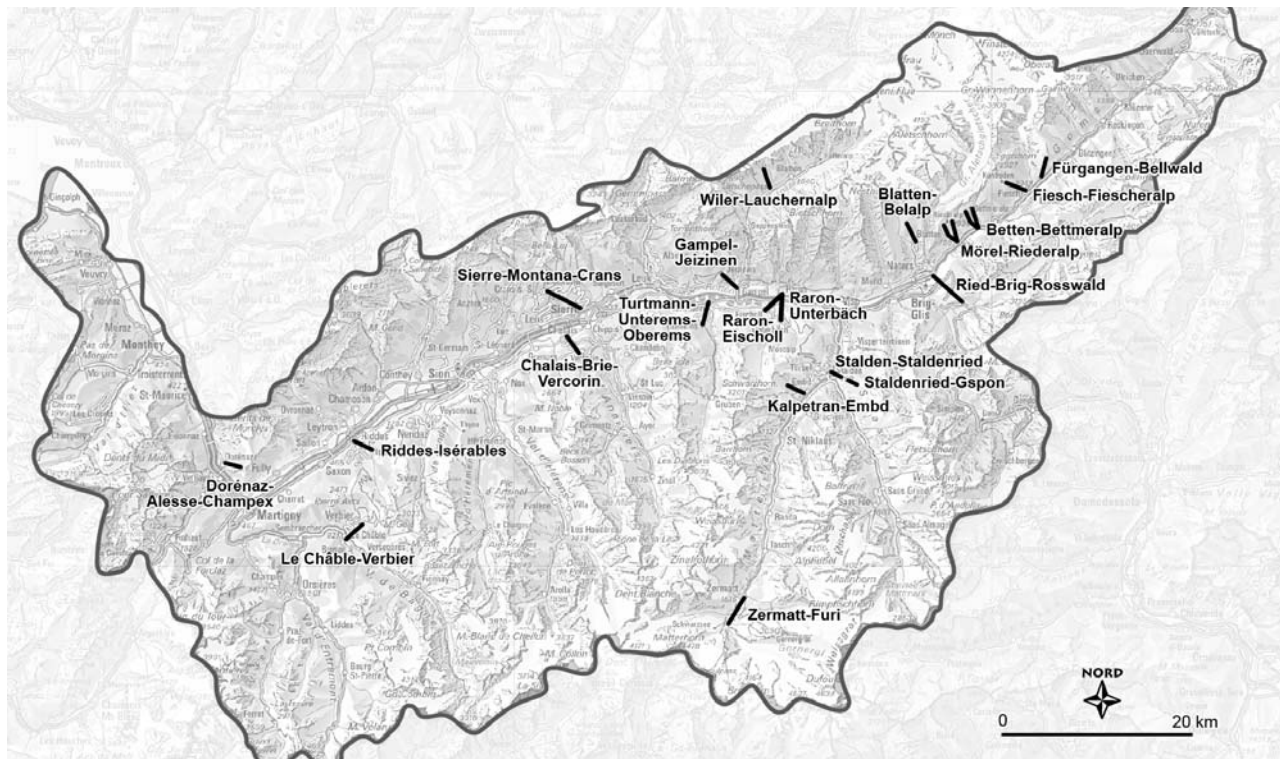


Maître d'ouvrage : Service des transports



Liaisons par câble plaine-montagne

Phase I : Diagnostic et actions

04/04/2012



Bureau Technique Paul Glassey SA
CH-1997 Haute-Nendaz
Tél +41 (0)27 288 25 17
Fax +41 (0)27 288 35 07
e-mail : info@paulglassey.ch



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts

Citec Ingénieurs Conseils SA
2, avenue du Rothorn
CH-3960 Sierre
Tél +41 (0)27 456 39 24 ■
Fax +41 (0)27 456 39 91 ■
e-mail: valais@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Sommaire

1.	Introduction	4
1.1.	Objet de l'étude	4
1.2.	Objet du document	4
2.	Analyse des 22 liaisons actuelles	6
2.1.	Etat des lieux	6
2.2.	Fiches de synthèse	6
2.3.	Diagnostic	7
3.	Pistes d'actions sommaires	11
4.	Exemples hors canton	12
4.1.	Aoste – Pila (Italie)	13
4.2.	Bolzano – Soprabolzano	17
4.3.	Dallenwil – Niederrickenbach	21
5.	Annexes	24

Auteurs: PF/DT/PG/KB

Vérificateur: PF

Date validation: 04 avril 2012

1. Introduction

1.1. Objet de l'étude

L'Etat du Valais, par le Service des Transports, souhaite réaliser une étude prospective sur les perspectives économiques et techniques des liaisons par câble entre la plaine et la montagne dans le canton du Valais.

L'étude ne se consacre pas uniquement aux installations existantes et aux améliorations/actions à éventuellement mener (phases 1 et 2), mais cherchera également à identifier d'éventuels nouveaux projets en les testant sur la base de différents critères de choix (phase 3).

1.2. Objet du document

Le présent document est consacré à la phase 1 relative à l'analyse des liaisons actuelles plaine-montagne, soit un total de 22 installations (Figure 1) :

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Dorénavant – Alesse – Champex | 12. Betten – Bettmeralp |
| 2. Riddes – sérables | 13. Mörel – Greich – Rieder alp |
| 3. Chalais – Brie – Vercorin | 14. Mörel – Ried-Mörel – Rieder alp |
| 4. Sierre – Montana – Crans | 15. Gampel – Jeizinen |
| 5. Turtmann – Unterems – Oberems | 16. Ried-Brig – Rosswald |
| 6. Raron – Unterbäch | 17. Blatten – Belalp |
| 7. Raron – Eischoll | 18. Zermatt – Furi |
| 8. Kalpetran – Emdb | 19. Wiler – Lauchernalp |
| 9. Stalden – Staldenried | 20. Le Châble – Verbier |
| 10. Fürgangen – Bellwald | 21. Fiesch – Fiescher alp |
| 11. Betten – Betten Dorf – Bettmeralp | 22. Staldenried – Gspon |

En plus d'une étude de détail (plus de 80 paramètres détaillés plus bas), des pistes d'actions sommaires sont proposées pour chaque point faible identifié.

Finalement, trois exemples hors canton (benchmarking) sont analysés de manière à voir se qui se fait ailleurs (en Suisse ou à l'étranger) en terme de liaison par câble entre la plaine et la montagne. Les trois cas suivants ont été choisis en accord avec le Service des Transports :

- Aoste – Pila (Italie).
- Rttinerseilbahn: Bolzano – Soprabolzano (Italie).
- LDN: Dallenwil – Niederrickenbach (Suisse, canton Nidwald).

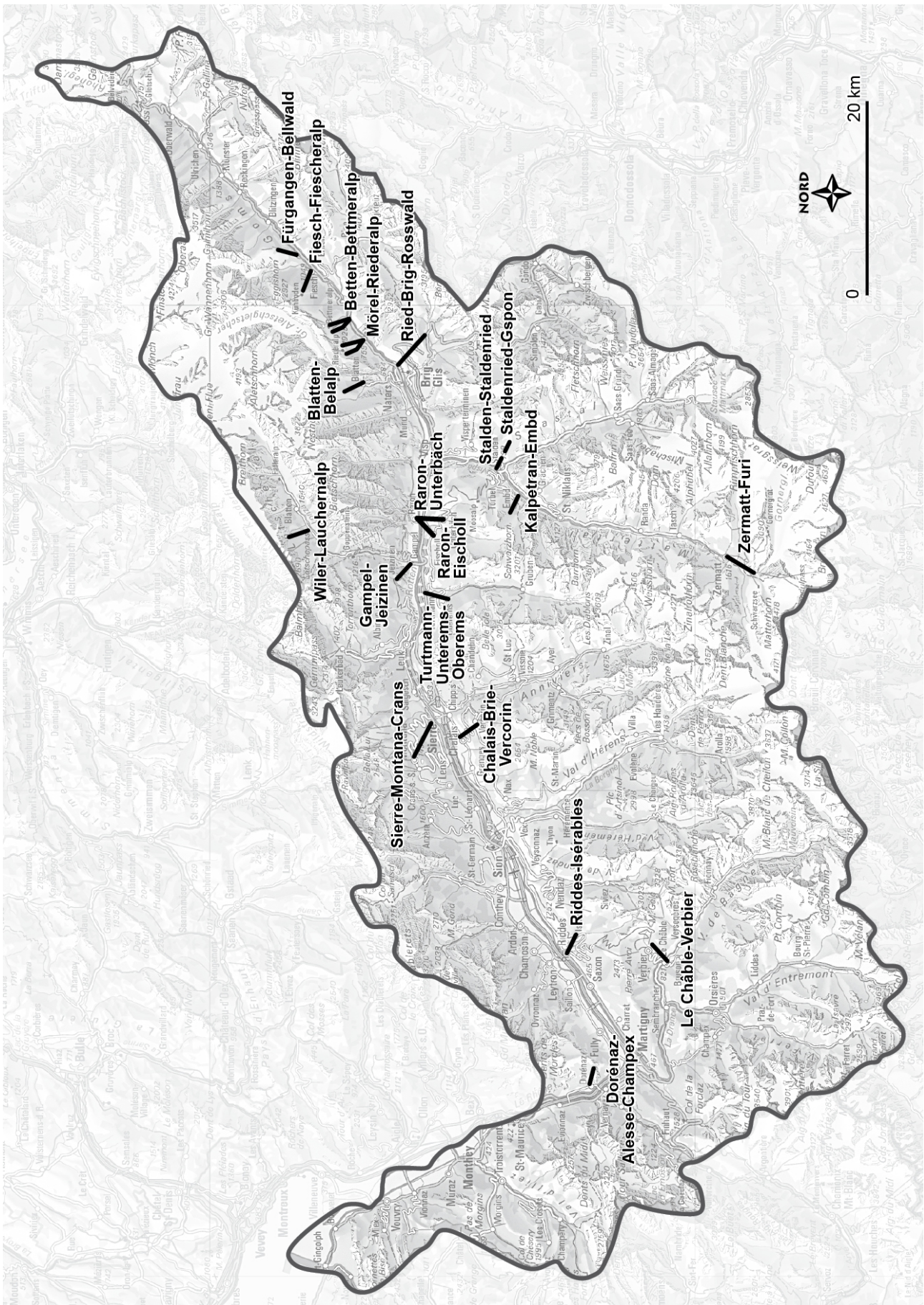


Figure 1 – Les projets de nouvelles liaisons

2. Analyse des 22 liaisons actuelles

2.1. Etat des lieux

L'état des lieux actuel des 22 liaisons est basé sur l'analyse de plus de 80 paramètres classés en six thèmes :

- **Données de base** : arrêts intermédiaires, communes, concession, type d'usage, tarification, fréquentation et horaires, etc.
- **Aspects économiques** : coûts, recettes et indemnités, catégorie de l'installation et chiffre d'affaire des remontées mécaniques en amont, etc.
- **Données socio-économiques, territoriales et mobilité** : population, emplois, scolaire, offre touristique, territoire et urbanisations, intégration au réseau existant de plaine et de montagne, etc.
- **Les autres modes d'accès** : par la route et/ou par les transports publics (distances, temps de trajet, fréquentation, coût pour l'utilisateur, etc.).
- **Caractéristiques techniques** : type d'installation, année de construction, rénovations, type de véhicule, puissance motrice, capacité des cabines, débit, vitesses, temps de parcours, concept de sauvetage, transports spéciaux, mode d'exploitation, dangers naturels, etc.
- **Développement durable** : bilan carbone et comparaison entre la liaison par câble, la voiture et le bus.

L'ensemble de ces informations sont synthétisées au tableau de l'Annexe 1.

Elles ont été collectées via un questionnaire, des contacts bilatéraux avec les principaux acteurs (le canton, les communes, les exploitants, les Offices de Tourisme, etc.) et des visites de terrain.

2.2. Fiches de synthèse

Parallèlement au tableau de l'Annexe 1, l'étude des liaisons est complétée par :

- **Une fiche de synthèse recto-verso** récapitulant les principales caractéristiques des liaisons actuelles (choix des paramètres jugés structurants).
- **Une analyse cartographique** représentant la situation actuelle en termes de desserte multimodale (route, réseau ferré, bus et liaisons par câble) et d'urbanisations.

Les 22 fiches de synthèse (y compris les cartes) sont regroupées à l'Annexe 2. Elles sont numérotées selon l'ordre donné au paragraphe 1.2 ci-dessus.

2.3. Diagnostic

Sur la base de l'état des lieux, il est proposé d'analyser les 22 liaisons actuelles sous l'angle de 20 critères jugés structurants. Ces critères sont notés selon une graduation à quatre niveaux :

- Le degré de satisfaction du critère étudié est jugé excellent : ++
- Le degré de satisfaction du critère étudié est jugé bon : +
- Le degré de satisfaction du critère étudié est jugé mauvais : -
- Le degré de satisfaction du critère étudié est jugé très mauvais : --
- Si le critère étudié ne concerne pas la liaison, il n'y a logiquement pas de note !

Les critères étudiés sont les suivants :

- **Intégration au réseau principal en plaine ; critères 1a, 1b et 1c :**
 - Lorsqu'une connexion entre le train et le câble existe, une note ++ est donnée lorsque la relation est de type « porte-à-porte », une note + lorsque elle peut se faire à pied et une note -- lorsque les distances sont trop importantes (dans ce cas, la liaison est généralement assurée par une chaîne TC (transports en commun) ou un accès voiture ; critères 1b et 1c).
 - Lorsque la connexion avec le câble est effectuée par bus (on parle alors de chaîne TC), une note ++ est donnée lorsqu'un bus existe et qu'il dessert le départ de la liaison par câble, une note de - lorsque l'arrêt bus est jugé trop éloigné. Si pas de bus (parce qu'il y a déjà une desserte ferroviaire), il n'y a pas de note attribuée (case grisée).
 - Lorsque la connexion avec le câble peut se faire en voiture (parking), une note ++ est donnée si une offre stationnement public est à disposition au départ de la liaison. Si l'offre stationnement est nulle (parce qu'il y a déjà une desserte ferroviaire et ou bus), il n'y a pas de note attribuée (case grisée).
- **Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) ; critère 2 (relation entre l'aménagement du territoire et la liaison par câble) :** en cas d'urbanisations existantes le long de la liaison (si non, case grisée), la note est donnée en fonction des distances et de la topographie favorable ou non depuis l'arrêt intermédiaire.
- **Position de la station amont ; critères 3a, 3b et 3c :**
 - **Par rapport aux urbanisations**, note de ++ si la plupart des relations sont faisables à pied, note de + si distance de 500-750m maximum, note de - si distance supérieure à 750m (sauf si l'offre TC est soutenue) et note de -- si les urbanisations sont très étalées et que la station amont est mal positionnées par rapport à ces dernières (en bordure).
 - **Par rapport aux départs des remontées mécaniques (domaine skiable)**, note de ++ si pas de rupture de charge (relation « porte-à-porte » entre les deux liaisons par câble), note - si navette existante et nécessaire, note de -- si navette nécessaire mais non existante.
 - **Par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison d'été)**, note ++ si l'offre touristiques se concentre essentiellement à proximité de la liaison (donc accessible à pied), note + si une partie de l'offre touristiques est accessible à pied, note, note - si navette existante et nécessaire, note de -- si navette nécessaire mais non existante.

- **Capacité de la liaison ; critère 4** (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentations scolaires, touristiques etc.) : note ++ si la capacité est toujours suffisante (même au droit des pics de fréquentation), note + si la capacité est rarement atteinte, note – si elle est fréquemment atteinte (pics touristiques) et note de – – si très fréquemment atteinte (pic touristique et scolaire par exemple).
- **Exploitation de la liaison ; critères 5a et 5b :**
 - Au sujet des contre-arrêts, note ++ si ce dernier est centré (il n'est alors pas péjorant pour l'exploitation), note de – – s'il n'est pas centré.
 - En ce qui concerne du personnel éventuellement nécessaire, note ++ si tout est automatisé (surveillance à distance depuis amont et/ou aval), note – – si accompagnement nécessaire (dans la cabine).
- **Confort pour l'utilisateur ; critère 6** (vétusté, image de marque, fidélisation, etc.) : note ++ si les cabines ont été récemment remplacées, note – – si les cabines sont vétustes.
- **Accès au niveau des haltes ; critère 7** (liaisons verticales adaptées aux personnes à mobilité réduite) : note ++ si tout est à niveau ou que des rampes ou liaisons verticales existent, note – – si c'est manquant (par exemple uniquement des marches d'escaliers).
- **Horaire de la liaison ; critères 8a, 8b et 8c :**
 - Amplitude horaire (début et fin du service) : note ++ si liaison ouverte jusqu'en fin de soirée (~22h, notamment les week-ends), note + si liaison ouverte jusqu'en début de soirée (19h-20h, usage pendulaires notamment, note – – si liaison fermée dès 16h-17h (usage touristique uniquement).
 - Fréquence : note ++ si cadence de 15min (ou si exploitation continue), note + si cadence de 20min (ou renfort à 20min aux heures de pointe), note – si cadence de 30min et note – – si cadence horaire.
 - Saisonnalité : note ++ si liaison ouverte toute l'année (avec cadence unique), note + si ouverte toute l'année mais avec certaines courses à la demande, note – – si liaison fermée certains mois de l'année (hors saison).
- **Transbordement / temps d'attente entre deux liaisons ; critère 9** : ce critère ne concerne que les liaisons organisées en deux sections. Note – si le transfert entre les deux liaisons se fait dans un même bâtiment.
- **Rendement financier ; critère 10** : Note ++ si sans subvention ou si le taux est supérieur à 100%, note + si le taux est compris entre 75 et 100%, note – si le taux est compris entre 50 et 75%, note – – si le taux est inférieur à 50%.
- **Échéance proche pour une mise en conformité / remplacement partiel ou complet de la liaison ; critère 11** (concession, autorisation d'exploiter, etc.) : note ++ si échéance lointaine, note – – si échéance/fin de vie très proche.
- **Concurrence de la route ; critères 12a et 12b** (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement) :
 - Par rapport à un usage ski de la liaison : note ++ si la liaison est très attractive, note + si elle représente une vraie offre alternative, note – – si la voiture est très/trop attractive (et que les marges de manœuvre sont faibles).
 - Par rapport à un usage pendulaire ou touristique de la liaison : note ++ si la liaison est très attractive, note + si elle représente une vraie offre alternative, note – si navette nécessaire, note – – si la voiture est très/trop attractive (et que les marges de manœuvre sont faibles).

Une note est ainsi donnée aux 20 critères pour les 22 liaisons existantes. Cette analyse est synthétisée sur la page ci-contre et est rappelée au verso des cartes des liaisons de l'Annexe 2.

DIAGNOSTIC

Tableau de synthèse

Légende - degré de satisfaction du critère

Excellent	++
Bon	+
Mauvais	-
Très mauvais	--
Pas concerné	

Critères	DOREMAZ-ALESSE-CHAMPEX (DAC)	RIDDES-ASERABLES (RI)	CHALAIS-BRIE-VERCORIN (CBV)	SIERRE-MONTANA-CRAMS (SMC)	LUFTSEILBAHN TURTMANN-UNTERERENS-OBEREENS (LTUO)	LUFTSEILBAHN RARON-UNTEREBACH (LRU)	LUFTSEILBAHN RARON-ESCHOLL (LRE)	LUFTSEILBAHN KALPETRAN-EMBO (LKE)	LUFTSEILBAHN STALDEN-STALDENRIED (LSSG)	LUFTSEILBAHN FÜRGANGEN-BELLWALD (LFB)	BETTEN TALSTATION - BETTEN DORF - BETTNERALP	BETTEN TALSTATION - BETTNERALP	MOREL-GREICH-RIEDERALP	MOREL - RIED-MOREL - RIEDERALP	LUFTSEILBAHN GAMPTEL-JEJZINEN (LJG)	ROSSWALD	BLATTEN-BELALP	ZERMATT-FURI	WILER-LAUCHERALP	LE CHABLE-VERBIER	FIESCH-FIESCHERALP	LUFTSEILBAHN STALDENRIED-GSPON (LSSG)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1a Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire	--	+	--	+	--	+	+	++	++	++	++	++	++	++	--	--	--	--	--	++	+	++
1b Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)	++	++	++	++	++	++	++		++						++	++	++	++	-	++	++	++
1c Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison	++	++	++	++	++	++	++		++		++	++	++	++	++	++	++		++	++	++	++
2 Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble	++		+	-	+				++				++				-					
3a Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)	++	+	--	-	++	+	+	++	+	--	-	-	+	+	++	+	+	++	-	-	+	++
3b Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)			-	-		+	-			-	++	++	++	++	-	+	++	++	++	++	++	+
3c Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)	++	+	-	-	-	+	+	++	+	-	+	+	+	+	++	+	+	++	+	+	+	+
4 Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)	-	++	+	+		++	-	-	--	--	++	+	+	+	-	+	-	+	+	-	+	-
5a Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui peçoient l'exploitation)	--		--	--	--				--				++				--					
5b Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)	++	++	++	--	++	++	++	++	++	++	--	--	--	++	++	--	--	--	--	--	--	++
6 Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)	++	++	++	++	-	++	-	-	-	-	++	++	++	++	-	++	++	++	++	++	++	-
7 Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)	++	++	++	+	--	++	++	-	--	++	++	++	++	++	--	++	++	++	++	++	++	--
8a Horaire de la liaison : amplitude	+	+	++	+	+	+	+	+	+	+	++	+	++	++	+	+	++	--	++	+	+	+
8b Horaire de la liaison : fréquence	--	-	++	-	+	+	+	+	+	+	-	+	-	-	-	++	+	++	+	++	+	-
8c Horaire de la liaison : saisonnalité	++	++	++	++	+	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	+	+	++	--	--	++	++
9 Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)									-		-			-								-
10 Rendement financier	--	--	-	-	--	--	--	--	--	--	--	+	+	-	--	-	-	++	++	++	++	++
11 Echéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)	+	++	--	+	--	+	--	+	--	+	+/--	--	+	-/+	-	+	-	++	-	+	+/+	--
12a Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)			--	--		+	+			--					++					+		
12b Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)	+	++	-	-	+	+	+	++	+	+					+					+		

3. Pistes d'actions sommaires

Au verso de chaque carte (Annexe 2), le tableau diagnostic est complété par quelques propositions d'actions sommaires. En générale, des actions sommaires (ou des commentaires) sont proposées uniquement lorsque le critère est mal noté (note – ou – –).

