

Traject

District de Sierre

Analyse de la mobilité touristique

Séance de travail

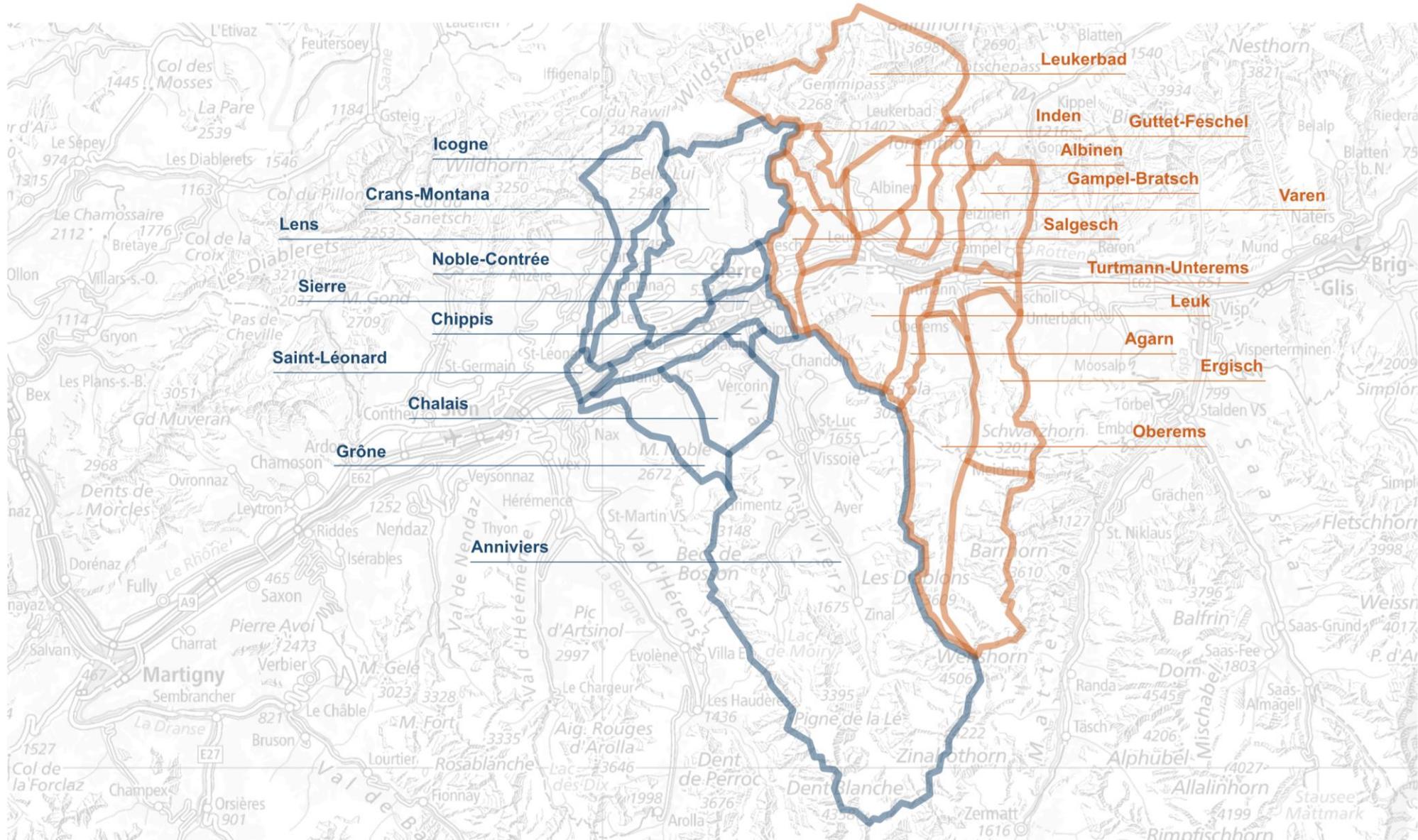
Sierre, le mercredi 18 août 2021 – 8h00



Sommaire

- └ Introduction
- └ Calendrier
- └ Analyse de la demande
- └ Analyse de l'offre
- └ Réflexions préliminaires
- └ Workshop
- └ Discussion

Introduction

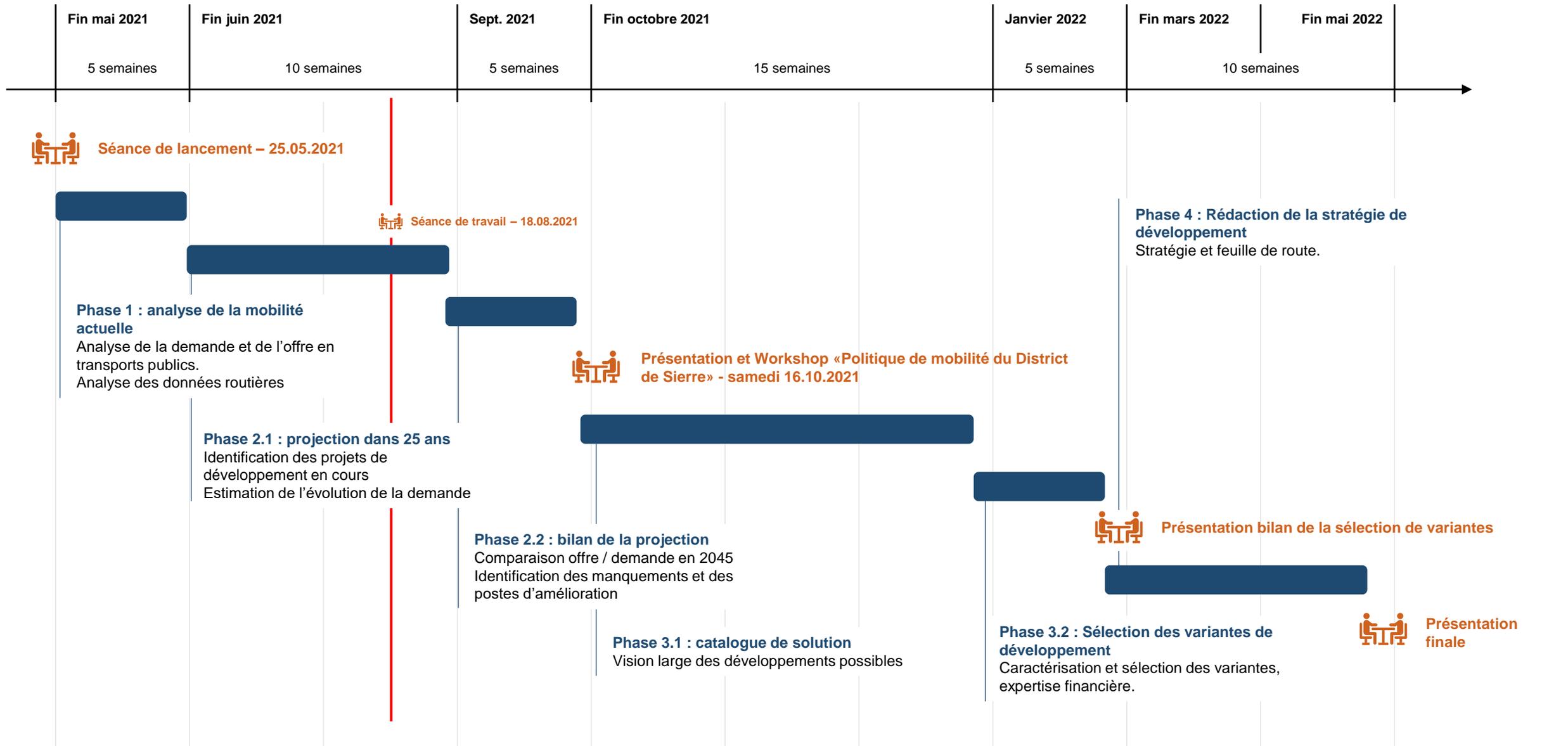


Traject

CALENDRIER



Calendrier



Traject

ANALYSE DE LA DEMANDE



Méthodologie de l'analyse de la demande

Données Swisscom de l'observatoire du tourisme

Analyse des déplacements Crans Montana

Données routières du Canton du Valais

Analyse des déplacements routiers

Données montées – descentes CarPostal, LLB et SMC

Analyse des déplacements transports publics

Estimation du ratio entre déplacements / jour et véhicules / jour

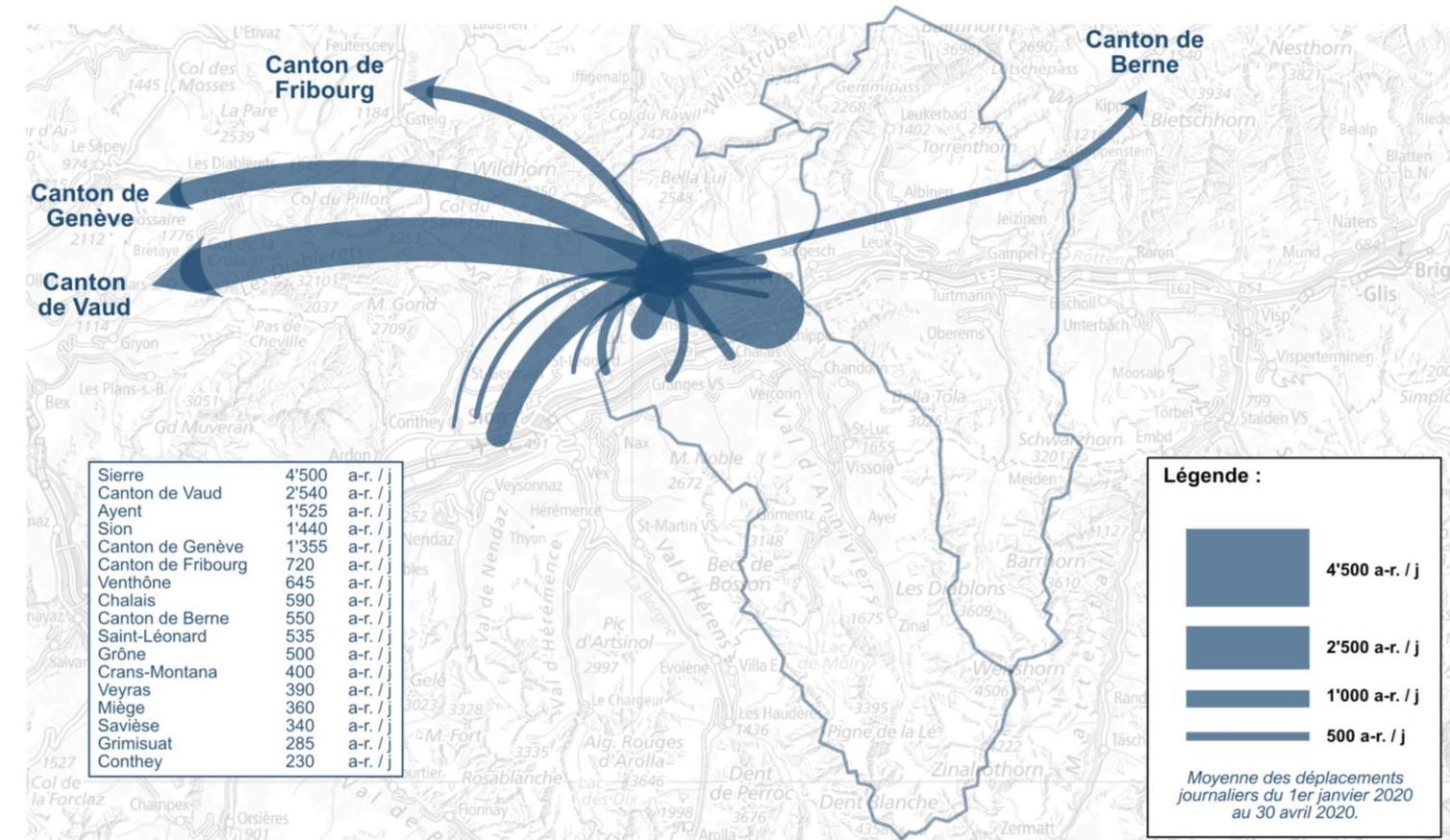
Projection des déplacements pour l'ensemble des stations en 2019

Calcul de la part modale observée 2019

Selon modèle de l'ARE et selon augmentation de la population
Projection des déplacements pour l'ensemble des stations en 2040

Workshop mobilité touristique des Districts de Sierre et de Leuk

Analyse de la demande – Matrice Origine - Destination Crans-Montana

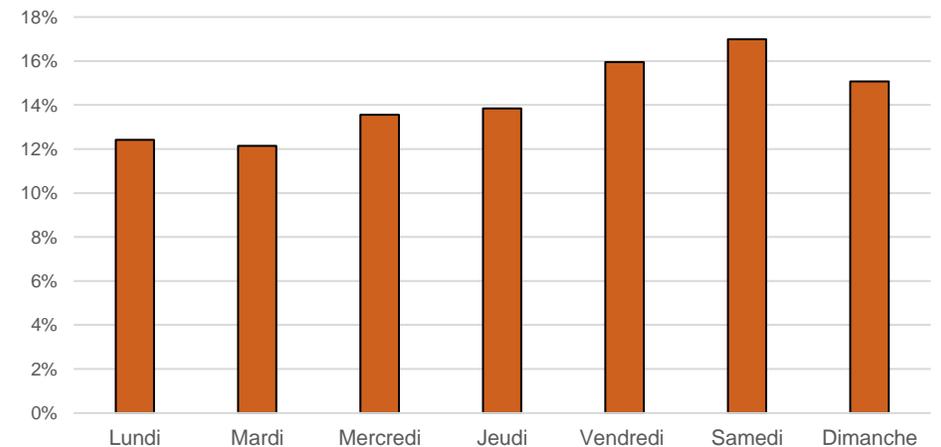


L'analyse est uniquement basée sur les données touristiques de Crans-Montana. La station est très orientée vers l'Ouest et la Suisse Romande.

56% des déplacements vers Crans-Montana sont des déplacements de moins d'une journée (44% des visiteurs dorment au minimum une nuit sur site).

