

Les liaisons plaine-montagne en Valais : quel rôle dans la transition du tourisme de montagne ?

Ces dernières années, le parti pris du canton dans le secteur de la mobilité a été, entre autres, de miser sur le développement du réseau câblé, reliant la plaine à la montagne. En comptant vingt-deux liaisons plaine-montagne déjà existantes et de nombreux projets en cours, le Valais a su tirer profit d'une topographie qui n'était originellement pas favorable au développement d'un réseau dense de mobilité quotidienne et touristique. Il est connu de tous que ces liaisons plaine-montagne sont hybrides, à la fois dédiées au transport régional de voyageurs et aux touristes. Or, à l'ère d'un nécessaire changement de paradigme du secteur touristique, nous sommes en mesure de nous questionner sur le rôle de ces liaisons plaine-montagne dans la conception présente et future du tourisme valaisan.



Source : Le Nouvelliste, Téléverbier SA. Article « Télécabine Le Châble-Verbier: 2 mois d'arrêt pour un lifting à 2,5 millions », mai 2022.

Transport et tourisme : une transition à réaliser

Il n'est plus à cacher que le tourisme de montagne doit se réinventer. Se réinventer et entreprendre une réelle transition vers un tourisme durable. On attribue aux transports et à la mobilité un rôle moteur dans la transition des territoires touristiques. On parle alors de plus en plus d'écomobilité, de mobilité douce, d'intermodalité ou encore de démobilité. Tous ces termes font écho à une volonté de replacer la mobilité au centre des stratégies de durabilisation d'une offre touristique. En effet, le constat est le suivant : on impute au transport 75 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique¹. En Suisse, selon la CIPRA, 85 % des déplacements touristiques sont faits en

¹ Selon le Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France, réalisé par l'ADEME, l'Agence de la transition écologique. Disponible à l'adresse suivante : <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/4688-bilan-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-du-tourisme-en-france.html>

voiture² et selon l'ADEME, 57 % du bilan carbone d'une station de ski sont aujourd'hui dus au transport des touristes vers les pistes³.

Les liaisons plaine-montagne qui quadrillent depuis des décennies le réseau de transport de la Confédération apparaissent de plus en plus comme une des alternatives à la voiture des plus écologiques, décarbonées, sûres, fiables, à grande capacité de transport qui prend jusqu'à présent la première place du transport des touristes vers les stations de sports d'hiver. Ainsi, le parti pris du canton du Valais de développer ces liaisons est une perspective d'avenir pour le tourisme durable en Suisse. Mais le rôle des liaisons plaine-montagne dans le passage au tourisme durable pourrait-il ne pas se réduire exclusivement au transport par câble lui-même, donc aux installations, mais également à leur intégration et leur place dans les nouvelles stratégies et conceptions du tourisme en Valais ?

Enjeux des liaisons câblées en Valais et dans l'arc alpin

Les enjeux multiscalaires seraient les suivants : repenser la mobilité câblée en en perfectionnant les services, infrastructures et fonctionnements ; replacer la mobilité au centre d'une stratégie touristique globale en en faisant un produit touristique en soi ; se détacher du paradigme actuel dans lequel la station est l'« aire touristique » par excellence et utiliser les liaisons plaine-montagne pour faire « descendre » le tourisme en plaine.

Voici en quelques lignes les pistes à envisager pour faire des liaisons plaine-montagne des éléments touristiques et de mobilité quotidienne qui pourraient structurer tout territoire touristique alpin dont le parti pris est de développer une mobilité câblée entre les vallées et les territoires d'altitude. Ces pistes nous proviennent ainsi de l'observation de ce qui se fait déjà en Valais, ou ailleurs, notamment en Isère, mais également de ce qui est encore au stade embryonnaire et qui pourrait dans les décennies à venir aisément se développer.

1. A l'échelle de la mobilité : Faire des liaisons plaine-montagne des chefs de file de la concrétisation du concept de MAAS, Mobility As A Service, en développant le niveau de service, l'offre de mobilité et l'intermodalité.

