

Alternatives au projet de la compagnie SMC

Variantes permettant le maintien des arrêts intermédiaires

Ces alternatives permettent une amélioration de la performance
tout en maintenant une desserte optimale sur la ligne

Ce document est édité par l'Association F'unis. Il se fonde sur les analyses
et le rapport du bureau d'ingénieur P. Glassey. Il n'engage que ses auteurs.

Préambule

L'Association F'unis a été fondée le 07.09.2018. Elle a pour but de défendre les intérêts légitimes des usagers réguliers ou occasionnels des stations intermédiaires du funiculaire, dont la desserte de 4 stations sur 6 est menacée de suppression dans le cadre du projet de renouvellement de la ligne Sierre-Montana-Crans.

L'Association F'unis démontre que des variantes de desserte, alternatives à l'unique solution imaginée par la compagnie SMC, sont envisageables.

Les propositions détaillées ci-après constituent une contribution constructive et réaliste, en vue d'assurer la pérennité à long terme d'un transport public apprécié.

Nos propositions prouvent qu'il est possible de conserver tous les arrêts intermédiaires, tout en :

- **améliorant la performance du funiculaire**
- **maintenant une desserte optimale sur la ligne**
- **répondant largement aux objectifs que se fixe la Compagnie SMC.**

Les solutions proposées ont été élaborées avec le concours du Bureau d'ingénieur Paul Glassey, à Sion/Nendaz, spécialiste reconnu en Suisse et à l'étranger dans la conception et la planification d'installations de transports à câble.

L'ingénieur conclut à la faisabilité technique et économique des solutions proposées.

Organisation & Logistique

L'Association F'unis part de l'hypothèse que la Compagnie SMC a prévu des mesures d'optimisation de l'exploitation du funiculaire, dans le cadre du projet de renouvellement de la ligne.

Elle y ajoute quelques autres mesures (**ci-après en rouge**)*

1. Billetterie automatisée, sans contrôle dans les véhicules
2. Gestion optimale des flux de passagers:
 - Séparation des passagers entrant et sortant à Sierre et à Montana
 - **Implantation de portes de quai aux stations**
 - **Positionnement des passagers en face des portes d'embarquement**
3. **Synchronisation des arrêts de Darnona et St-Maurice de Laques**

Dans leur ensemble, ces mesures visent une exploitation «dynamique» du funiculaire. Elles permettront

- d'assurer 3 trajets aller/retour par heure
- de maintenir l'arrêt sur demande aux stations intermédiaires au moins une fois par heure.
- **de réduire le temps d'embarquement et débarquement à toutes les stations.**

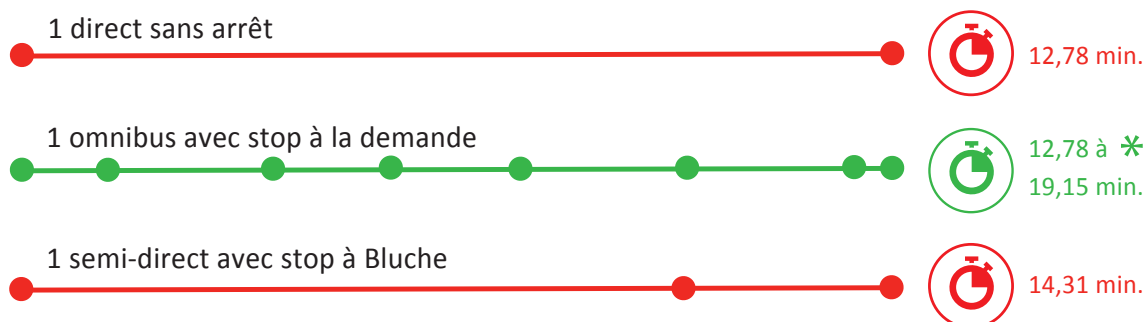
Le coût des mesures complémentaires préconisées par notre association est modeste en regard de l'investissement global

*

Les aménagements permettant une exploitation dynamique pourront se faire par une procédure simplifiée de mise à l'enquête et ne remettent pas en question le projet de base.

Variante 1 (3 courses dans l'heure)

Synchronisation des arrêts de Darnona et St-Maurice de Laques
avec déplacement de la station de Darnona



* Temps variable selon le nombre d'arrêts demandés. (basé sur 80% d'utilisation)
Pour l'omnibus, l'arrêt à toutes les stations à la montée et à la descente est exceptionnel.