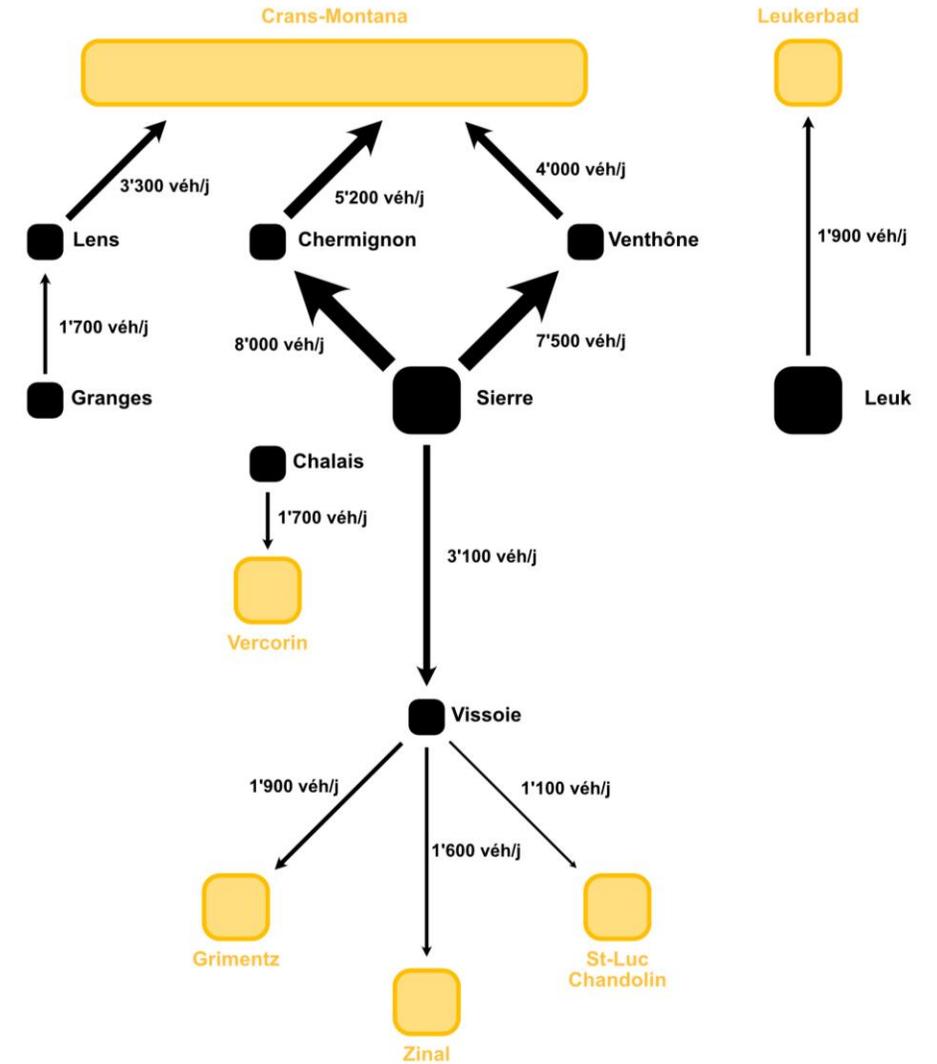
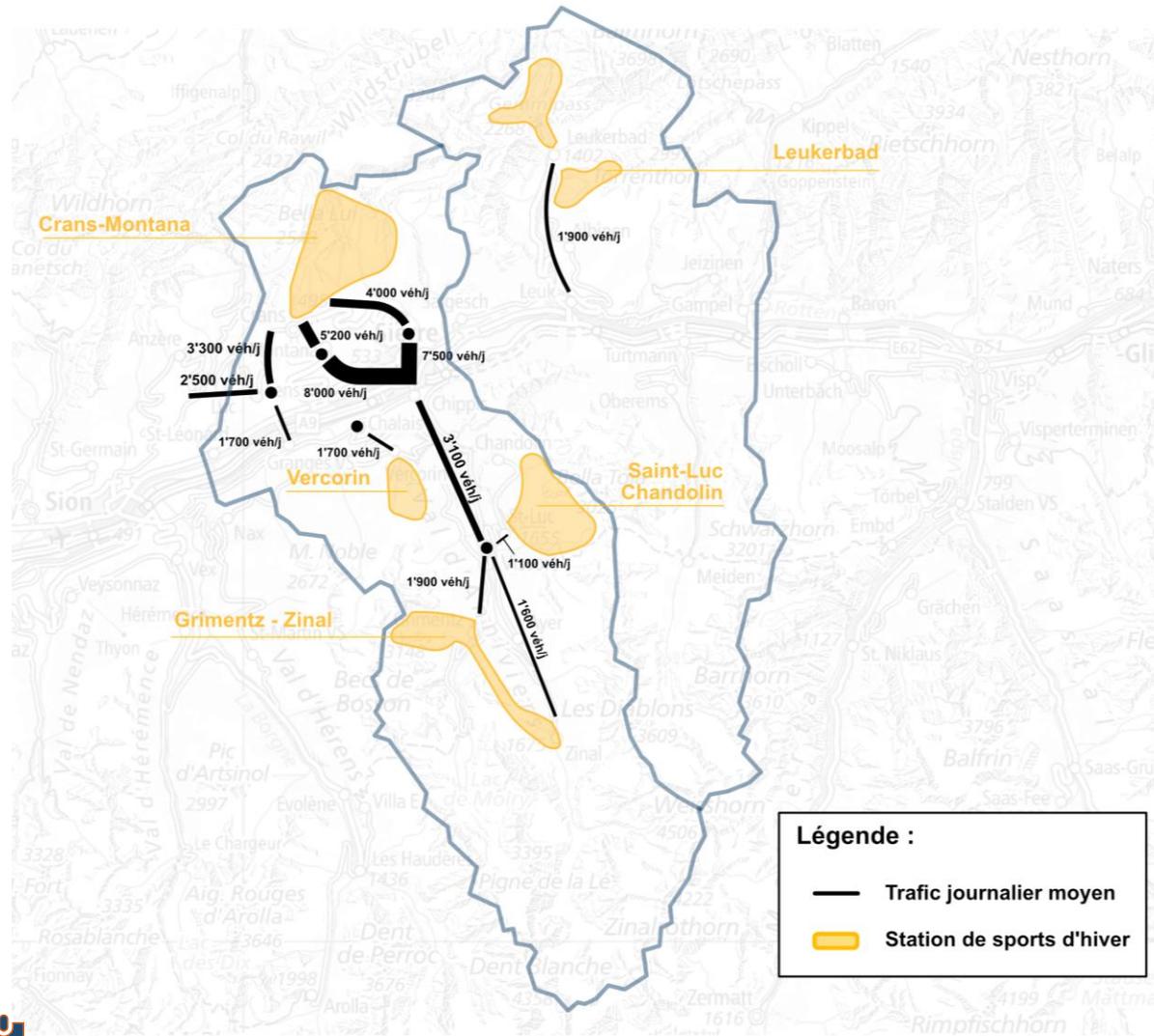
Le potentiel de déplacement est largement suffisant pour justifier la mise en œuvre d'un réseau de transports publics plus performant entre Sierre et Crans-Montana.

Part de la demande hebdomadaire



Période d'analyse : 1^{er} janvier 2020 – 30 avril 2020

Analyse des déplacements – comptages routiers

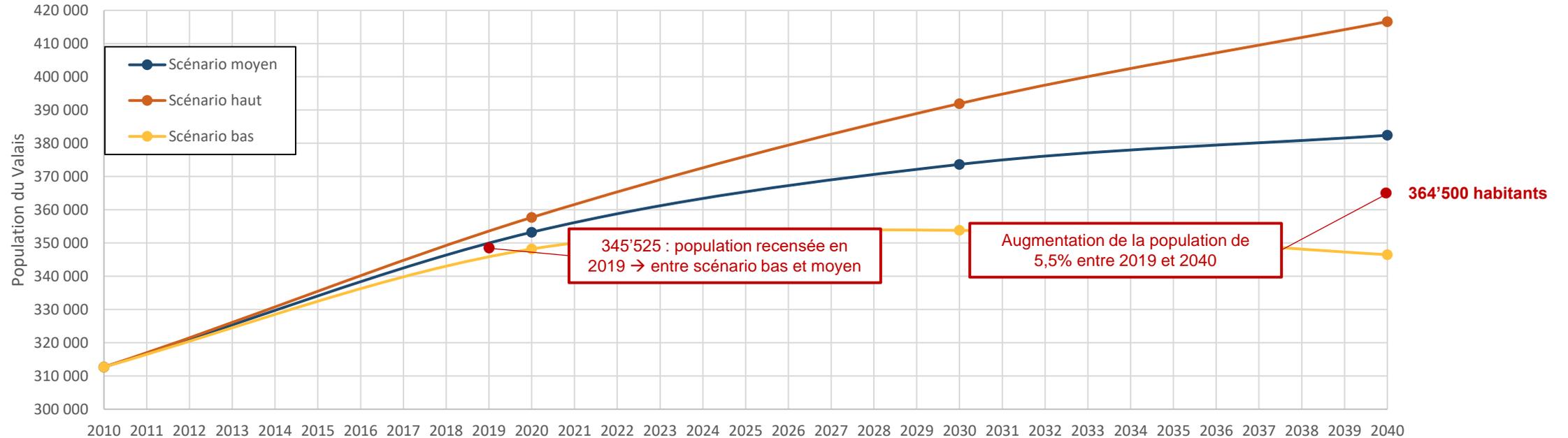


Période d'analyse : 2019

Évolution de la demande 2019 - 2040



Données issues du rapport «*Perspective démographiques à horizon 2040*», de l'Office Cantonal de statistique et de péréquation du Canton du Valais, mars 2014



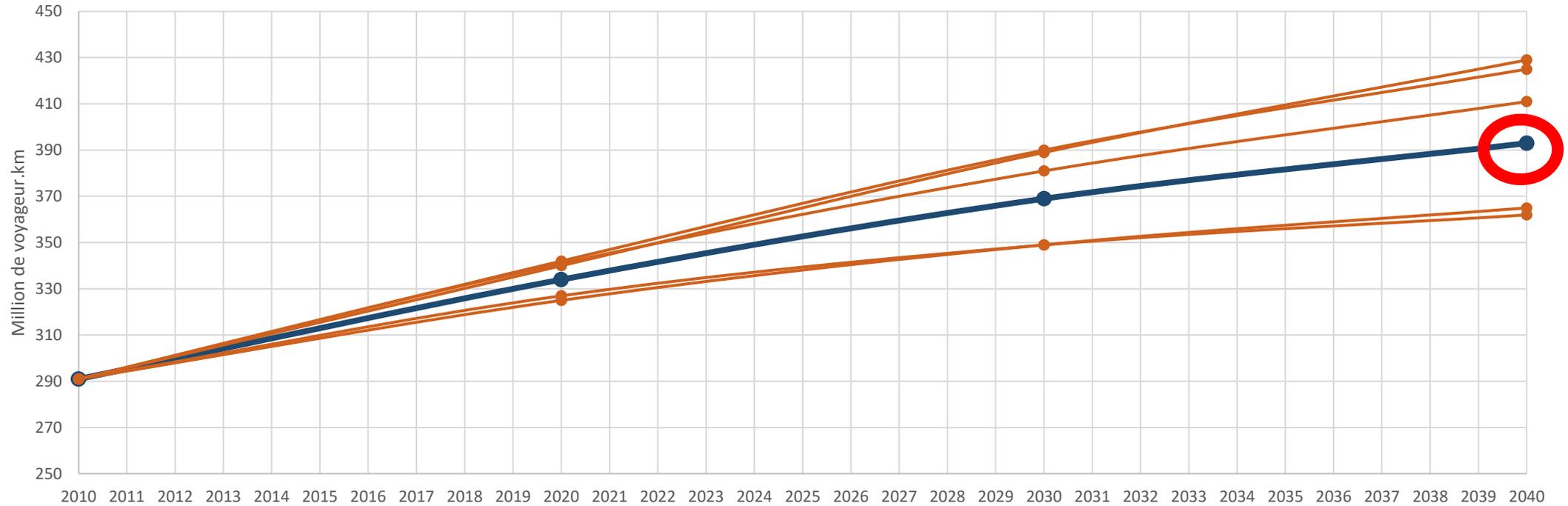
Augmentation du nombre de déplacements en semaine de 5,5% (demande issue du Valais)

L'estimation du nombre de déplacements touristiques (origine hors Valais) dépend d'autres facteurs que l'augmentation de la population (enneigement, coût du déplacement, temps de déplacement, offre touristique et hôtelière, etc...)

