



POSTULAT URGENT

Auteur Jérémy Savioz, Les Verts, Marie-Claude Noth-Ecoeur, PLR, Philomène Zufferey (suppl.), PDCC, et Kevin Follonier (suppl.), UDC
Objet Funiculaire SMC: études toutes les alternatives avant de supprimer les arrêts
Date 11.12.2018
Numéro 5.0370

Actualité de l'événement

L'association F'unis, forte de 150 adhérents, va déposer avant Noël auprès de la Chancellerie une pétition munie de plus de 8600 signatures. Une manifestation réunissant une centaine de personnes a été organisée en novembre par la Société de développement de Muraz.

Imprévisibilité

Le calendrier dévoilé à l'automne 2018 est très serré, avec l'entier de la procédure administrative prévue pour 2019 (détermination sur la demande préalable et demande d'approbation de l'acquisition auprès de l'OFT, mise au concours et adjudication); Le projet pourrait être réalisé sans mise à l'enquête publique, privant ainsi les usagers d'un droit d'être entendus

Nécessité d'une réaction ou d'une mesure immédiate

Le projet est actuellement analysé par le Service de la Mobilité et l'Office fédéral des transports (OFT); ce dernier donnera son avis très prochainement, en début d'année 2019.

La compagnie SMC a récemment fait connaître son nouveau concept d'exploitation du funiculaire Sierre-Montana qui, dans son projet initial, prévoit la fermeture de la totalité des arrêts intermédiaires à l'exception de celui de Bluche. Suite à l'insistance des autorités de Venthône, l'arrêt de cette commune a pu être sauvé; quatre autres arrêts présents depuis la construction de la ligne en 1911 sont néanmoins voués à disparaître.

Le projet a été présenté tardivement aux communes concernées. Il s'apparente à une desserte plaine-montagne avant tout destinée au tourisme de haute altitude, négligeant du même coup le coteau, ses activités et ses habitants qui n'ont été ni consultés ni informés. Les statistiques d'utilisation communiquées donnent une fausse image de la réalité, car elles tiennent uniquement compte des stations servant de lieu de départ (et non celles servant de lieu d'arrivée) et sont influencées par les quelques mois de haute saison hivernale. Elles suggèrent une utilisation anecdotique des arrêts intermédiaires, alors que ceux-ci sont fortement utilisés par les pendulaires et que leur importance relative, en dehors des périodes touristiques, est tangible.

L'alternative proposée – une augmentation de la cadence des bus – correspond à un transfert du rail vers la route, ce qui va à l'encontre des projets d'agglomération et de la logique actuelle en matière de mobilité. En moyenne, un transport en bus triple la durée du parcours, est sujet à de nombreux ralentissements (bouchons, neige, etc.) et s'avère beaucoup moins pratique que le funiculaire pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles avec enfants ou encore les vélos. En outre, certains arrêts de bus sont éloignés des gares du funiculaire (jusqu'à 1,5 km).

L'option proposée par la compagnie SMC peut se justifier du point de vue de la faisabilité et des coûts, puisqu'il s'agit de l'option la plus simple et la plus économe. Cette proposition, unique et sans alternative, manque toutefois d'ambition si l'on veut dynamiser l'ensemble de la région et non uniquement les pôles de Sierre et de Crans-Montana. De nombreuses alternatives existent et l'association F'unis a notamment mandaté un bureau technique spécialisé dans les transports câblés, qui propose une alternative sérieuse qui mérite d'être évaluée.

Conclusion

SMC est une entreprise de transport concessionnaire (ETC) assurant un service public sur mandat de l'Etat. Fortement subventionné, le nouveau concept d'exploitation doit prendre en compte les intérêts de tous les utilisateurs. Il est demandé 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.