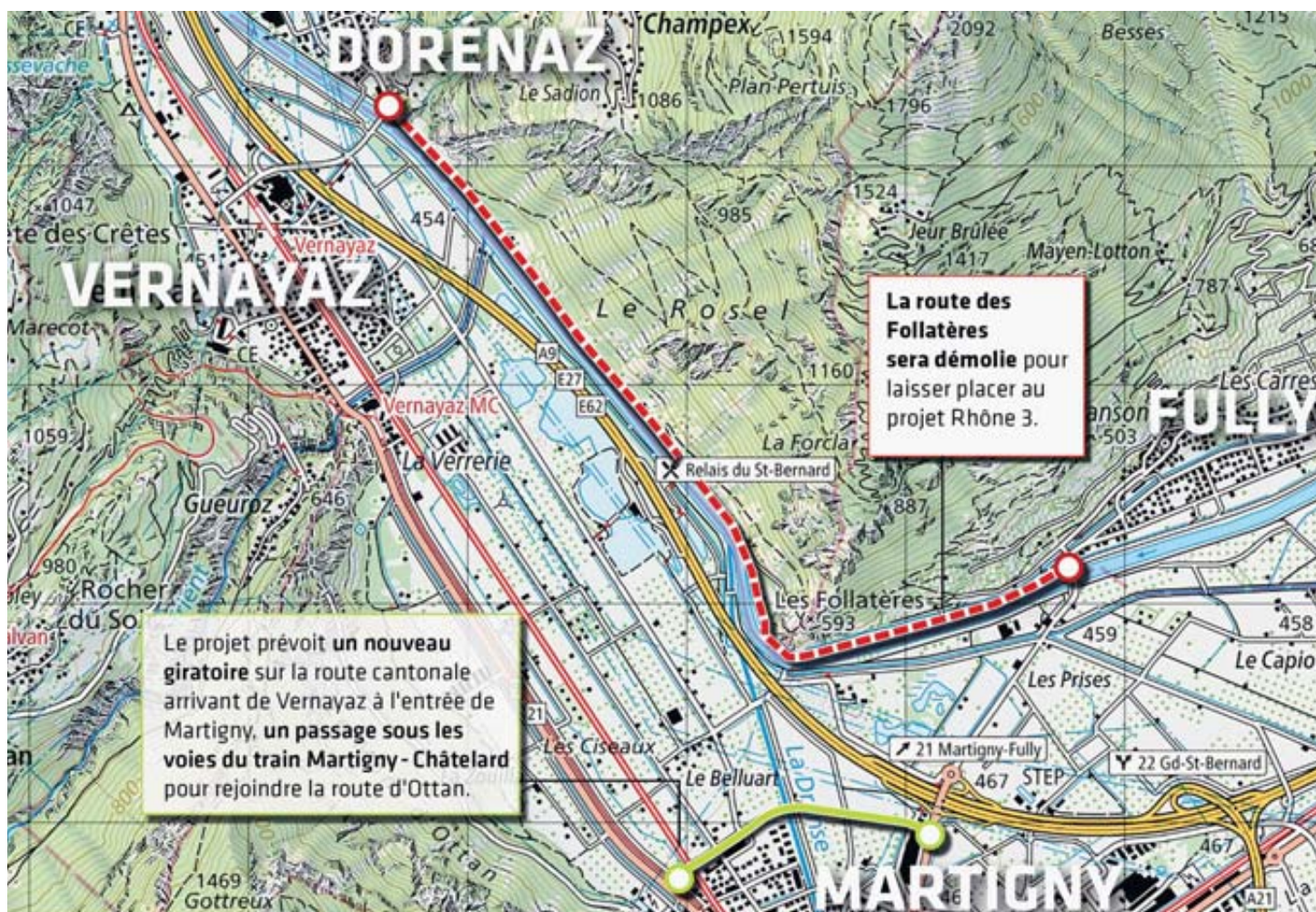
Rhône 3, le projet au long cours de sécurisation du fleuve a des conséquences parfois très inattendues. Certains parleront carrément de dommage collatéral en ce qui concerne la liaison entre Fully et Dorénav. Car cette route cantonale (la RC 339) longue de près de 5 kilomètres, épousant le coude du Rhône, est appelée tout bonnement à disparaître. En effet, le projet prévoit l'élargissement du fleuve sur sa rive droite et ce, jusqu'à la montagne. Les communes de la région ont rencontré récemment l'Etat du Valais et le conseiller d'Etat Franz Ruppen pour faire le point sur cette option qui n'est pas nouvelle mais qui, aujourd'hui, semble désormais inéluctable. Cependant, avant que la route ne disparaisse, pas mal d'eau va encore couler sous le pont de Branson à Fully. Ingénieur cantonal, Vincent Pellissier confirme que le projet de sécurisation du coude du Rhône doit encore être finalisé. «Il faudra encore plusieurs années de procédure avant qu'une autorisation soit en force. La route des Follatères ne sera pas probablement pas fermée avant la fin de la décennie» Il n'empêche, le sort de ce tronçon semble jeté. Quant à la création d'une nouvelle route de remplacement dans la plaine, Vincent Pellissier est clair: «Construire un nouvel axe pour aussi peu de véhicules, au milieu de terrains agricoles, de nos jours, est très difficile à justifier face aux autres enjeux du territoire.» Pour améliorer l'existant, le projet Rhône 3 prévoit un nouveau giratoire sur la route cantonale arrivant de Vernayaz à l'entrée de Martigny, ainsi qu'un passage sous les voies du train Martigny-Châtellard pour rejoindre l'actuelle route d'Ottan. Cette dernière traverse le chemin du Milieu pour rejoindre l'échangeur de l'A9 à la hauteur du restaurant McDonald's.

