

Les liaisons câblées sous

REMONTÉES MÉCANIQUES

Le Service de la mobilité tient à jour un inventaire des 18 projets de liaisons câblées entre la plaine et la montagne. Tous ont été évalués selon des critères objectifs. Voici leurs résultats et leurs perspectives de réalisations.

PAR ALEXANDRE BENEY
@LENOUVELLISTE.CH

Les notes de 18 projets du Valais romand

Projets	Type d'installation	Coût en millions	Efficacité	Dimensionnement	Gêne	Total
Bramois-Nax	Téléphérique	10	++	+	0	+3
Fully-Chiboz	Téléphérique	5	+++	0	-	+2
Conthey-Haute-Nendaz	Télécabine	40	++	0	0	+2
Euseigne-Saint-Martin	Téléphérique	5	++	+	-	+2
Vionnaz-Torgon	Téléphérique	10	++	-	--	+1
Riddes gare-Iséribles	Téléphérique	4	+	++	--	+1
Granges-Lens	Téléphérique	9	+	++	--	+1
Les Collons-Thyon 2000	Télécabine	6	+	-	0	0
Iséribles-Prarion	Téléphérique	5	+	-	-	-1
Sion-Mayens de l'Hôpital	Télécabine	30	+	-	-	-1
SMC-Vermla-Marollines	Télécabine	8	+	--	0	-1
Martigny-Croix-Ravoire	Téléphérique	10	+	--	-	-2
Riddes-Morands-La Tzoumaz	Télécabine	25	+	--	-	-2
Chalais-Briey-Vercorin	Téléphérique	16	+	-	--	-2
Daval-Briey-Vercorin	Télécabine	25	+	-	--	-2
Marécottes Zoo - Marécottes Télé	Télécabine	6	+	--	-	-3
Sion-Savièse-Grimisuat-Anzère	Télécabine	80	+	--	-	-5
Les Haudères-Arolla	Télécabine	25	+	--	-	-5

Rapides, à grande capacité et moins polluants, les transports publics par câble sont un enjeu important de la mobilité valaisanne de demain. Les remontées mécaniques permettent de franchir facilement de fortes déclivités. Idéal dans notre canton alpin qui en a fait un point important de son concept de mobilité 2040. Actuellement, six installations plaine-montagne sont en activité dans le Valais romand. Dix-huit autres sont en projet, dont quinze qui ne sont pas des modifications de tracés existants. Mais toutes ne se réaliseront pas. Dirigé par Vincent Pellissier, le Service de la mobilité a rendu un rapport ce mercredi au Conseil d'Etat les évaluant toutes. «C'est une démarche transparente basée sur des critères objectifs. Ce préavis technique n'a pas valeur de décision, mais permet d'établir des priorités. Le canton est



"Ce préavis technique n'a pas valeur de décision, mais permet d'établir des priorités."

VINCENT PELLISSIER
CHEF DU SERVICE DE LA MOBILITÉ

responsable de la planification de son réseau de mobilité et est commanditaire avec l'Office fédéral des transports (OFT) du trafic régional des voyageurs (TRV), explique Vincent Pellissier.

Un financement public maximum de 85%
Une reconnaissance de l'OFT comme transport public ouvre

la possibilité d'une subvention à la construction de 50% par la Confédération et d'un soutien additionnel du canton pouvant s'élever jusqu'à 35%. De plus, le déficit d'exploitation est entièrement couvert par les deux entités. Le Parlement fédéral décidera en 2026 quels projets sont retenus. Condition primordiale fixée par la loi fédérale: ces installations doivent desservir au minimum cent habitants à l'année. Des projets qui ne répondent pas à ce critère peuvent être soutenus par le canton s'ils desservent des zones habitées à l'année. «Le canton ne participe pas à la construction, mais peut accorder une aide de 219 000 francs par année pour l'exploitation, dont une partie peut servir à rembourser un emprunt», explique Vincent Pellissier.