Le Service des Transports souhaite une analyse détaillée des actions possibles uniquement pour deux liaisons par câble (Chalais-Brie-Vercorin et Stalden-Staldenried-Gspon). C'est l'objet de la phase II de l'étude.

4. Exemples hors canton

Ce chapitre présente trois exemples de liaisons par câble situés hors canton et ayant une fonction de transport en commun. Il s'agit de :

- Aoste – Pila (Italie).
- Rttinerseilbahn: Bolzano – Soprabolzano (Italie).
- LDN: Dallenwil –Niederrickenbach (Suisse, canton Nidwald).

Pour chacune de ces liaisons, les principales caractéristiques sont listées ainsi qu'un plan de situation présenté afin de cadrer le contexte et permettre une comparaison avec les liaisons valaisannes. Finalement, les principaux enseignements ou caractéristiques pouvant servir dans le contexte valaisan sont mis en évidence.

4.1. Aoste – Pila (Italie)



Caractéristiques de base de la liaison

Les tableaux au verso listent brièvement les différentes données de base caractérisant le contexte actuel de la liaison.

A l'exception des informations relatives au réseau existant, toutes les données de base listées ci-dessous sont toutes relatives au point haut de la liaison (ou au périmètre entre la plaine et la montagne).

Synthèse du diagnostic

La liaison Aosta – Pila est un exemple caractéristique d'une liaison à vocation essentiellement touristique (et plus particulièrement en lien avec un grand domaine skiable) permettant également d'offrir une liaison efficace et attractive aux pendulaires ; que ce soit pour les habitants du point haut se rendant dans la vallée ou pour les habitants de la vallée travaillant dans la station. Toutefois, la desserte pendulaire est limitée par une amplitude d'exploitation limitée (8h-18h en haute saison estivale, moins en basse saison) qui en réduit fortement l'attrait.

La liaison est également caractérisée par une double desserte. La liaison bus effectue ainsi la desserte fine du tracé. Toutefois, cette ligne sert essentiellement aux besoins scolaires avec des courses calées sur les horaires des écoliers.

La présence d'un accès routier implique que la liaison est surtout utilisée par des résidents d'Aoste et des touristes logeant dans la vallée. Les touristes effectuant des séjours dans la station accèdent quant à eux à la station en voiture.

Principaux enseignements

- Une liaison plaine-montagne située à proximité de la gare et du centre d'un centre urbain et reliant une station de ski et randonnée importante permet, d'une part de réduire le trafic engendré par les excursions à la journée et d'autre part de reporter une partie du logement des touristes en plaine même si le but du séjour est la montagne.
- Pour capter également de manière efficace les pendulaires de et pour la station, des amplitudes de service plus importantes que celles proposées par la télécabine Pila – Aosta sont nécessaires.
- Une double desserte câble-bus peut s'avérer nécessaire quand, comme ici l'urbanisation est égalée le long du trajet et les distances sont trop longues pour permettre un « ramassage scolaire » par la liaison par câble. Elle permet également dans ce cas de pallier à un début ou une fin d'exploitation de la liaison pas compatible avec les besoins des pendulaires. Le rallongement conséquent du temps de parcours et la très faible fréquence ne permet toutefois pas de concurrencer la voiture.



Figure 2 - Liaison par câble Aoste - Pila

Données de base

Arrêts intermédiaires	Les Fleurs ; Plan Praz
Commune(s) concernée(s)	Aosta, Gressan (AO)
Population du point haut	60 pers. (1'700 lits touristiques)
Type d'installation	Télécabine
Année de construction (rénovation la plus récente)	1965 (2008)
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année
Usage	Touristique (hiver/été), Pendulaire

Aménagement du territoire

Urbanisation plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	Faible
	le long de l'accès routier :	Moyenne
Densité (pour le point haut)		Compact
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)		Position centrale

Intégration dans la chaîne de transport

A la station de départ	Gare :	A environ 400m
	Stationnement :	Grand parking à disposition
	Autoroute :	Accès à 6.5 km
A la station d'arrivée		Accès direct aux pistes de ski Grand parking

Modes d'accès

	Temps de parcours (aller-retour)	Distance (aller-retour)	Niveau d'offre et capacité
Liaison par câble	34 min	22 km	Expl. continue (2400 p/h/sens)
Voiture individuelle (SR 18)	50 min	60 km	-
Voiture individuelle (SR 40)	60 min	64 km	-
Bus	1h30min	64 km	5 paires/j

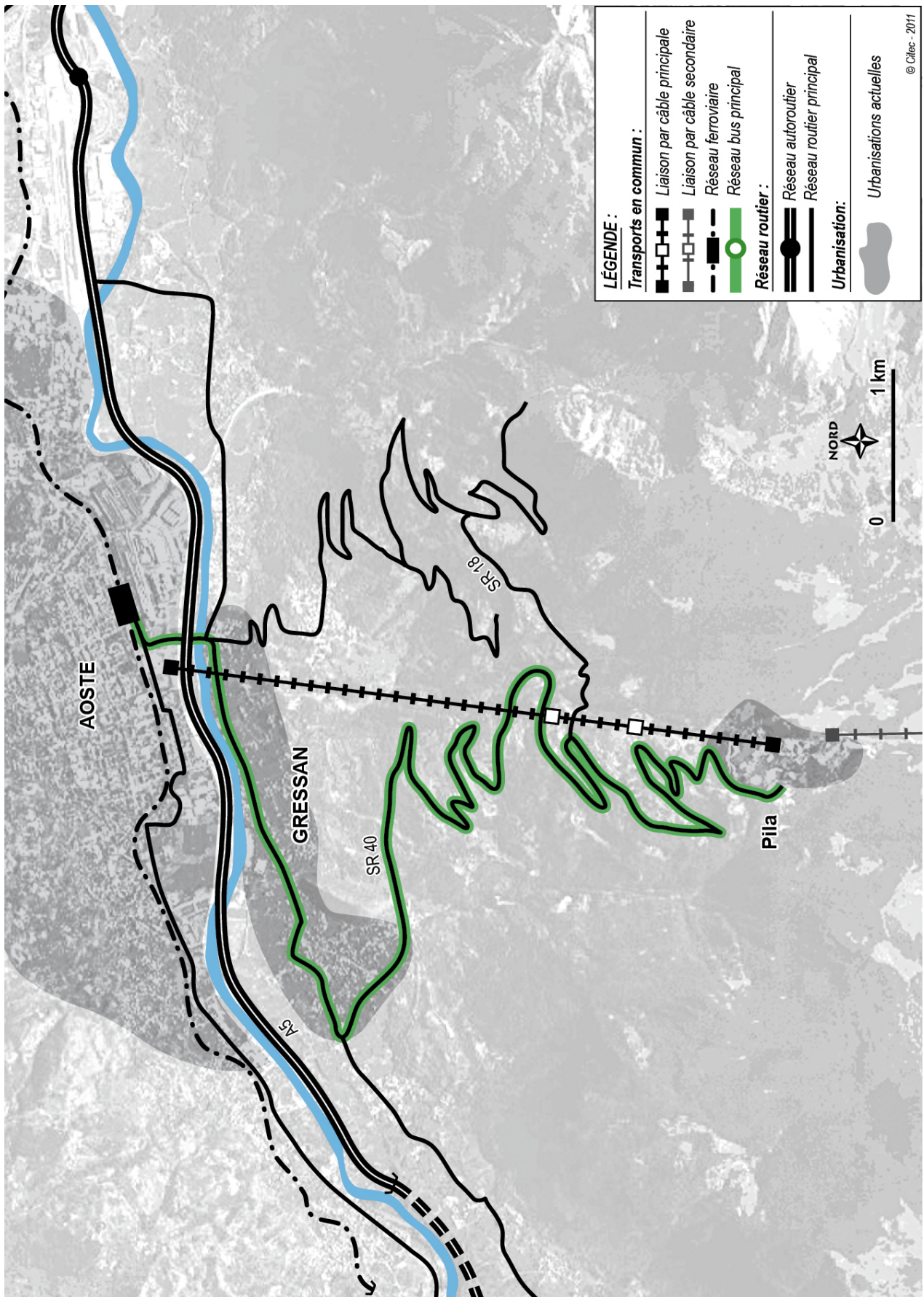


Figure 3 - Plan de situation de la liaison Aosta - Pila

4.2. Bolzano – Soprabolzano



Caractéristiques de base de la liaison

Les tableaux au verso listent brièvement les différentes données de base caractérisant le contexte actuel de la liaison.

A l'exception des informations relatives au réseau existant, toutes les données de base listées ci-dessous sont toutes relatives au point haut de la liaison (ou au périmètre entre la plaine et la montagne).

Synthèse du diagnostic

La liaison Bolzano – Soprabolzano est un bon exemple d'une liaison plaine-montagne ayant un attrait touristique limité (pas de domaine skiable, uniquement randonnées l'été) mais qui permet de raccourcir considérablement le temps de parcours vers la vallée par rapport à l'accès routier et qui est donc d'un fort intérêt pour les pendulaires. Le nombre relativement élevé d'usagers potentiels (plus de 700 personnes) ainsi qu'une situation à proximité du centre-ville de la station de plaine participent fortement au succès de la liaison.

Une caractéristique importante de cette liaison est la présence d'une ligne de chemin de fer à voie étroite qui relie les différents villages situés sur le plateau de la commune de Renon. Ainsi la liaison par câble est un maillon essentiel d'une chaîne de déplacements permettant de relier l'ensemble des villages du plateau à la plaine avec des temps de parcours et fréquences (1-2 trains/h) attractives et des temps de parcours concurrençant la voiture.

Principaux enseignements

- La présence d'une ligne de transport en commun forte en lien avec la station amont de la liaison par câble donne une importance encore plus forte à la liaison par câble et surtout permet une liaison TC attractive sur un rayon nettement supérieur à une « simple » station supérieure. Cette situation peut être particulièrement intéressante dans le cas où plusieurs villages ou hameaux ont la même destination principale en plaine et qu'ils sont situés à peu près à la même hauteur, reliés par la même route. C'est par exemple le cas du coteau autour d'Eischoll et Unterbäch.
- La liaison Bolzano – Soprabolzano souligne à nouveau l'importance dans une offre pendulaire attractive d'une position centrale des stations aval et amont ainsi d'une amplitude horaire suffisante.
- Le système d'exploitation, soit une situation intermédiaire entre un téléphérique va et vient et une télécabine à exploitation continue est une solution intéressante pour une liaison TC par câble. En effet, elle permet une adaptabilité de l'offre en fonction de la demande et des coûts d'exploitation moindres (par rapport à une exploitation continue) tout en permettant d'offrir une offre quasi continue (une cabine toutes les 4 minutes).



Figure 4 - Liaison par câble Bolzano - Soprabolzano

Données de base

Arrêts intermédiaires	-
Commune(s) concernée(s)	Bolzano, Renon (BO)
Population du point haut	785 pers. (7'600 commune)
Type d'installation	Télécabine 3G sur 2 voies, 1 cabine toutes les 4 minutes
Année de construction (rénovation la plus récente)	1964 (2009)
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année
Usage	Pendulaire, Touristique (été)

Aménagement du territoire

Urbanisation plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	Très faible
	le long de l'accès routier :	Forte
Densité (pour le point haut)		Compact
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)		Position en bordure

Intégration dans la chaîne de transport

A la station de départ	Gare :	A environ 400m
	Stationnement :	Parking couvert
	Autoroute :	Accès à 4 km
A la station d'arrivée	Accès direct au train desservant le plateau Peu de places de stationnement	

Modes d'accès

	Temps de parcours (aller-retour)	Distance (aller-retour)	Niveau d'offre et capacité
Liaison par câble	24 min	9 km	1 départ toutes les 4 minutes (550 p/h/sens)
Voiture individuelle (SR 18)	44 min	36 km	-
Bus	-	-	-

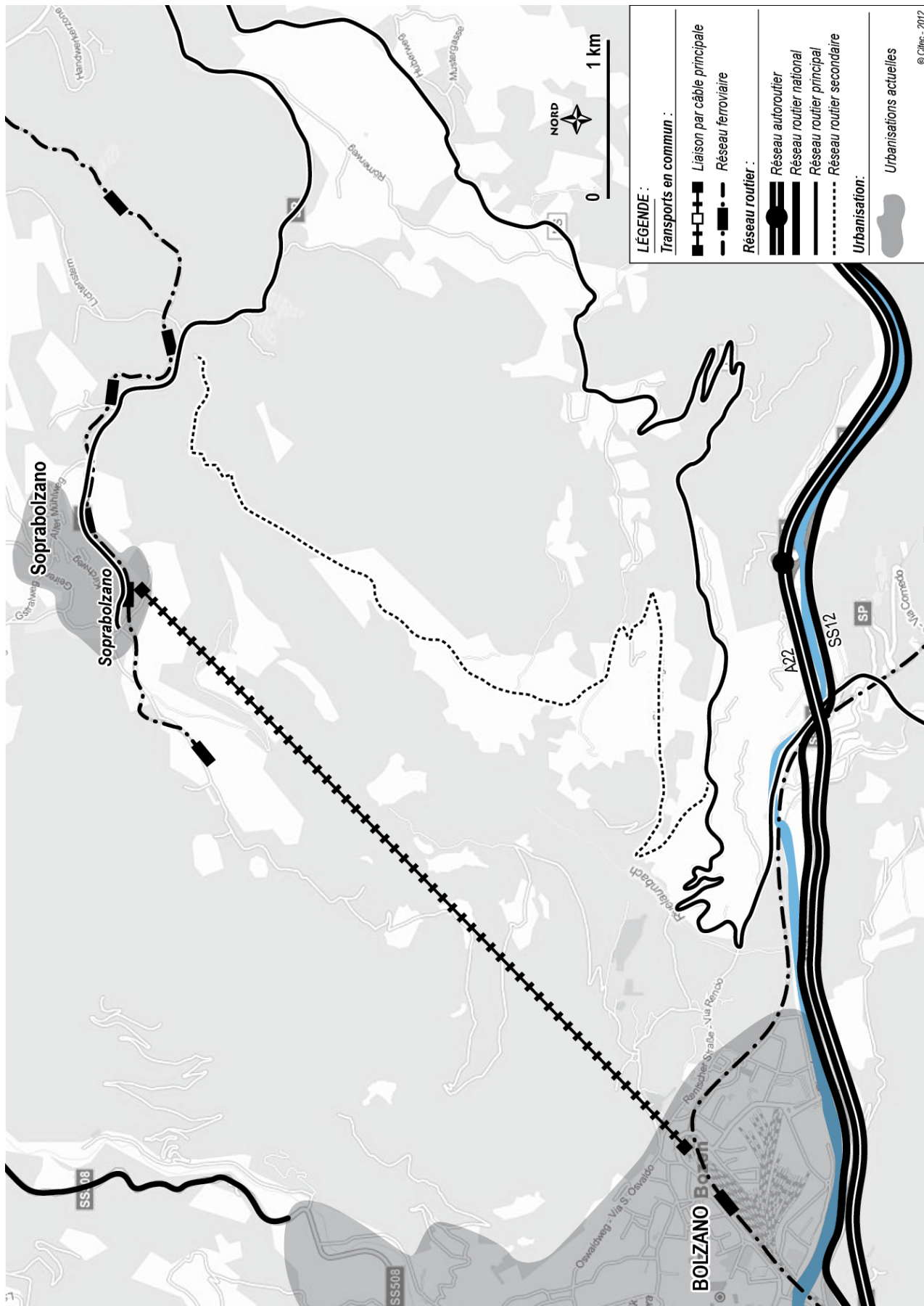


Figure 5 - Plan de situation de la liaison Bolzano - Soprabolzano

4.3. Dallenwil – Niederrickenbach



Caractéristiques de base de la liaison

Les tableaux au verso listent brièvement les différentes données de base caractérisant le contexte actuel de la liaison.

A l'exception des informations relatives au réseau existant, toutes les données de base listées ci-dessous sont toutes relatives au point haut de la liaison (ou au périmètre entre la plaine et la montagne).

Synthèse du diagnostic

La liaison Dallenwil – Unterrickenbach est une **liaison caractéristique pour les petits villages habités à l'année, sans accès routier et avec très peu de potentiel touristique (pas de ski).**

La particularité de la liaison consiste d'une part dans le fait que le village est **habité par moins de 100 habitants à l'année**, ce qui ne rend pas la liaison éligible pour un subventionnement fédéral et d'autre part dans le fait qu'elle a été complètement renouvelée en 2008 (avec une concession jusqu'en 2032) pour un montant de 5,5 millions de francs (hors stations amont et aval) améliorant le confort et, légèrement, la capacité. Ces coûts d'investissement ont été divisés en 1 million chacun entre le canton et la confédération et 2 millions par la commune d'Oberdorf, le reste ayant été réuni par des dons et des fonds propres. Par ailleurs la liaison est aujourd'hui subventionnée à hauteur de CHF 175'000.-/an, subventionnement potentiellement menacé à cause du faible nombre d'habitants.

Principaux enseignements

- Le cas de liaisons par câble vitales pour l'accessibilité d'un village habité à l'année mais ne remplissant pas les critères pour un subventionnement fédéral n'est pas limité au Valais, mais concerne également d'autres cantons alpins.
- Le cas de Dallenwil – Unterrickenbach montre comment avec une subdivision de l'investissement entre communes, canton et confédération il est possible de renouveler complètement des installations vieillissantes malgré un potentiel d'usagers très faible.
- La solution utilisée, d'une part pour le subventionnement et d'autre part pour le renouvellement de l'installation pourrait servir d'exemple et « d'antécédent » pour certaines des liaisons valaisannes étudiées.



Figure 6 - Liaison par câble Dallenwil - Niederrickenbach

Données de base

Arrêts intermédiaires	-
Commune(s) concernée(s)	Dallenwil (NW), Oberdorf (NW)
Population du point haut	~60 pers.
Type d'installation	Téléphérique
Année de construction (rénovation la plus récente)	1923 (2008)
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année, service réduit lors des révisions
Usage	Pendulaire, Touristique (été), Pèlerinage

Aménagement du territoire

Urbanisation plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	Nulle
	le long de l'accès routier :	-
Densité (pour le point haut)		Compact
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)		Position en bordure

Intégration dans la chaîne de transport

A la station de départ	Gare :	A proximité immédiate vers Lucerne et Engelberg
	Stationnement :	Parking à proximité immédiate
	Autoroute :	Accès à 4,5 km
A la station d'arrivée		Accès au couvent et au village

Modes d'accès

	Temps de parcours (aller-retour)	Distance (aller-retour)	Niveau d'offre et capacité
Liaison par câble	14 min	4,8 km	2 courses et 60 p /h/sens (max : 235 p/h/sens)
Voiture individuelle	-	-	-
Bus	-	-	-

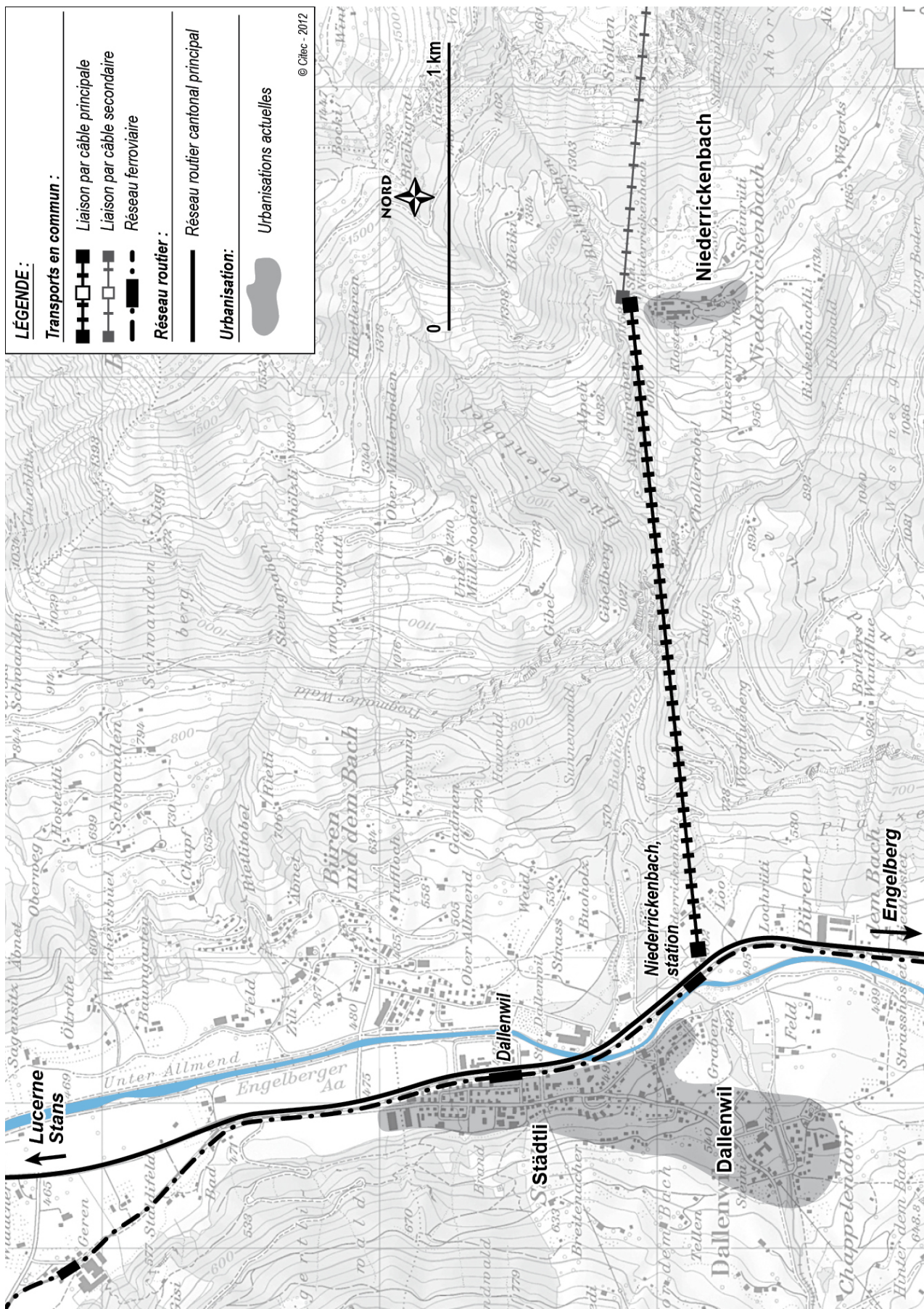


Figure 7 - Plan de situation de la liaison Dallenwil - Niederrickenbach

5. Annexes

Annexe 1 : Les liaisons actuelles – tableau de synthèse	25
Annexe 2 : Les liaisons actuelles – fiches	43