Évolution de la demande 2019 - 2040



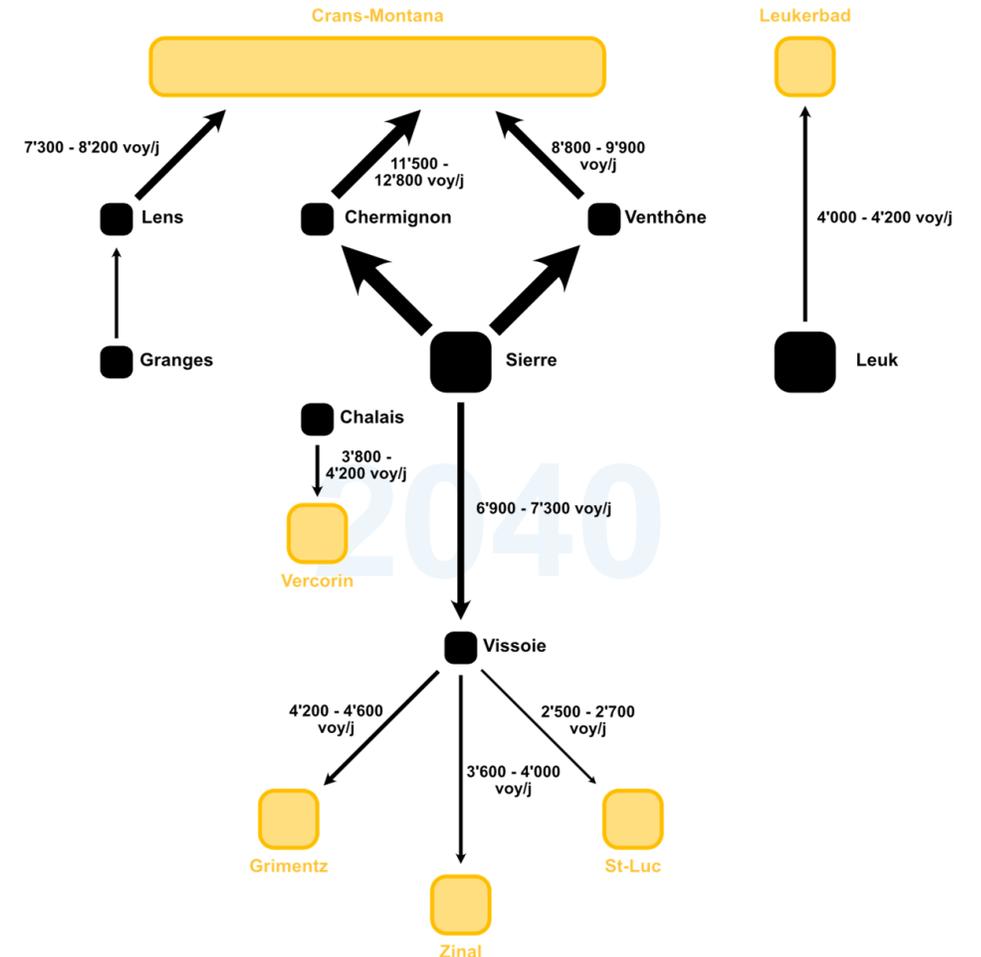
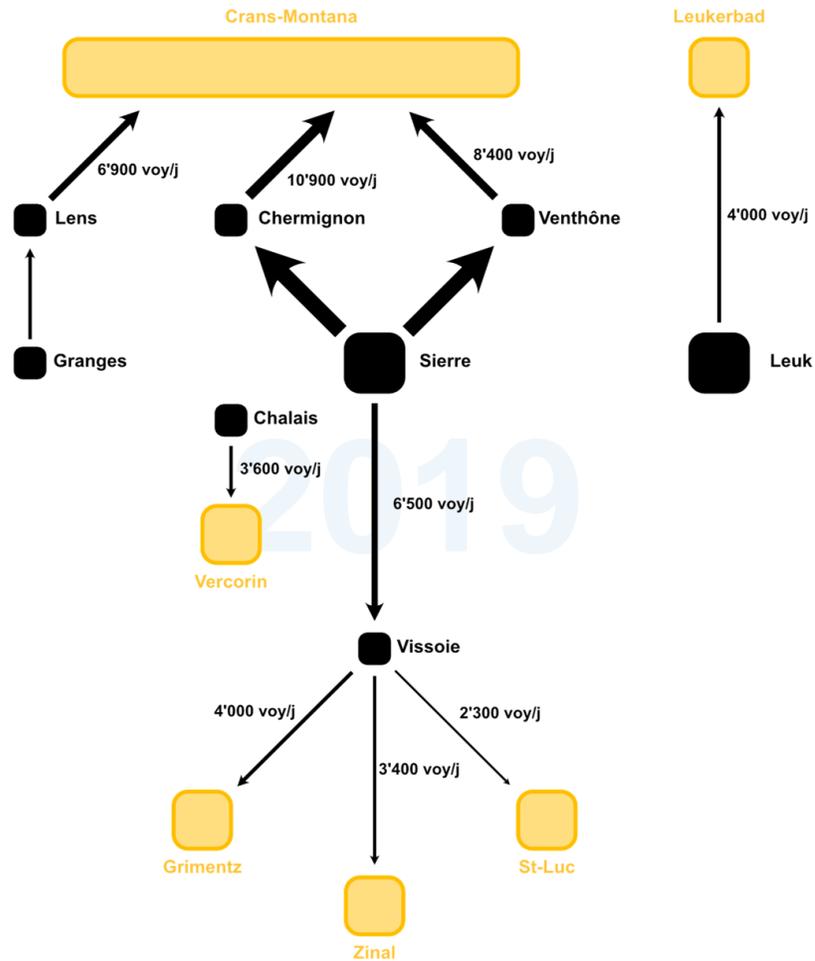
Données issues de différents scénarii élaborés par l'ARE



Augmentation du nombre de voyageurs kilomètres de 18% (TIM) et 25% (TP) selon scénario de référence.

Cette estimation correspond aux déplacements totaux dans le district de Sierre.

Analyse des déplacements – période hivernale – tous modes



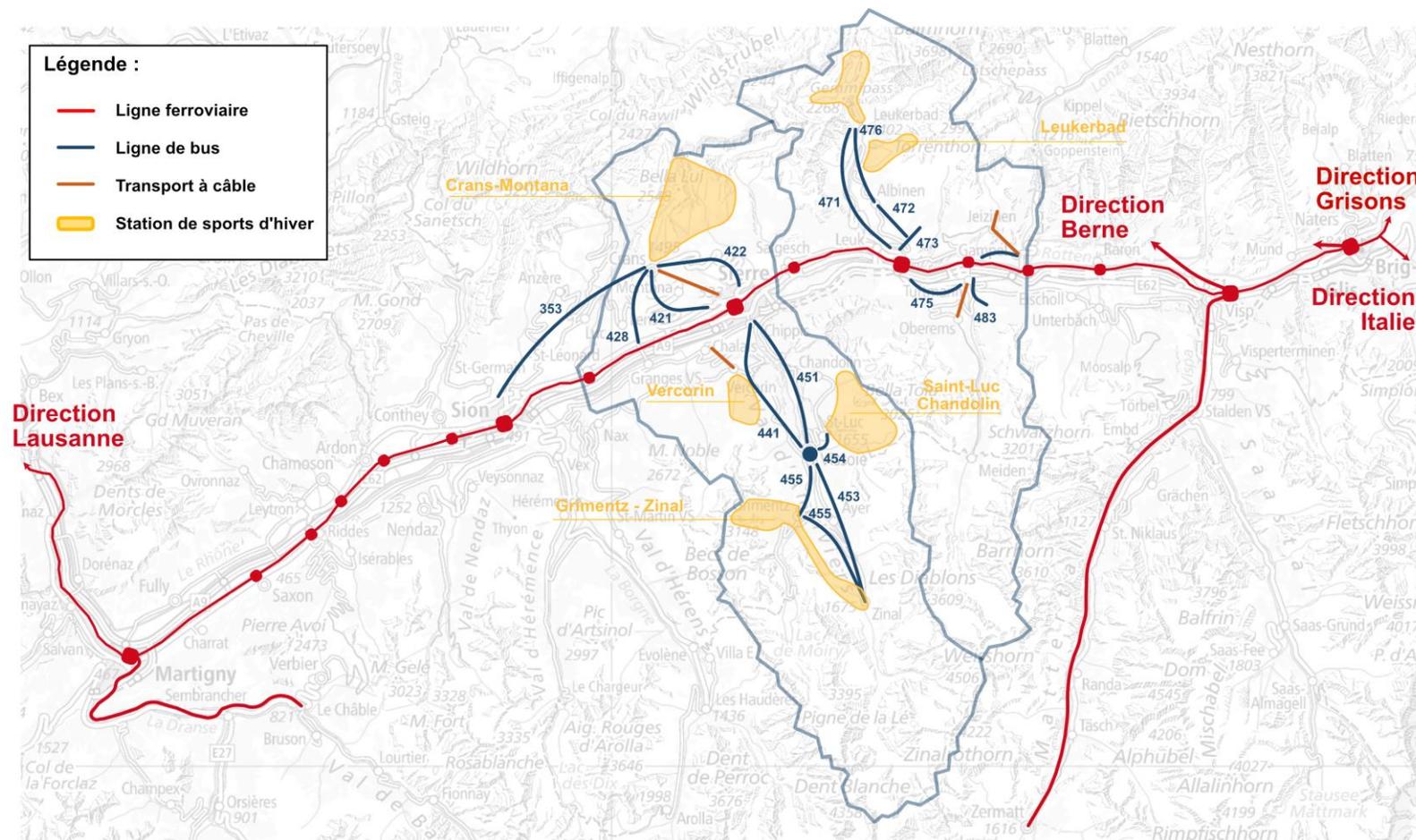
Période d'analyse : 1^{er} janvier 2020 – 30 avril 2020

Analyse de l'offre - Etat des lieux des transports publics

A l'échelle nationale, les districts de Sierre et de Leuk sont desservis par la ligne Genève – Lausanne – Sion – Brig (2 trains par heure à Sierre et un train par heure à Leuk).

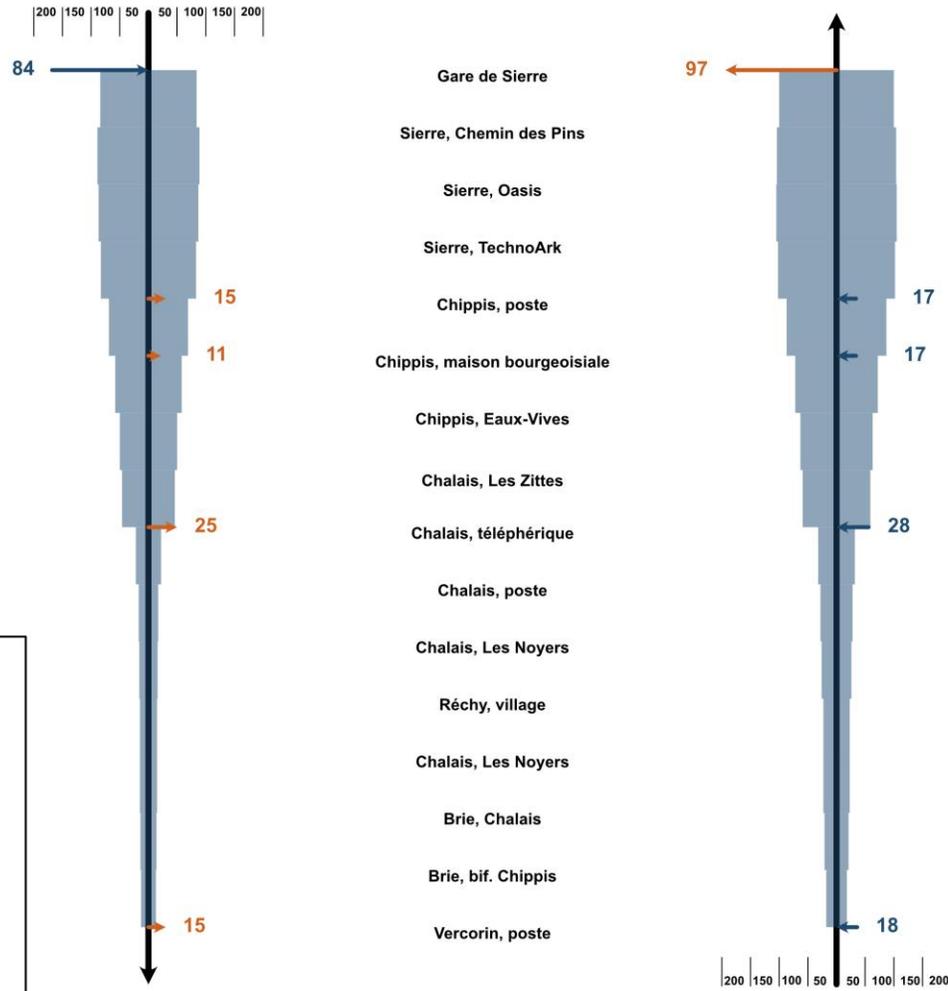
Les stations sont ensuite desservies par des lignes de bus avec une cadence généralement horaire.

Deux transports à câble permettent des déplacements vers Crans-Montana (funiculaire) et Vercorin (télécabine). Malheureusement, les lieux de départ / arrivée ne coïncident pas avec des pôles de transports publics (gare) et des destinations finales (stations de ski).



Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.441 - Sierre - Vercorin



Les déplacements sur la ligne 12.441 entre Sierre et Vercorin se font principalement via le téléphérique de Chalais qui permet un meilleur temps de parcours. Le nombre de déplacements en transports publics vers Vercorin est faible comparativement aux autres stations de sports d'hiver du Val d'Anniviers.