Mais avec un restaurant et des mayens, elle a du potentiel en termes de tourisme doux. «Une petite installation automatisée à 5 millions se défend si le canton n'a plus la route d'accès à entretenir», estime Vincent Pellissier. Les projets qui n'entrent pas dans ces cas de figure, notamment ceux qui sont strictement touristiques, doivent trouver leurs propres sources de financement. Pour ceux considérés comme mixtes, l'OFT pourrait participer à ce qu'elle estime être la partie TRV.

«L'installation ne doit pas seulement être plus rapide que le bus, mais aussi plus rapide que la voiture.»

VINCENT PELLISSIER
CHEF DU SERVICE DE LA MOBILITÉ

né, en taille et en coûts, en fonction de la demande. Est prise en compte ici l'économie réalisée sur les transports publics existants. Dans ce cadre, les communes touristiques doivent parfois faire un choix entre un transport touristique et public, le premier nécessitant une plus grande capacité à certaines périodes. Le dernier critère est négatif. Le tracé doit générer le moins d'incidences négatives. «L'acceptation de la liaison par la population locale dépend fortement des gênes vi-

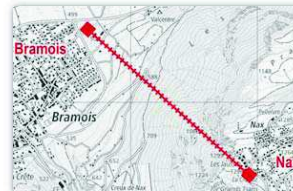
suelles et des incidences induites sur les valeurs immobilières», précise le rapport du Service de la mobilité. Ces critères ont le même poids et il n'est pas nécessaire de les remplir tous. Le choix de soutenir un projet ou non se fait en fonction des opportunités. D'autres Vincent Pellissier. «Les bases légales s'appliquent. Si un projet remplit les conditions, il sera soutenu.» Dans certains cas, le dimensionnement pourrait être revu à la baisse, c'est-à-dire sans le débit d'une installation touristique, sans des privés mettent la main au porte-monnaie.

la loupe de l'Etat

Téléphériques petits et moyens

DES CHOIX À FAIRE ENTRE PROJETS CONCURRENTS

Parmi tous les projets évalués, sept sont des téléphériques de 15 à 25 places qui peuvent fonctionner sans personnel. Le Service de la mobilité propose d'en mutualiser l'exploitation, soit avec un domaine skiable, soit par des regroupements régionaux. Parmi ces projets, le mieux noté est Bramois-Nax, qui a déjà été reconnu par l'OFT comme étant éligible au subventionnement de la Confédération. Son seul point faible est de rallonger les temps de parcours actuels vers Mase et Saint-Martin, où un projet a été déposé «en réaction», selon les termes du Service de la mobilité. Ce téléphérique partirait d'Euseigne, près du cycle d'orientation. Deux projets s'opposent également à l'arrivée de Vercorin. Le premier, au départ de Chalais, est une «petite» modification du trajet existant et dispose donc déjà d'une concession. Des privés envisagent, «en réaction» aussi, un départ à Daval, sur la commune de Sierre. Il s'agirait

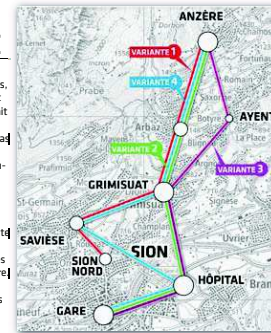


d'une télécabine coûtant dix millions de plus. Les projets qui sont en concurrence directe doivent désormais se coordonner. Il est probable que le canton fasse un choix entre eux. Lens envisage aussi un petit téléphérique depuis la gare de Granges. Problème: celle-ci n'est plus sur le réseau CF. «Nous leur avons dit pour savoir si cela pourrait changer, mais sans une gare desservie, ce projet a moins de sens», note David Bagnoud, président de Lens.

