



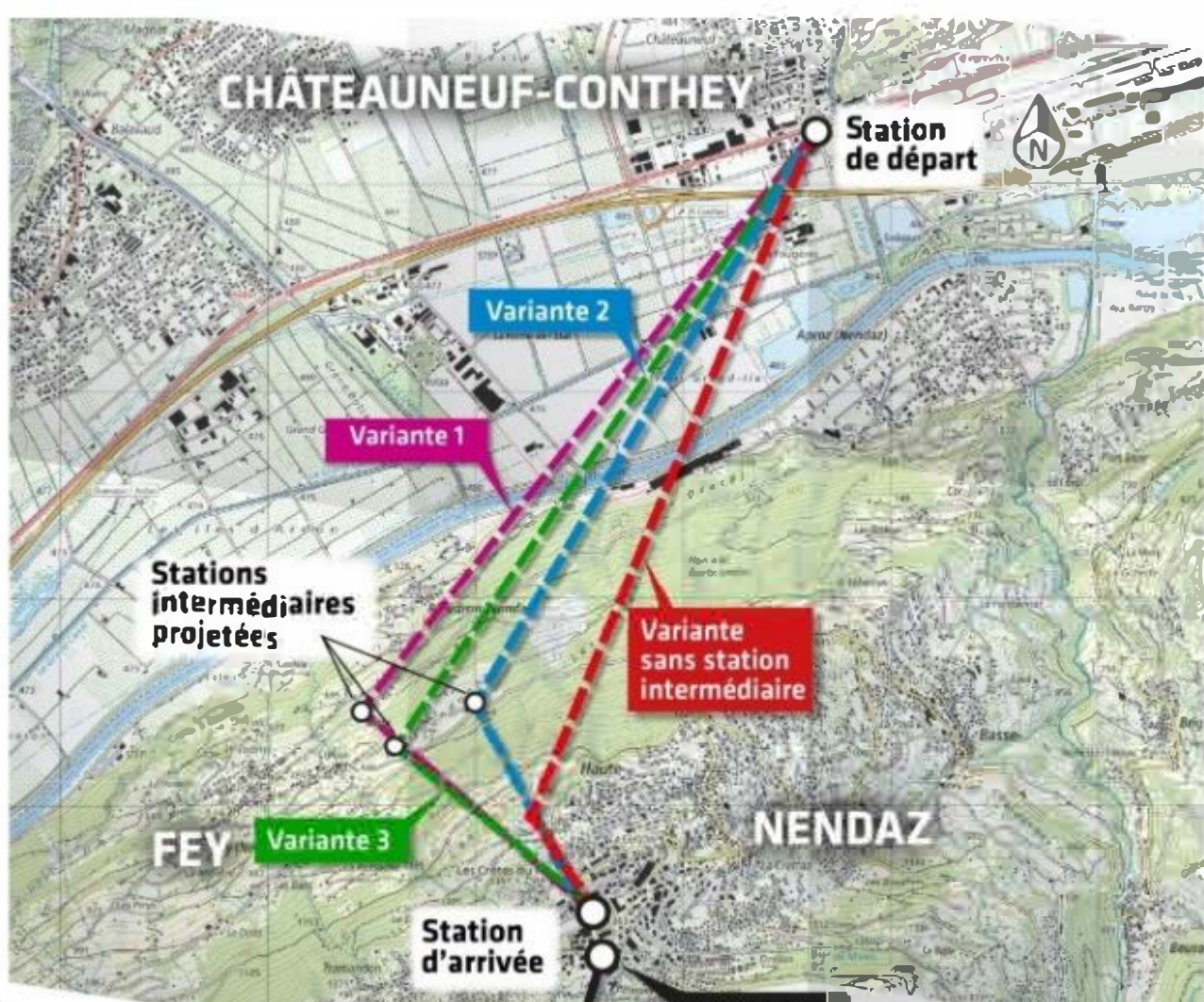
Une télécabine à 40 millions pour relier Contthey et Nendaz



PLAINE-MONTAGNE Portée par des privés, avec le soutien des communes concernées, la télécabine entre Haute-Nendaz et Contthey réduirait le trajet de trente à dix minutes. Bien noté par le canton, ce projet coûterait 40 millions avec son arrivée souterraine, comme un métro. Présentation.

