

D.6 Infrastructures de transport public par câble

Décision du Conseil d'Etat : **14.06.2017**

Interaction avec fiches: **B.1, B.4, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, E.3**

Adoption par le Grand Conseil : **08.03.2018**

Approbation par la Confédération : **01.05.2019**

Stratégie de développement territorial

2.2 : Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins

3.1 : Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes

4.2 : Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres

4.3 : Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement

Instances

Responsable: SDM

- Concernées:**
- Confédération
 - Canton: SDT, SEFH, SEN, SETI, SFCEP, SIP
 - Commune(s): Toutes
 - Autres: Entreprises concernées

Contexte

Au milieu du 20^{ème} siècle, les réflexions menées pour désenclaver les villages d'altitude ont naturellement conduit à la mise en service de téléphériques ou de funiculaires de liaison depuis la plaine. Ces modes de transport représentaient alors le meilleur moyen pour pallier à l'absence de routes carrossables et au faible développement du parc automobile. Avec la réalisation d'un réseau routier performant et confortable, certaines installations de transport à câble qui ont été maintenues sont devenues complémentaires à la route. En 2015, 22 installations, dont 7 gérées par le canton, assurent une desserte en transport public entre la plaine et la montagne.

Cependant, mis à part les cas où le téléphérique demeure indispensable en raison de l'absence de route du fait d'une topographie défavorable, le transport à câble est actuellement sous pression. Ainsi, la question de savoir si la liaison de transport public doit être assurée par une ligne de bus ou un téléphérique est récurrente, notamment lorsqu'une desserte fine du territoire est nécessaire en raison d'une urbanisation dispersée le long du tracé de l'installation. En effet, le téléphérique se prête peu à la multiplication des arrêts intermédiaires et constitue plutôt le maillon d'une chaîne de transport multimodale reliant les réseaux locaux aux réseaux régionaux et nationaux.

Malgré cela, les nombreux avantages intrinsèques du transport à câble justifient encore très souvent le maintien des liaisons existantes. En termes techniques, ces installations sont rapides, sûres, de bonne capacité et à longue durée de vie. Elles se distinguent par leur efficacité. En termes économiques, les liaisons par câble s'avèrent efficaces, étant donné que leurs coûts d'exploitation sont comparativement moins importants que ceux du transport public routier. En termes écologiques également, les installations à câble se montrent particulièrement durables du fait de leur impact limité sur l'environnement. En termes territoriaux finalement, ce mode de transport contribue grandement à une occupation décentralisée du territoire et au maintien des populations dans les régions de montagne.

De plus, en raison de la demande des habitants et des touristes pour des liaisons de transport public rapides vers les villages de montagne, les stations touristiques et les domaines skiables, le développement de nouvelles installations de transport à câble constitue une option intéressante. D'une part, l'attrait pour l'habitat dans les régions de montagne peut être fortement augmenté par une connexion vers des points de transbordement intermodaux performants situés dans la plaine du Rhône ou directement dans les agglomérations,



D.6 Infrastructures de transport public par câble

importants bassins d'emplois. D'autre part, ces liaisons de transport public s'avèrent également attractives pour les touristes, notamment dans le cas où la connexion se fait directement jusqu'aux domaines skiables. Cette composante touristique devient alors difficilement dissociable de l'utilité publique du transport, conférant ainsi une double fonction aux installations à câble.

En outre, de nouvelles liaisons par câble présentent également l'avantage d'une emprise relativement réduite sur le territoire, de par leur capacité de franchissement bien supérieure à la route. En termes d'urbanisation, le développement de nouvelles liaisons va de pair avec une densification du bâti et la création de centres de station compacts et vivants, où le trafic individuel motorisé (TIM) peut être fortement réduit.

La stratégie de la Confédération en la matière est fixée dans le Plan sectoriel des transports : les objectifs sont d'assurer l'accessibilité de l'espace rural et des régions touristiques, et de garantir une desserte minimale de qualité pour la population résidente. Des liaisons performantes entre la plaine et la montagne contribuent ainsi à la préservation des villages d'altitude comme lieux de vie et d'activités, et constituent également le gage du maintien de la compétitivité des régions touristiques. D'ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité de celles-ci par les transports publics représente une priorité de la Confédération pour l'espace « Alpes occidentales ».