Pour faire des liaisons plaine-montagne des axes de la mobilité touristique de demain, elles doivent, selon le concept de Mobility As A Service, placer l'utilisateur au centre des services de transport et lui offrir des solutions de mobilité sur mesure, basées sur ses besoins individuels et perfectionner le niveau de service. Le concept de MAAS passe de ce fait souvent par la mise en place de paiement à la demande, de facilitation de paiement, de transmission de l'information. C'est ainsi que l'on préconise la mise en place systématique d'une tarification ainsi que d'une offre, combinées et personnalisées, en fonction des différents besoins. Mais il doit également passer par une réelle offre, un réel service, ici un service adapté également aux touristes. Si en Valais l'intermodalité fonctionne, et

2 Fédération suisse du tourisme, ATE Association Transports et environnement. « Ecomobile vers et dans les stations de montagne. Factsheet à l'attention des acteurs touristiques des régions de sports d'hiver » [en ligne]. Octobre 2013. Disponible à l'adresse : https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/3324/factsheet-ate-ecomobile-vers-et-dans-les-stations-de-montagne.pdf?lm=1418801263

3 PLAS, Sandy. « Les ascenseurs valléens, un outil pour la mobilité douce en montagne ». *Skieursmagazine.com* [en ligne]. Mai 2022. Disponible à l'adresse : <https://www.skieur.com/actu-les-ascenseursvalleens-outil-mobilite-douce-montagne>

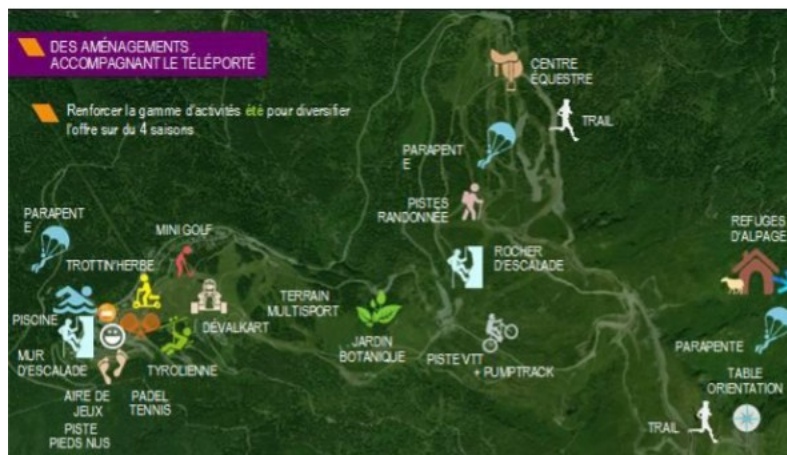
depuis longtemps, les liaisons plaine-montagne pourraient tout de même développer l'aspect ludique et touristique de certaines liaisons, afin d'en faire des produits touristiques aboutis.



Source : « Les liaisons câblées plaine-montagne comme complément aux transports publics ont le vent en poupe », MobilService, mai 2021. Photo de FLUX 2020.

2. A l'échelle de la station : Faire des liaisons plaine-montagne des leaders de la diversification touristique en station

La diversification touristique est un des enjeux primordiaux pour la transition du tourisme de montagne. Le marché mature qui s'est constitué autour du produit neige et des stations de sports d'hiver doit pouvoir se réinventer, et notamment par le biais de la diversification touristique ; cette dernière consistant à proposer toute l'année des activités touristiques variées. Les liaisons plaine-montagne peuvent ici dépasser leur rôle de mobilité, pour favoriser cette diversification touristique en prenant l'exemple de la station iséroise du Collet d'Allevard qui a intégré dans son projet d'ascenseur valléen une nouvelle offre touristique, notamment estivale, qui permettrait à la station de s'indépendantiser du produit neige et de la pratique du ski. Les activités estivales se retrouvent ainsi à proximité de la gare amont de l'ascenseur valléen, ce qui favorise une diversification. A l'avenir l'une des pistes pour favoriser cette diversification touristique tout en privilégiant le transport par câble serait aussi de créer une offre combinée et de mettre en avant la coopération entre acteurs de mobilité et d'activités touristiques.