Annexe 1 : Les liaisons actuelles – tableau de synthèse

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINES - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	DORENAZ-ALESSE-CHAMPEX (DAC)	RIDDES-ISERABLES (TRI)	CHALAIS-BRIE-VERCORIN (CBV)
A. DONNEES DE BASE						
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Dorénaz - Alesse - Champex	Riddes - Iséables	Chalais - Brie - Verconsin
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Dorénaz	Riddes et Iséables	Chalais
A.3 Concession						
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Canton	Canton	Commune
A.3.2	Echéance		ST	31.12.2026	31.01.2034	31.12.2034
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire	touristique (été), pendulaire et scolaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire
A.5	Tarification	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 11.60 AG valable comme 1/2 tarif carte 6 courses (plein tarif) à CHF 28.00 et 12 courses à CHF 56.00 abonnement 7j à CHF 49.00 (junior/étudiant à CHF 36.00), mensuel à CHF 97.00 (CHF 71.00), annuel à CHF 873.00 (CHF 639.00) forfait journalier pour les VTT à CHF 20.00	CHF 11.60 AG valable comme 1/2 tarif carte 6 courses (plein tarif) à CHF 28.00 et 12 courses à CHF 56.00 abonnement 7j à CHF 49.00 (junior/étudiant à CHF 36.00), mensuel à CHF 97.00 (CHF 71.00), annuel à CHF 873.00 (CHF 639.00)	CHF 12.40 AG valable comme 1/2 tarif carte 6 courses (plein tarif) à CHF 28.00 et 12 courses à CHF 54.00 abonnement 7j à CHF 53.00 (junior/étudiant à CHF 39.00), mensuel à CHF 106.00 (CHF 78.00), annuel à CHF 954.00 (CHF 702.00) tarifs combinés CBV+Crêt ou CBV+Sigeroulaz tarifs familles, groupes, classe, vélo, chien, etc.
A.6	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	Dorénaz - Alesse : 61 pers/j Alesse - Champex : 48 pers/j trois pointes horaires (7h00-9h00, 11h00-13h00 et 16h30-18h00) pointes les week-ends d'été/hiver (randonnée, VTT)	184pers/j deux pointes horaires (6h30-8h00 et 16h30-18h30) pointe également le week-end pointes mensuelles en juillet/août	264 pers/j deux pointes horaires (6h30-8h00, 15h00-17h30) pas de pointe journalière pointes mensuelles en janvier/février et juillet/août
A.7 Horaire						
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	6h00 - 20h00	6h00 - 20h30	6h00 - 21h30
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	1 paire de courses/heure	2 paires de courses/heure	4 paires de courses/heure (entre 8h et 20h)
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	fonctionne toute l'année	fonctionne toute l'année	fonctionne toute l'année le week-end, courses supplémentaires jusqu'à 24h
B. ASPECTS ECONOMIQUE						
B.1 Coûts, recettes et indemnités						
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	CHF 420'000 (CHF 287'000)	CHF 640'000 (CHF 540'000)	CHF 500'000 (CHF 320'000)
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	CHF 85'000	CHF 300'000	CHF 70'000
B.1.3	Coûts financier	-	ST	CHF 5'000	CHF 0	CHF 6'000
B.1.4	Recettes	-	ST	CHF 73'000	CHF 275'000	CHF 315'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	CHF 440'000	CHF 675'000	CHF 255'000
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 1	catégorie 1	catégorie 1
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	aucune remontée mécanique en amont	aucune remontée mécanique en amont	CHF 4'000'000
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE						
C.1 Population, emplois, scolaire						
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	Alesse : 40 résidents Champex : 80 résidents	900 résidents	603 résidents
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	Champex/La Giétaz : ~280 lits touristiques (~70 chalets) aucun lit hôtelier	405 lits touristiques, dont 5 lits hôteliers	~4'500 lits touristiques, dont ~10 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	Champex/La Giétaz : ~15% potentiel fort	35% potentiel moyen	16% potentiel moyen
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	10 emplois (10 primaires, 0 secondaire, 0 tertiaire)	228 emplois (89 primaire, 69 secondaire, 70 tertiaire)	113 emplois (0 primaire, 6 secondaire, 107 tertiaire)
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	35 emplois (DSMI Electronics SA et Mecalis)	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	non	oui (primaire)	oui (primaire - horaire continu)
C.2 Offre touristique						
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	randonnée (Les Follateres - parcours didactique), vélo	randonnée (la Voie des Erables - sentier didactique), vélo	ski, randonnée, vélo, sports fun, patinoire, tennis
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	été/hiver	surtout l'été	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	jour	jour ou week-end	week-end ou semaine
C.3 Territoire et urbanisations						
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : faible (Alesse uniquement) le long de l'accès routier (RC344) : faible (Alesse uniquement)	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC87/RC512) : nulle	le long de la liaison par câble : faible (Brie uniquement) le long de l'accès routier (RC43) : faible (Brie uniquement)
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	très étalé	étalé	compact
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	centrale	en bordure	en bordure
C.4 Intégration au réseau existant de plaine						
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	~40 places, gratuites et sans limite de temps	~50 places, gratuites et sans limite de temps	135 places, gratuites et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Evionnaz-Martigny: Car Postal (12.220); Dorénaz, téléphérique	Leytron-Riddes: Car Postal (12.391); Riddes, gare	Sierre-Verconsin / Sierre-Sion: Car Postal (12.441) / Car Ballestraz (12.411); Chalais, téléphérique
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	aucune desserte directe (gare de Vernayaz trop éloignée)	St-Gingolph-Sion; RegionAlps; Riddes	aucune desserte directe (gare de Sierre trop éloignée)
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare CFF de Vernayaz - liaison par câble : 2.0km	distance gare CFF de Riddes - liaison par câble : 0.3km	distance gare CFF de Sierre - liaison par câble : 5.0km
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance bretelle A9 St-Maurice - liaison par câble : 7.5km	distance bretelle A9 Riddes - liaison par câble : 1.5km	distance bretelle A9 Sierre Ouest - liaison par câble : 1.5km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne						
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	~25 places, gratuites et sans limite de temps	~50pl payantes (destinées principalement aux habitants) ~80-100pl gratuites (non couvertes)	en station, trois zones de stationnement (hors départ télécabine), payantes (parcomètre) uniquement en saison (été/hiver)
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	aucune desserte bus du point haut	aucune desserte bus du point haut	navette en hiver (entre les deux liaisons par câble)
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	aucune autre liaison par câble en amont	aucune autre liaison par câble en amont	Télécabine Verconsin - Crêt-du-Midi : 0.7km (domaine skiable)
D. LES AUTRES MODES D'ACCES						
D.1 Route - voiture						
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	RC344 rte secondaire de montagne	RC87 / CC512 rte secondaire / chemin cantonal	RC43 rte secondaire de montagne
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	18 km	25 km	22 km
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour: arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	30 min	45 min	35 min
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE	fluide	fluide	fluide

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		DORENAZ-ALESSE-CHAMPEX (DAC)		RIDDES-ISERABLES (TRI)		CHALAIS-BRIE-VERCORIN (CBV)	
		Détail, choix, graduation	Source(s)				
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/srcce)	information non disponible		1'100 vhc/j (RC87)	
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)	information non disponible		CHF 3.40	
D.2 Route - transports publics							
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne: exploitant	-	aucune desserte bus plaine-montagne		aucune desserte bus plaine-montagne (ligne Car Postal ne fonctionne pas comme liaison Riddes-Iserables)	
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-			Sierre-Vercorin; Car Postal (12.441)	
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet			11 km	
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant - choix : minibus, bus	-			Chalais, téléphérique - Vercorin, poste : 27min bus	
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST			35 pers/j	
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-			Touristique (été/hiver) et pendulaire	
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondi à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet			5 paires de courses/jour 6h30-19h30 aucune complément d'offre	
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch			14.40 CHF	
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST			CHF 540'000 (CHF 280'000) CHF 83'000 CHF 23'000 CHF 140'000 CHF 506'000	
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES							
E.1	Type d'installation		questionnaire	téléphérique va et vient		téléphérique va et vient	
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		1		1	
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		1		2	
E.1.3	Station intermédiaire			oui		oui	
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		amont		aval	
E.1.5	Longueur oblique			1342 m		information non disponible	
E.1.6	Dénivellation			673 m		information non disponible	
E.2	Année de construction		questionnaire	1956		1957	
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire			1950	
E.3.1	Date			2006		2006	
E.3.2	Description			mise en conformité : mécanique et électrique		mise en conformité : mécanique et électrique	
E.4	Véhicules		questionnaire				
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		personnes		personnes et marchandises	
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		bon		Reconstruit en 2008	
E.5	Puissance motrice		questionnaire	52 kW		52 kW	
E.5.1	Nominale			37 kw		115 kw	
E.5.2	Puissance de pointe			52 kw		175 kw	
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	information non disponible		10 personnes	
E.7	Débit		questionnaire	information non disponible		60 pers/h	
E.8	Vitesse		questionnaire	4 m/sec		4 m/sec	
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	information non disponible		8 min	
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire				
E10.1	Type			cabine de secours et évacuation au sol		cabine de secours et évacuation au sol (Immos)	
E10.2	Vers			amont		information non disponible	
E10.3	Temps d'évacuation maximum			information non disponible		2 h	
E10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			information non disponible		non	
E.11	Transports spéciaux		questionnaire				
E11.1	Carburants			information non disponible		information non disponible	
E11.2	Munitions			information non disponible		information non disponible	
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire				
E12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		non		non	
E12.2	Sans accompagnant			information non disponible		oui	
	Surveillance à distance			information non disponible		oui	
	Station amont ou aval			1 personne		intermédiaire : surveillance au sol	
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire				
E13.1	Description			information non disponible		information non disponible	
E13.2	Mesures			information non disponible		information non disponible	
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire				
E14.1	Confort			information non disponible		information non disponible	
E14.2	Degré de vétusté globale			information non disponible		bon	
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire				
E15.1	A court terme			information non disponible		changement de la commande électrique (20 R)	
E15.2	A long terme			information non disponible		information non disponible	
F. DEVELOPPEMENT DURABLE							
F.1	Bilan carbone						
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		189.6		274.6	
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		5692.1		7905.8	
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		25927.2		36010.0	
						251.4	
						6957.1	
						31688.8	

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINES - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	SIERRE-MONTANA-CRANS (SMC)	LUFTSEILBAHN TURTMANN-UNTEREMS-OBEREMS (LTUO)	LUFTSEILBAHN RARON-UNTERBACH (LRU)
A. DONNEES DE BASE						
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Sierra - Muraz - Venthône - Darnona - St-Maurice-de-Lagues - Bluche - Montana	Turtmann - Unterems - Oberems	Raron - Unterbach
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Sierra, Venthône, Mollens, Randoigne, Montana, Lens, Icoigne, Chermignon	Turtmann, Unterems et Oberems	Raron et Unterbach
A.3 Concession						
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	SMC	Canton	Commune
A.3.2	Echéance		ST	13.06.33	31.12.2011	29.02.2020
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire	touristique (été), pendulaire et scolaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire
A.5 Tarification						
		coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 24.40 AG ou 1/2 tarif acceptés carte 6 courses (plein tarif) à CHF 58.60 et 12 courses à CHF 54.00 abonnement mensuel à CHF 175.00 (junior/étudiant à CHF 127.00), annuel à CHF 1'575.00 (CHF 1'143.00)	Turtmann-Unterems: CHF 6.80 Turtmann-Oberems: CHF 11.20 AG ou 1/2 tarif acceptés cartes multi-courses (6 ou 12 courses) abonnement annuel, mensuel ou 7j	CHF 10.80 AG valable comme 1/2 tarif carte 6 ou 12 courses abonnement 7j à CHF 46.00 (junior/étudiant à CHF 34.00), mensuel à CHF 92.00 (CHF 68.00), annuel à CHF 828.00 (CHF 612.00)
A.6 Fréquentation						
		charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	981 pers/j (jours faibles = 700-800 pers/j / jours de pointe = 1'500 pers/j) deux pointes horaires légères (6h30-8h30, 17h00-19h00) pas de pointe journalière (semaine=pendulaire, week-end=tourisme) pointes légères les mois de vacances	Turtmann-Unterems : 184 pers/j Turtmann-Oberems : 118 pers/j trois pointes horaires (7h00-9h00, 11h30-13h30 et 16h00-19h00) pointes en été (9h00-11h00 et 16h00-18h00, parfois groupes de 40pers)	188 pers/j deux pointe horaire (7h00-8h00 et 16h30-17h30) en hiver, fin de semaine plus fréquenté que jours ouvrables pointes en été (trafic plus fort l'hiver que l'été)
A.7 Horaire						
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondi à +/-30min)	Internet	6h30 - 21h30	6h00 - 21h00	4h30 - 21h30
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	2 paires de courses/heure (dont 1 sans arrêt intermédiaire)	2 paires de courses/heure (3 paires aux heures de pointe)	2 paires de courses/heure (3 paires aux heures de pointe)
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	fonctionne toute l'année	fonctionne toute l'année	toute l'année
B. ASPECTS ECONOMIQUE						
B.1 Coûts, recettes et indemnités						
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	CHF 2'350'000 (CHF 1'500'000)	CHF 500'000 (CHF 390'000)	CHF 516'000 (CHF 360'000)
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	CHF 400'000	CHF 115'000	CHF 230'000
B.1.3	Coûts financier	-	ST	CHF 20'000	CHF 1'500	CHF 8'000
B.1.4	Recettes	-	ST	CHF 1'700'000	CHF 122'000	CHF 240'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	CHF 1'000'000	CHF 488'000	CHF 511'000
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 1	catégorie 1	catégorie 1
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	CHF 28'000'000	aucune remontée mécanique en amont	ordre de grandeur de CHF 700'000
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE						
C.1 Population, emplois, scolaire						
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	Crans-Montana (station) : 9'849 résidents	Unterems: 162 résidents Oberems: 134 résidents	409 résidents
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	59'700 lits touristiques, dont 2'544 lits hôteliers	Unterems: 0 lits touristiques Oberems: 42 lits touristiques	~2000 lits touristiques, dont 170 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	15.3% potentiel moyen	Unterems: 8.0% Oberems: -2.2% <i>information du potentiel non disponible</i>	-8.9% potentiel moyen
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	3'045 emplois (0 primaire, 380 secondaire, 2665 tertiaire)	Unterems et Oberems: 60 emplois (0 primaire, 3 secondaire, 57 tertiaire)	152 emplois (42 primaire, 27 secondaire, 83 tertiaire)
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	<i>information non disponible</i>	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	oui (primaire et secondaire)	<i>information non disponible</i>	oui (primaire)
C.2 Offre touristique						
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, casino, culture et cinéma	randonnées, vélo, tennis, équitation	ski, randonnée, vélo, escalade, location trottinettes
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	été/hiver	surtout l'été	surtout l'hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	week-end ou semaine	jour	<i>information non disponible</i>
C.3 Territoire et urbanisations						
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : moyenne (Muraz, Bluche) le long de l'accès routier (RC46/RC45) : forte	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC183) : faible, entre Unterems et Oberems	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC184) : faible et pas en lien avec Unterbach
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	compact	étalé	étalé
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	en bordure	en bordure	en bordure
C.4 Intégration au réseau existant de plaine						
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	parking payant; prix préférentiels pour usagers funiculaire	<i>information non disponible</i>	~25 places (stationnement commun au LRU et LRE), gratuites (usager du téléphérique remboursé) et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	les 3 lignes des Bus Sierrois (elles desservent toutes le funiculaire)	Turtmann-Ergisch: Car Postal (12.483); Turtmann, Seilbahn LTUO Leuk-Turtmann-Gampel-Steg-Raron-Visp: Car Postal (12.491); Turtmann, Seilbahn LTUO	Leuk-Turtmann-Gampel-Steg-Raron-Visp: Car Postal (12.491); Raron, Talstation
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Genève-Brig / Sion-Brig; CFF/RegionAlps; Sierra	<i>aucune desserte directe (gare de Turtmann trop éloignée)</i>	<i>aucune desserte directe (gare de Raron trop éloignée)</i>
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare CFF de Sierra - liaison par câble : 0.3km	distance gare CFF de Turtmann - liaison par câble : 1.4 km	distance gare CFF de Raron - liaison par câble: 0.5 km
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance bretelle A9 Sierra Ouest - liaison par câble : 2.5km	distance N9 - liaison par câble : 0.5km	distance N9 - liaison par câble : 0.2km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne						
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	en station, stationnement payant	~10 places gratuites et sans limite de temps	~25 places payantes (CHF1.00/h) à l'arrivée de la liaisons ~100-150 places couvertes à proximité, payantes
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	réseau de navettes bus (3 lignes)	liaison bus vers Turtmanmtal (2246.2)	bus à la demande (12.529), liaison Unterbach-Eischoll
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	CMA-Violettes ou Cry-d'Er : 1.0km (domaine skiable)	<i>aucune autre liaison par câble en amont</i>	liaison domaine skiable : 750m
D. LES AUTRES MODES D'ACCES						
D.1 Route - voiture						
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	RC45 / RC46 rte principale de montagne / rte principale de montagne	RC183 rte secondaire de montagne	RC184 / RC33 rte secondaire de montagne / rte secondaire de montagne
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	27 km / 30 km	Turtmann - Unterems: 11 km Turtmann - Oberems: 20 km	38 km
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour: arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	40 min / 40 min	Turtmann - Unterems: 20 min Turtmann - Oberems: 30 min	50 min
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE	en limite de saturation	fluide	fluide

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	SIERRE-MONTANA-CRANS (SMC)	LUFTSEILBAHN TURTMANN-UNTEREMS-OBEREMS (LTUO)	LUFTSEILBAHN RARON-UNTERBACH (LRU)
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/srcce)	7'800 vhc/j (RC45) - 7'400 vhc/j (RC46)	information non disponible	RC184 : 1'300 vhc/j RC33 : information non disponible
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)	CHF 5.00	Turtmann - Unterems: CHF 2.00 Turtmann - Oberems: CHF 3.20	CHF 6.00
D.2 Route - transports publics						
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne exploitant	-	Sierre-Crans-Montana: SMC (12.421) Sierre-Montana-Crans: SMC (12.422)	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-	13km (12.421) / 15km (12.422)		
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet	Sierre, gare CFF - Montana, gare : 45min (12.421) / 37min (12.422)		
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant - choix : minibus, bus	-	bus		
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST	681 pers/j (12.421) / 467 pers/j (12.422)		
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-	Touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire		
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondie à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet	18 paires de courses/jour / 14 paires de courses/jour 5h30-23h00 aucun complément d'offre		
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch	24.40 CHF		
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST	CHF 1'500'000 (CHF 890'000) (12.421) / CHF 950'000 (CHF 570'000) (12.422) CHF 220'000 (12.421) / CHF 150'000 (12.422) CHF 30'000 (12.421) / CHF 20'000 (12.422) CHF 795'000 (12.421) / CHF 685'000 (12.422) CHF 970'000 (12.421) / CHF 435'000 (12.422)		
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES						
E.1	Type d'installation		questionnaire	funiculaire va et vient	télephérique	télephérique va et vient
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		1	1	2
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		1	1	1
E.1.3	Station intermédiaire			oui (6 stations intermédiaires)	oui	non
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		amont	amont	amont
E.1.5	Longueur oblique			information non disponible	1943 m	2155 m
E.1.6	Dénivellation			information non disponible	692 m	589 m
E.2	Année de construction		questionnaire	1911	1952	2000
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire			
E.3.1	Date			1997	1991	2000
E.3.2	Description			information non disponible	information non disponible	rénovation totale
E.4	Véhicules		questionnaire			
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		personnes	personnes	personnes
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		bon	information non disponible	excellent
E.5	Puissance motrice		questionnaire			
E.5.1	Nominale			920 kw	information non disponible	198 kw
E.5.2	Puissance de pointe			1380 kw	information non disponible	273 kw
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	120 personnes	10 personnes	25 personnes
E.7	Débit		questionnaire	650 pers/h	64 pers/h	212 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	8 m/sec	4 m/sec	7 m/sec
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	12 min (en course directe)	8.83 min	6 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire			
E10.1	Type			évacuation sur la voie, puis en bus	information non disponible	cabine de sauvetage au pylône 3
E10.2	Vers			information non disponible	information non disponible	aval
E10.3	Temps d'évacuation maximum			information non disponible	information non disponible	information non disponible
E10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			information non disponible	information non disponible	non (sauf conditions défavorables)
E.11	Transports spéciaux		questionnaire			
E11.1	Carburants			non	information non disponible	non
E11.2	Munitions			non	information non disponible	non
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire			
E12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		oui	non	non
E12.2	Sans accompagnant			information non disponible	oui	oui
	Surveillance à distance			information non disponible	oui	oui
	Station amont ou aval			information non disponible	information non disponible	amont
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire			
E13.1	Description			information non disponible	information non disponible	aucun
E13.2	Mesures			information non disponible	information non disponible	non
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire			
E14.1	Confort			confort excellent	information non disponible	moyen de transport rapide, sûr et moderne
E14.2	Degré de vétusté globale			état de neuf	information non disponible	renové en 2000
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire			
E15.1	A court terme			information non disponible	information non disponible	information non disponible
E15.2	A long terme			amélioration de la vitesse commerciale, connexions Haut-plateau es/ouest améliorées, connexions Sierre CFF et Sierre SMC améliorées	information non disponible	information non disponible
F. DEVELOPPEMENT DURABLE						
F.1	Bilan carbone					
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		information non disponible	268.9	295.4
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		8538.2	6324.6	12016.7
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		38890.8	28808.0	54735.2