Compte tenu des différents éléments décrits plus haut, la volonté du canton de maintenir et développer les infrastructures de transport à câble s'inscrit donc parfaitement dans la stratégie fédérale. Dans cette optique, il incombe au canton de définir les conditions-cadres d'une coordination spatiale visant à maintenir et développer l'infrastructure de transport à câble. Il s'agit d'augmenter l'attractivité des liaisons de transport public entre la plaine et la montagne, de réduire les problèmes liés au TIM et de favoriser le développement d'une urbanisation de qualité dans les stations touristiques et les villages d'altitude. L'état des projets d'installations est listé en annexe.

A noter que les infrastructures spécifiques utilisées pour la pratique du ski répétitif à l'intérieur des domaines skiables sont traitées par la fiche B.4 « Domaines skiables ».

Coordination

Principes

1. Assurer la pérennité des installations dont la desserte est reconnue d'utilité publique.
2. Favoriser la réalisation de nouvelles installations dont la clause du besoin est démontrée et dont les conditions liées au paysage et à l'environnement sont respectées.
3. Renforcer l'intermodalité entre les installations de liaison par câble et les autres modes de transport.
4. Coordonner la planification de l'urbanisation avec la desserte par transport à câble, en vue d'une densification et d'une amélioration qualitative de l'urbanisation des stations de montagne.
5. Améliorer l'accessibilité en transport public des stations touristiques d'altitude depuis la plaine et renforcer l'accès aux domaines skiables existants.
6. Favoriser les transports publics par câble depuis la plaine qui servent principalement la mobilité quotidienne des pendulaires.

Marche à suivre

Le canton:

- a) prend en compte le potentiel des installations de transport à câble dans le cadre de projets d'amélioration ou de développement des réseaux de mobilité ;

D.6 Infrastructures de transport public par câble

- b) évalue périodiquement, en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT) et en comparaison avec d'autres moyens de transport public, la pertinence de l'offre de transport à câble en termes d'efficacité technique et financière ;
- c) propose de nouvelles liaisons de transport à câble à analyser sur la base des conditions à respecter pour la coordination réglée ;
- d) assure l'intégration des projets pertinents de transport à câble dans la planification directrice cantonale ainsi que la coordination avec les instances fédérales compétentes (information et préconsultation), et vérifie avec celles-ci les documents élaborés par le requérant ;
- e) coordonne, avec les instances compétentes, les procédures de demande de concession, d'approbation des plans, d'autorisations de construire ainsi que la planification des zones adéquates.

Les communes:

- a) tiennent compte des installations de transport à câble existantes dans leur planification territoriale ;
- b) participent activement à la mise en œuvre concrète des principes mentionnés ci-dessus ;
- c) délimitent les zones adéquates dans leurs plans d'affectation des zones et réservent les alignements et les espaces nécessaires (p.ex. tracés, gares, parkings).

Conditions à respecter pour la coordination réglée

Les projets de nouvelles installations de transport à câble doivent être classés dans la catégorie « **coordination réglée** » avant que les procédures subséquentes des plans d'affectation, d'approbations des plans et d'autorisation de construire ne soient formellement initiées (mise à l'enquête publique). Ils sont classés dans la catégorie « coordination réglée » lorsqu'il est prouvé, par le biais d'un rapport explicatif, que le projet remplit les conditions suivantes :

- I. la participation publique et la coordination spatiale au niveau communal ou, le cas échéant, intercommunal ont été effectuées ;
- II. la justification du besoin tenant compte de la demande de transport potentielle est apportée, notamment une bonne attractivité de la région amont, et un bassin de population, d'emplois ou touristique suffisants ;
- III. le tracé de l'installation est arrêté et sa localisation montre une connexion optimale avec les réseaux de mobilité environnants, en particulier une bonne connectivité intermodale de la station aval et une desserte fine non prioritaire le long du tracé ;
- IV. la topographie est favorable au transport à câble et la pertinence du projet du point de vue technique est démontrée ;
- V. la compétitivité face au transport en commun routier et au TIM est démontrée ;
- VI. les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFF, IVS, ISOS, biotopes), les contraintes géotechniques, les dangers naturels, l'espace aérien et les installations tierces, notamment les lignes électriques, ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

