

Argumentation en faveur du **Funibus**

**Plaidoyer pour une solution maintenant
tous les arrêts intermédiaires**

**Evaluation des impacts économiques,
sociétaux et environnementaux**

Argumentation en faveur du Funibus



1. Introduction

La décision qui sera prise au sujet de la reconstruction du funiculaire Sierre – Montana doit impérativement intégrer une réflexion sur l'évolution de la demande dans les années futures.

Le Funibus, qui fait l'objet du rapport du bureau d'ingénieur Paul Glassey à Sion, est un **nouveau concept de desserte de la Noble-Contrée (coteau entre Sierre et Montana) par funiculaire. Il est conçu pour permettre une adaptation constante de l'offre à la fluctuation et à l'évolution de la demande.**

2. Demande & Besoins

La demande à laquelle doit répondre le funiculaire actuel est multiple. Son importance varie, entre autres, selon le moment dans la journée, les jours de la semaine et les saisons. Outre les usagers réguliers, les activités de loisirs, le tourisme et l'événementiel fournissent une très large part de la clientèle.

Cette demande va évoluer profondément dans le temps, mais de manière difficilement prévisible. Ne serait-ce qu'en fonction des inéluctables changements climatiques en cours. Ces changements représentent à la fois un risque et une opportunité.

Ceci est vrai en particulier pour le **Haut Plateau**, dont la part des activités hivernales perdra inmanquablement en importance. Par une orientation adéquate de l'offre, il sera possible de toucher d'autres groupes d'hôtes. Des modèles de développement prometteurs tablent sur la promotion des activités printanières, estivales et automnales : randonnées, VTT, mobilité douce, wellness alpin. D'autres activités seront développées parallèlement au tourisme.

L'agglomération urbaine sierroise se transformera également. Le projet Agglo Valais central relève que « la pression du développement urbain ne cesse de s'accroître ».

Une certitude s'impose : développer l'attrait de la région, en toutes saisons, est devenu une obligation !

Grâce au funiculaire (yc le Funibus), la Noble Contrée est prête à s'y adapter.

Elle offre un paysage différent, elle est accessible toute l'année et permet d'envisager un avenir intéressant en tant qu'espace de loisirs complémentaire. La mobilité douce y est aujourd'hui déjà très ancrée et en plein développement.

3. Funibus, une réponse appropriée à l'évolution de la demande

Le Funibus se greffe sur l'infrastructure prévue par le projet SMC de reconstruction du funiculaire Sierre – Montana. Il en accroît notablement la valeur ajoutée et offre des performances supplémentaires à celles déjà proposées par le projet de la compagnie SMC.

Le Funibus garantit

- l'adaptation constante à l'évolution de la demande
- l'optimisation de l'exploitation du funiculaire
- la pérennité de tous les arrêts intermédiaires actuels du funiculaire

En outre, le funiculaire et le Funibus fonctionneront comme des facteurs de stimulation des multiples potentialités de développement qui caractérisent déjà la Noble Contrée tout au long de son tracé.

Le projet de la compagnie SMC est, à notre avis, trop centré sur le court terme et sur la demande liée au tourisme du Haut Plateau. Cette orientation risque d'avoir des conséquences fâcheuses, en particulier celle de ne pas être suffisamment adaptée à la fluctuation et à l'évolution de la demande.

4. Aspects économiques

En se greffant sur le projet de la compagnie SMC, le Funibus augmente les dépenses d'investissement. Par contre, s'agissant des coûts d'exploitation, le Funibus engendrera des économies. Ne serait-ce que par l'optimisation - en tout temps - de l'offre de transport par rapport à la demande.

De surcroît, le Funibus est susceptible de générer un plus grand intérêt et plus grande fréquentation de la ligne de funiculaire. A la condition qu'il soit accompagné de mesures efficaces d'organisation et de gestion techniques, logistiques et administratives (billetterie, séparation des flux de passagers...). Dont certaines sont apparemment prévues par la compagnie SMC dans son projet. Une plus forte attractivité devrait concourir à accroître la rentabilité qui au niveau actuel de l'étude n'est pas prise en compte.