Trop chers ou trop compliqués

LES HAUDÈRES-AROLLA ET LA LIGNE SION-ANZÈRE

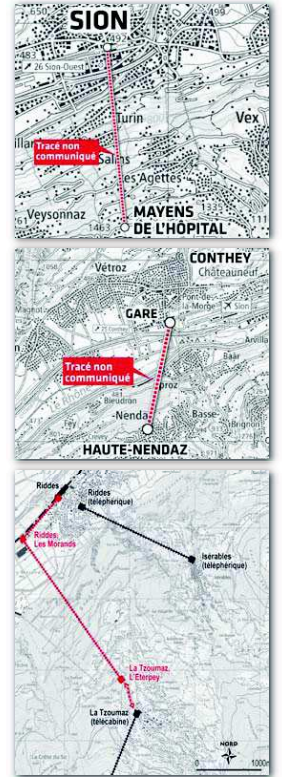
Complémentaire à la route cantonale soumise aux aléas des dangers naturels, la télécabine Les Haudères-Arolla n'est plus à l'ordre du jour. L'installation serait lourde et coûteuse, la population résidente est faible et le tracé ne permet pas un gain de temps substantiel. L'accès routier est donc privilégié. La ligne Sion-Savièse-Grimisuat-Arbaz-Anzère est aussi mal notée. Elle dessert un bassin de population conséquent. Mais de la découltent tous ses défauts. Avec ces 11,5 km en zigzag sur le coteau, elle coûte très cher: 80 millions. Le temps de parcours est à peine inférieur à celui des bus, mais supérieur à celui d'une voiture. Et elle a un fort potentiel de nuisance, puisqu'elle traverse des zones habitées sur plusieurs communes. Il faut donc s'attendre à beaucoup d'oppositions.



Concurrence autour des 4 Vallées

DES PROJETS QUI CÔTOIENT LES LIAISONS EXISTANTES

En direction du domaine skiable des 4 Vallées, plusieurs projets créent les liaisons existantes. La télécabine entre Le Châble et Verlier sera reconnue comme transport public en décembre et le téléphérique entre Riddes et Iséribles doit être rénové et pourrait voir sa station de départ déplacée jusqu'à la gare ferroviaire. Une extension depuis Iséribles vers La Tzoumaz ou Prarion est également à l'étude. Avantage de cet ensemble, il bénéficie déjà du statut de transport public. Depuis plusieurs années, Riddes a son propre projet depuis la gare en direction de La Tzoumaz avec un arrêt intermédiaire à la zone commerciale des Morands. Son tracé et le volume de la télécabine sont définis. Qualifié d'«intéressant» par le rapport du Service de la mobilité, il serait relativement cher en comparaison du potentiel d'économie sur le réseau de bus existant. Des privés envisagent aussi une liaison par télécabine entre la gare de Châteauvieux-Conthey et Haute-Nendaz. «Le projet est coûteux mais bénéficie d'un potentiel intéressant, autant pour la population locale que pour le tourisme», estime le rapport. Problème, il ne constitue pas une économie importante, puisque les lignes de bus actuelles seraient maintenues. «C'est déjà le cas entre Le Châble et Verlier. A voir avec les porteurs du projet et l'OFT si la problématique de la double desserte pourrait se résoudre», estime Vincent Pellissier. Enfin, selon l'OFT, la télécabine entre Sion et la piste de l'Ours ne remplit pas les conditions légales pour être considérée comme un transport public tant qu'elle ne desservira pas 100 habitants dans un rayon de 500 mètres autour de la gare d'arrivée. Mais même sans subvention, ce projet est un atout touristique et pourrait être financé par les collectivités environnantes et des privés. Tous ces projets pourraient-ils se faire ensemble? Si la validation d'un projet par l'OFT peut freiner les autres, ce ne sera pas le cas au niveau des soutiens financiers et techniques du canton, assure Vincent Pellissier. «Les bases légales s'appliquent. Si un projet remplit les conditions, il sera soutenu.» Dans certains cas, le dimensionnement pourrait être revu à la baisse, c'est-à-dire sans le débit d'une installation touristique, sans des privés mettent la main au porte-monnaie.



Vous adaptez vos horaires?

Informez **gratuitement** vos clients sur

ouvertici.lenouvelliste.ch