Documentation

SDM, **Concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040)**, 2018

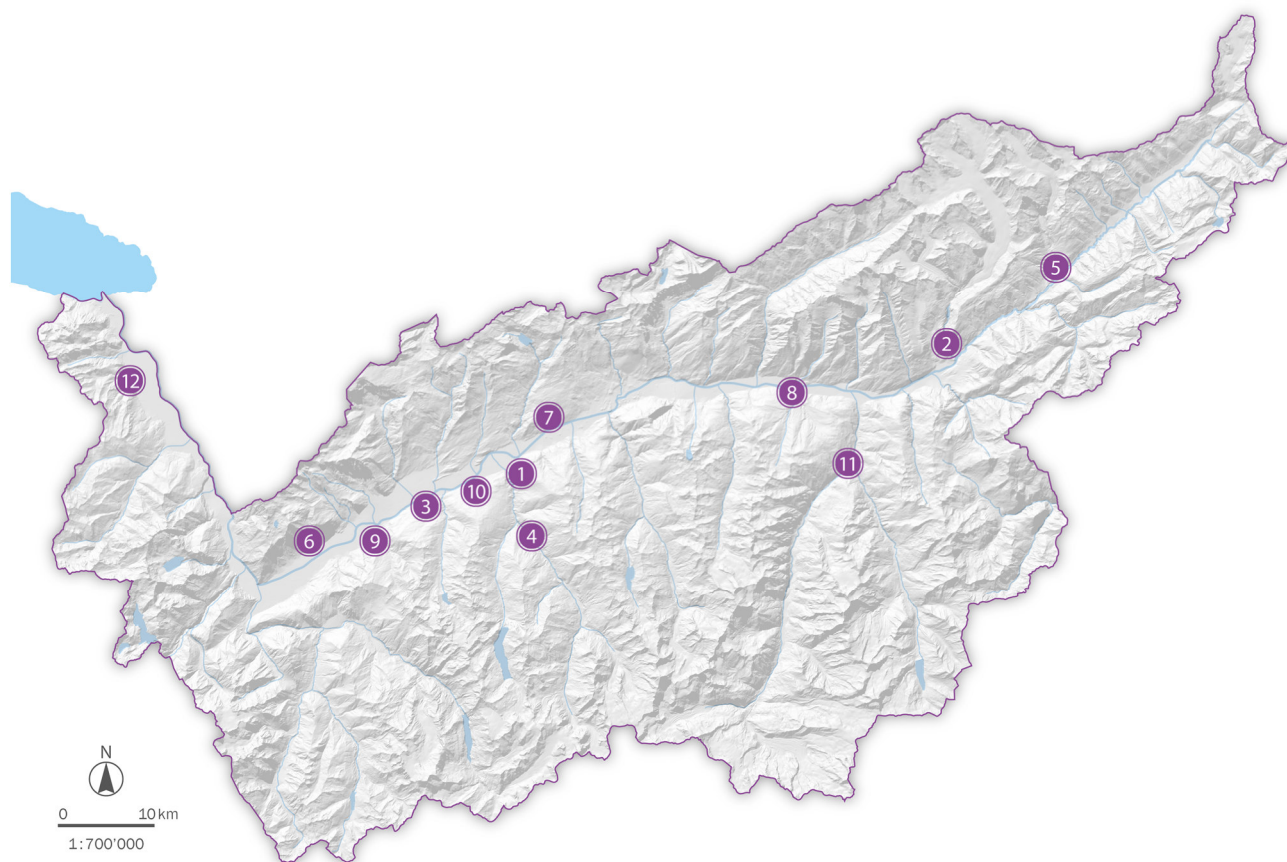
OFEV, OFT, **Environnement et aménagement du territoire dans les projets d'installations à câbles – Aide à l'exécution à l'intention des autorités, des entreprises de remontées mécaniques et des spécialistes de l'environnement**, 2013

D.6 Infrastructures de transport public par câble

CITEC&Glassey, Liaisons par câble plaine-montagne – Phase I : Diagnostic et actions, ST, 2012

D.6 Infrastructures de transport public par câble

Annexe : Installations projetées (état au 13.01.2021)



N°	Projet	Type	Catégorie de coordination	Date du rapport explicatif
1	Bramois – Nax	Téléphérique	Information préalable	
2	Brig – Blatten	Télécabine	Information préalable	
3	Conthey – Nendaz	Télécabine	Information préalable	
4	Euseigne – St-Martin	Téléphérique	Information préalable	
5	Fiesch – Bellwald	Télécabine	Réglée	24.02.2020
6	Fully – Chiboz	Téléphérique	Information préalable	
7	Granges – Lens	Téléphérique	Information préalable	
8	Raron – Eischoll	Téléphérique	Information préalable	
9	Riddes – La Tzoumaz	Télécabine	Information préalable	
10	Sion – Piste de l'Ours	Télécabine	Réglée	02.02.2017
11	Stalden – Törbel	Téléphérique	Information préalable	
12	Vionnaz – Torgon	Téléphérique	Information préalable	