Nous sommes conscients que l'opportunité du Funibus doit être évaluée sous l'angle de l'investissement initial et des coûts d'exploitation qu'il requiert. Mais sans oublier de prendre en compte les nombreux avantages économiques (retour sur investissement), techniques, de gestion et immatériels qu'il apporte.

La reconstruction du funiculaire et le projet de Funibus sont des investissements à long terme, dont les conséquences s'évaluent sur plusieurs dizaines d'années.

La viabilité économique du Funibus doit être évaluée. Cela demande une étude complémentaire avant toute décision concernant ce projet. Nous demandons que cette étude soit réalisée et que l'association F'unis y soit associée.

5. Conclusions

A notre avis, la décision sur le projet Funibus ne peut être prise qu'en intégrant toutes les composantes. Par comparaison avec le projet de la compagnie SMC, les avantages du Funibus (qui complète le projet SMC) sont, pour l'essentiel, outre les aspects économiques développés sous chapitre 4:

- Des coûts d'exploitation globaux pas plus élevés ou moindres en utilisant le potentiel d'utilisation du Funibus seul
- Une nette augmentation de la capacité de transport
- Une amélioration de la fréquence de desserte, avec - en parallèle - une meilleure coordination avec les autres transports publics, dont les CFF
- Une meilleure capacité d'adaptation à la demande
- Davantage de confort pour les usagers
Exemple : embarquement de plain-pied et à niveau, grâce à un système de basculement du véhicule.
- Un impact positif sur l'activité économique et l'emploi
- Une forte contribution à la promotion de la mobilité douce et à la préservation du climat. Le Funibus évite, en particulier, un important report du rail à la route (véhicules privés motorisés et bus) généré par la suppression d'arrêts intermédiaires prônée par la compagnie SMC

Note : le projet Agglo Valais central va dans ce sens, en insistant sur le fait qu'un « *réseau de transports publics efficaces constitue une alternative aux déplacements individuels motorisés* ». Il met aussi en évidence la nécessité d'un « *développement d'une offre de transports publics performante, attractive et couvrant tout le territoire...* »

- Le Funibus rend possible le maintien de tous les arrêts intermédiaires actuels du funiculaire

Plaidoyer pour une solution maintenant tous les arrêts intermédiaires



Evaluation des impacts économiques, sociétaux et environnementaux

Synthèse

Une solution technique et d'organisation du transport qui maintient tous les arrêts intermédiaires

- Évite les nombreuses conséquences négatives que la solution préconisée par la compagnie SMC entraînerait inévitablement sur les plans économique, sociétal et environnemental.
- Est en adéquation avec les objectifs de l'Agenda 2030 pour le développement durable des Nations Unies, avec la Stratégie pour le développement durable de la Confédération et avec la stratégie Mobilité 2040 du canton du Valais. Est également en accord avec la volonté populaire d'agir pour le climat.
- Respecte les recommandations du manuel de planification du réseau des chemins de randonnée pédestre publié par l'Office fédéral des routes (OFROU).

La présente étude dresse l'inventaire des impacts les plus probables et significatifs sur les divers aspects de la vie dans la Noble-Contrée (Région Sierre – Montana).

Elle met en évidence les bienfaits du maintien de tous les arrêts actuels du funiculaire pour la population, l'économie, l'environnement, le tourisme, les loisirs et l'aménagement régionaux.

Le projet dit « F'unis-Glassey » répond à ces objectifs.

1. Evaluation des impacts économiques

Le maintien de tous les arrêts intermédiaires du funiculaire

1.1 Evite un préjudice économique pour ...

- l'économie et le commerce du centre de Sierre et de Montana (maintien de l'attractivité, pas d'accroissement du de « tourisme d'achats »)
- les communes concernées (maintien de l'attractivité pour la population, nouveaux domiciliés, entrées d'impôts...)
- les citoyens (pas d'utilisation accrue de la voiture pour nombre d'habitants très mal desservis par le bus, donc pas de frais supplémentaires de parking, d'essence, de taxis...)
- *les propriétaires d'immeubles et de terrains
- *les exploitants de locations



**Le marché immobilier actuel est caractérisé par une offre de logements et de résidences excédant largement la demande. La suppression des 4 arrêts intermédiaires, menacés par le projet SMC, aurait pour conséquence une perte de valeur des immeubles et terrains situés à proximité des stations du funiculaire, ainsi qu'une difficulté accrue à louer. Selon des spécialistes de l'immobilier, la suppression d'arrêts intermédiaires pourrait provoquer une perte de valeur immédiate de l'ordre de 10% - 15% !*

Certains habitants et détenteurs de résidences affirment déjà aujourd'hui qu'ils quitteraient la Noble Contrée, car elle aurait perdu un de ses atouts essentiels : les arrêts intermédiaires du funiculaire !