Unité : voyageur / jour ouvrable

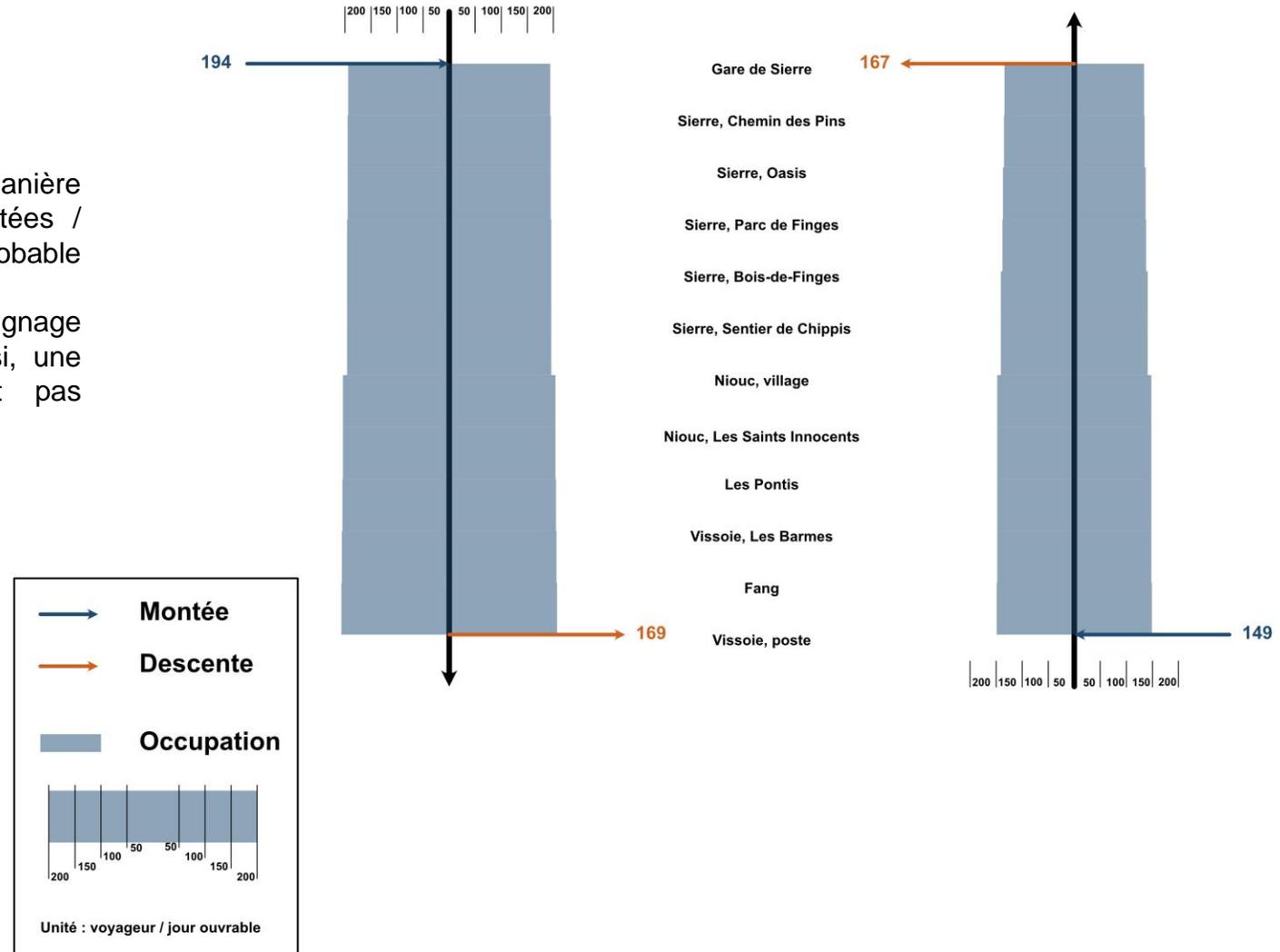


Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.451 - Sierre - Vissoie

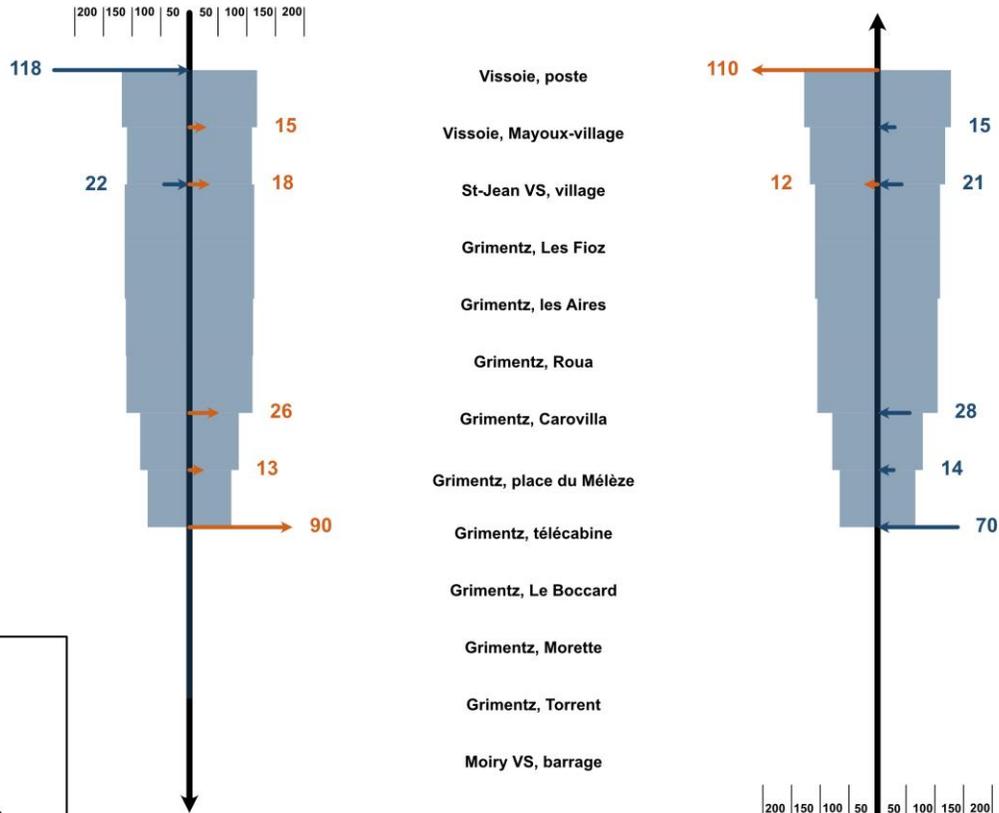
La ligne entre Sierre et Vissoie est occupée de manière constante avec un très faible nombre de montées / descentes entre le départ et l'arrivée. Il est très probable que les utilisateurs changent de bus à Vissoie. D'autre part, le bus 451 effectue parfois un interlignage avec le bus 454 vers St-Luc – Chandolin. Ainsi, une partie des montées – descentes ne sont pas comptabilisées.



Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.452 - Vissoie - Grimentz - Moiry



La ligne 12.452 entre Vissoie et Moiry est principalement occupée par des utilisateurs depuis / vers Vissoie vers / depuis Grimentz. Il demeure également quelques déplacements depuis / vers la localité de St-Jean VS.

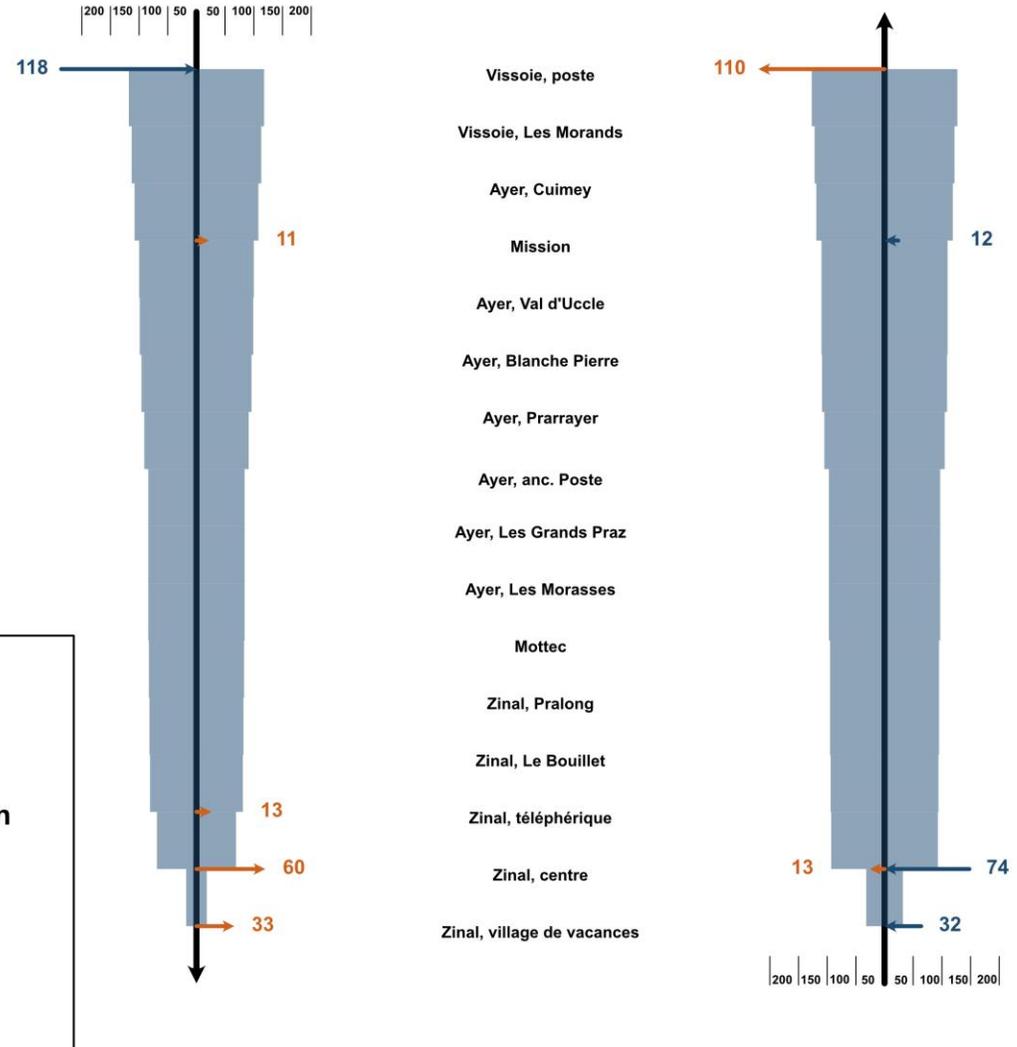


Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.453 - Vissoie - Zinal

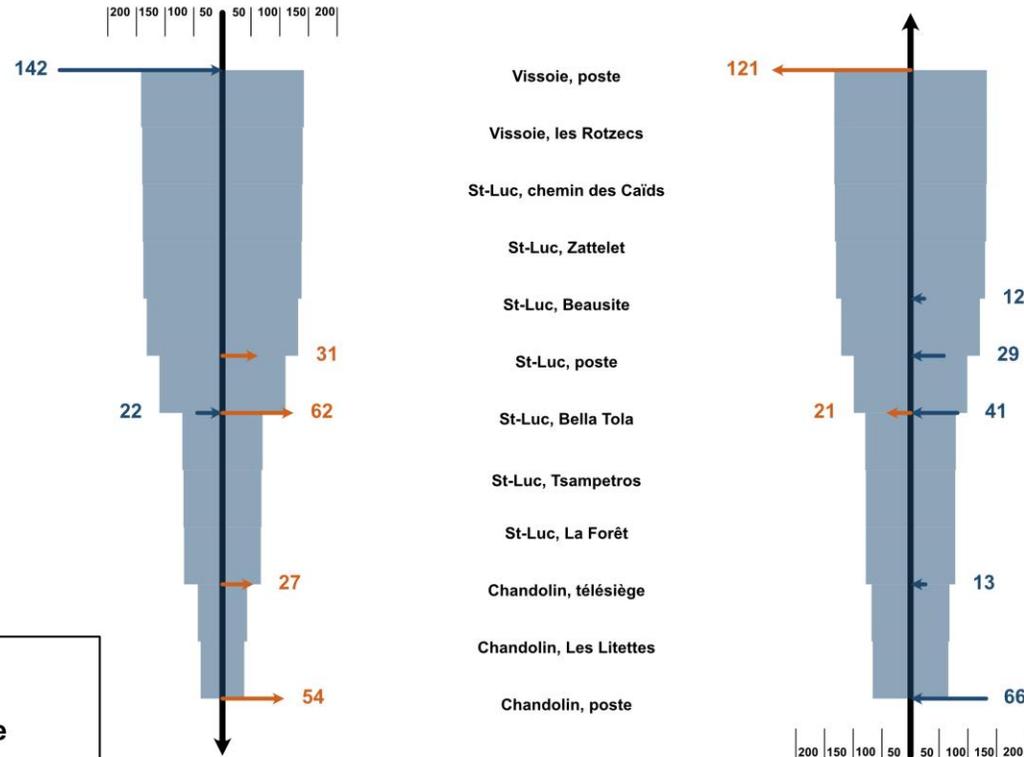
La ligne entre Vissoie et Zinal présente essentiellement des montées-descentes à Vissoie ainsi qu'à Zinal. Il y a également quelques montées / descentes dans la localité d'Ayer.



Période d'analyse : 2019

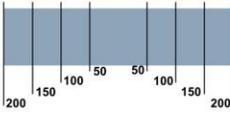
Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.454 - Vissoie - St-Luc - Chandolin



La ligne 12.454 dessert depuis Vissoie les localités de St-Luc et de Chandolin. Vissoie représente la majeure partie des montées / descentes depuis / vers St-Luc et Chandolin. Il y a également une vingtaine de montées / descentes par jour entre St-Luc et Chandolin.