Source : Les aménagements de la saison estivale au Collet. Atelier conférence décliné du programme interrégional CIMA 2015-2020. Les ascenseurs valléens, transport de mobilité douce en montagne : projets et perspectives Alpes Isère [en ligne]. Mars 2017.

3. A l'échelle du canton : Promouvoir et faciliter un tourisme quatre saisons grâce à des liaisons plaine-montagne.

Le constat actuel est le suivant : le tourisme dans son paradigme actuel a encore du mal à s'étendre aux saisons intermédiaires, se focalisant principalement sur un tourisme hivernal dans le cas des territoires de montagne, bien qu'une offre estivale étoffée existe. Gilles Délèze, en charge des mobilités pour le canton du Valais et spécialiste des liaisons plaine-montagne, nous rappelle que les liaisons plaine-montagne sont des « contracteurs d'espace-temps⁴ ». Là où sans liaison plaine-montagne, le tourisme peut difficilement sortir du paradigme hivernal et estival, il a déjà en Valais pu se développer sur les ailes de saison grâce à l'offre de transport proposée par les liaisons plaine-montagne, qui étendent leurs horaires d'ouverture. Le défi est de pouvoir rendre les liaisons plaine-montagne plus attractives sur les ailes de saison, voire durant les saisons intermédiaires, de montrer qu'elles sont bien des contracteurs d'espace-temps, permettant de se rendre aisément en montagne ou en plaine. Les liaisons plaine-montagne peuvent participer par ce biais au développement d'une offre événementielle, à destination des touristes, mais majoritairement des locaux et donc à la dynamisation des saisons intermédiaires.

4. A l'échelle interrégionale alpine : Les liaisons plaine-montagne comme moteurs d'un élargissement de l'aire touristique, dépassant l'« îlot touristique » que représente la station.

Les liaisons plaine-montagne suisses bénéficient d'un atout certain : elles participent d'une conception équilibrée de la mobilité et d'un territoire touristique. En effet, elles sont conçues pour relier deux territoires touristiques, sans pour autant établir une hiérarchie où la plaine serait dépendante de la station de montagne. Ainsi la liaison plaine-montagne participe d'un élargissement de la conception de l'aire touristique, dépassant ainsi le simple territoire de la station de sports d'hiver. A la différence des ascenseurs valléens français, qui quant à eux, sont des outils au service des stations de montagne, et

⁴ Propos recueillis lors d'un entretien téléphonique mené au mois d'août 2022.

participent encore au modèle aménagiste selon lequel le produit neige doit prédominer sur les autres activités touristiques. Ils desservent encore des stations de sports d'hiver qui ont été pensées pour la voiture individuelle et se plaquent sur une logique aménagiste qui ne leur correspond pas. Les ascenseurs valléens français pourraient impulser, avec une prise de conscience généralisée, que la mobilité en station, et vers la station, doit sortir du modèle du « tout voiture ». Marie Wozniak, architecte DPLG en France et autrice de l'ouvrage *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver: stations de Tarentaise, 1945-2000*, qualifie les stations de sports d'hiver d'« archipels d'altitude » pour leur architecture. Or, leur accessibilité et leur gestion des mobilités au sein de la station renvoient également à cet isolement. La mobilité câblée tend à renverser cette vision et cet aménagement classique, faisant d'elle une pièce maîtresse d'un changement de conception des aires touristiques.



Station de Bettmeralp

Les préconisations se conçoivent ainsi à plusieurs échelles, et c'est ici aussi un enjeu de la transition du tourisme de montagne : changer de vision, changer d'échelle, concevoir un schéma touristique qui lierait encore plus la station et la ville en plaine, toutes deux reliées par la liaison plaine-montagne sans en placer une au service de l'autre. La mobilité devient un élément structurant d'une nouvelle aire touristique, mais également d'une nouvelle ère touristique. Cet article est une synthèse d'un mémoire universitaire réalisé dans le cadre d'une première année de master en tourisme, plaçant en miroir les pratiques et évolutions des liaisons plaine-montagne suisses et ascenseurs valléens français. Le mémoire dans sa forme complète est disponible à ce [lien](#).

Mathilde Zinesi

Toutes les photographies non sourcées sont libres de droit.