1.2 Contribue à la santé économique et à l'image de la compagnie SMC

La perte de très nombreux passagers (voir chap. 3 Impacts environnementaux), utilisant les arrêts intermédiaires actuels, ne sera pas compensée par le service de bus.

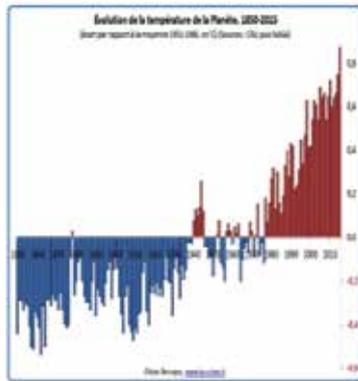
La reconstruction du funiculaire, liée au maintien des arrêts intermédiaires, ainsi qu'à une gestion optimale technique, logistique et administrative de ce moyen de transport, devrait en accroître l'attractivité. Donc la rentabilité. Elle devrait également offrir un intéressant retour sur l'investissement requis.

En outre, la compagnie SMC en ressortirait grandie aux yeux de la population et des usagers, inquiets de la perte d'une infrastructure de transport historique, vivement appréciée et régulièrement utilisée.

1.3 Contribue au développement régional (aménagement du territoire et attractivité)

Grâce à tous les arrêts intermédiaires, la Noble Contrée offre des possibilités d'expansion optimale à l'agglomération urbaine sierroise. Des réserves de capacité significatives existent à proximité de la ligne du funiculaire. Elles jouissent ainsi d'une accessibilité optimale à un transport public respectueux de l'environnement, allié à la mobilité douce.

Avec la suppression des arrêts intermédiaires, ces potentialités de développement disparaîtraient durablement, si ce n'est définitivement.



Avec le réchauffement climatique, **le temps est révolu où les remontées mécaniques d'altitude constituaient le moteur essentiel du développement** du Haut-Plateau.

Développer l'attrait de la région en été et dans l'entre-saisons est devenu une obligation. La Noble Contrée complète aujourd'hui déjà cet équipement de manière intéressante, car elle offre un paysage différent tout en étant accessible plus tôt et plus tard dans l'année.

La suppression des arrêts intermédiaires du funiculaire anéantirait toute possibilité d'exploiter et de développer cette offre complémentaire. En outre, cette suppression irait à l'encontre d'un développement des activités 4 saisons tel que préconisé par la stratégie 2040 du canton du Valais.

Les itinéraires le long de la ligne sont idéalement adaptés aux promeneurs et personnes plus âgées. Pour des raisons de santé publique il est primordial de maintenir les arrêts intermédiaires.

2. Evaluation des impacts sociétaux

Le maintien de tous les arrêts intermédiaires du funiculaire garantit un excellent service à la clientèle d'un transport public haut de gamme, en toute sécurité.

En cas de suppression des arrêts intermédiaires, pour nombre d'habitants, le prochain arrêt de bus serait éloigné d'une distance allant jusqu'à 1'500m !