 **Montée**
 **Descente**
 **Occupation**



Unité : voyageur / jour ouvrable



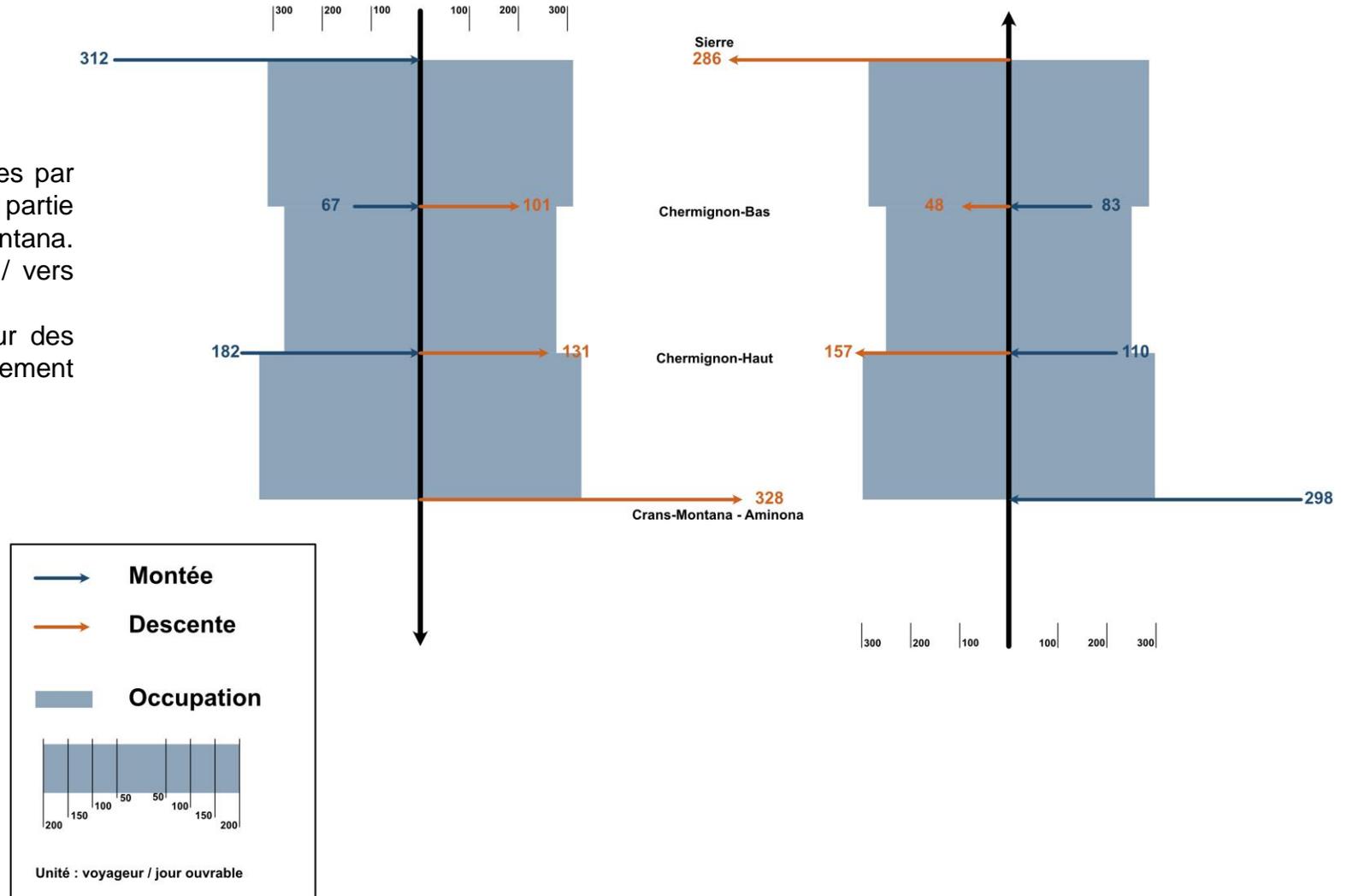
Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.421 - Sierre - Chermignon - Crans-Montana

Les données de comptage des SMC sont agrégées par village. Elles montrent cependant que la majeure partie des déplacements se font entre Sierre et Crans-Montana. En revanche, le nombre de déplacement depuis / vers Chermignon est significatif.

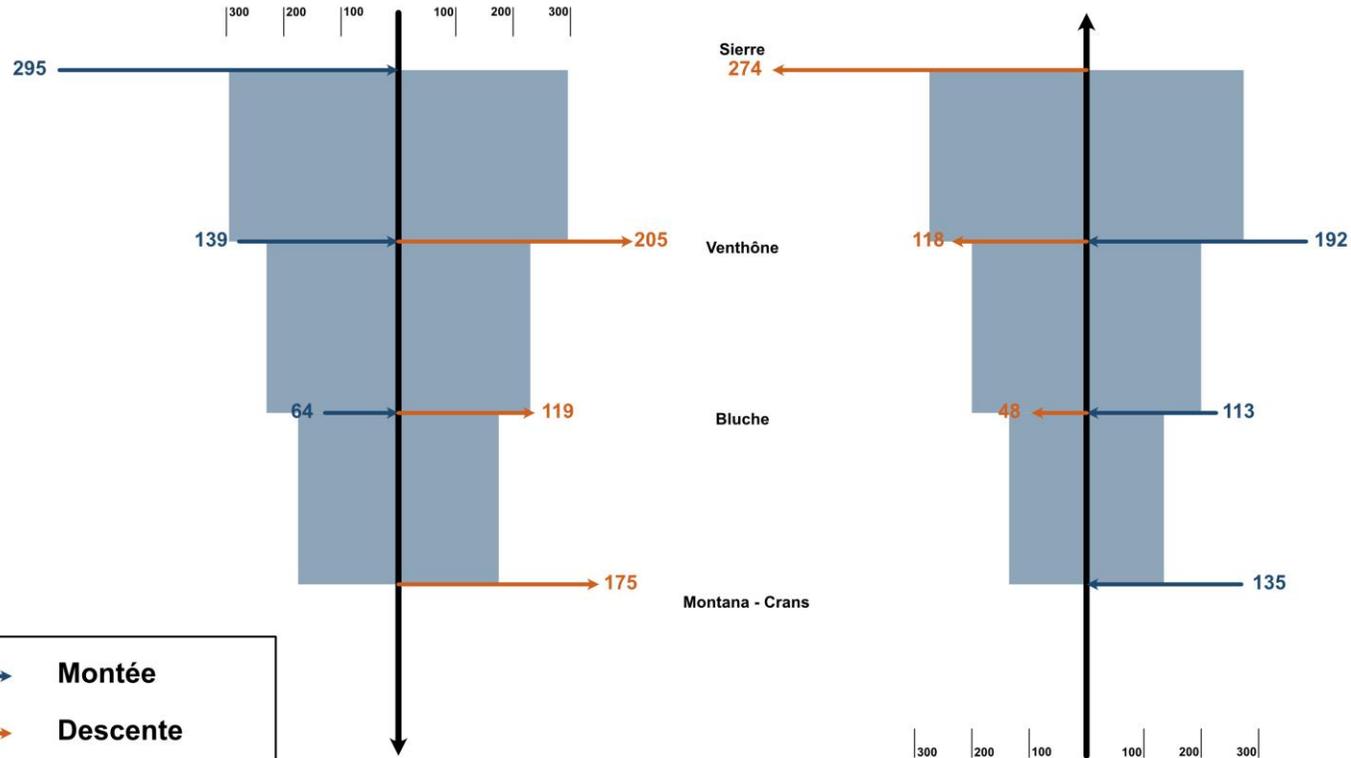
A noter que suite à un échange avec le directeur des SMC, il apparaît qu'en hiver, le nombre de déplacement est jusqu'à 5 fois plus élevés.



Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 12.422 - Sierre - Venthône - Bluche - Montana-Crans



Les données de comptage des SMC sont agrégées par village. Elles montrent que la ligne 12.422 n'est pas utilisée uniquement pour du trafic Sierre – Montana.

→ Montée
→ Descente
 Occupation

Unité : voyageur / jour ouvrable

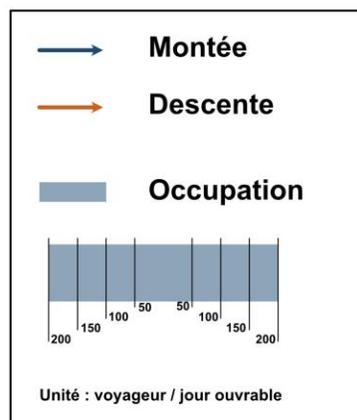
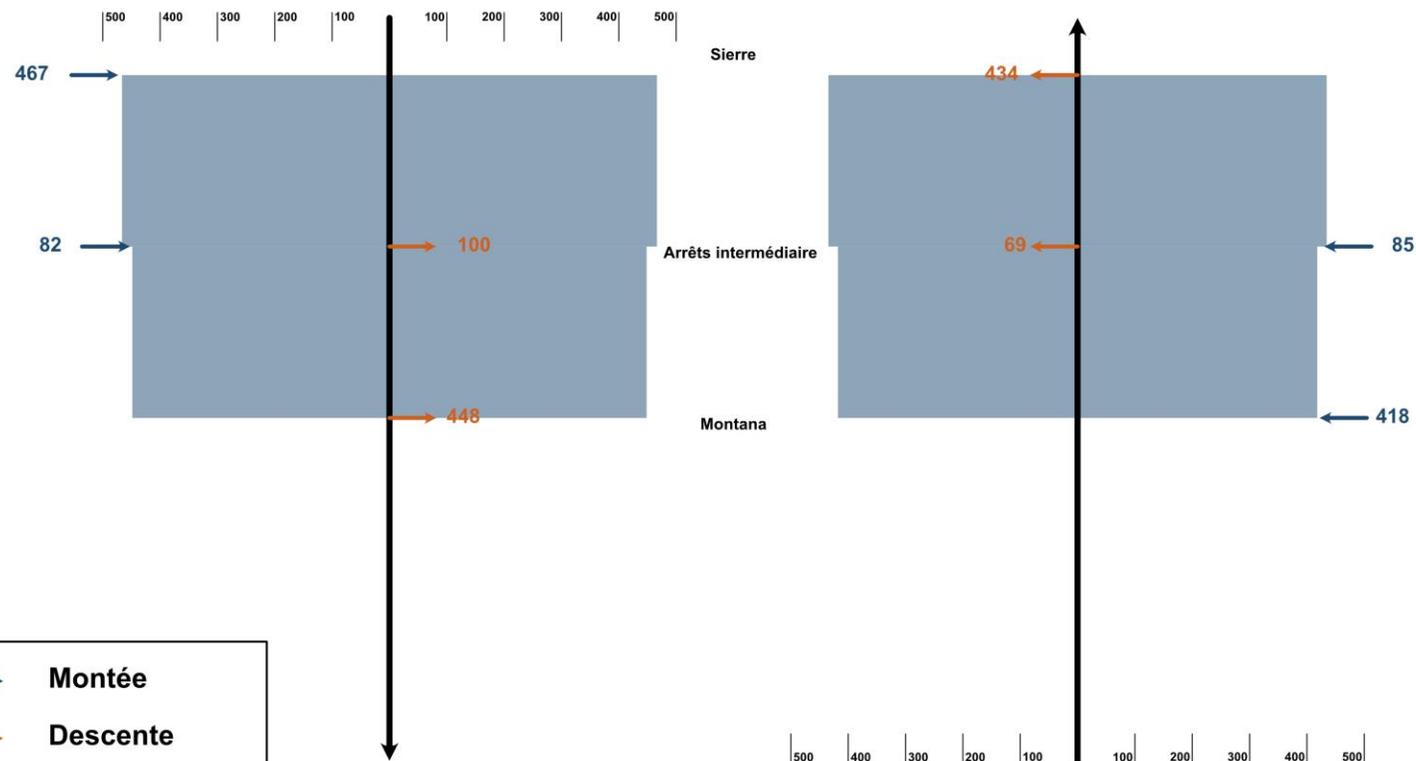


Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics

Ligne 2225 Funiculaire - Sierre - Montana

Les données de comptage des SMC sont agrégées par village. La majeure partie des déplacements se font entre Sierre et Montana.



Période d'analyse : 2019

Analyse des déplacements – transports publics



Données LLB



Période d'analyse : 2019

Numéro de ligne	Tracé	Voyageurs annuels	Trafic journalier moyen
471	Leuk – Leukerbad	414'698	1'406
472	Leuk – Albinen	16'613	56
476	Albinen - Leukerbad	44'434	151

L'utilisation du tracé entre Leuk et Leukerbad (ligne 471) est encourageante. Comparativement aux bus vers les autres stations, l'utilisation est élevée. Cela montre que la cadence semi-horaire (deux bus par heure) et la diminution du nombre de changement rendent les transports publics beaucoup plus attractifs.

Part modale

$$\text{RAPPEL : Part modale (TP) = } \frac{\text{Déplacements réalisés en transports publics}}{\text{Nombre total de déplacements}}$$



La part modale observée est de l'ordre de 4 % pour les transports publics en moyenne annuelle. La part modale en hiver est comparable.



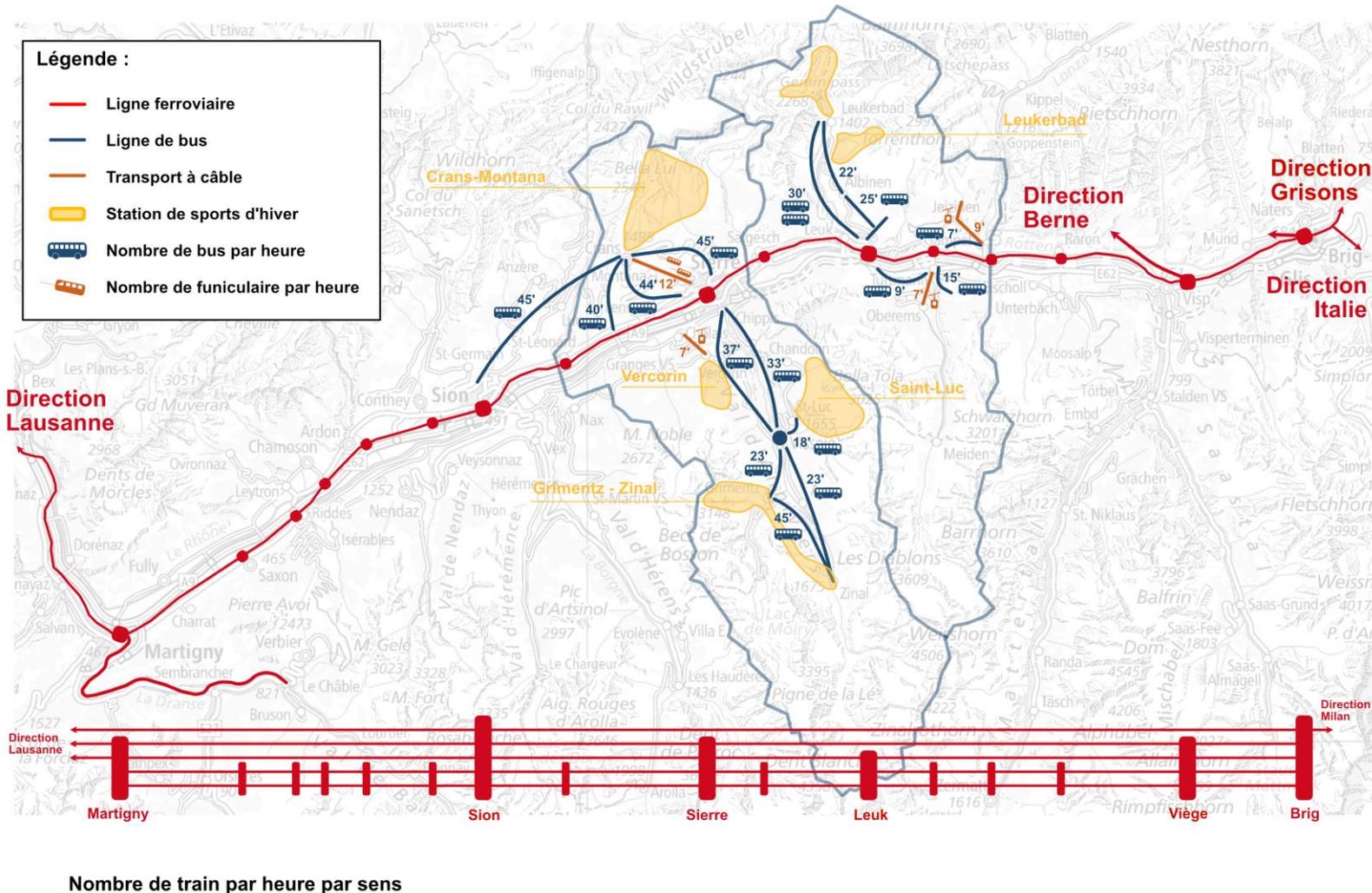
La part modale observée en Valais et dans le district de Sierre est d'environ 10%.