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINES - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	LUFTSEILBAHN RARON-EISCHOLL (LRE)	LUFTSEILBAHN KALPETRAN-EMBD (LKE)	LUFTSEILBAHN STALDEN-STALDENRIED (LSSG)
A. DONNEES DE BASE						
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Raron - Eischoll	Kalpetran - Emd	Stalden - Zur Kirche - Staldenried (section 1)
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Raron et Eischoll	Embd	Stalden et Staldenried
A.3 Concession						
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Canton	Commune	Canton
A.3.2	Echéance		ST	31.12.2011	31.05.2030	31.12.2022
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire	touristique (été), pendulaire et scolaire	touristique (été), pendulaire et scolaire
A.5	Tarification	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 10.00 AG valable comme 1/2 tarif 25% de réduction pour carte multicourses (6 courses) abonnements annuels, mensuels et 7j	CHF 9.60 <i>aucune autre information disponible</i>	CHF 6.80 (CHF 16.40 pour les deux sections) AG valable comme 1/2 tarif carte 6 courses à CHF 16.40 (CHF 39.40) et 12 courses à CHF 32.80 (CHF 78.80) abonnement 7j à CHF 36.00 (CHF 65.00), mensuel à CHF 71.00 (CHF 129.00), annuel à CHF 639.00 (CHF 1'161.00) abonnements junior, prix de groupe (10 personnes)
A.6	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	174 pers/j deux points horaires (7h00-8h00 et plus réparti le soir) moins de trafic en fin de semaine pas de pointe mensuelle (trafic à peu près constant sur l'année)	79 pers/j <i>aucune autre information disponible</i>	261 pers/j pas de pointe horaire pas de pointe journalière pointe mensuelle (2/3 juillet-octobre, 1/3 novembre-juin)
A.7 Horaire						
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	5h30 - 21h30	5h30 - 21h30	4h30 - 21h30
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	2 paires de courses/heure (3 paires en heures de pointe)	3 paires de courses/heure	2 paires de courses/heure (3 paires entre 7h00-8h00)
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	toute l'année	toute l'année	toute l'année
B. ASPECTS ECONOMIQUE						
B.1 Coûts, recettes et indemnités						
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	CHF 570'000 (CHF 470'000)	CHF 340'000 (CHF 270'000)	580'000
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	CHF 120'000	CHF 85'000	CHF 55'000
B.1.3	Coûts financier	-	ST	CHF 0	CHF 15'000	CHF 0
B.1.4	Recettes	-	ST	CHF 200'000	CHF 55'000	CHF 130'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	CHF 495'000	CHF 385'000	CHF 500'000
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 1	catégorie 1	catégorie 1
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	ordre de grandeur de CHF 350'000	<i>aucune remontée mécanique en amont</i>	<i>aucune remontée mécanique en amont</i>
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE						
C.1 Population, emplois, scolaire						
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	492 résidents	231 résidents	-500 résidents
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	-1000 lits touristiques, dont 14 lits hôteliers	-60 lits touristiques, dont 10 lits hôteliers	-40 lits touristiques, aucun lit hôtelier
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	-7.5% potentiel faible	-10.7% potentiel faible	0.2% faible potentiel
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	33 emplois (4 primaire, 14 secondaire, 15 tertiaire)	90 emplois (57 primaire, 7 secondaire, 26 tertiaire)	62 emplois (17 primaire, 5 secondaire, 40 tertiaire)
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	non	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	oui (primaire - avec Unterbäch)	oui (maternelle et primaire)	oui (maternelle et primaire)
C.2 Offre touristique						
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	ski, randonnée, vtt, sports fun	randonnée	randonnée et vtt
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	été/hiver	surtout l'été	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	pas de nette tendance	jour	pas de nette tendance, l'été surtout jour
C.3 Territoire et urbanisations						
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC184) : faible et pas en lien avec Eischoll	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC174) : nulle (à proximité de Emd)	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC16) : faible (mais Staldenried construit le long de la RC16)
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	étalé	étalé	étalé
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	en bordure	en bordure	position centrale
C.4 Intégration au réseau existant de plaine						
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	-25 places (stationnement commun au LRU et LRE), gratuites (usager du téléphérique rembourse) et sans limite de temps	10 places, gratuites, sans limite de temps (à 200m de la liaison par câble)	-110 places gratuites et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Leuk-Turtmann-Gampel-Sleg-Raron-Visp; Car Postal (12.491); Raron, Talstation	<i>aucune desserte bus (chaîne transport public assurée par le train - MGB)</i>	Visp-St. Niklaus-Grächen; Car Postal (12.552); Stalden-Saas, Bahnhof Brig-Visp-Saas-Fee; Car Postal (12.511); Stalden-Saas, Bahnhof
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	<i>aucune desserte directe (gare de Raron trop éloignée)</i>	Brig-Visp-Zermatt; MGB; Kalpetran	Brig-Visp-Zermatt; MGB; Stalden-Saas
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare CFF de Raron - liaison par câble : 0.5 km	distance gare MGB de Kalpetran - liaison par câble : proximité immédiate	distance gare MGB de Stalden - liaison par câble : proximité immédiate
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance N9 - liaison par câble : 0.2km	distance N9 - liaison par câble : 12.2km	distance N9 - liaison par câble : 7.5km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne						
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	-50 places, gratuites et sans limite de temps	28 places gratuites et sans limite de temps	-70 places (CHF 0.60/h), gratuites le dimanche -40 places publiques aux alentours
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	bus à la demande (12.529), liaison Unterbäch-Eischoll	<i>aucune desserte bus du point haut</i>	bus à la demande à Staldenried
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	liaison domaine skiable : 500m	liaison domaine skiable : 200m	deuxième section Staldenried-Gspon : à proximité immédiate
D. LES AUTRES MODES D'ACCES						
D.1 Route - voiture						
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	RC184 rte secondaire de montagne	RC174 rte secondaire de montagne	RC16 rte secondaire de montagne
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	34 km	22 km	12 km
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour : arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	50 min	40 min	25 min
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE	fluide	fluide	fluide

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	LUFTSEILBAHN RARON-EISCHOLL (LRE)	LUFTSEILBAHN KALPETRAN-EMBD (LKE)	LUFTSEILBAHN STALDEN-STALDENRIEND (LSSG)
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/srcce)	1'300 vhc/j	information non disponible	information non disponible
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)	CHF 5.00	CHF 4.00	CHF 2.00
D.2 Route - transports publics						
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne: exploitant	-	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne (ligne Visp-Staldenrien stoppée en 2002)
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-			
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet			
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant - choix : minibus, bus	-			
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST			
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-			
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondie à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet			
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch			
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST			
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES						
E.1	Type d'installation		questionnaire	téléphérique va et vient	téléphérique va et vient	téléphérique
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		1	2	1
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		1	1	1
E.1.3	Station intermédiaire			non	oui	oui
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		amont	amont	amont
E.1.5	Longueur oblique			information non disponible	information non disponible	1167 m
E.1.6	Dénivellation			information non disponible	information non disponible	359 m
E.2	Année de construction		questionnaire	1946	1957	1951
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire			
E.3.1	Date			2010	2010	1989
E.3.2	Description			nouvelles commandes électroniques et accessibilité en chaise roulante	motrice, installations de contrôle, freins, installations mécaniques et électroniques, chariot, équipements de sauvetage, nouveau système de fermeture des portes des cabines, renouvellement d'un pilier en béton et ses fondations à la station intermédiaire.	information non disponible
E.4	Véhicules		questionnaire			
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		information non disponible	information non disponible	personnes
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		information non disponible	information non disponible	moyen
E.5	Puissance motrice		questionnaire			
E.5.1	Nominale			75 kw	43.3 kw	information non disponible
E.5.2	Puissance de pointe			134 kw	47.3 kw	information non disponible
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	10 personnes	8 personnes ou 640 kg	12 personnes
E.7	Débit		questionnaire	70 pers/h	90 pers/h	70 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	6 m/sec	4 m/sec	5 m/sec
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	7 min	6 min	8 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire			
E10.1	Type			cabine de sauvetage entre pylône 2 et 1. accès par personnel depuis pylône ou depuis sol et descendeur	sauvetage au sol (section 1) / téléphérique de secours (section 2)	information non disponible
E10.2	Vers			aval	amont	information non disponible
E10.3	Temps d'évacuation maximum			2 h	1 h	information non disponible
E10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			non (sauf conditions défavorables)	bei Bedarf / normal nicht	information non disponible
E.11	Transports spéciaux		questionnaire			
E11.1	Carburants			non	non	non
E11.2	Munitions			oui	non	non
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire			
E12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		non	non	non
E12.2	Sans accompagnant			oui	information non disponible	oui
	Surveillance à distance			oui	oui	oui
	Station amont ou aval			amont	amont et aval	amont
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire			
E13.1	Description			aucun	danger d'avalanches (secteur 1)	information non disponible
E.13.2	Mesures			non	service d'alerte avalanches et installation d'alerte	information non disponible
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire			
E14.1	Confort			moyen de transport rapide et sûr	bon	moyen
E14.2	Degré de vétusté globale			modernisation et renouvellements réguliers des installations et bâtiments	normal	information non disponible
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire			
E15.1	A court terme			Rénovation des bâtiments et accès amélioré à la station amont	rénovation des cabines	remplacement à moyen terme
E15.2	A long terme			information non disponible	rénovation des bâtiments	information non disponible
F. DEVELOPPEMENT DURABLE						
F.1	Bilan carbone					
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		245.6	128.0	160.8
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		10751.8	6957.1	3794.8
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		48973.6	31688.8	17284.8

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINES - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	LUFTSEILBAHN FÜRGANGEN-BELLWALD (LFB)	BETTEN TALSTATION - BETTEN DORF - BETTMERALP	BETTEN TALSTATION - BETTMERALP
A. DONNEES DE BASE						
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Furgangen - Bellwald	Betten Talstation - Betten Dorf - Bettmeralp (2 sections)	Betten Talstation - Bettmeralp
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Bellwald	Betten	Betten
A.3 Concession						
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Canton	Bettmeralp AG	Bettmeralp AG
A.3.2	Echéance		ST	31.12.2019	28.02.2012 (pour les 2 sections)	30.09.2024
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire	touristique, pendulaire et scolaire (aussi marchandises)	touristique, pendulaire et scolaire (aussi marchandises)
A.5 Tarification						
		coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 12.80 AG valable comme 1/2 tarif abonnements 7j à CHF 49.00, mensuel à CHF 97.00 et annuel à CHF 873.00	CHF 6.80 (section 1) / CHF 12.80 (section 2) AG valable comme 1/2 tarif, réductions pour locaux carte 6 courses à CHF 17.40 / CHF 32.80, 12 courses à CHF 32.80 / CHF 61.60, 24 courses à CHF 61.20 / CHF 115.20 abonnement 7j à CHF 36.00 / CHF 49.00, mensuel à CHF 71.00 / CHF 129.00, annuel CHF 648.00 / CHF 873.00	CHF 18.40 AG valable comme 1/2 tarif, réductions pour locaux carte 6 courses à CHF 47.00, 12 courses à CHF 88.40, 24 courses à CHF 165.60 abonnement 7j à CHF 66.00, mensuel à CHF 132.00, annuel CHF 1'880.00
A.6 Fréquentation						
		charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	169 pers/j deux pointes horaires (au début des cours à 7h30 et à la fin à 16h00) l'arrivée de groupes peut représenter des pointes à heures diverses pointes journalières (samedis de haute saison et 1/3 du trafic en fin de semaine) pointes mensuelles (45% du trafic en hiver et 55% en été)	473 pers/j (section 1) / 641 pers/j (section 2) pointes journalières le samedi en hiver : 9h30-14h30 à la montée et 7h30-12h30 à la descente pointes journalières le dimanche en été : 10h00-12h00 à la montée et 16h00-18h00 à la descente variations saisonnières : 55% du trafic total en hiver (mi-décembre à mi-avril) et 40% du trafic en été (mi-juin à mi-octobre)	1'139 pers/j pointes journalières le samedi en hiver : 9h30-14h30 à la montée et 7h30-12h30 à la descente pointes journalières le dimanche en été : 10h00-12h00 à la montée et 16h00-18h00 à la descente variations saisonnières : 55% du trafic total en hiver (mi-décembre à mi-avril) et 40% du trafic en été (mi-juin à mi-octobre)
A.7 Horaire						
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	6h30 - 22h00	6h30 - 23h30	6h00 - 21h00
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	3 paires de courses/heure	2 paires de courses/heure	2 paires de courses/heure
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	toute l'année	toute l'année	toute l'année
B. ASPECTS ECONOMIQUE						
B.1 Coûts, recettes et indemnités						
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	CHF 480'000 (CHF 370'000)	CHF 1'600'000 (CHF 1'100'000)	CHF 28'000'000 (CHF 1'200'000)
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	CHF 60'000	CHF 310'000	CHF 825'000
B.1.3	Coûts financier	-	ST	CHF 5'000	CHF 20'000	CHF 60'000
B.1.4	Recettes	-	ST	CHF 220'000	CHF 860'000	CHF 25'000'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	CHF 325'000	CHF 1'100'000	CHF 1'285'000
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 1	catégorie 1	catégorie 1
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	CHF 2'700'000	CHF 40'000'000	CHF 40'000'000
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE						
C.1 Population, emplois, scolaire						
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	458 résidents	~400 résidents (Betten et Bettmeralp)	~400 résidents (Betten et Bettmeralp)
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	4500 lits touristiques, dont 327 lits hôteliers	5000 lits touristiques, dont 342 lits hôteliers	5000 lits touristiques, dont 342 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	-3.4% potentiel moyen	-0.9% (Betten) potentiel moyen	-0.9% (Betten) potentiel moyen
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	185 emplois (19 primaire, 48 secondaire, 118 tertiaire)	357 emplois (23 primaire, 22 secondaire, 312 tertiaire)	357 emplois (23 primaire, 22 secondaire, 312 tertiaire)
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	non	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	oui (maternelle et primaire)	oui (primaire à Betten)	-
C.2 Offre touristique						
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	Ski, randonnée, VTT, sports fun	ski, randonnée, VTT, eau, sports fun	ski, randonnée, VTT, eau, sports fun
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	été/hiver	été/hiver	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	semaine	semaine	semaine
C.3 Territoire et urbanisations						
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC154) : faible	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (Betten) : nulle	le long de la liaison par câble : nulle
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	très étalé	étalé (compact pour Betten)	étalé
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	position centrale	en bordure	en bordure
C.4 Intégration au réseau existant de plaine						
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	10 places, gratuites et sans limite de temps	1000 places, payantes et sans limite de temps	1000 places, payantes et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus au départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	aucune desserte bus (chaîne transport public assurée par le train - MGB)	aucune desserte bus (chaîne transport public assurée par le train - MGB)	aucune desserte bus (chaîne transport public assurée par le train - MGB)
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire au départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Visp-Brig-Andermatt-Göschenen; MGB; Furgangen	Visp-Brig-Andermatt-Göschenen; MGB; Betten Talstation	Visp-Brig-Andermatt-Göschenen; MGB; Betten Talstation
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare MGB de Furgangen - liaison par câble: proximité immédiate	distance gare MGB de Betten Talstation - liaison par câble: proximité immédiate	distance gare MGB de Betten Talstation - liaison par câble: proximité immédiate
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance N9 - liaison par câble : 21.3 km	distance N9 - liaison par câble : 12 km	distance N9 - liaison par câble : 12 km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne						
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	gratuit au village, payant à proximité des remontées du domaine skiable	aucun accès routier	aucun accès routier
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	navette en hiver (entre les deux liaisons par câble et les urbanisations)	aucun accès routier	aucun accès routier
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	liaison domaine skiable : 1.4km	liaison domaine skiable : <100m	liaison domaine skiable : <100m
D. LES AUTRES MODES D'ACCES						
D.1 Route - voiture						
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	RC152 rte secondaire de montagne	aucun accès routier (uniquement jusqu'à Betten)	aucun accès routier
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	13 km		
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour: arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)	20 min		
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE	fluide		

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	LUFTSEILBAHN FÜRGANGEN-BELLWALD (LFB)	BETTEN TALSTATION - BETTEN DORF - BETTMERALP	BETTEN TALSTATION - BETTMERALP
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/src)	information non disponible		
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)	CHF 2.00		
D.2 Route - transports publics						
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne exploitant	-	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-			
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet			
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant - choix : minibus, bus	-			
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST			
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-			
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondi à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet			
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch			
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST			
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES						
E.1	Type d'installation		questionnaire	téléphérique	téléphérique va et vient	téléphérique va et vient
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		1	2	2
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		1	2	1
E.1.3	Station intermédiaire			non	non	non
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		amont	amont (section 1) / aval (section 2)	amont
E.1.5	Longueur oblique			1434 m	information non disponible	information non disponible
E.1.6	Dénivellation			351 m	information non disponible	information non disponible
E.2	Année de construction		questionnaire	1956	1964 (section 1) / 1967 (section 2)	1972
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire			
E.3.1	Date			1992	1994 - 2004 (section 1) / 1993 (section 2)	1992 / 2006
E.3.2	Description			information non disponible	renouvellement de la concession	1992 : renouvellement de la concession 2006 : nouvelles cabines
E.4	Véhicules		questionnaire			
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		personnes	information non disponible	information non disponible
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		moyen	information non disponible	information non disponible
E.5	Puissance motrice		questionnaire			
E.5.1	Nominale			information non disponible	300 kw (section 1) / 265 kw (section 2)	760 kw
E.5.2	Puissance de pointe			information non disponible	370 kw (section 1) / 372 kw (section 2)	1360 kw
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	8 personnes	48 personnes (section 1) / 46 personnes (section 2)	118 personnes
E.7	Débit		questionnaire	82 pers/h	400 pers/h (section 1) / 500 pers/h (section 2)	700 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	5 m/sec	7 m/s (section 1) / 7 m/s (section 2)	8 m/s
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	6.35 min	2.75 min (section 1) / 5 min (section 2)	7 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire			
E10.1	Type			information non disponible	RG 10 DA - Immos (section 1) / RG 10 DA - Immos (section 2)	RG 10 DA - Immos
E10.2	Vers			information non disponible	vertical	vertical
E10.3	Temps d'évacuation maximum			information non disponible	2h (section 1) / 2 h (section 2)	2 h
E10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			information non disponible	non (section 1) / non (section 2)	non
E.11	Transports spéciaux		questionnaire			
E11.1	Carburants			non	non	oui
E11.2	Munitions			non	non	non
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire			
E12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		non	oui	oui
E12.2	Sans accompagnant			oui	information non disponible	information non disponible
	Surveillance à distance			oui	information non disponible	information non disponible
	Station amont ou aval			amont	information non disponible	information non disponible
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire			
E13.1	Description			information non disponible	franchissement du Rhône (section 1) / survol forêt (section 2)	franchissement du Rhône
E.13.2	Mesures			information non disponible	information non disponible	câble oblique
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire			
E14.1	Confort			moyen	bon	bon à très bon
E14.2	Degré de vétusté globale			information non disponible	conforme aux normes / lois en vigueur	conforme aux normes et lois en vigueur
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire			
E15.1	A court terme			remplacement à moyen terme	aucune	renouvellement de la concession renouvellement des installations de contrôle 2011
E15.2	A long terme			information non disponible	renouvellement complet (section 1) / renouvellement stations (section 2)	information non disponible
F. DEVELOPPEMENT DURABLE						
F.1	Bilan carbone					
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		197.5	120.4	337.8
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		4111.0	aucun accès routier	aucun accès routier
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		18725.2	aucun accès routier	aucun accès routier