Détails, voir dossier technique et illustrations du bureau Glassey en annexe.



Synchronisation des arrêts de Darnona et St - Maurice de Laques.
Déplacement en amont de la gare de Darnona de 30 m. environ.
Cette modification peut se faire sans grande difficulté et sans toucher à des terrains de tiers.
Elle avait, dans le passé, déjà été évoquée par la compagnie SMC.



Débit horaire actuel : 240 pers/h
Débit horaire avec cette variante : 360 pers/h



Déplacement de l'arrêt de Darnona, coût estimé	Fr. 200.000.-
Optimisation de l'embarquement/débarquement des gares principales et intermédiaires.	
Portes de quai automatiques selon option choisie	Fr. 260.000.-



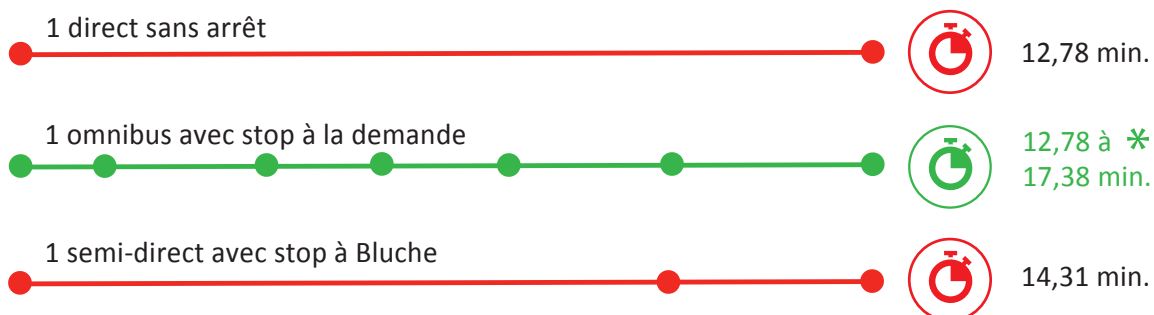
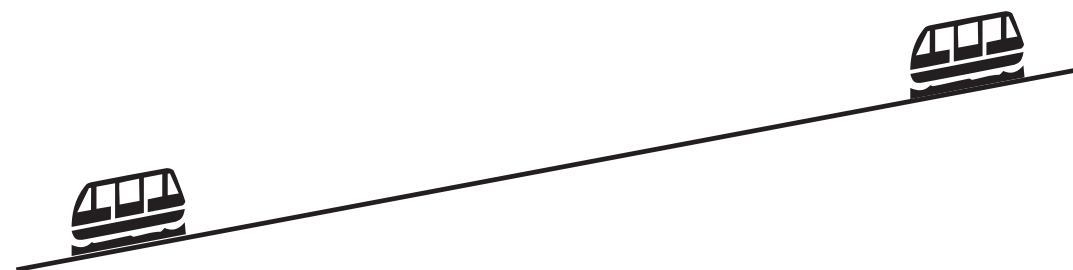
Maintien d'une desserte pour tous les arrêts intermédiaires actuels.
Confort d'utilisation accru par la suppression de 2 contre-arrêts.
Fréquence de desserte accrue pour Bluche.
Augmentation de la capacité de transport respectant les objectifs visés par la compagnie.
Coûts d'investissement modérés.



Coûts supplémentaires d'investissement, mais limités (+ 1,8%)

Variante 2 (3 courses dans l'heure)

Synchronisation des arrêts de Darnona et St-Maurice de Laques
Solution alternative pour la desserte de Marigny



* Temps variable selon le nombre d'arrêts demandés. (basé sur 75% d'utilisation)
Pour l'omnibus, l'arrêt à toutes les stations à la montée et à la descente est exceptionnel.

Détails, voir dossier technique et illustrations du bureau Glassey en annexe.



Synchronisation des arrêts de Darnona et St.-Maurice de Laques.
Déplacement en amont de la gare de Darnona de 30 m. environ.
Cette modification peut se faire sans grande difficulté et sans toucher à des terrains de tiers.
Elle avait, dans le passé, déjà été évoquée par la compagnie SMC.
Desserte de Marigny par un ascenseur incliné (Marigny - Montana) à fonctionnement automatique sans personnel.