Traject

ANALYSE DE L'OFFRE



Analyse de l'offre - Etat des lieux transports publics - performance



La gare de Sierre est desservie par 8 trains par sens. 2 sont des trains rapides en provenance de Genève et Lausanne, 2 proviennent de de Brig. 2 trains régionaux proviennent de Martigny et desservent les petites gares entre Martigny et Brig (idem pour 2 trains dans l'autre sens).

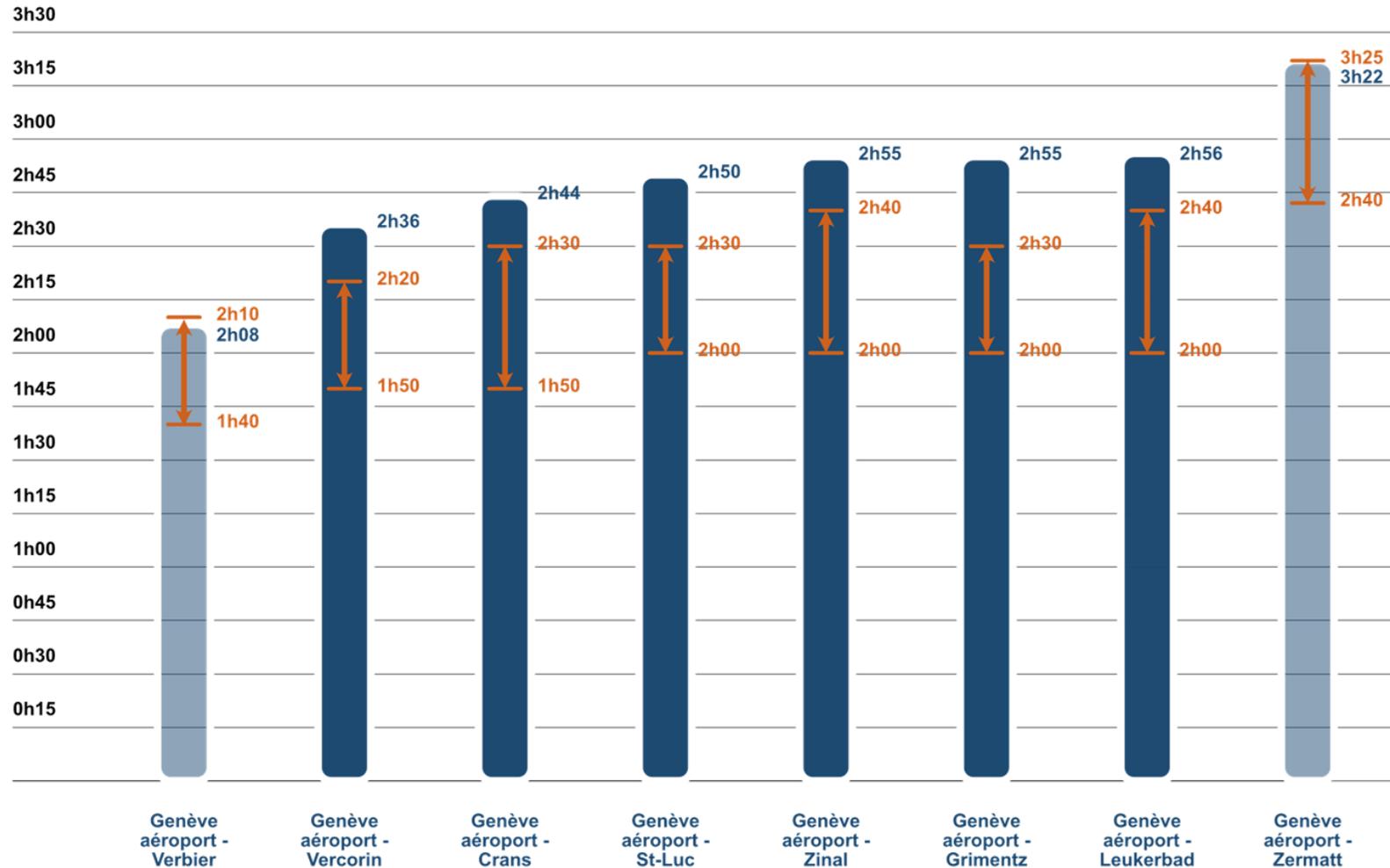
Sur le même principe, la gare de Leuk est desservie par 6 trains par heure (un train rapide en moins en provenance de Lausanne et un train rapide en moins en provenance de Brig).

Les gares régionales sont desservies par 4 trains par heure (2 par direction) pour rejoindre les pôles de Martigny, Sion, Sierre, Leuk, Viège et Brig.

Offre en transports publics – temps de parcours depuis Genève

■ Temps de déplacement en transport public (hors changement)

⌄ Temps de déplacement en véhicule individuel (hors hyperpointe)



Outre le nombre de changements, le temps de déplacement en transports publics n'est pas compétitif par rapport au temps de déplacement en voiture (hors périodes de surcharge du trafic routier).

Pour Crans-Montana, le temps de parcours est de 2h11 (depuis Genève aéroport) avec le funiculaire mais les changements à Sierre et à Crans sont peu attractifs.

Selon le même principe, le téléphérique Chalais-Vercorin n'offre pas un trajet simple avec un faible nombre de changement.

Pour améliorer l'attractivité de l'accès en transports publics, l'objectif serait que le temps de parcours en transports publics se trouve dans la fourchette des temps de parcours en transport individuel, afin d'offrir une véritable alternative (sur le même principe que les stations de Verbier et Zermatt).

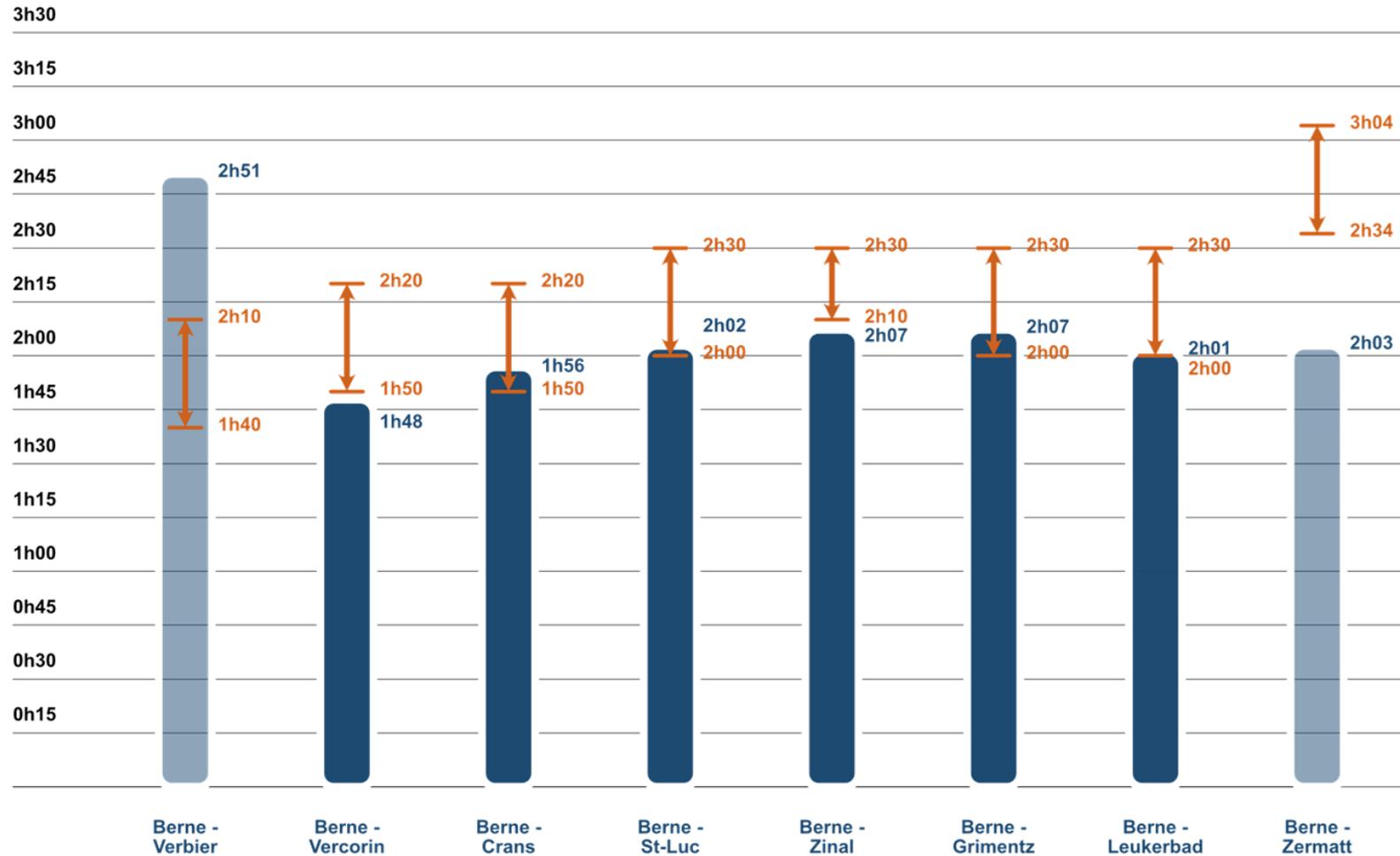
Offre en transports publics – temps de parcours depuis Berne



Temps de déplacement en transport public (hors changement)



Temps de déplacement en véhicule individuel (hors hyperpointe)



Au départ de Berne, le temps de parcours en transports publics est généralement inférieur au temps de parcours en véhicule individuel étant donné l'utilisation du tunnel du Lötschberg en train (ferroutage).

Les temps de parcours sont semblables à ceux entre Berne et Zermatt. Ainsi, une offre de meilleure qualité permettrait d'être compétitif et d'offrir une alternative à la station de Zermatt.

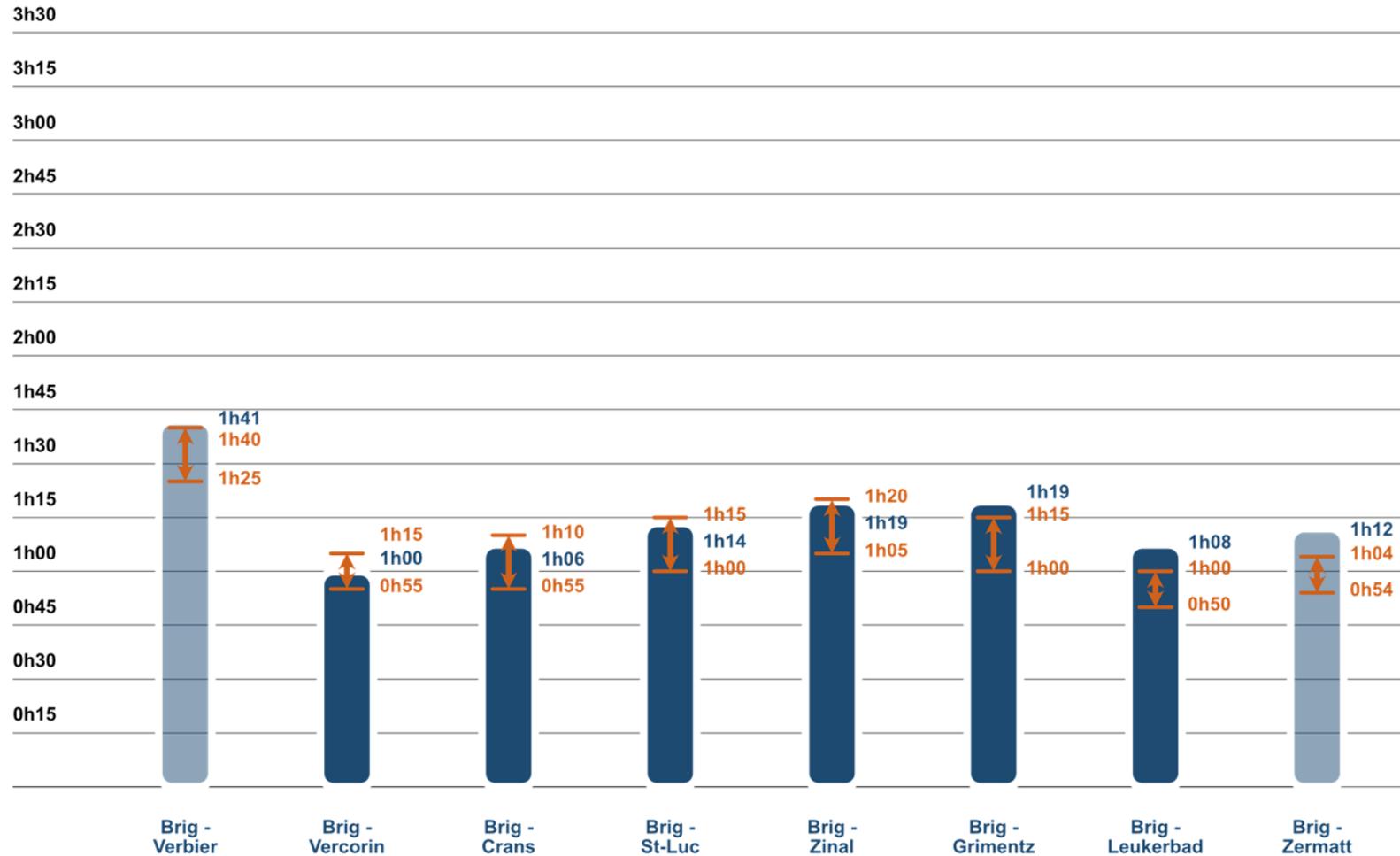
Offre en transports publics – temps de parcours depuis Brig



Temps de déplacement en transport public (hors changement)



Temps de déplacement en véhicule individuel (hors hyperpointe)



Au départ de Brig, les temps de parcours en transports publics sont compétitifs avec le transport individuel mais étant donné la proximité avec les stations, les performances sont encore améliorables.