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINES - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	MÖREL-GREICH-RIEDERALP	MÖREL - RIED-MÖREL - RIEDERALP	LUFTSEILBAHN GAMPTEL- JEIZINEN (LGJ)
A. DONNEES DE BASE						
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Mörel - Greich - Riederalp Mitte	Mörel - Ried-Mörel - Riederalp West (2 sections)	Gampel - Jeizinen
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Mörel-Filet et Riederalp	Mörel-Filet et Riederalp	Gampel-Bratsch
A.3 Concession						
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Riederalp (Bahnen)	Riederalp (Bahnen)	Riederalp (Bahnen)
A.3.2	Echéance		ST	31.12.2026	31.08.2016 (section 1) / 31.10.2026 (section 2)	31.12.2011
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire CHF 18.40 (CHF 10.00 pour trajet partiel) AG valable comme 1/2 tarif	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire CHF 18.40 (CHF 10.00 pour trajet partiel) AG valable comme 1/2 tarif	touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire CHF 15.60 AG valable comme 1/2 tarif, prix juniors
A.5	Tarification	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	carte 6 courses à CHF 47.00 (CHF 25.60), 12 courses à CHF 88.40 (CHF 48.00), 24 courses à CHF 165.60 (CHF 90.00), 50 courses CHF 345.00 abonnement d'été pour Mörel-Riederalp-Moosfluh/Hohfluh CHF 462.00 (hiver abonnement y compris domaine skiable) vélo CHF 5.00 (CHF 3.00) ou moto CHF 18.00	carte 6 courses à CHF 47.00 (CHF 25.60), 12 courses à CHF 88.40 (CHF 48.00), 24 courses à CHF 165.60 (CHF 90.00), 50 courses CHF 345.00 abonnement d'été pour Mörel-Riederalp-Moosfluh/Hohfluh CHF 462.00 (hiver abonnement y compris domaine skiable) vélo CHF 5.00 (CHF 3.00) ou moto CHF 18.00	carte 6 courses à CHF 37.60, 12 courses à CHF 75.20 abonnement 7j à CHF 61.00, mensuel à CHF 121.00 et annuel à CHF 1'089.00 Possibilité de courses supplémentaires (CHF 20.00 - 100.00 selon l'heure) vélo CHF 4.00, cyclomoteur CHF 8.00
A.6 Fréquentation						
A.6	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	874 pers/j pointes journalières: environ 50% du trafic journalier entre 7h00 et 10h30 (montée) et 16h-18h30 (descente) pointes hebdomadaires: Samedi en hiver; Mardi/Mercredi en été pointes annuelles: Hiver (Decembre, Janvier et Février), Eté (Juillet, Août); 2'272 Personnes par jour	690 (section 1) / 741 pers/j (section 2) pointes journalières: environ 50% du trafic journalier entre 7h00 et 10h30 (montée) et 16h-18h30 (descente) pointes hebdomadaires: Samedi en hiver; Mardi/Mercredi en été pointes annuelles: Hiver (Decembre, Janvier et Février), Eté (Juillet, Août); 2'272 Personnes par jour	161 pers/j (141 p/j en 2010 selon LGJ) pointe horaire, surtout l'hiver, de 9h30 à 11h30 et de 16h00 à 18h00 pointe hebdomadaire le samedi et le dimanche pointe saisonnière (haute-saison d'été, juillet-août, 30% du trafic et en hiver, janvier-février, 40% du trafic)
A.7 Horaire						
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	6h00 - 23h30	7h00 - 24h00	6h00 - 22h00
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	2 paires de courses/heure	2 paires de courses/heure	1-2 paires de courses/heure
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	toute l'année	toute l'année	toute l'année
B. ASPECTS ECONOMIQUE						
B.1 Coûts, recettes et indemnités						
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	CHF 2'100'000 (CHF 1'500'000)	CHF 2'000'000 (CHF 1'000'000)	CHF 470'000 (CHF 380'000)
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	CHF 340'000	CHF 250'000	CHF 80'000
B.1.3	Coûts financier	-	ST	CHF 150'000	CHF 120'000	CHF 3'000
B.1.4	Recettes	-	ST	CHF 2'300'000	CHF 1'400'000	CHF 230'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	CHF 1'000'000	CHF 1'600'000	CHF 320'000
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 1	catégorie 1	catégorie 2
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	CHF 40'000'000	CHF 40'000'000	CHF 250'000
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE						
C.1 Population, emplois, scolaire						
C.1.1	Population résidante	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	~250 résidents	~250 résidents	~30 résidents
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	5000 lits touristiques, dont 750 lits hôteliers	5000 lits touristiques, dont 750 lits hôteliers	400 lits touristiques, dont 15 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	-3.6% fort potentiel	-3.6% fort potentiel	0% faible potentiel
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	310 emplois (62 primaire, 9 secondaire, 239 tertiaire) pour toute la commune de Riederalp	310 emplois (62 primaire, 9 secondaire, 239 tertiaire) pour toute la commune de Riederalp	5 emplois secondaires
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	non	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	-	oui (maternelle et école primaire à Ried-Mörel)	non
C.2 Offre touristique						
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	ski, randonnée, golf, VTT, fun sports (escalade)	ski, randonnée, golf, VTT, fun sports (escalade)	ski, randonnée, VTT, sports fun
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	été/hiver	été/hiver	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	semaine (hiver), jour (été)	semaine (hiver), jour (été)	week-end
C.3 Territoire et urbanisations						
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier : faible	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier : faible	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier: faible
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	très étalé (compact pour Greich)	très étalé (très étalé également pour Ried-Mörel)	étalé
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	en bordure	en bordure	en bordure
C.4 Intégration au réseau existant de plaine						
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	850 places (extensible à 1050 places), payantes et sans limite de temps	850 places (extensible à 1050 places), payantes et sans limite de temps	~100 places, payantes et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	aucune desserte bus (chaîne transport public assurée par le train - MGB)	aucune desserte bus (chaîne transport public assurée par le train - MGB)	Leuk-Gampel-Steg-Visp; Car Postal (12.491); Gampel-Talstation
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Visp-Brig-Andermatt-Göschenen; MGB; Mörel	Visp-Brig-Andermatt-Göschenen; MGB; Mörel	aucune desserte directe (gare de Gampel-Steg trop éloignée)
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare MGB de Mörel - liaison par câble: proximité immédiate	distance gare MGB de Mörel - liaison par câble: proximité immédiate	distance gare Gampel-Steg - liaison par câble: 1.8km
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance N9 - liaison par câble : 9 km	distance N9 - liaison par câble : 9 km	distance N9 - liaison par câble : 1.8 km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne						
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	aucun accès routier	aucun accès routier	~80 places gratuites et sans limite de temps
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	aucun accès routier	aucun accès routier	aucune desserte bus du point haut
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	liaison domaine skiable : ~100m	liaison domaine skiable : ~500m (mais praticable à ski)	liaison domaine skiable : ~400m
D. LES AUTRES MODES D'ACCES						
D.1 Route - voiture						
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	aucun accès routier (uniquement jusqu'à Greich)	aucun accès routier (uniquement jusqu'à Ried-Mörel)	RC724 / RC700 / RC31 rte secondaire de montagne (3x)
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)			30 km
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour: arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)			50 min
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE			fluide

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	MÔREL-GREICH-RIEDERALP	MÔREL - RIED-MÔREL - RIEDERALP	LUFTSEILBAHN GAMPEL-JEIZINEN (L.G.)
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/srce)			RC31 : 700 vhc/j RC724/RC700 : information non disponible
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)			CHF 6.00
D.2	Route - transports publics					
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne exploitant	-	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-			
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet			
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant - choix : minibus, bus	-			
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST			
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-			
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondie à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet			
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch			
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST			
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES						
E.1	Type d'installation		questionnaire	téléphérique	télécabine	téléphérique va et vient
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		2	1	1
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		2	2	1
E.1.3	Station intermédiaire			oui	non	non
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		aval	amont (section 1) / aval (section 2)	aval
E.1.5	Longueur oblique			information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.1.6	Dénivellation			information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.2	Année de construction		questionnaire	1974	1996 (section 1) / 1987 (section 2)	1960
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire			
E.3.1	Date			2005	2005	1990 / 2005 / 2009
E.3.2	Description			renouvellement de la concession et du droit d'exploiter	renouvellement de la concession et du droit d'exploiter	1990 : installation électrique 2005 : chariot et guide cabine 2009 : câble porteur
E.4	Véhicules		questionnaire			
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.5	Puissance motrice		questionnaire			
E.5.1	Nominale			information non disponible	289 kw	information non disponible
E.5.2	Puissance de pointe			information non disponible	382 kw	information non disponible
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	80 personnes	6 personnes (section 1) / 6 personnes (section 2)	10 personnes
E.7	Débit		questionnaire	500 pers/h	700 pers/h (section 1) / 700 pers/h (section 2)	70 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	8 m/s	5 m/s (section 1) / 5m/s (section 2)	5.4 m/s
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	10 min	5 min (section 1) / 8 min (section 2)	8.1 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire			
E.10.1	Type			Immos	sauvetage au sol et téléphérique de secours	accès par personnel depuis pylône ou depuis sol et descendeur ou hélicoptère
E.10.2	Vers			aval	aval (section 1) / aval (section 2)	information non disponible
E.10.3	Temps d'évacuation maximum			180 min	180 min (section 1) / 180 min (section 2)	1h30 - 2h
E.10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			évacuation et prise en charge par les pompiers et les samaritains	évacuation et prise en charge par les pompiers et les samaritains	information non disponible
E.11	Transports spéciaux		questionnaire			
E.11.1	Carburants			diesel et huile de chauffage	non	information non disponible
E.11.2	Munitions			explosifs pour le service des pistes	non	information non disponible
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire			
E.12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		oui	non	non
E.12.2	Sans accompagnant			information non disponible	information non disponible	oui
	Surveillance à distance			information non disponible	oui	oui
	Station amont ou aval			information non disponible	amont et aval	amont
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire			
E.13.1	Description			information non disponible	fissure sous le pilier 4 (section 1)	néant
E.13.2	Mesures			information non disponible	surveillance par la commune de Morel (section 1)	néant
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire			
E.14.1	Confort			information non disponible	information non disponible	bon
E.14.2	Degré de vétusté globale			information non disponible	information non disponible	vétuste
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire			
E.15.1	A court terme			information non disponible	information non disponible	nouvelles installations de contrôle installées le 25.04.2011
E.15.2	A long terme			information non disponible	information non disponible	maintien de la liaison
F. DEVELOPPEMENT DURABLE						
F.1	Bilan carbone					
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		386.5	386.5	270.3
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		aucun accès routier	aucun accès routier	9486.9
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		aucun accès routier	aucun accès routier	43212.0

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	ROSSWALD	BLATTEN-BELALP	ZERMATT-FURI
A. DONNEES DE BASE						
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Ried-Brig - Rosswald	Blatten - Tschuggen - Belalp	Zermatt - Furi
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Ried-Brig et Termen	Naters	Zermatt
A.3 Concession						
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Rosswald (Bahnen)	Belalp (Bahnen)	Zermatt (Bergbahnen)
A.3.2	Echéance		ST	30.09.2020	31.12.2014	31.05.2025
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver)	touristique (été/hiver)	touristique (été/hiver) et pendulaire
A.5	Tarification	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 16.00 AG valable comme 1/2 tarif cartes 6 courses à CHF 42.00, 12 courses à CHF 75.00 abonnements 7j à CHF 65.00, mensuel à CHF 120.00 CHF 2.00 par bagage, prix de groupe dès 10 personnes	CHF 18.00 AG valable comme 1/2 tarif carte 6 courses à CHF 50.00, 12 courses à CHF 96.00, 24 courses à CHF 160.00 abonnement 7j à CHF 70.00, mensuel à CHF 120.00 et annuel à CHF 495.00 carte journalière vélo à CHF 5.00	CHF 16.50 AG valable comme 1/2 tarif aucune autre information disponible
A.6	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	414 pers/j pointe horaire, surtout l'hiver, de 9h00 à 13h00 et de 16h00 à 18h00 en été, pointe les week-end de haute-saison	1'301 pers/j pointe horaire majoritairement le matin à la montée, l'après-midi à la descente pointe hebdomadaire en hiver le vendredi, samedi et dimanche pointe saisonnière très marquée pour l'hiver (2'500 pers/j contre ~1000 pers/j en été)	information non disponible
A.7 Horaire						
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	7h30 - 21h30	7h00 - 24h00	8h30 - 17h30
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	exploitation continue	2 paires de courses/heure (3 paires aux heures de pointe)	exploitation continue
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	toute l'année (sauf dernière semaine d'octobre)	toute l'année	toute l'année
B. ASPECTS ECONOMIQUE						
B.1 Coûts, recettes et indemnités						
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	CHF 650'000 (CHF 320'000)	CHF 2'060'000 (CHF 960'000)	information non disponible
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	CHF 320'000	CHF 400'000	information non disponible
B.1.3	Coûts financier	-	ST	CHF 60'000	CHF 70'000	information non disponible
B.1.4	Recettes	-	ST	CHF 540'000	CHF 1'770'000	information non disponible
B.1.5	Indemnités	-	ST	CHF 235'000 (part canton)	CHF 523'000	information non disponible
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 2	catégorie 2	catégorie 3
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	CHF 16'000'000	CHF 7'000'000	CHF 65'000'000
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE						
C.1 Population, emplois, scolaire						
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	12 résidents	42 résidents	60 résidents
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	~200 lits touristiques	1492 lits touristiques, dont 180 lits hôteliers	210 lits touristiques, dont 40 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	3.1% (Ried-Brig) 9.5% (Termen)	0% fort potentiel	légère croissance fort potentiel
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	310 emplois à Ried-Brig (73 primaire, 79 secondaire, 158 tertiaire) 96 emplois à Termen (48 primaire, 10 secondaire, 38 tertiaire)	160 emplois (10 primaire, 10 secondaire, 140 tertiaire)	90 emplois
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	non	oui
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	non	non	non
C.2 Offre touristique						
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	ski, randonnée	Ski, randonnée, vélo, sports fun, escalade	ski, randonnée, VTT
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	surtout l'hiver	surtout hiver	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	semaine et week-end (propriétaires de chalets)	semaine	semaine
C.3 Territoire et urbanisations						
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : nulle	le long de la liaison par câble : moyenne	le long de la liaison par câble : nulle
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	très étalé	étalé	très étalé (urbanisation quasi nulle)
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	centrale	en bordure	en bordure
C.4 Intégration au réseau existant de plaine						
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	200 places, gratuites sans limite de temps	450 places, payantes et sans limite de temps	aucun accès routier
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Brig-Termen-Ried Brig Talstation; Car Postal (12.632); Ried-Brig Talstation	Brig-Naters-Blatten; Car Postal (12.624); Blatten bei Naters	ski-bus de la station faisant le lien entre la gare MGB et la station de départ
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	aucune desserte directe (gare de Brig trop éloignée)	aucune desserte directe (gare de Brig trop éloignée)	Brig-Visp-Zermatt; MGB; Zermatt
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare Brig - liaison par câble: 2.1km	distance gare Brig - liaison par câble: 8.5km	distance gare de Zermatt - liaison par câble: 1.2km
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance A9 (Ried-Brig) - liaison par câble : 6.0 km	distance A9 (Ried-Brig) - liaison par câble : 10.5 km	aucun accès routier
C.5 Intégration au réseau existant de montagne						
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	~40 places payantes (en été)	information non disponible	aucun accès routier
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	aucun accès routier	aucun accès routier	aucun accès routier, puisque directement sur le domaine skiable
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	liaison domaine skiable : ~100m	liaison domaine skiable : ~600m	Zermatt-Furi est une liaison du domaine skiable
D. LES AUTRES MODES D'ACCES						
D.1 Route - voiture						
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	aucun accès routier (uniquement jusqu'à Ried-Morel)	aucun accès routier	aucun accès routier
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)			
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour: arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)			
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE			

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	ROSSWALD	BLATTEN-BELALP	ZERMATT-FURI
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/srcce)			
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)			
D.2 Route - transports publics						
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne exploitant	-	aucune desserte bus plaine-montagne	aucun accès routier	aucun accès routier
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-			
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet			
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant - choix : minibus, bus	-			
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST			
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-			
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondie à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet			
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch			
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST			
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES						
E.1	Type d'installation		questionnaire	télécabine débrayable	téléphérique	téléphérique va et vient
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		1	2	2
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		1	1	1
E.1.3	Station intermédiaire			non	oui	non
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		amont	aval	information non disponible
E.1.5	Longueur oblique			1797 m	information non disponible	1650 m
E.1.6	Dénivellation			790 m	information non disponible	130 m
E.2	Année de construction		questionnaire	2000	1954	1964
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire			
E.3.1	Date			information non disponible	2010	information non disponible
E.3.2	Description			information non disponible	entre 2010 et 2014 rénovation complète afin de pouvoir renouveler de nouveau le droit d'exploiter	information non disponible
E.4	Véhicules		questionnaire			
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.5	Puissance motrice		questionnaire			
E.5.1	Nominale			342 kw	information non disponible	information non disponible
E.5.2	Puissance de pointe			511 kw	information non disponible	information non disponible
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	8 places	80 places	80 places
E.7	Débit		questionnaire	800 pers/h	700 pers/h	680 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	5 m/sec	8.5 m/sec	8 m/sec
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	6 min	6 min	6 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire			
E.10.1	Type			sauvetage au sol	Immos	information non disponible
E.10.2	Vers			information non disponible	aval	information non disponible
E.10.3	Temps d'évacuation maximum			information non disponible	3 h	information non disponible
E.10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			information non disponible	si nécessaire, station de sauvetage Blatten-Belalp	information non disponible
E.11	Transports spéciaux		questionnaire			
E.11.1	Carburants			information non disponible	oui	information non disponible
E.11.2	Munitions			information non disponible	oui	information non disponible
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire			
E.12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		information non disponible	oui	information non disponible
E.12.2	Sans accompagnant			information non disponible	non	information non disponible
	Surveillance à distance			information non disponible	information non disponible	information non disponible
	Station amont ou aval			amont et aval	information non disponible	information non disponible
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire			
E.13.1	Description			information non disponible	pas de dangers naturels à l'exception du vent	information non disponible
E.13.2	Mesures			information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire			
E.14.1	Confort			information non disponible	le confort du téléphérique ne correspond pas aux exigences des clients	information non disponible
E.14.2	Degré de vétusté globale			information non disponible	les installations sont renouvelées régulièrement	information non disponible
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire			
E.15.1	A court terme			information non disponible	information non disponible	information non disponible
E.15.2	A long terme			information non disponible	à long terme, télécabine 8 places pour Belalp	information non disponible
F. DEVELOPPEMENT DURABLE						
F.1	Bilan carbone					
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		237.0	245.9	222.1
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		aucun accès routier	aucun accès routier	aucun accès routier
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		aucun accès routier	aucun accès routier	aucun accès routier

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	WILER-LAUCHERNALP	LE CHÂBLE-VERBIER
A. DONNEES DE BASE					
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Wiler - Lauchernalp	Le Châble - Verbier
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Wiler	Bagnes
A.3 Concession					
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Lauchernalp (Bergbahnen)	Téléverbier
A.3.2	Échéance		ST	31.03.2014	14.08.2021
A.4 Usage					
		choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver) et pendulaire	touristique (été/hiver) et pendulaire
A.5 Tarification					
		coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 22.40 AG valable comme 1/2 tarif cartes 5 courses à CHF 72.00, 10 courses à CHF 13.00 abonnement 7j à CHF 80.00 réductions (20%) pour "gästekarte löttschenberg" abonnement ski à la saison possible	CHF 18.00 ni AG, ni 1/2 tarif valables abonnement saison à CHF 260.00 liaison comprise dans le forfait ski
A.6 Fréquentation					
		charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	900 pers/j pointe horaire (50% des montées avant 10h00 et 50% des descentes entre 15h00 et 17h00) pointe hebdomadaire le week-end (1/3 du trafic) pointe saisonnière en hiver (3/4 du trafic de décembre à avril, 1480 pers/j)	1'946 pers/j pointe horaire (9h00-12h00 à la montée, 15h00-17h00 à la descente) pointe hebdomadaire le week-end pointe saisonnière durant la haute-saison et les fêtes
A.7 Horaire					
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	8h30 - 22h30	8h30 - 19h30
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	3 paires de courses (haute saison) 2 paires de courses (basse saison)	exploitation continue
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	fermeture saisonnière (mois de mai et de novembre)	fermeture saisonnière (mai-juin et mi-août au début novembre)
B. ASPECTS ECONOMIQUE					
B.1 Coûts, recettes et indemnités					
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	information non disponible	CHF 452'000 (353'00)
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	information non disponible	CHF 458'500
B.1.3	Coûts financier	-	ST	information non disponible	CHF 0
B.1.4	Recettes	-	ST	information non disponible	CHF 1'215'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	information non disponible	CHF 0
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 3	catégorie 3
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	information non disponible	CHF 55'000'000
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE					
C.1 Population, emplois, scolaire					
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	15 résidents	3'000 résidents
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	1200 lits touristiques, dont 316 lits hôteliers	28'000 lits touristiques, dont 974 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	légère croissance fort potentiel	+17% potentiel moyen
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	195 emplois (54 primaire, 28 secondaire, 113 tertiaire)	2002 emplois (0 primaire, 322 secondaire, 1680 tertiaire)
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	non	oui (primaire et école privée)
C.2 Offre touristique					
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	ski, randonnée, VTT, sports fun	ski, randonnée, vélo, golf, culture
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	été/hiver	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	semaine	jour, week-end ou semaine
C.3 Territoire et urbanisations					
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : nulle	le long de la liaison par câble : nulle le long de l'accès routier (RC94) : moyenne
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	très étalé	compact
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	en bordure	en bordure
C.4 Intégration au réseau existant de plaine					
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	400 places, payantes et sans limite de temps	650 places, payantes et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne exploitant; arrêt	-	Gampel-Steg-Falleralp; Car Postal (12.591); Wiler (mais arrêt éloigné du départ de la cabine, -400m)	Le Châble-Mauvoisin / Le Châble-Bruson; Car Postal (12.253/12.252); Le Châble, la cabine, -400m)
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	aucune desserte directe (gare de Goppenstein trop éloignée)	Martigny-Le Châble; RegionAlps; Le Châble
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare Goppenstein - liaison par câble: 5km	distance gare RegionAlps du Châble - liaison par câble : 50m
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance A9 (Gampel-Steg) - liaison par câble : 15.5 km	distance bretelle A9 Martigny-Gd-St-Bernard - liaison par câble : 20km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne					
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	aucun accès routier	Plus de stationnement public à Médran (parkings périphériques et liaisons navettes)
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	aucun accès routier	réseau de navettes bus (4 lignes)
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	liaison domaine skiable : à proximité immédiate	liaison domaine skiable : même installation
D. LES AUTRES MODES D'ACCES					
D.1 Route - voiture					
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	aucun accès routier	RC 94 rte principale de montagne
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)		18 km
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour; arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)		30 min
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE		en limite de saturation