2.1 Etudiants, apprentis et écoliers



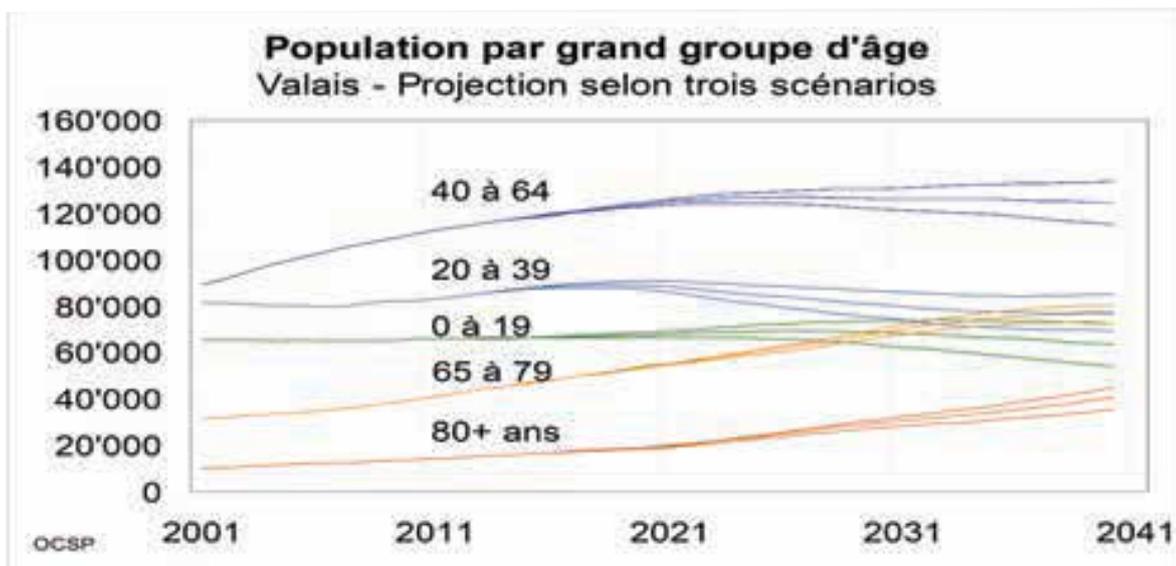
Pour cette clientèle régulière, la liaison par transports publics doit être rapide, fiable et sûre.

Le funiculaire remplit ces conditions de manière optimale en toutes saisons, contrairement au bus.

2.2 Personnes à mobilité réduite



Le funiculaire et ses arrêts intermédiaires favorisent l'intégration sociale, le maintien à domicile et l'autonomie des personnes atteintes temporairement ou durablement dans leur santé.



La population valaisanne vieillit. Les perspectives pour la période **2010 – 2040** montrent que **la tranche d'âge de 65 à 79 ans va doubler et celle des 80 ans et plus va tripler**. (Source : perspectives démographiques horizon 2040 VS + régions ; étude R. Krüger)

Les « Funi-dépendants » seront toujours plus nombreux.

2.3 Habitants à l'année



Le funiculaire facilite énormément le déplacement des personnes lourdement chargées et des familles avec (petits) enfants. Aux stations, la plateforme d'accès au funiculaire se situe au niveau des planchers des compartiments.



Grâce à la fiabilité, l'accessibilité, la rapidité et la sécurité qu'offre le funiculaire, de nombreux usagers le préfèrent nettement au bus, indépendamment de l'éloignement de l'arrêt (intermédiaire) par rapport à leur lieu de domicile.

2.4 Propriétaires et utilisateurs de résidences secondaires



Grâce à sa proximité et à sa fiabilité, le funiculaire facilite

- l'accès à leur logement des résidents secondaires souvent chargés (bagages, skis, vélos...).
- la mise en location des immeubles concernés.

2.5 Activités de loisirs, cyclistes et promeneurs



Les autorités politiques et touristiques tentent de profiler la région comme destination privilégiée pour les randonneurs, les cyclistes, les VTT..., hormis les sports de neige.

Que ce soit pour les habitants de la région ou les touristes.

Les arrêts intermédiaires du funiculaire contribuent très largement au développement de cette mobilité douce.

Deux exemples :

1. Chemin des Contrées **Crans-Montana**



Un chemin commémoratif de la fusion des 4 anciennes communes est en cours d'aménagement sur le territoire de Crans-Montana (Diogne-St-Maurice de Laques). L'arrêt du funiculaire de St-Maurice de Laques le dessert idéalement.

2. Sentier didactique de **Maressouey**



Cette promenade emprunte la voie historique de l'ancienne route Sierre-Montana. Grâce à sa mosaïque de milieux naturels, ce site héberge de nombreuses espèces animales et végétales. Il a notamment une haute valeur didactique pour les orchidées qui s'y épanouissent. Les arrêts du funiculaire de Darnona et de St-Maurice de Laques le desservent idéalement.