PAR ALEXANDRE BENEY | 04.03.2021, 05:30 | LECTURE: 5 MIN

PREMIUM



Enjeu de mobilité, les projets de liaisons câblées entre la plaine et la montagne fleurissent en Valais. La commune de Nendaz a présenté le sien lors de la dernière assemblée primaire: une télécabine reliant la gare de Châteauneuf-Contthey à la plaine des Ecluses, au centre de la station.

» A lire aussi: Liaisons plaine-montagne: tous les projets évalués par le canton

Estimé entre 35 et 40 millions, c'est l'un des projets les plus chers parmi plus de vingt dossiers répertoriés par le canton. Il allie tourisme et transport public. Et si cette dernière qualité lui est reconnue par l'Office fédéral des transports (OFT), il pourrait être financé à 50% par la Confédération et à 35% par le canton. Les demandes de subvention devraient partir en juin. Modification du plan de zones et mise à l'enquête se feront dans un deuxième temps.

Mille pendulaires concernés

Le projet remplit l'un des critères pour obtenir ces soutiens. «Alors que Berne exige un minimum de 100 habitants à la gare d'arrivée, nous en avons 2000 dans un rayon de 500 mètres auxquels il faut ajouter un bassin de plus de 20 000 lits touristiques», constate Frédéric Fragnière, président de Nendaz.



Plus de 1000 pendulaires se rendent quotidiennement en plaine. Avec ce projet nous allons décharger le trafic routier."

FRÉDÉRIC FRAGNIÈRE, PRÉSIDENT DE NENDAZ

Point faible du dossier, cette télécabine ne permettrait pas de substantielles économies sur le réseau de bus actuel qui devrait être maintenu pour desservir les villages entre la plaine et la station. «Mais nos lignes sont surchargées aux heures de pointe», répond Frédéric Fragnière. «Un transfert d'une partie des passagers du haut la commune sur cette liaison câblée offrirait un meilleur confort et un potentiel d'économie. Le maintien des lignes de bus ne me semble pas éliminatoire comme le montrent les doubles dessertes publiques de Verbier ou de Montana. De plus, un possible arrêt intermédiaire à Fey offrirait du potentiel.» Le président compte aussi sur l'argument écologique: «Plus de 1000 pendulaires quittent ou rejoignent Haute-Nendaz quotidiennement. Avec ce projet nous allons décharger le trafic routier.»