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		WILER-LAUCHERNALP		LE CHÂBLE-VERBIER	
D.1.5	Fréquentation	<i>charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé</i>	Internet (www.vs.ch/srcce)		5'000 vhcj
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	<i>coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)</i>	Internet (www.viamichelin.ch)		CHF 3.00
D.2 Route - transports publics					
D.2.1	Ligne	<i>desserte bus plaine-montagne : ligne exploitant</i>	-	<i>aucune desserte bus plaine-montagne</i>	Le Châble-Verbiere Car Postal (12.251)
D.2.2	Distance	<i>distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble</i>	-		9 km
D.2.3	Temps de trajet	<i>temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble</i>	horaire Internet		Le Châble, gare - Verbiere, station poste : 25 min
D.2.4	Capacité	<i>type de matériel roulant : choix : minibus, bus</i>	-		bus
D.2.5	Fréquentation	<i>charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)</i>	ST		262 pers/j
D.2.6	Type d'utilisateurs	<i>choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire</i>	-		Touristique (été/hiver), pendulaire et scolaire
D.2.7	Niveau de service	<i>fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondie à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)</i>	horaire Internet		15 paires de courses/jour 6h30-22h00 1 paire de course supplémentaire en hiver (soirée - 22h)
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	<i>coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)</i>	www.cff.ch		CHF 24.40
D.2.9	Coût pour l'exploitant	<i>coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités</i>	ST		CHF 850'000 (CHF 350'000) CHF 100'000 CHF 30'000 CHF 265'000 CHF 585'000 I valeurs disponibles que depuis Martigny I
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES					
E.1	Type d'installation		questionnaire	télécabine	télécabine
E.1.1	Câble porteurs	<i>choix : 1 ou 2 câbles</i>		2	1
E.1.2	Sections	<i>choix : 1 ou 2 sections</i>		1	1
E.1.3	Station intermédiaire			non	non
E.1.4	Position de la motrice	<i>choix : amont, aval</i>		amont	amont
E.1.5	Longueur oblique			<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
E.1.6	Dénivellation			<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
E.2	Année de construction		questionnaire	1994	1975
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire		
E.3.1	Date			2006	2001
E.3.2	Description			révision du chariot et du câble tracteur	renouvellement de l'ensemble, excepté les bâtiments
E.4	Véhicules		questionnaire		
E.4.1	Usagers	<i>choix : personnes, marchandises</i>		<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
E.4.2	Confort	<i>choix : moyen, bon, excellent</i>		<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
E.5	Puissance motrice		questionnaire		
E.5.1	Nominale			760 kw	560 kw
E.5.2	Puissance de pointe			860 kw	<i>information non disponible</i>
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	100 personnes	4 personnes
E.7	Débit		questionnaire	1200 pers/h	1100/1600 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	9.5 m/s	4.5 m/s
E.9	Temps de parcours	<i>aller simple</i>	questionnaire	3.5 min	8.58 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire		
E.10.1	Type			sauvetage au sol	<i>information non disponible</i>
E.10.2	Vers			amont et aval	amont et vertical
E.10.3	Temps d'évacuation maximum			3 h	3 h
E.10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			aucune, la durée d'évacuation peut toutefois être raccourcie avec l'engagement d'un hélicoptère	non (amont) oui (vertical)
E.11	Transports spéciaux		questionnaire		
E.11.1	Carburants			diesel, gaz	non
E.11.2	Munitions			explosifs pour le service des pistes	non
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire		
E.12.1	Avec personnel d'accompagnement	<i>choix : oui, non</i>		oui	non
E.12.2	Sans accompagnant			<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
	Surveillance à distance			<i>information non disponible</i>	oui
	Station amont ou aval			<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire		
E.13.1	Description			aucun danger particulier	<i>information non disponible</i>
E.13.2	Mesures			<i>information non disponible</i>	<i>information non disponible</i>
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire		
E.14.1	Confort			bon confort, places assises	bon
E.14.2	Degré de vétusté globale			installation en bon état, la concession peut être prolongée sans problème	<i>information non disponible</i>
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire		
E.15.1	A court terme			aucune amélioration nécessaire	augmentation débit
E.15.2	A long terme			remplacement des cabines dans 20 ans	<i>information non disponible</i>
F. DEVELOPPEMENT DURABLE					
F.1	Bilan carbone				
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	<i>g CO2 pour un aller/retour</i>		165.3	329.4
F.1.2	Comparaison avec la voiture	<i>g CO2 pour un aller/retour</i>		<i>aucun accès routier</i>	3162.3
F.1.3	Comparaison avec le bus	<i>g CO2 pour un aller/retour</i>		<i>aucun accès routier</i>	14404.0

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINES - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	FIESCH-FIESCHERALP	LUFTSEILBAHN STALDENRIED-GSPON (LSSG)
A. DONNEES DE BASE					
A.1	Liaison(s)	points desservis, station(s) intermédiaire(s), section(s), installation(s)	-	Fiesch-Fiescheralp (deuxième section Fiescheralp - Eggishorn)	Staldenried-Gspon (section 2)
A.2	Commune(s)	commune(s) concernée(s)	-	Fiesch	Staldenried
A.3 Concession					
A.3.1	Détenteur	choix : canton, commune, société	ST	Fiesch-Eggishorn AG	Canton
A.3.2	Échéance		ST	30.04.2025 (Fiesch Kuhboden 1) / 30.06.2011 (Fiesch Kuhboden 2)	31.12.2022
A.4	Usage	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	questionnaire	touristique (été/hiver)	touristique (été/hiver), pendulaire en été
A.5	Tarification	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011) autres : système d'abonnements, carte multicourse, AG ou 1/2 tarif, etc.	ST, questionnaire	CHF 26.20 AG valable comme 1/2 tarif possibilité de cartes multicourses l'hiver peut être compris dans le forfait ski	CHF 6.80 (CHF 16.40 pour les deux sections) AG valable comme 1/2 tarif carte 6 courses à CHF 27.00 (CHF 39.40) et 12 courses à CHF 54.00 (CHF 78.80) abonnement 7] à CHF 129.00 (CHF 65.00), mensuel à CHF 94.00 (CHF 129.00) annuel à CHF 846.00 (CHF 1'161.00) abonnements junior, prix de groupe (10 personnes)
A.6	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009) autres : fluctuations horaires, journalières, mensuelles, par sens, etc.	ST questionnaire	1550 pers/j pointe horaire en hiver (80% des montées entre 9h00 et 11h00 et 80% des descentes entre 15h00 et 17h00) pointe horaire en été (de 10h00 à 12h00)	233 pers/j pointe horaire (60% des montées entre 9h00 et 12h00 et 40% des descentes entre 15h00 et 18h00) pas de pointe journalière pointe saisonnière (2/3 du trafic entre juillet et octobre et 1/3 entre novembre et juin)
A.7 Horaire					
A.7.1	Amplitude	début de service et fin de service (période normal, hors renforts, arrondie à +/-30min)	Internet	8h00 - 18h30 (l'hiver, une course à 21h45)	4h00 - 21h30
A.7.2	Fréquence	fréquence moyenne (nombre de paires de courses horaires)	Internet	3 paires de courses (haute saison) 2 paires de courses (basse saison)	2 paires de courses/heure (3 paires entre 7h00-8h00)
A.7.3	Saisonnalité	fermeture saisonnière, renforts ponctuels de l'offre	Internet	toute l'année	toute l'année
B. ASPECTS ECONOMIQUE					
B.1 Coûts, recettes et indemnités					
B.1.1	Coûts de fonctionnement	y compris frais de personnel (détail indiqué entre parenthèses)	ST	information non disponible	CHF 220'000
B.1.2	Coûts d'amortissement	-	ST	information non disponible	CHF 65'000
B.1.3	Coûts financier	-	ST	information non disponible	CHF 0
B.1.4	Recettes	-	ST	information non disponible	CHF 290'000
B.1.5	Indemnités	-	ST	information non disponible	CHF 0
B.2	Catégorie de l'installation	choix : catégorie 1, 2 ou 3	ST	catégorie 3	catégorie 3
B.3	Chiffre d'affaire remontée mécanique amont	société - chiffre d'affaire (valeur 2010)	ST, questionnaire	CHF 40'000'000	information non disponible
C. DONNES SOCIO-ECONOMIQUES, TERRITORIALES ET MOBILITE					
C.1 Population, emplois, scolaire					
C.1.1	Population résidente	nombre d'habitants du/des point(s) haut(s) uniquement (valeur 2010)	questionnaire	-50 résidents (moins en été)	-250 résidents (moins en été)
C.1.2	Population non résidente	nombre de lits touristiques, dont le nombre de lits en hôtellerie (valeur 2010)	questionnaire	664 lits hôteliers	-190 lits touristiques, dont 25 lits hôteliers
C.1.3	Evolution démographique	analyse courbe démographique 2000-2009 pour le point haut uniquement zone à bâtir - graduation : potentiel fort (> +50%), moyen (+10-50%), faible (< +10%)	questionnaire questionnaire	information non disponible	information non disponible faible potentiel
C.1.5	Emploi	nombre et type d'emplois pour le point haut uniquement (primaire, secondaire, tertiaire - valeur 2010)	questionnaire, OFS	618 emplois (10 primaire, 57 secondaire, 551 tertiaire)	5 emplois (0 primaire, 0 secondaire, 5 tertiaire)
C.1.6	Industrie	présence d'activité industrielle pour le point haut et nombre d'emplois (valeur 2010)	questionnaire	non	non
C.1.7	Enseignement	présence d'une école pour le point haut. Si oui, de quel niveau ?	questionnaire	non	non
C.2 Offre touristique					
C.2.1	Type	type d'offre touristique - choix : ski, randonnée, vélo, golf, eau, sports fun, etc.	questionnaire	ski, randonnées, parapente	Ski, randonnée, VTT
C.2.2	Saisonnalité	niveau d'offre touristique - choix : été/hiver, surtout l'été, surtout l'hiver, aucune offre	questionnaire	surtout l'hiver	été/hiver
C.2.3	Durée du séjour	séjour type - choix : jour, week-end ou semaine	questionnaire	jour, week-end et semaine	jour, week-end et semaine
C.3 Territoire et urbanisations					
C.3.1	Urbanisations plaine-montagne	urbanisation le long de de la liaison par câble - graduation : nulle, faible, moyenne, forte urbanisation le long de l'accès routier - graduation : nulle, faible, moyenne, forte	-	le long de la liaison par câble : nulle	le long de la liaison par câble : nulle
C.3.2	Densité	pour le point haut uniquement - graduation : compact, étalé très étalé	-	étalé	étalé
C.3.3	Distance	pour le point haut, position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations - graduation : position centrale, en bordure ou éloignée	-	en bordure	position centrale
C.4 Intégration au réseau existant de plaine					
C.4.1	Stationnement public	stationnement public au départ de la liaison par câble : nbre de places, type de gestion (tarifs, limite de temps), etc.	questionnaire, relevés de terrain	450 places, payantes et sans limite de temps	-70 places, payantes et sans limite de temps
C.4.2	Desserte bus	desserte bus du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Fiesch-Ernen-Binn; Car Postal (12.652); Fiesch Luftseilbahn Fiesch-Fieschtal; Car Postal (12.651); Fiesch Luftseilbahn	bus: bus à la demande en liaison avec le téléphérique
C.4.3	Desserte ferroviaire	desserte ferroviaire du départ de la liaison par câble : ligne, exploitant, arrêt	-	Visp-Brig-Andermatt-Göschenen; MGB; Fiesch Bahnhof	aucune desserte directe (gare de Stalden-Saas trop éloignée)
C.4.4	Distance gare - liaison par câble	-	-	distance gare Fiesch - liaison par câble : 500m	distance gare MGB de Stalden - liaison par câble: 6km
C.4.5	Distance autoroute - liaison par câble	distance depuis la bretelle autoroutière (ou nœud routier principal) la plus proche	-	distance bretelle A9 Furka - liaison par câble : 20km	distance N9 - liaison par câble : 11.5km
C.5 Intégration au réseau existant de montagne					
C.5.1	Stationnement public	stationnement public au droit du point haut : nbre de places, type de gestion politique générale à l'échelle de la station (si pertinent)	questionnaire, relevés de terrain	aucun accès routier	aucun accès routier
C.5.2	Desserte bus	desserte bus de l'arrivée de la liaison par câble (navettes internes)	-	aucun accès routier	aucun accès routier
C.5.3	Distance avec liaison par câble en amont	distance avec autre liaison par câble en amont (autre section ou domaine skiable)	-	liaison domaine skiable : à proximité immédiate	liaison domaine skiable : -250m
D. LES AUTRES MODES D'ACCES					
D.1 Route - voiture					
D.1.1	Classification	axe hiérarchie	SRCE	aucun accès routier	aucun accès routier
D.1.2	Distance	distance (aller/retour) approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)		
D.1.3	Temps de trajet	temps de trajet (aller/retour: arrondi à +/-5min) approximatif par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	Internet (www.maps.google.ch)		
D.1.4	Degré de saturation	indication du degré de saturation - graduation : fluide, en limite de saturation, saturé	SRCE		

LIAISONS PAR CÂBLE PLAINE - MONTAGNE ACTUELLES

Tableau de synthèse

		Détail, choix, graduation	Source(s)	FIESCH-FIESCHERALP	LUFTSEILBAHN STALDENRIED-GSPON (LSSG)
D.1.5	Fréquentation	charges de trafic journalière moyenne (TJM - valeur 2009) pour le tronçon le plus chargé	Internet (www.vs.ch/srcce)		
D.1.6	Coût pour l'utilisateur	coût estimé pour l'accès (aller/retour) en voiture (carburant uniquement)	Internet (www.viamichelin.ch)		
D.2 Route - transports publics					
D.2.1	Ligne	desserte bus plaine-montagne : ligne exploitant	-	aucune desserte bus plaine-montagne	aucune desserte bus plaine-montagne
D.2.2	Distance	distance approximative par la route entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	-		
D.2.3	Temps de trajet	temps de trajet indiqué à l'horaire entre l'arrivée et le départ de la liaison par câble	horaire Internet		
D.2.4	Capacité	type de matériel roulant : choix : minibus, bus	-		
D.2.5	Fréquentation	charge moyenne journalière ouvrable (valeur 2009)	ST		
D.2.6	Type d'utilisateurs	choix : touristique (été et/ou hiver), pendulaire, scolaire	-		
D.2.7	Niveau de service	fréquence moyenne (nombre de paires de courses journalières) amplitude horaire (arrondi à +/-30min) compléments d'offre (saisonnalité)	horaire Internet		
D.2.8	Coût pour l'utilisateur	coût aller-retour (adulte, plein tarif, tout le trajet - valeur 2011)	www.cff.ch		
D.2.9	Coût pour l'exploitant	coûts de fonctionnement (dont frais personnel) coûts d'amortissement coûts financiers recettes indemnités	ST		
E. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES					
E.1	Type d'installation		questionnaire	téléphérique	téléphérique
E.1.1	Câble porteurs	choix : 1 ou 2 câbles		2	1
E.1.2	Sections	choix : 1 ou 2 sections		1	1
E.1.3	Station intermédiaire			non	non
E.1.4	Position de la motrice	choix : amont, aval		aval (liaison 1) / amont (liaison 2)	aval
E.1.5	Longueur oblique			2938	1598 m
E.1.6	Dénivellation			1152	738 m
E.2	Année de construction		questionnaire	information non disponible	1951
E.3	Rénovation la plus récente		questionnaire		
E.3.1	Date			2003	1989
E.3.2	Description			cabines, installations de contrôle, motrice	information non disponible
E.4	Véhicules		questionnaire		
E.4.1	Usagers	choix : personnes, marchandises		information non disponible	personnes
E.4.2	Confort	choix : moyen, bon, excellent		information non disponible	moyen
E.5	Puissance motrice		questionnaire		
E.5.1	Nominale			information non disponible	information non disponible
E.5.2	Puissance de pointe			information non disponible	information non disponible
E.6	Capacité des cabines		questionnaire	100 personnes (liaison 1) / 36 personnes (liaison 2)	12 personnes
E.7	Débit		questionnaire	720 (liaison 1) / 450 (liaison 2)	80 pers/h
E.8	Vitesse		questionnaire	9 m/s	5.5 m/sec
E.9	Temps de parcours	aller simple	questionnaire	9 min (liaison 1) / 10 min (liaison 2)	7 min
E.10	Concept de sauvetage		questionnaire		
E.10.1	Type			hélicoptère ou sauvetage au sol	information non disponible
E.10.2	Vers			information non disponible	information non disponible
E.10.3	Temps d'évacuation maximum			2 h (hélicoptère) ou 3h (sauvetage au sol)	information non disponible
E.10.4	Nécessité d'intervention d'organe externe			information non disponible	information non disponible
E.11	Transports spéciaux		questionnaire		
E.11.1	Carburants			non	non
E.11.2	Munitions			non	non
E.12	Mode d'exploitation		questionnaire		
E.12.1	Avec personnel d'accompagnement	choix : oui, non		oui	non
E.12.2	Sans accompagnant			information non disponible	oui
	Surveillance à distance			information non disponible	oui
	Station amont ou aval			information non disponible	aval
E.13	Dangers naturels pour l'installation ou pour les situations de sauvetage		questionnaire		
E.13.1	Description			information non disponible	information non disponible
E.13.2	Mesures			information non disponible	information non disponible
E.14	Aspect généré (appréciations de la direction ou sur la base de remarques des usagers)		questionnaire		
E.14.1	Confort			information non disponible	moyen
E.14.2	Degré de vétusté globale			information non disponible	information non disponible
E.15	Proposition et souhaits d'amélioration (appréciation de la direction)		questionnaire		
E.15.1	A court terme			information non disponible	remplacement à moyen terme
E.15.2	A long terme			information non disponible	information non disponible
F. DEVELOPPEMENT DURABLE					
F.1	Bilan carbone				
F.1.1	Bilan carbone de la remontée mécanique	g CO2 pour un aller/retour		405.7	220.7
F.1.2	Comparaison avec la voiture	g CO2 pour un aller/retour		aucun accès routier	aucun accès routier
F.1.3	Comparaison avec le bus	g CO2 pour un aller/retour		aucun accès routier	aucun accès routier

Annexe 2 : Les liaisons actuelles – fiches

1 DORENAZ - ALESSE - CHAMPEX (DAC)




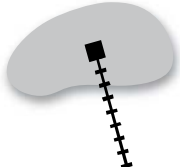
DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Allesse	
Commune(s) concernée(s)	Dorénaz	
Concession (détenteur; échéance)	Canton; 31.12.2026	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et viens	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1956 (2006)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
120 pers.	280 lits (0 lits hôteliers)	10 emplois (10/0/0)
Evolution démographique (2000-2009)	+15%	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact				
	<input type="checkbox"/> Etalé				
	<input checked="" type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input checked="" type="checkbox"/> Position centrale				
	<input type="checkbox"/> Position en bordure				
	<input type="checkbox"/> Position éloignée				