Cependant, les performances en transports publics vers une station du district de Sierre sont semblables aux performances vers Zermatt.

Projets de développement

└ Modules PRODES 2025

- └ ¼ d'heure : Zermatt – Viège – Brig – Fiesch
- └ ¼ d'heure : Täsch – Zermatt
- └ ½ heure Berne – Brig (via tunnel de base du Lötschberg)

└ ZEB

- └ Train à deux étages Lausanne – Brig (2022)

└ Module PRODES 2035

- └ ¼ d'heure Lausanne – Aigle

└ Projets

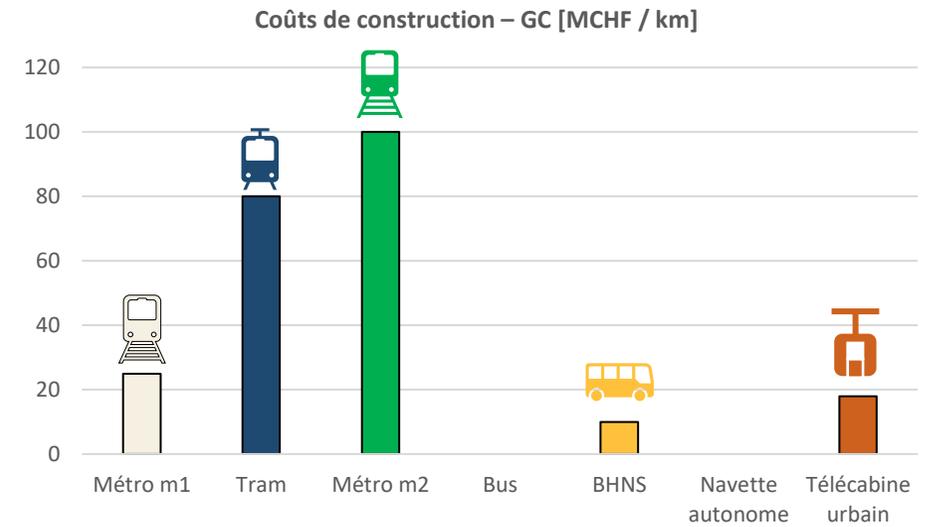
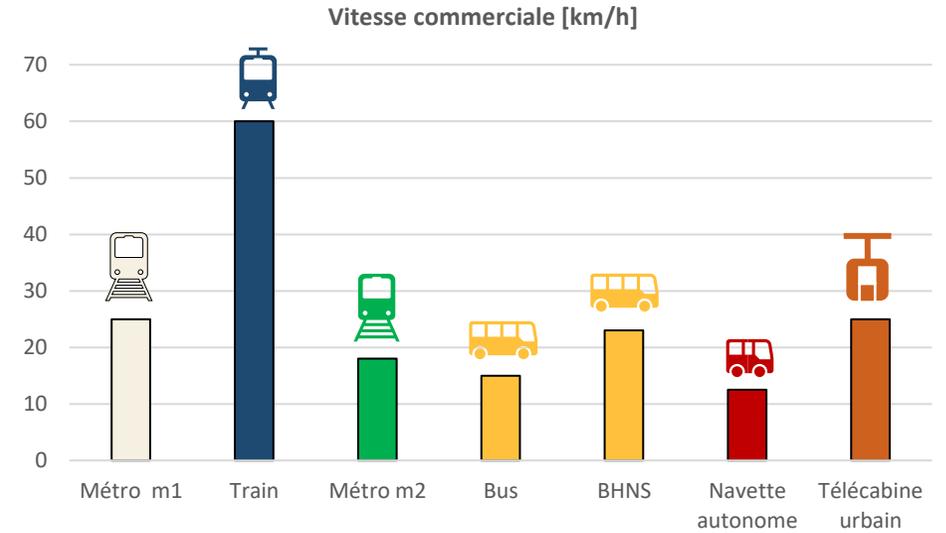
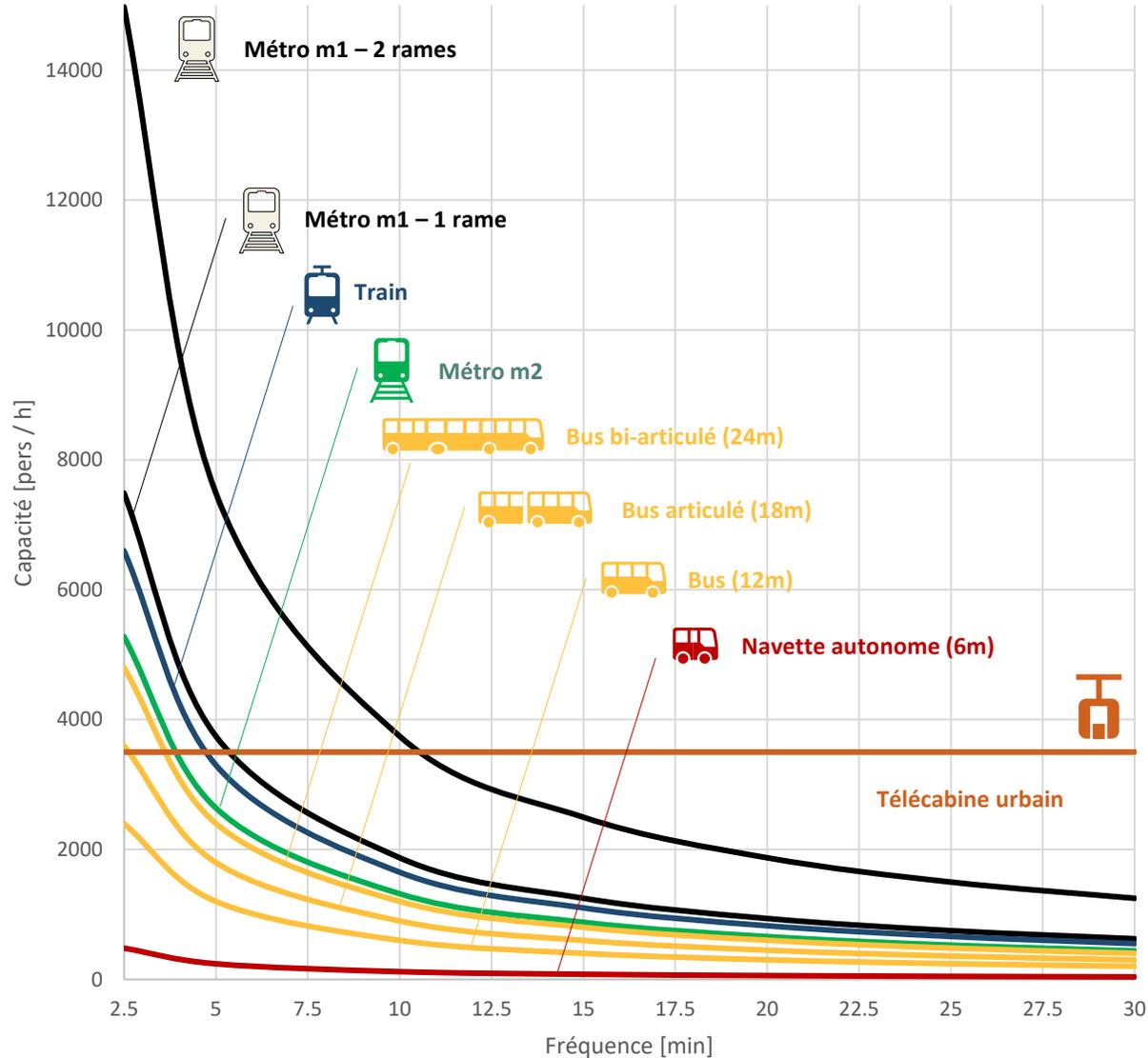
- └ Revitalisation du tronçon St-Gingolph – Evian (CEVA), temps de parcours Genève-Monthey en 50 minutes
- └ Réactivation et modernisation de haltes : Vouvry - nouveau de croisement, Granges et Noës
- └ Diminution temps de parcours et augmentation cadence Monthey – Aigle (nouveau tronçon)