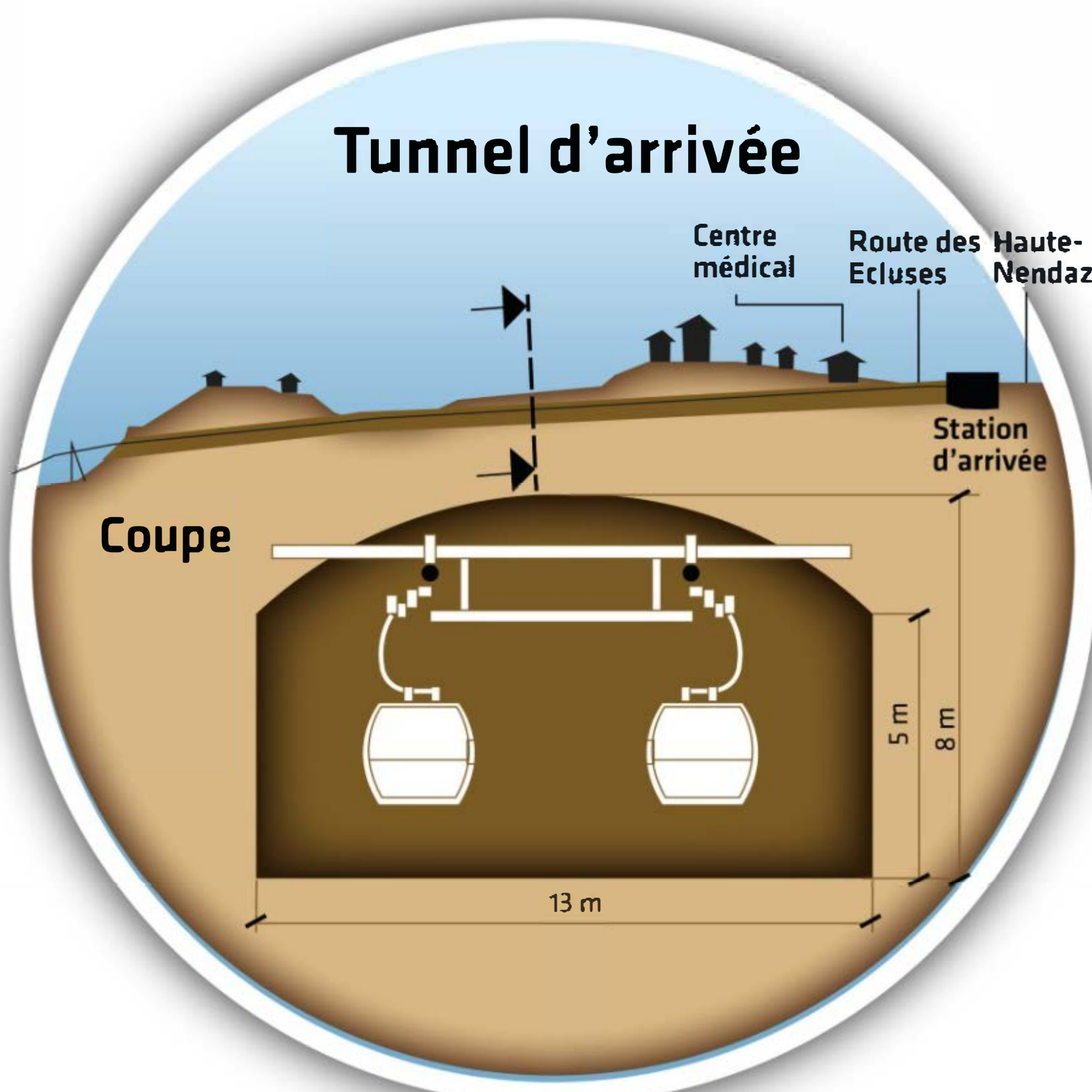
Une gare secondaire

Autre point faible, contrairement à celle de Sion, la gare de Contthey est secondaire. Seuls les trains régionaux s'y arrêtent. «Il y a par contre un avantage», relève Frédéric Fragnière. «Elle est à une minute de l'autoroute. Nous envisageons un parking de 500 places qui peut être utilisé tant par les skieurs que par les pendulaires.»

L'installation a obtenu l'aval du conseil communal de Contthey, présidé par Christophe Germanier: «Nous voulons améliorer notre interface gare pour en faire un centre important, en lien avec le projet d'agglomération.»

Une arrivéesouterraine

Afin d'arriver en station en évitant des nuisances et des oppositions, cette télécabine comporte une rare spécificité: les 400 derniers mètres se font en souterrain.



L'arrivée est prévue au sud de la maison de la santé, à environ 60 mètres du petit funiculaire qui relie la plaine des Ecluses à la télécabine de Tracouet et au domaine des 4 Vallées. «Nous devrons améliorer ou doubler le funiculaire. Un escalator haut débit fait partie des possibilités», note Frédéric Fragnière.

Avec son double objectif, tourisme et transport public ainsi que son coût élevé, l'installation pourrait être financée à un moindre degré par la Confédération si elle est reconnue par l'OFT. Mais des privés – ce sont d'ailleurs eux qui pilotent ce projet – sont intéressés à participer. Ils sont représentés par l'ingénieur SIA et promoteur Jean-Daniel Masserey: «Ce sont des entrepreneurs et des investisseurs qui ont à cœur le développement de la région. Ils mettront la main au porte-monnaie si besoin.»

NVRM préfère Nendaz à Sion

Cette installation a le soutien des remontées mécaniques de Nendaz-Veysonnaz (NVRM) qui a réalisé le business plan. Et cet appui pourrait se faire au détriment du projet entre Sion et la piste de l'Ours. Les discussions sur son financement ont débuté alors que l'OFT lui refuse pour l'instant la qualité de transport public et donc, ses subventions. Mais l'actionnaire majoritaire de NVRM, Jean-Marie Fournier, n'apprécie guère la volonté des Barlokas de fusionner avec Sion: «Nous sommes orientés vers la montagne et puisque Veysonnaz veut devenir un quartier de la capitale, nous allons prioriser notre participation vers la liaison Contthey-Nendaz.»

» A lire aussi: Liaison Sion-Veysonnaz: qui payera les 35 millions?

Président de Sion, Philippe Varone n'a pas souhaité commenter cette déclaration qui pourrait augurer d'une nouvelle bataille financière au sein des 4 Vallées. En effet, si la télécabine Sion-Ours est strictement privée, la clé de répartition du grand domaine skiable devrait être renégociée.