Débit horaire actuel : 240 pers/h
Débit horaire avec cette variante : 360 pers/h



Déplacement de l'arrêt de Darnona, coût estimé	Fr. 200.000.-
Optimisation de l'embarquement/débarquement des gares principales et intermédiaires.	
Portes de quai automatiques selon option choisie	Fr. 260.000.-
Réalisation de l'ascenseur automatique de Marigny (financement communal)	Fr. 3.000.000.-



Maintien d'une desserte pour tous les arrêts intermédiaires actuels.
Confort d'utilisation accru par la suppression d'un arrêt et de 4 contre-arrêts.
Fréquence de desserte accrue pour Bluche.
Augmentation de la capacité de transport respectant les objectifs visés par la compagnie.
Liaison de Marigny en permanence avec la station et fréquence de desserte élevée.

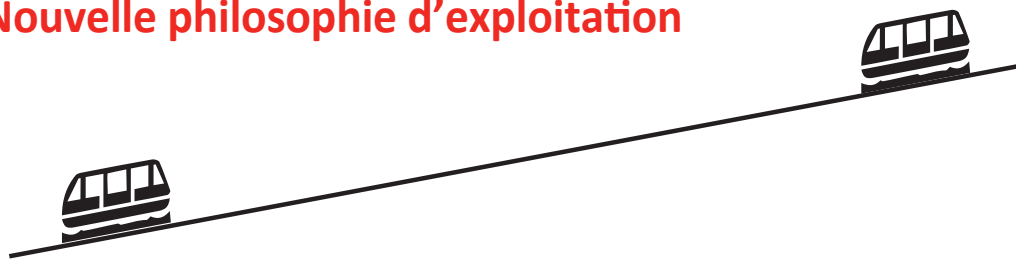


Coûts supplémentaires d'investissement, mais limités (+ 1,8 %)

Variante 3 (3 courses omnibus)

Synchronisation des arrêts de Darnona et St-Maurice de Laques avec déplacement de la station de Darnona

Nouvelle philosophie d'exploitation



3 omnibus dans l'heure (avec arrêts à la demande)



12,78 à *
16,08 min.

* Temps variable selon le nombre d'arrêts demandés. (basé sur 40% d'utilisation)
Pour l'omnibus, l'arrêt à toutes les stations à la montée et à la descente est exceptionnel.

Détails, voir dossier technique et illustrations du bureau Glassey en annexe.



Synchronisation des arrêts de Darnona et St-Maurice de Laques (idem variantes 1 et 2)

Cette variante met en avant une autre philosophie d'exploitation.

La différence d'environ 6 minutes par rapport à un direct n'est pas forcément significative pour les usagers.

Avec un départ cadencé toutes les 20 min. environ, tous les usagers bénéficient d'un service complet et permanent.

Plus personne ne resterait sur le quai à regarder passer un direct

Être à Sierre 3x dans l'heure (env.) permet largement d'assurer les correspondances.



Débit horaire actuel : 240 pers/h

Débit horaire avec cette variante : 360 pers/h



Déplacement de l'arrêt de Darnona, coût estimé

Fr. 200.000.-

Optimisation de l'embarquement/débarquement des gares principales et intermédiaires.

Portes de quai automatiques selon option choisie

Fr. 260.000.-



Desserte accrue de tous les arrêts et pour tous les usagers.

Confort d'utilisation accru par la suppression de 2 contre-arrêts.

Augmentation de la capacité de transport respectant les objectifs visés par la compagnie.

Temps d'attente d'environ 20 min. en fonction des arrêts demandés.

Souplesse et simplicité d'exploitation.

Tout spécialement en cas d'évènements de masse sur le Haut-Plateau. Cette formule a déjà fait ses preuves plusieurs fois dans le passé.