Traject

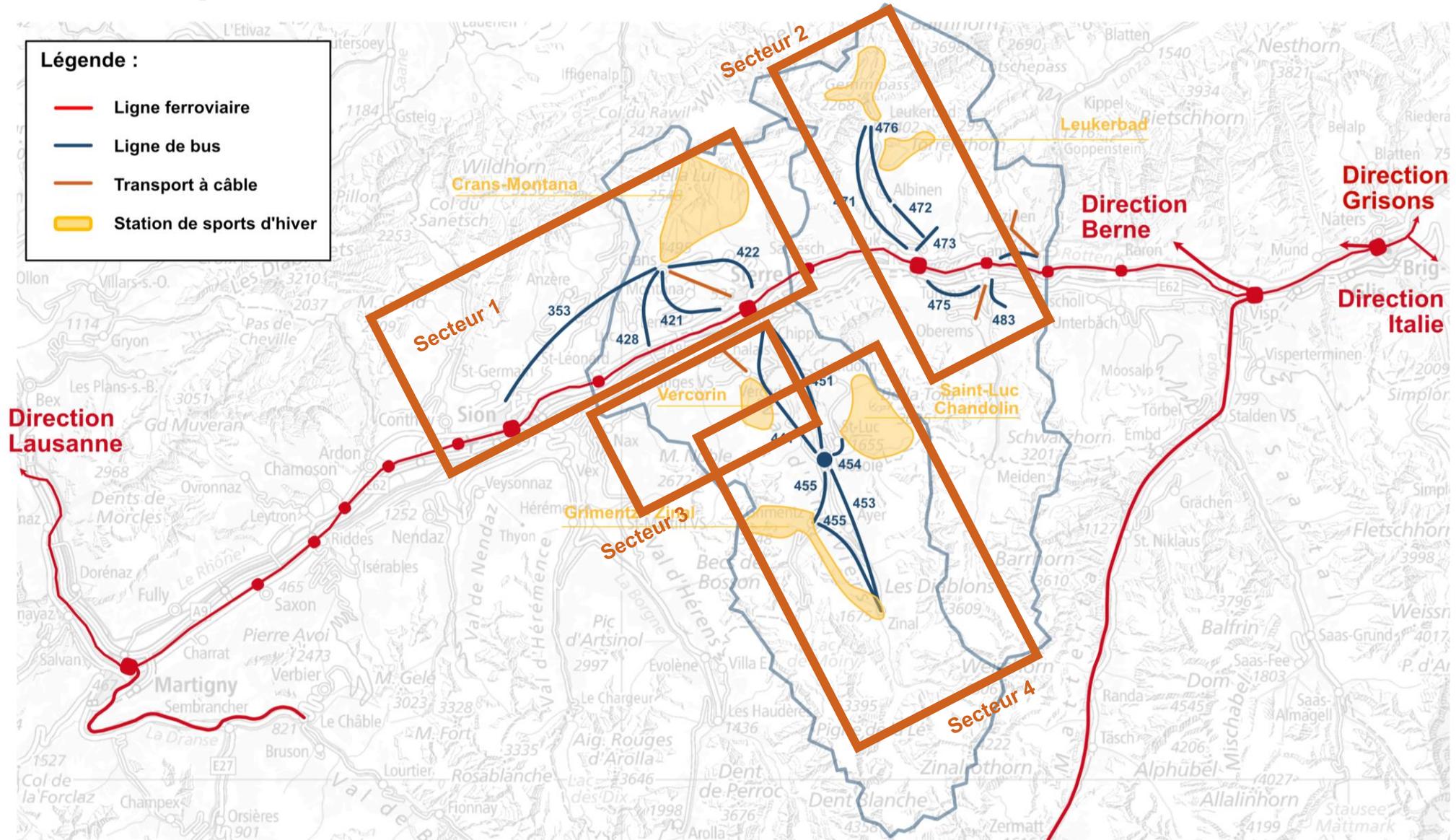
RÉFLEXIONS PRÉLIMINAIRES



Quelques chiffres



Réflexions préliminaires



Réflexions préliminaires – Val d’Anniviers

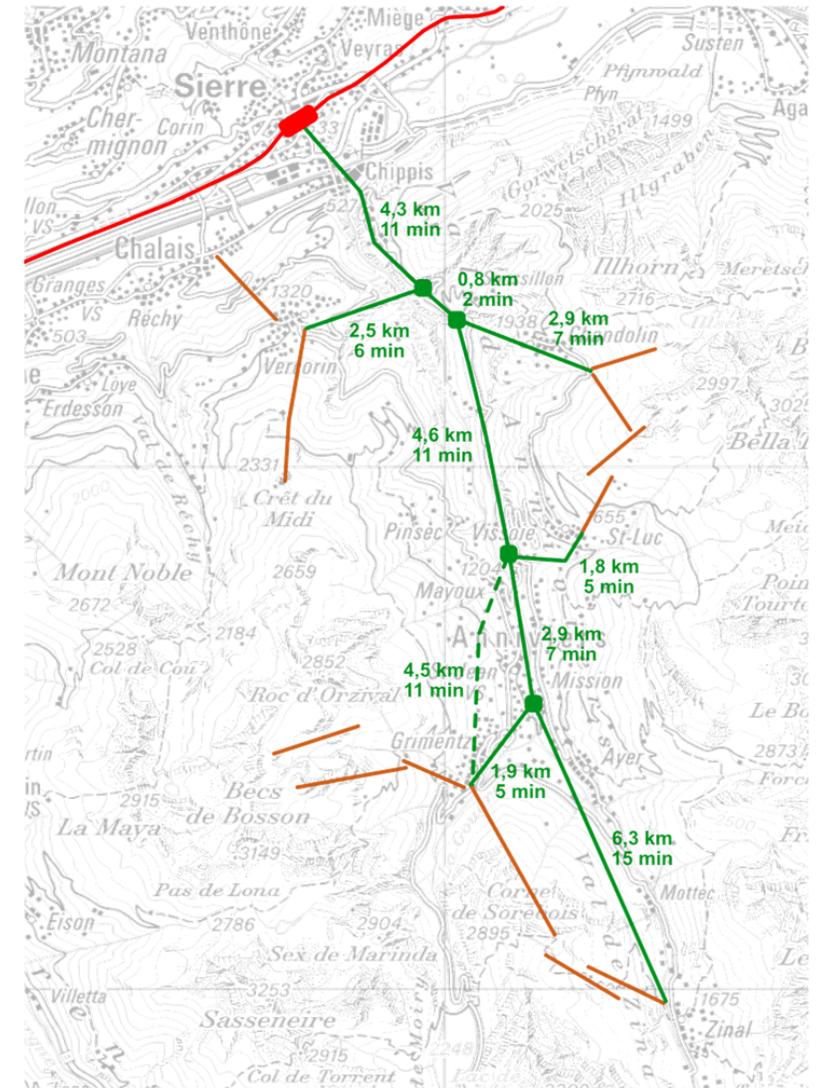
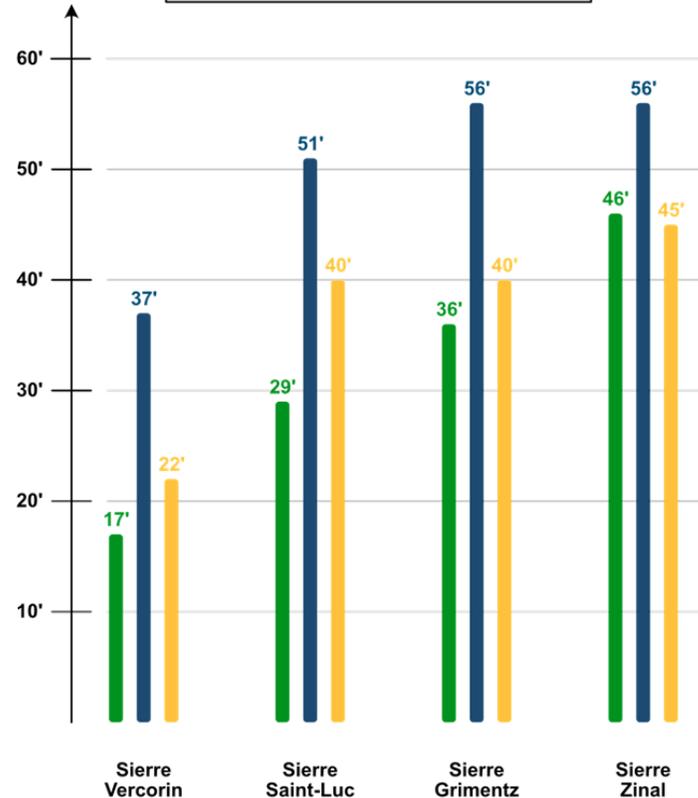
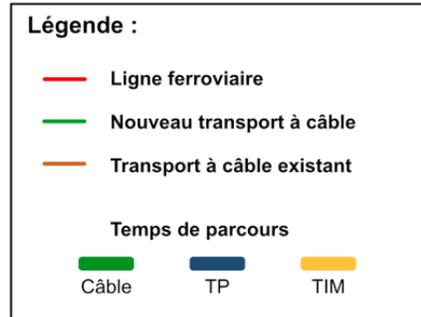
Création d’un réseau de transport à câble dans le Val d’Anniviers permettant de relier l’intégralité des stations de sports d’hiver.

Les temps de parcours avec le câble sont nettement moins élevés que les temps de parcours actuels en transports publics. Le câble est également compétitif par rapport au transport individuel motorisé.

L’enjeu est de permettre une connexion directe avec la gare de Sierre afin de limiter les changements de mode de transport.

L’aspect continu des télécabines est très apprécié et permet de limiter les attentes.

Le système devrait intégrer soit des pôles de changement de cabine soit un système de sélection de l’itinéraire.



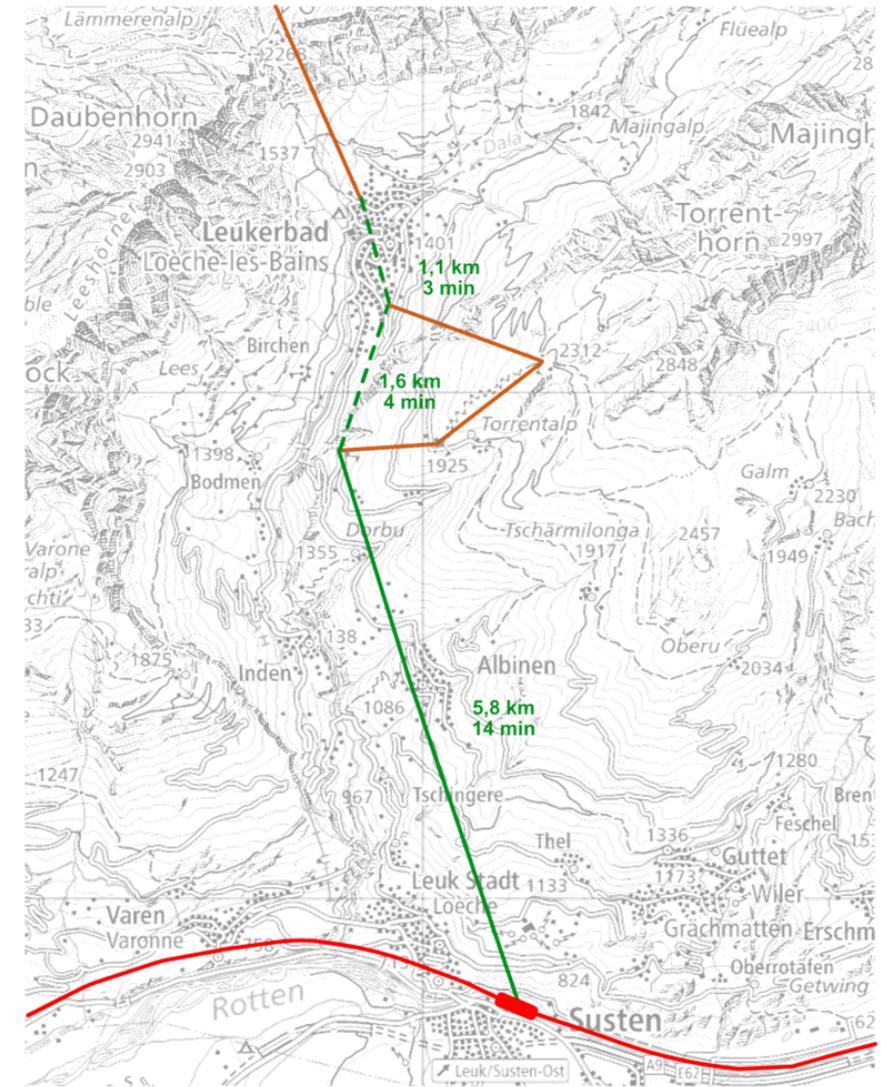
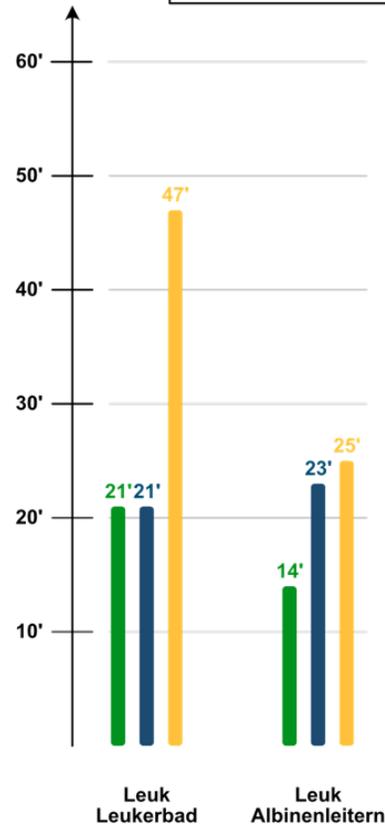
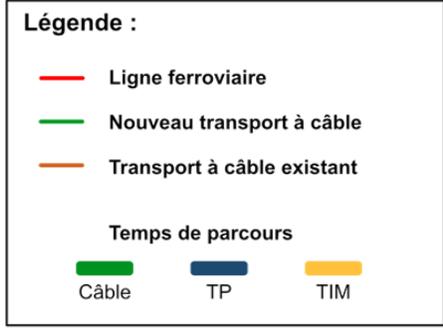
Réflexions préliminaires – Leuk - Leukerbad

Création d'une ligne câblée de Leuk à Albinenleitern et prolongée jusqu'à Leukerbad.

Les temps de parcours en transports publics câblés sont très intéressants par rapport au temps de parcours en bus actuel.

Comparativement au transport individuel, les performances sont également intéressantes.

La mise en œuvre d'un système de transport à câble à la sortie de Leuk ne devrait pas présenter de problème particulier étant donné la faible densité d'habitants dans le secteur.



Traject

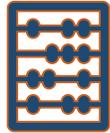
WORKSHOP



Workshop - méthodologie



Présentation et Workshop «Politique de mobilité du District de Sierre» - samedi 16.10.2021



Objectif du Workshop : définir le(s) objectif(s) à moyen / long terme en matière de mobilité dans les districts de Sierre et de Leuk.

1

Transmission fin septembre d'une fiche explicative à l'ensemble des participants

2

Présentation du diagnostic de l'étude à l'ensemble des participants

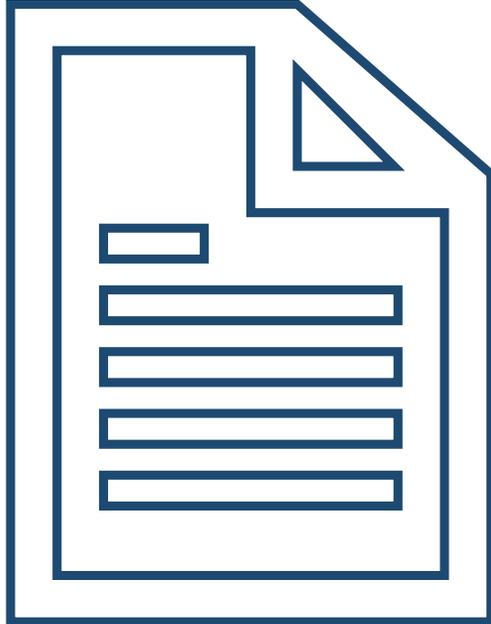
3

Animation du Workshop «Politique de mobilité du District de Sierre»

4

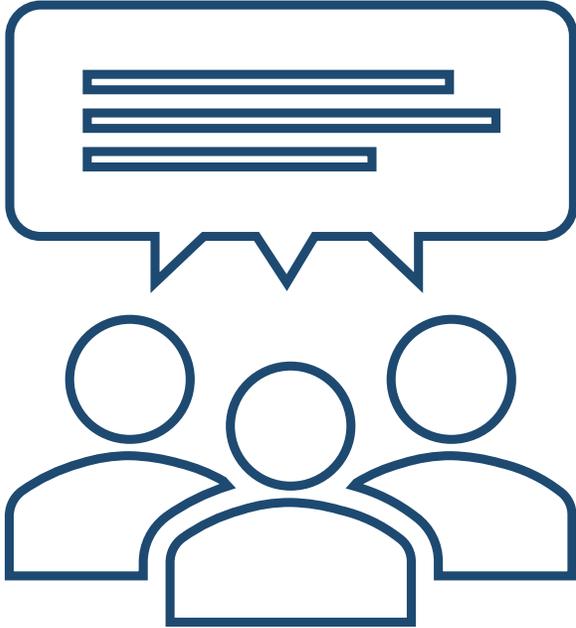
Restitution du Workshop à l'ensemble des participants

Workshop – contenu de la fiche



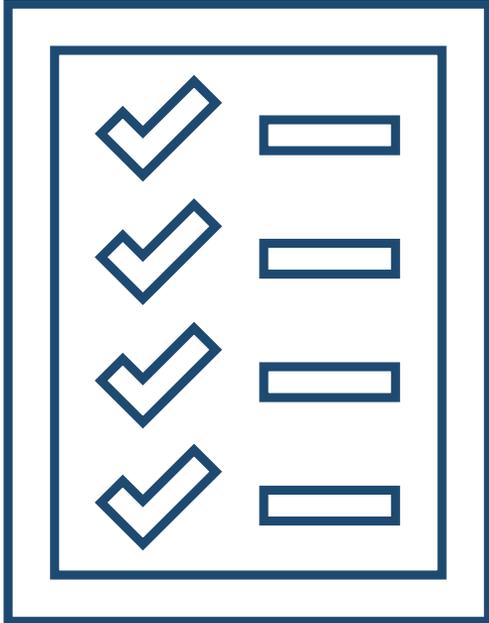
- └ Courte description du projet
- └ Résumé du diagnostic
- └ Présentation du Workshop et de sa méthodologie
- └ Liste des souhaits politiques du groupe de travail, sans ordre d'importance (à discuter)

Workshop



- └ Définition des règles du Workshop (à définir en fonction du nombre de participants)
- └ Présentation des participants
- └ Questions aux participants et réponses / débats

Workshop - rendu



- └ Procès-verbal des discussions
- └ Liste des objectifs
- └ Transmission des documents à l'ensemble des participants et prise en considération des remarques

Traject

DISCUSSION