COLLONGES DIX MINUTES DE PERDU

«A présent, les choses sont claires: la RC 339 sera déconstruite. Dans le cadre de Rhône 3, la législation fédérale ne laisse entrevoir aucune autre possibilité. Enfin, l'aspect financier pèse lourd dans le dossier», note le Conseil communal de Collonges. «Nous aurions préféré conserver cette route de confort qui nous fait gagner dix minutes en direction du Valais central», commente le président de Collonges. Si René Jacquier se dit conscient de la validité des arguments cantonaux, il rappelle que cet axe est très précieux pour les communes de la région. Le Conseil communal collondzin soutient aussi les autres communes davantage touchées par la disparition de cette route, notamment Vernayaz.

DORÉNAV ATTEND UN PONT

A Dorénav, pour le président Rodolphe Richard, «il est dommage de supprimer une route existante. Elle est beaucoup utilisée, quoi qu'on en dise, notamment par une entreprise pour qui il faudra conserver un accès aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Lors de la dernière grande inondation, cette route était le seul accès routier utilisable dans le Bas-Valais. Je ne voudrais pas que dans le futur, on regrette cette décision. Notre petite commune est la grande perdante dans cette histoire. Avant de savoir si nous ferons opposition au projet, nous attendons de voir les compensations promises depuis longtemps par le canton, notamment un nouveau pont sur le Rhône à la sortie de notre village.»



FULLY LA MOBILITÉ DOUCE EN LOT DE CONSOLATION

Fully est fortement touché par la disparition de cette route qui débute juste après le pont de Branson. A la tête de cette commune de 9000 âmes, Caroline Ançay-Roduit souligne qu'un millier de véhicules empruntent chaque jour cet axe, mais se range derrière les arguments factuels et financiers du canton. «Des variantes et des propositions ont été faites. Elles ont été analysées par le canton, mais les coûts se sont avérés hors de prix. Il a été également relevé que dans cet environnement, des bases légales doivent être respectées, en lien avec la loi sur les eaux.» A Fully, on note encore que si les voitures ne passeront plus aux Follatères, la mobilité douce (piétons et vélos) sera toujours possible.

VERNAYAZ LE CENTRE DU VILLAGE AFFECTÉ

Si la présidente Stéphanie Revaz-Martignoni convient du fait que ses administrés utilisent moins cet axe, elle rappelle son importance pour Vernayaz. «Elle décharge le trafic à travers le village où nous passerons, sans elle, de 8000 à 9000 véhicules par jour. De plus, la route du Rosel pourrait aussi être revue, afin de privilégier la zone de loisirs.» Vernayaz compte bien rediscuter des mesures compensatoires avec le canton. Par l'introduction du 30 km/h ou de modifications structurelles de la route cantonale traversant le village? «Il est trop tôt pour le dire, mais une chose est sûre, il faudra envisager des mesures, afin de garder le côté convivial du centre du village et en assurer la sécurité», commente la présidente.

MARTIGNY LA SÉCURISATION DU RHÔNE AVANT TOUT

A Martigny, plus que la disparition de la route, on a en tête la sécurisation du Rhône. «Pour notre ville et le coude du Rhône, l'enjeu de la sécurisation du Rhône est triple: il faut en faire une priorité cantonale en dégagant enfin une solution définitive, mettre celle-ci rapidement en route, tout en préservant les terrains agricoles et en trouvant des solutions pour préserver au mieux le cœur de Vernayaz», indique Anne-Laure Couchepin Vouilloz. Selon la présidente de la ville, «en ce sens, il n'y a pas beaucoup de solutions pour améliorer la sécurité du coude du Rhône en cas de crue importante. Le canton a également revu la nécessité d'avoir toutes les routes cantonales à double».