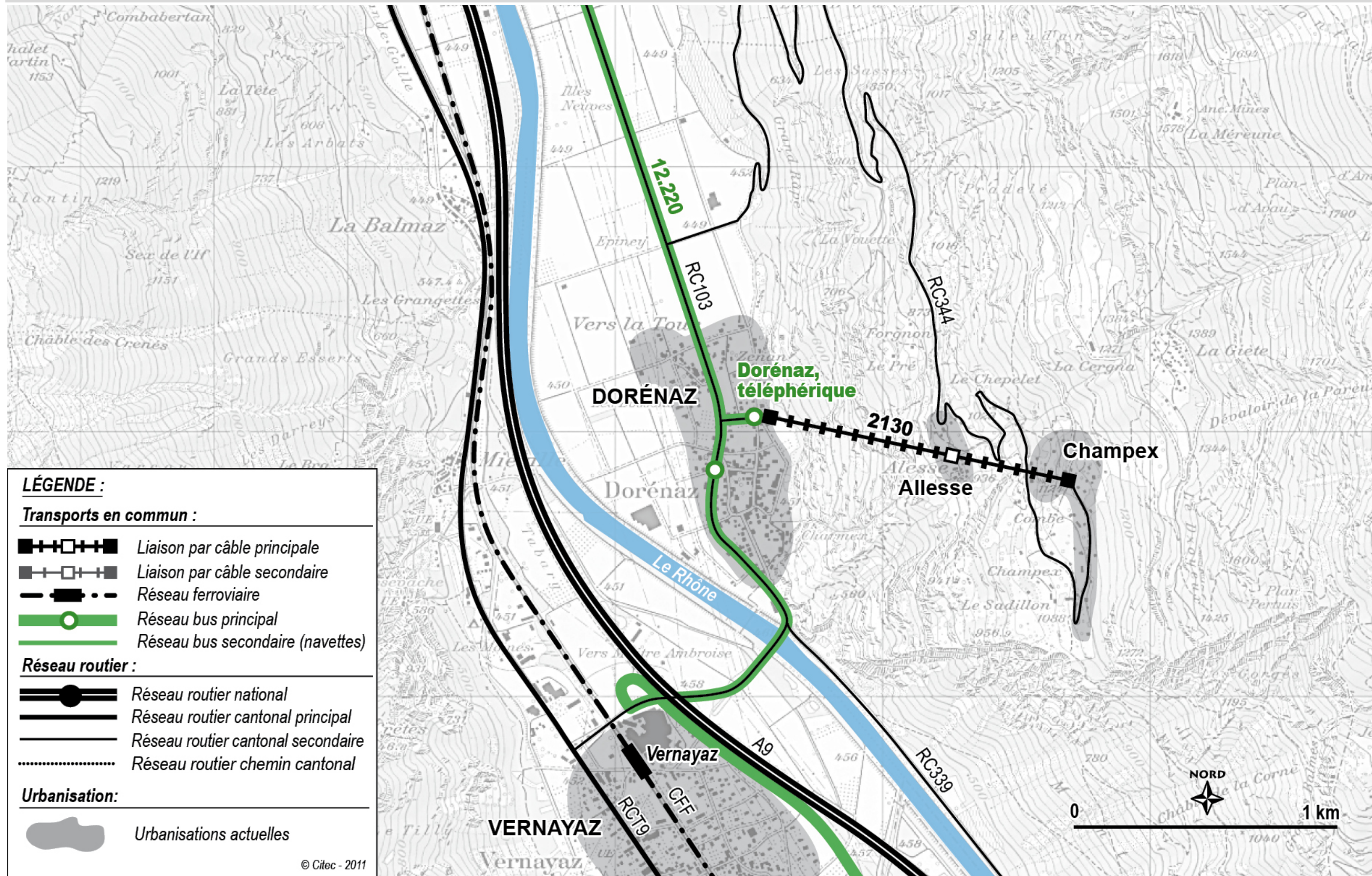
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	<i>non disponible</i>	2'684 m	CHF 11.60	55 pers/j	1 paire/h
Voiture individuelle (RC45)	30 min	18 km	-	<i>non disponible</i>	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 420'000	CHF 85'000	CHF 5'000	CHF 73'000	CHF 440'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
++
++
++
++
++
++
+
-
--
++
++
++
+
--
++
++
+
+

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
<i>Aucune solution financièrement supportable pour satisfaire à la demande "d'hyperpointe"</i>	
	ràs
<i>La demande étant globalement satisfaite (hors "hyperpointes"), aucune nécessité à éviter les contre-arrêts</i>	
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
	ràs
<i>La demande étant globalement satisfaite (hors "hyperpointes"), aucune nécessité à augmenter la fréquence actuelle</i>	
	ràs
<i>- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) : notamment la promotion des activités actuelles liées au VTT - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)</i>	
	ràs
<i>Envisager des mesures de restriction de l'usage de la route, voire sa fermeture</i>	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

2 RIDDES-ISERABLES (TRI)





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Riddes et Isérables	
Concession (détenteur; échéance)	Canton; 31.01.2034	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et vient	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1957 (2006)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 900 pers.	Population non résidente 405 lits (dont 5 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 228 emplois (89/69/70)
Evolution démographique (2000-2009)	+35%	
Industrie	Oui	
Enseignement	Oui (primaire)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact <input checked="" type="checkbox"/> Etalé <input type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale <input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure <input type="checkbox"/> Position éloignée				

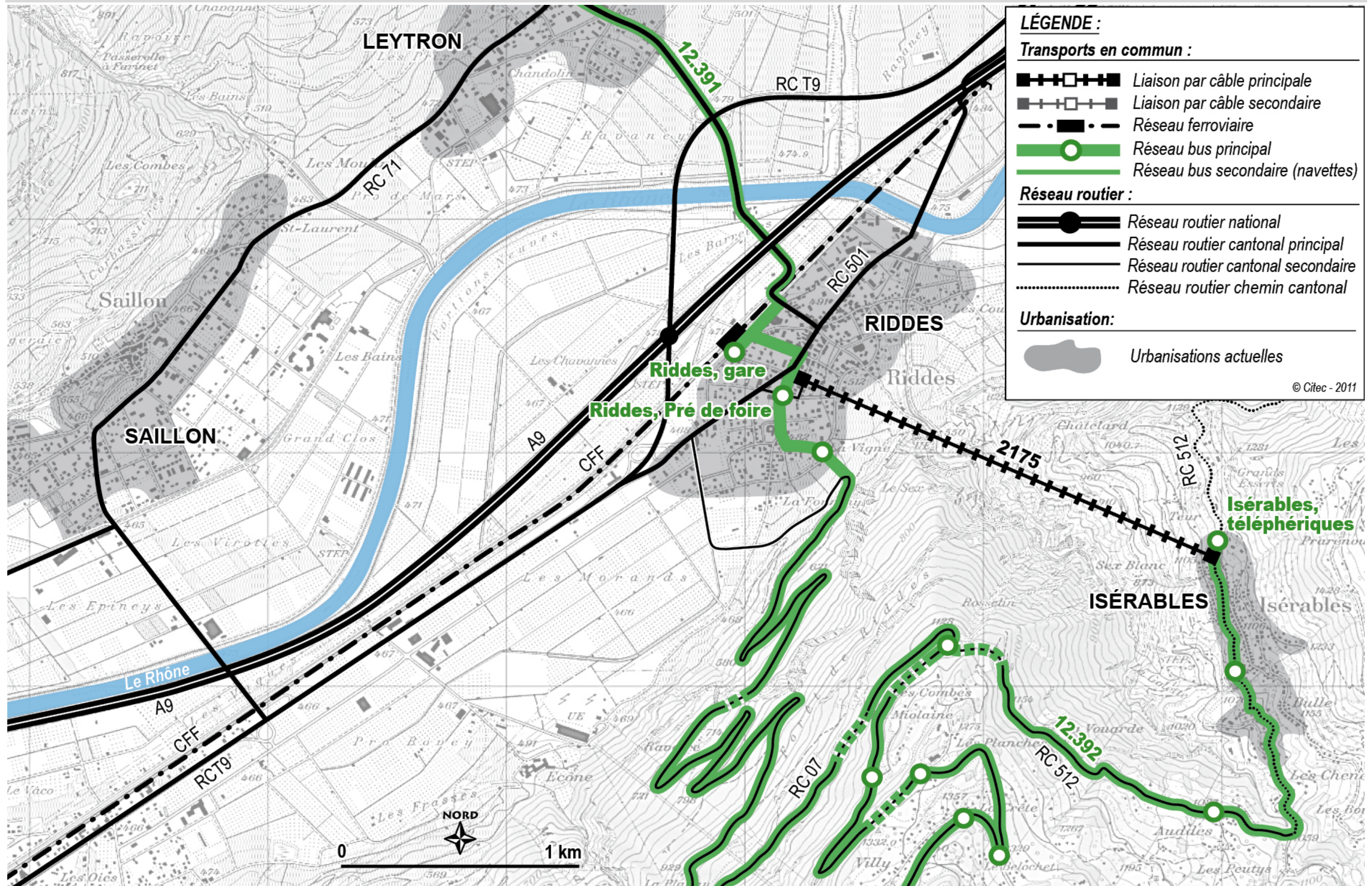
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	16 min	<i>non disponible</i>	CHF 11.60	184 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle (RC87)	45 min	25 km	CHF 3.40	1'100 vhc/j	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 640'000	CHF 300'000	CHF 0	CHF 275'000	CHF 675'000
Bus	-	-	-	-	-

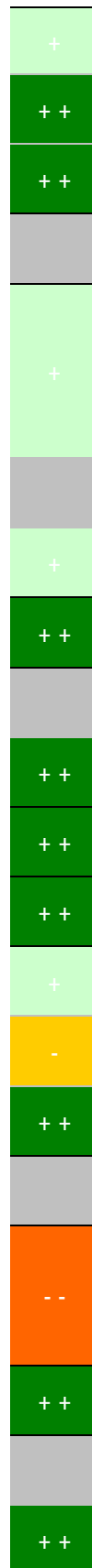
RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Echéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic



Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où la distance à pied entre la gare ferroviaire et la liaison est jugée acceptable</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple)	
<i>Pour information, projet de liaison Iséribles - 4 Vallées au niveau du Plan directeur cantonal</i>	
	Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>La demande étant satisfaite, aucune nécessité à augmenter la fréquence actuelle</i>	
	<i>ràs</i>
- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère



3 CHALAIS-BRIE-VERCORIN (CBV)





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Brie	
Commune(s) concernée(s)	Chalais	
Concession (détenteur; échéance)	Commune; 31.12.2034	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et vient	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1950 (2010)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Autres : patinoire, tennis

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 603 pers.	Population non résidente 4'500 lits (dont 10 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 113 emplois (0/6/107)
Evolution démographique (2000-2009)	+16%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire - horaire continu)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input checked="" type="checkbox"/> Compact <input type="checkbox"/> Etalé <input type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale <input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure <input type="checkbox"/> Position éloignée				

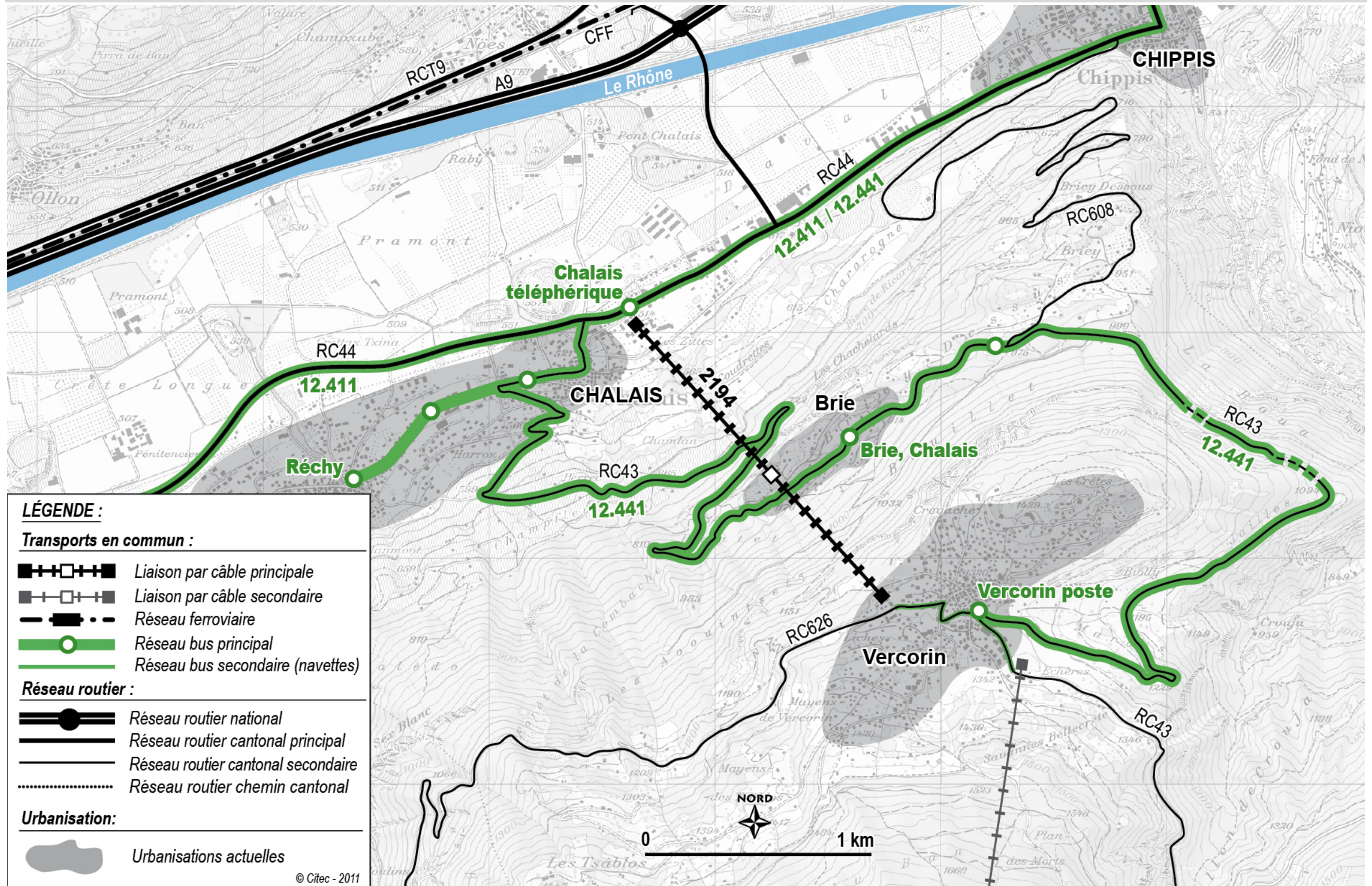
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	15 min	3'650 m	CHF 12.40	264 pers/j	4 paires/h
Voiture individuelle (RC43)	35 min	22 km	CHF 3.20	<i>non disponible</i>	-
Bus (12.441)	54 min	22 km	CHF 14.40	35 pers/j	5 paires/j

ASPECTS ECONOMIQUES

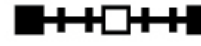
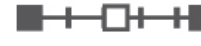



	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 500'000	CHF 70'000	CHF 6'000	CHF 315'000	CHF 255'000
Bus (12.441)	CHF 540'000	CHF 83'000	CHF 23'000	CHF 140'000	CHF 506'000

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL




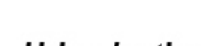


LÉGENDE :

Transports en commun :

-  Liaison par câble principale
-  Liaison par câble secondaire
-  Réseau ferroviaire
-  Réseau bus principal
-  Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

-  Réseau routier national
-  Réseau routier cantonal principal
-  Réseau routier cantonal secondaire
-  Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

-  Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

4 SIERRE – MONTANA – CRANS (SMC)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Muraz, Venthône, Darnona, St-Maurice-de-Lagues, Bluche et Marigny	
Commune(s) concernée(s)	Sierre, Venthône, Mollens, Randogne, Montana, Lens, Icogne, Chermignon	
Concession (détenteur; échéance)	SMC; 13.06.2033	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Funiculaire	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1911 (1997)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Golf	<input checked="" type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Autres : casino, culture, cinéma

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente
9'849 pers.



Population non résidente
59'700 lits (dont 2'544 lits hôteliers)



Emplois (prim. / sec. / ter.)
3'045 emplois (0/380/2'665)



Evolution démographique (2000-2009)

+15%



Industrie

Non

Enseignement

Oui (primaire et secondaire)

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input checked="" type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input checked="" type="checkbox"/> Compact <input type="checkbox"/> Etalé <input type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale <input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure <input type="checkbox"/> Position éloignée				

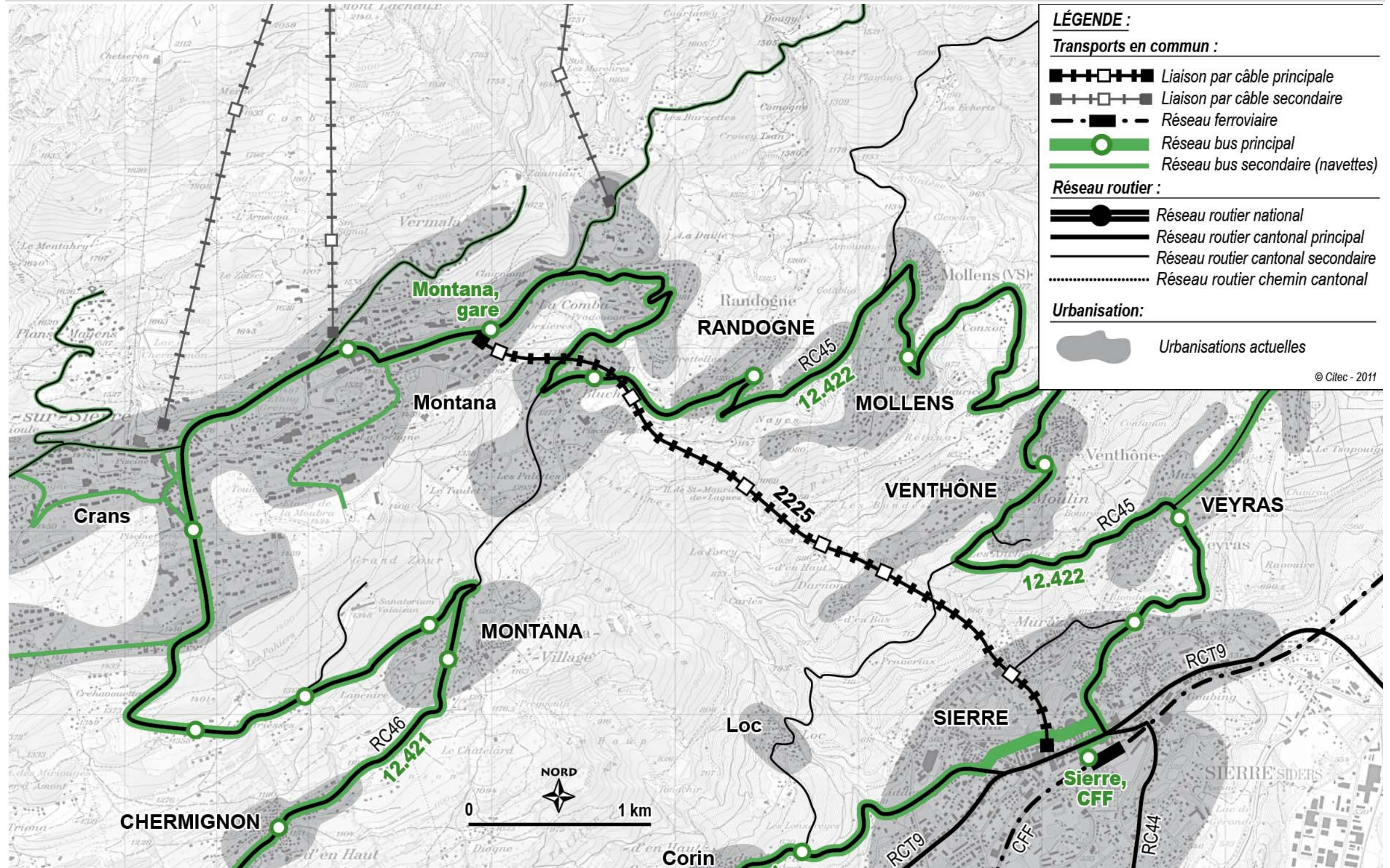
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	24 min	<i>non disponible</i>	CHF 24.40	981 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle (RC45)	40 min	27 km	CHF 5.00	7'800 vhc/j	-
Voiture individuelle (RC46)	40 min	30 km	CHF 5.00	7'400 vhc/j	-
Bus (12.421)	90 min	26 km	CHF 24.40	681 pers/j	18 paires/j
Bus (12.422)	74 min	30 km	CHF 24.40	467 pers/j	14 paires/j

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 2'350'000	CHF 400'000	CHF 20'000	CHF 1'700'000	CHF 1'000'000
Bus (12.421)	CHF 1'500'000	CHF 220'000	CHF 30'000	CHF 795'000	CHF 970'000
Bus (12.422)	CHF 950'000	CHF 150'000	CHF 20'000	CHF 685'000	CHF 435'000

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

+
++
++
-
-
-
-
+
--
--
++
+
+
-
++
-
+
--
-

Pistes d'actions sommaires

Création d'un itinéraire piéton dédié pour donner l'impression au client qu'il reste dans le même interface (passerelle piétonne entre les quais CFF et le départ du funiculaire - projet mentionné dans le projet d'agglomération)	ràs
	ràs
- Agir sur l'aménagement du territoire (définition des zones à bâtir, mesures d'encouragement, etc.) - Soigner les liaisons à pied/à vélo (idéalement sur de mêmes courbes de niveau) - Equipement des haltes intermédiaires (arceaux vélo par exemple)	
- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages	
Nouvelle liaison par câble (projet de liaison Montana - Marolires, liaison "porte-à-porte avec le funiculaire - se référer à la phase III de la présente étude)	
Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)	
Augmenter la part de courses directes (par exemple 2 courses/h) aux heures de pointes	
<i>Aucune solution techniquement et financièrement supportable</i>	
<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>	
	ràs
	ràs
Etendre les horaires en soirée et le week-end (à coordonner idéalement avec la desserte navettes)	
<i>Fréquence difficile à augmenter à cause des contre-arrêts (seule la multiplication des courses directes l'autoriserait)</i>	
	ràs
- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)	
<i>Pour information, renouvellement des rails plainifé à court terme, sinon ràs</i>	
Proposer une chaîne de déplacement complète et attractive (supprimer la rupture de charge en station) jusqu'au plan de neige (projet de liaison Funiculaire - Marolires)	
Système de navette locale calée sur l'horaire du câble (autre que la navette entre les deux liaisons par câble) et annualisée	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