De nombreuses autres randonnées (à pied, VTT, trottinette...) passent par tous les arrêts intermédiaires. Le dépliant de la compagnie SMC « *Promenades et découvertes le long de la ligne du funiculaire Sierre-Crans-Montana* » en assure la promotion.

« *Dans l'optique du développement durable...* », l'**OFROU** souligne l'importance d'un raccord optimal des itinéraires de randonnées avec les transports publics.

Extrait : « *... une liaison des deux côtés de l'itinéraire à un arrêt de transports publics* », ainsi qu' « *un arrêt sur le parcours, afin de pouvoir interrompre la randonnée; autrement dit, faire passer les itinéraires près des arrêts...* »

Avec le maintien des arrêts intermédiaires, les recommandations de l'OFROU sont pleinement respectées.

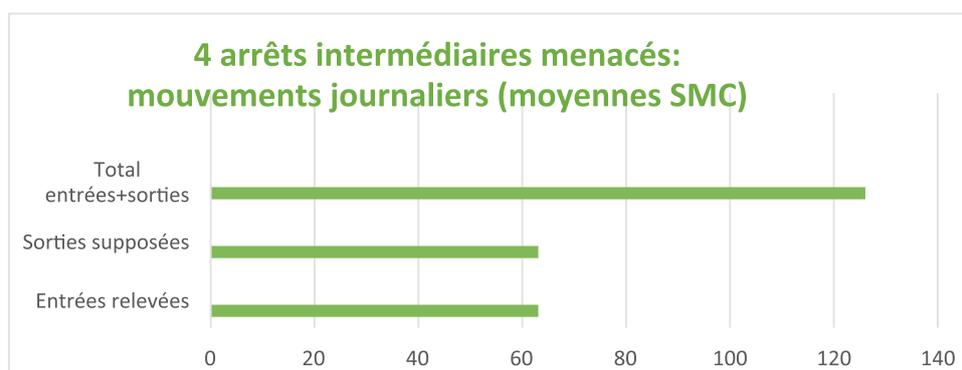
3. Evaluation des impacts environnementaux

Le maintien de tous les arrêts intermédiaires du funiculaire contribue à la protection de l'environnement.

Le funiculaire ...

- circule en site propre
- ne pollue pas
- évite une utilisation accrue de la voiture et des bus
- évite une surcharge des routes et des bouchons

Le funiculaire évite un important report du rail à la route d'au moins 46'000 passagers par année!



(Sources : chiffres officiels fournis par SMC)

- Entrées par jour : 63
- Sorties¹ par jour : 63
- Entrées + Sorties par jour : 63 + 63 = 126
- **Entrées + Sorties par année : 126 x 365 = 46'000**

¹ les sorties ne sont pas enregistrées. Pour évaluer les mouvements moyens par jour, nous avons simplement doublé le nombre d'entrées.

Selon l'association F'unis, une moyenne ne paraît pas constituer un paramètre suffisamment significatif de la fréquentation des arrêts. Par exemple, un chiffre moyen ne tient pas compte de la saisonnalité, ni de la répartition quotidienne des besoins. Pour se faire une idée plus précise de la fréquentation, l'association F'unis a entamé une série de relevés des entrées et sorties de passagers, tout spécialement aux stations intermédiaires les plus menacées.

On ne peut encore en tirer de conclusions significatives. Toutefois, si les premières observations devaient se confirmer, le nombre total moyen de passagers par jour aux arrêts intermédiaires (entrant et sortant) pourrait être plus élevé dans la réalité que ne le laissent supposer les données fournies par SMC. En outre, les passagers sortant du funiculaire aux stations intermédiaires pourraient être plus nombreux que les passagers entrant. Ces projections demandent confirmation.

Conclusions

Le maintien des arrêts intermédiaires est susceptible de contribuer à une plus grande fréquentation du funiculaire. A la condition qu'il soit accompagné de mesures efficaces d'organisation et de gestion techniques, logistiques et administratives. Une plus forte attractivité devrait concourir à maintenir, voire améliorer la rentabilité et offrir un intéressant retour sur l'investissement requis pour la reconstruction du funiculaire.

Pour toutes les raisons évoquées, le bus ne constitue pas une mesure de compensation, même avec l'accroissement des cadences que propose la compagnie SMC. En outre, cette vision est contraire aux attentes de la société en termes de mobilité douce et de transports publics non polluants.