

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.

La période Covid est marquée par un développement très significatif de la mobilité de loisir, qui démontre la pertinence de maintenir tous les arrêts intermédiaires.

Les variantes alternatives de desserte, proposées par l'association F'unis et l'ingénieur Paul Glassey, répondent 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.

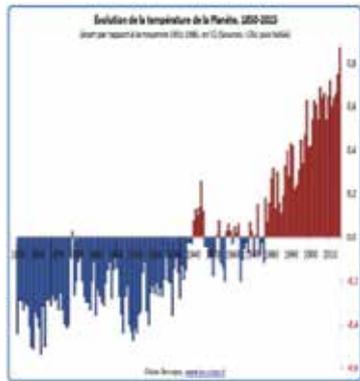
La reconstruction du funiculaire, liée au maintien des arrêts intermédiaires, ainsi qu'à une gestion optimale technique, logistique et administrative de ce moyen de transport, devrait en accroître l'attractivité. Donc la rentabilité. Elle devrait également offrir un intéressant retour sur l'investissement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



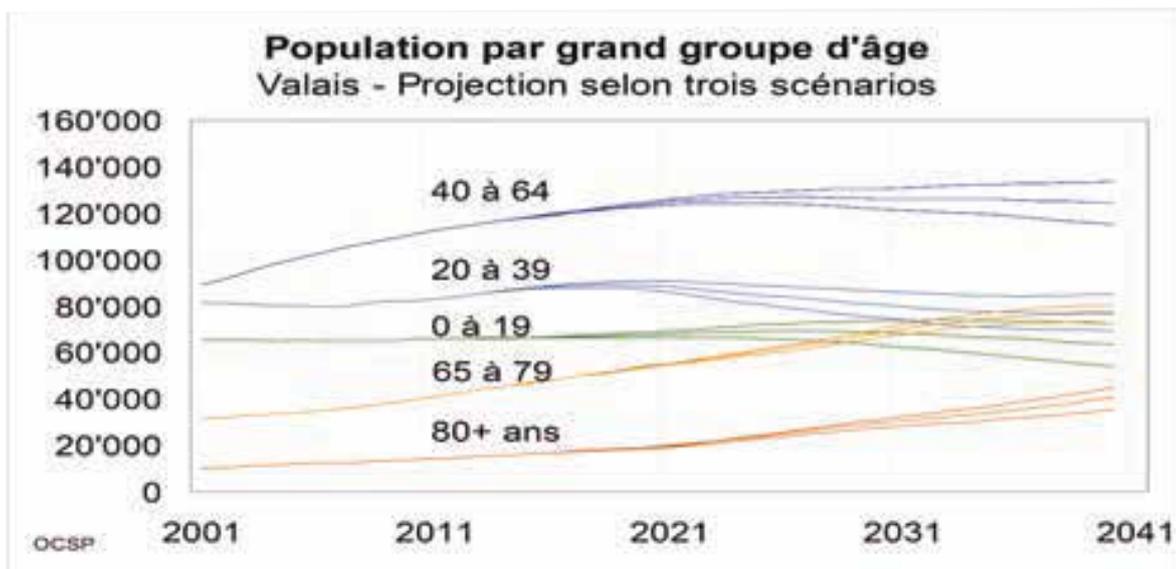
Pour cette clientèle régulière, la liaison par transports publics doit être rapide, fiable et sûre.

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 a été aménagé sur le territoire de Crans-Montana (Diogne - St Maurice de Laques - Mollens).

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.

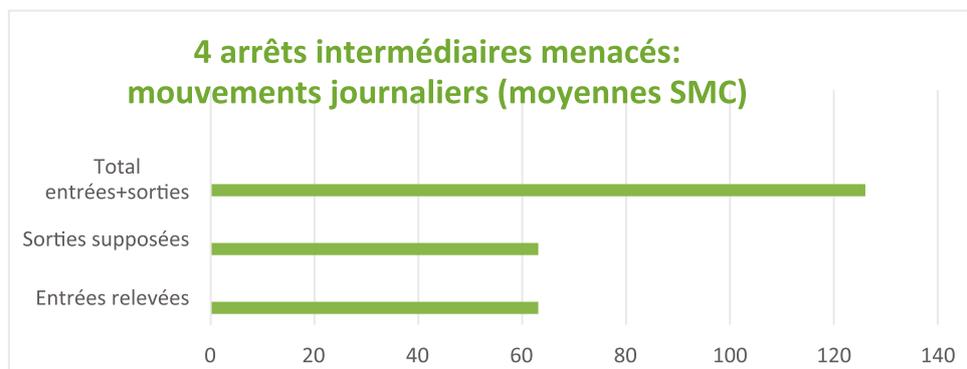
3. Evaluation des impacts environnementaux

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 effectué une série de relevés des entrées et sorties de passagers, tout spécialement aux stations intermédiaires les plus menacées.

On ne peut 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 permettant de dynamiser l'exploitation.

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.

En outre, cette vision est contraire aux attentes de la société en termes de mobilité douce et de transports publics non polluants.