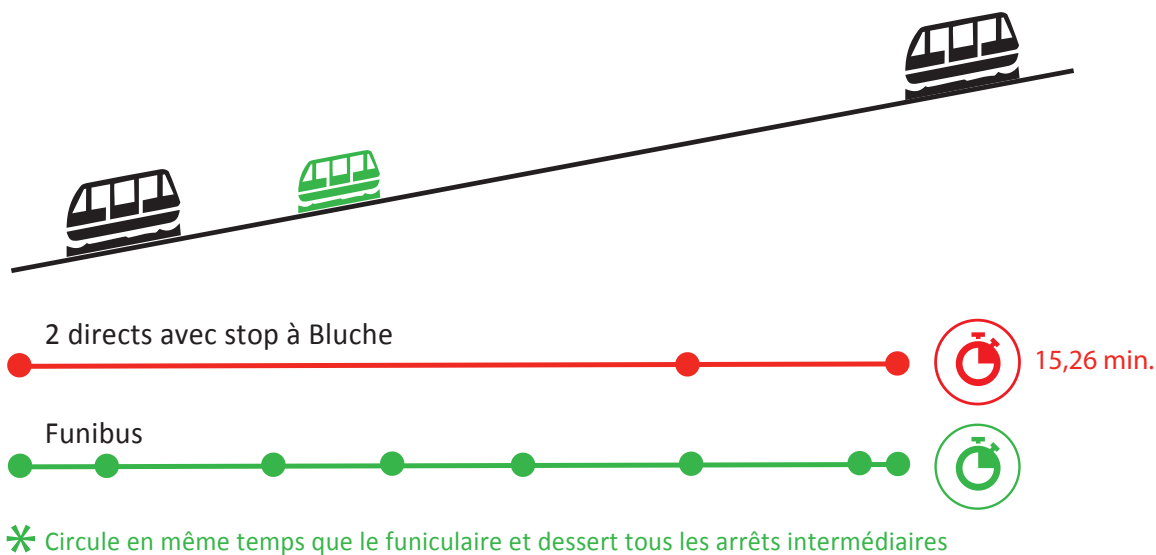


Dans des cas exceptionnels la desserte n'est plus calée systématiquement dans l'heure (changement de paradigme)

Coûts supplémentaires d'investissement, mais limités (+1,8 %)

Variante 4 (Funiculaire + Funibus)

Une installation à train direct et une installation à train omnibus cohabitent sur la même ligne



Détails, voir dossier séparé en annexe.

« Projet Funibus, pour une amélioration de la performance »



L'examen du schéma des vitesses et des chemins parcourus montre qu'il est possible de faire cohabiter sur le tracé une installation à « train direct » et une installation à « train omnibus ».

Le concept nécessite l'implantation d'une seconde installation utilisant les mêmes voies. Le funibus utilise 1 véhicule et fonctionne de manière autonome à l'aide d'un treuil à tambour.



Débit horaire actuel : 240 pers/h

Débit horaire avec cette variante : 420 à 640 pers/h (suivant le mode d'exploitation)



Investissement Funibus

Fr. 13'000.000.-



Maintien d'une desserte pour tous les arrêts intermédiaires actuels.

Confort d'utilisation accru par la suppression des contre-arrêts.

Grande mobilité d'exploitation adaptable à la fluctuation de la demande.

Nette augmentation de la capacité de transport préparant la mobilité du futur.

Avantages techniques divers pour l'entretien de la ligne.



Coûts d'investissements élevés. A relativiser en fonction de la durée d'amortissement d'au moins 50 ans.

Conclusion

L'association F'unis est la seule à donner des réponses concrètes au postulat interpartis accepté par le Grand-Conseil en décembre 2018. Celui-ci demande au Conseil d'Etat de «procéder à une analyse détaillée, avec l'ensemble des partenaires (Etat et ses services, SMC, communes, associations) de toutes les alternatives techniques, afin d'opter pour une solution satisfaisante pour chacun.»

Les arrêts intermédiaires jouent un rôle inestimable pour les usagers réguliers ou ponctuels du funiculaire. La Covid19 a également confirmé la vocation touristique de ces arrêts, dessertes d'un réseau de promenades et de randonnées qui n'attend qu'à être promu et développé.

Le coût du projet de la compagnie SMC est estimé à CHF 25'000'000 au minimum. Cet investissement sera subventionné par le Canton et la Confédération à hauteur de 85%.

Il doit être considéré dans la perspective des 50 prochaines années, voire davantage.

Exception faite du projet Funibus, les surcoûts d'investissement des variantes alternatives que nous proposons sont raisonnablement acceptables en comparaison des CHF 25 millions évoqués ci-dessus.

En terme d'exploitation, elles apportent de réels avantages.

Les propositions de l'Association F'unis préparent à la mobilité du futur en vue de l'accroissement de l'utilisation des transports publics. Elles répondent aux demandes pressantes des citoyens pour une amélioration de la mobilité respectueuse de l'environnement et du climat. Elles entrent parfaitement dans les 10 objectifs de l'agenda 2030 des Nations Unies sélectionnés par le Canton du Valais.