5 LUFTSEILBAHN TURTMANN-UNTEREMS-OBEREMS (LTUO)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Unterems	
Commune(s) concernée(s)	Turtmann, Unterems et Oberems	
Concession (détenteur; échéance)	Canton; 31.12.2011	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1952 (1991)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Autres : tennis, équitation

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
134 pers.	42 lits (0 lits hôteliers)	<i>non disponible pour le point haut</i>
Evolution démographique (2000-2009)	-2.2%	
Industrie	<i>non disponible</i>	
Enseignement	<i>non disponible</i>	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée



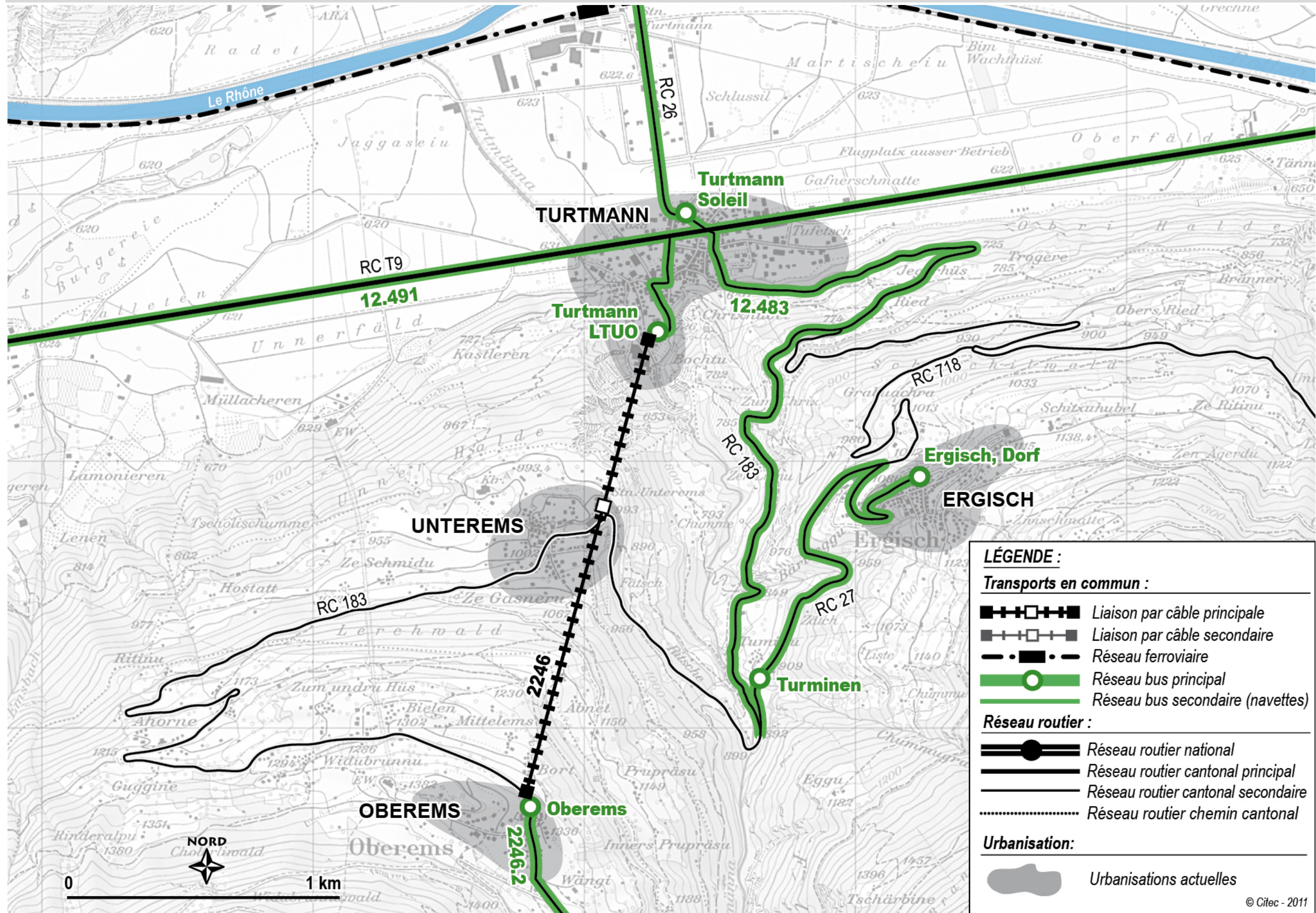
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	18 min	3'886 m	CHF 11.20	184-118 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle (RC183)	30 min	20 km	CHF 3.20	<i>non disponible</i>	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 500'000	CHF 115'000	CHF 1'500	CHF 122'000	CHF 488'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- . - . Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
++
++
+
++
-
-
--
++
-
--
+
+
+
--
--
+

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Soigner les liaisons à pied/à vélo (idéalement sur de mêmes courbes de niveau) - Equipement de la halte intermédiaire (quelques arceaux vélo par exemple)
	<i>ràs</i>
	<i>Rupture de charge obligatoire pour le Turtmantal, toutefois la liaison bus est jugée satisfaisante (coordonnée avec liaison par câble, bonne information, etc.)</i>
	<i>Aucune solution financièrement supportable pour satisfaire à la demande "d'hyperpointe"</i>
	<i>La demande étant globalement satisfaite (hors "hyperpointe"), aucune nécessité à éviter les contre-arrêts</i>
	<i>ràs</i>
	Moderniser/changer les cabines et/ou les haltes
	<i>Améliorations en cours d'étude</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.) - Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale (LTUO, LRU et LRE) : imaginer une liaison horizontale Oberems, Eischoll, Unterbäch, Bürchen et réévaluer ainsi la pertinence/nécessité des trois liaisons plaine-montagne
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




6 LUFTSEILBAHN RARON-UNTERBÄCH (LRU)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Raron et Unterbach	
Concession (détenteur; échéance)	Commune; 22.09.2020	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et viens	
Année de construction (rénovation la plus récente)	2000	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Autres : Escalade, location trottinette

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
409 pers.	2'000 lits (dont 170 lits hôteliers)	152 emplois (42/27/83)
		
Evolution démographique (2000-2009)	-8.9%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée



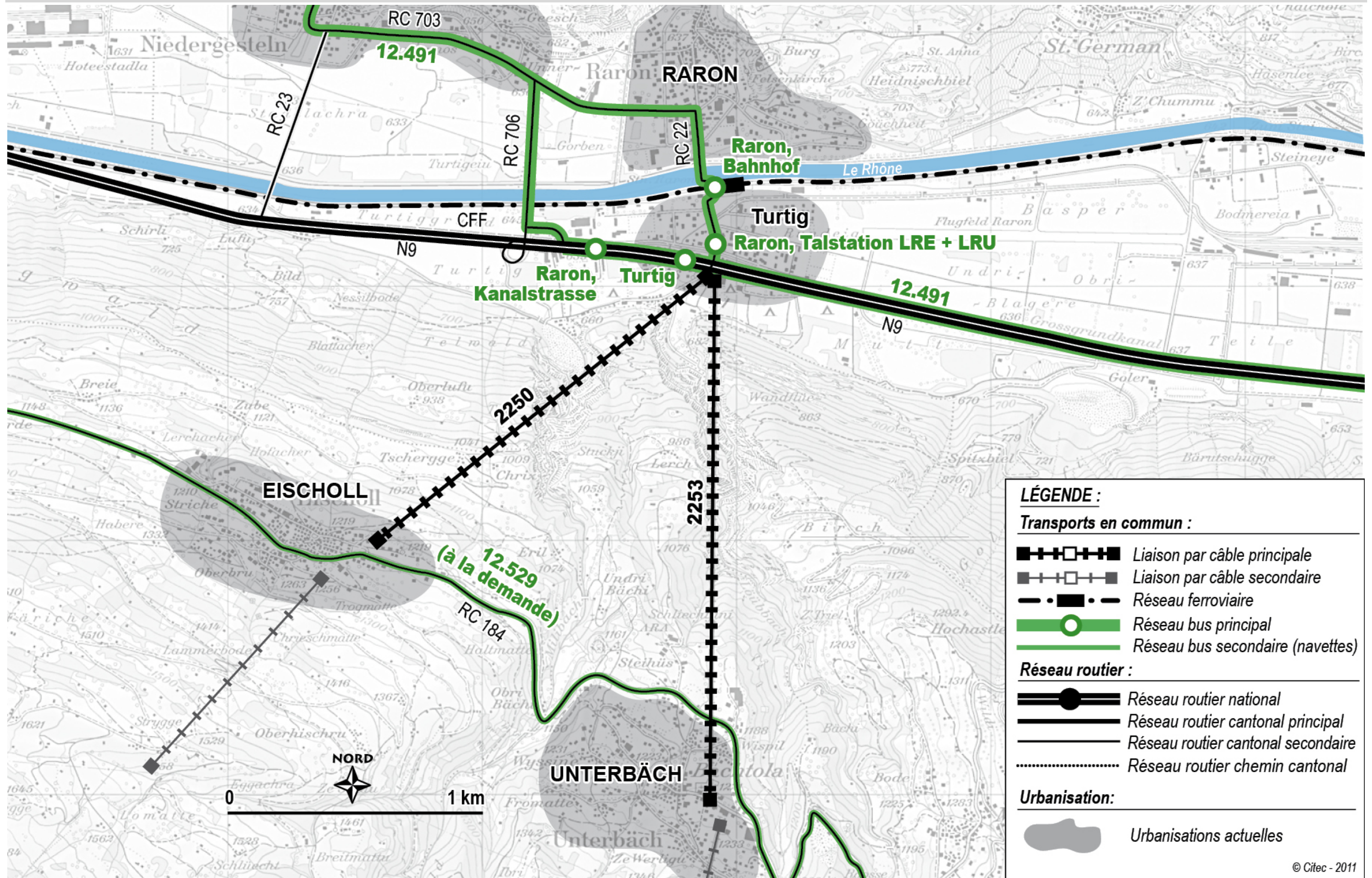
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	12 min	4'310 m	CHF 10.80	188 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle (RC184)	50 min	38 km	CHF 6.00	1'300 vhc/j	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 516'000	CHF 230'000	CHF 8'000	CHF 240'000	CHF 511'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

+
++
++
+
+
++
++
++
++
+
+
++
--
+
+
+

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où la distance à pied entre la gare ferroviaire et la liaison est jugée acceptable</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages - Dynamiser la navette Eischoll-Unterbach (à la demande aujourd'hui) pour assumer un rôle de desserte des stations
	<i>ràs</i>
	Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)
	<i>ràs</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.) - Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale (LTUO, LRU et LRE) : imaginer une liaison horizontale Oberems, Eischoll, Unterbach, Bürchen et réévaluer ainsi la pertinence/nécessité des trois liaisons plaine-montagne
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

7 LUFTSEILBAHN RARON-EISCHOLL (LRE)





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Raron et Eischoll	
Concession (détenteur; échéance)	Canton ; 31.12.2011	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et viens	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1946 (2010)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 492 pers.	Population non résidente 1'000 lits (dont 14 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 33 emplois (4/14/15)
Evolution démographique (2000-2009)	-7.5%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact				
	<input checked="" type="checkbox"/> Étalé				
	<input type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale				
	<input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure				
	<input type="checkbox"/> Position éloignée				

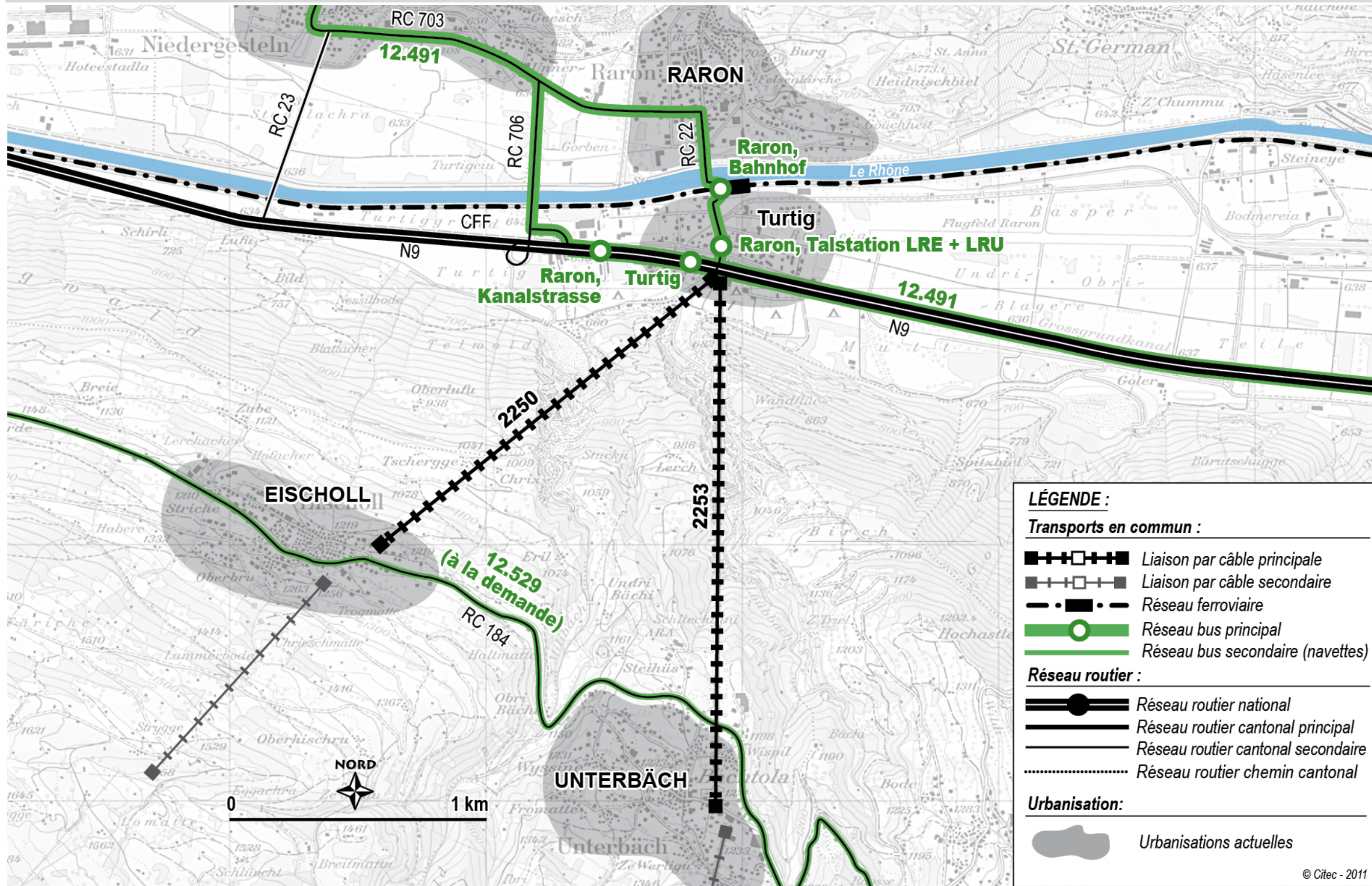
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	14 min	<i>non disponible</i>	CHF 10.00	174 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle (RC184)	50 min	34 km	CHF 5.00	1'300 vhc/j	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 570'000	CHF 120'000	CHF 0	CHF 200'000	CHF 495'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

+
++
++
+
-
+
-
++
-
++
+
+
++
--
--
+
+

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où la distance à pied entre la gare ferroviaire et la liaison est jugée acceptable</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages - Dynamiser la navette Eischoll-Unterbach (à la demande aujourd'hui) pour assumer un rôle de desserte des stations
	A la descente, envisager d'aménager "une piste" jusqu'à la halte du LRE (ne pas déneiger un chemin par exemple)
	Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)
<i>Aucune solution financièrement supportable pour satisfaire à la demande "d'hyperpointe"</i>	
	<i>ràs</i>
	Moderniser/changer les cabines et/ou les haltes
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.) - Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale (LTUO, LRU et LRE) : imaginer une liaison horizontale Oberems, Eischoll, Unterbach, Bürchen et réenvisager ainsi la pertinence/nécessité des trois liaisons plaine-montagne
	<i>ràs</i>
	Cohérence en terme de politique de stationnement pour encourager l'usage de la liaison par câble (aujourd'hui le stationnement est gratuit en haut!)
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

8 LUFTSEILBAHN KALPETRAN-EMBD (LKE)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Embd	
Concession (détenteur; échéance)	Commune ; 31.05.2030	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et viens	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1957 (2010)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
231 pers.	60 lits (dont 10 lits hôteliers)	90 emplois (57/7/26)
Evolution démographique (2000-2009)	-10.7%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance
 (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée



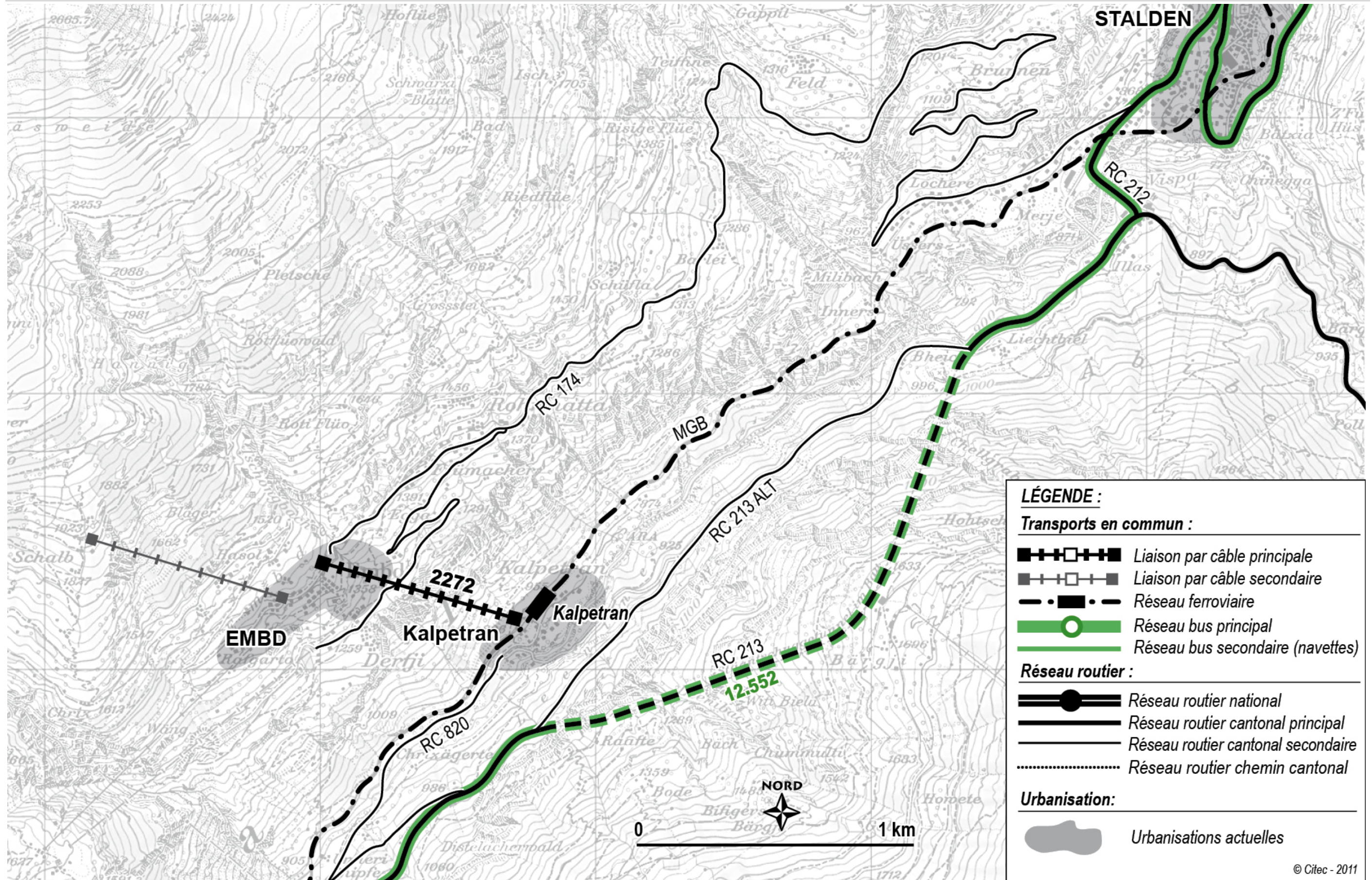
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	12 min	<i>non disponible</i>	CHF 9.60	79 pers/j	3 paires/h
Voiture individuelle (RC174)	40 min	22 km	CHF 4.00	<i>non disponible</i>	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 340'000	CHF 85'000	CHF 15'000	CHF 55'000	CHF 385'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
++
-
++
-
-
+
+
++
--
+
++

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>pas concerné puisque connexion ferroviaire (MGB) optimale (car "porte-à-porte")</i>
	<i>pas/très peu concerné puisqu'accessibilité orientée prioritairement sur le train</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>Aucune solution financièrement supportable pour satisfaire à la demande "d'hyperpointe"</i>
	<i>ràs</i>
	Moderniser/changer les cabines et/ou les haltes
	A aménager à la station amont (Embd)
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

9 LUFTSEILBAHN STALDEN-STALDENRIEND (LSSG)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Zur Kirche	
Commune(s) concernée(s)	Stalden et Staldenried	
Concession (détenteur; échéance)	Canton; 31.12.2022	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1951 (1989)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 500 pers.	Population non résidente 40 lits (0 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 62 emplois (17/5/40)
Evolution démographique (2000-2009)	-7.2%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (maternelle et primaire)	

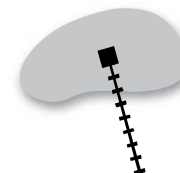
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

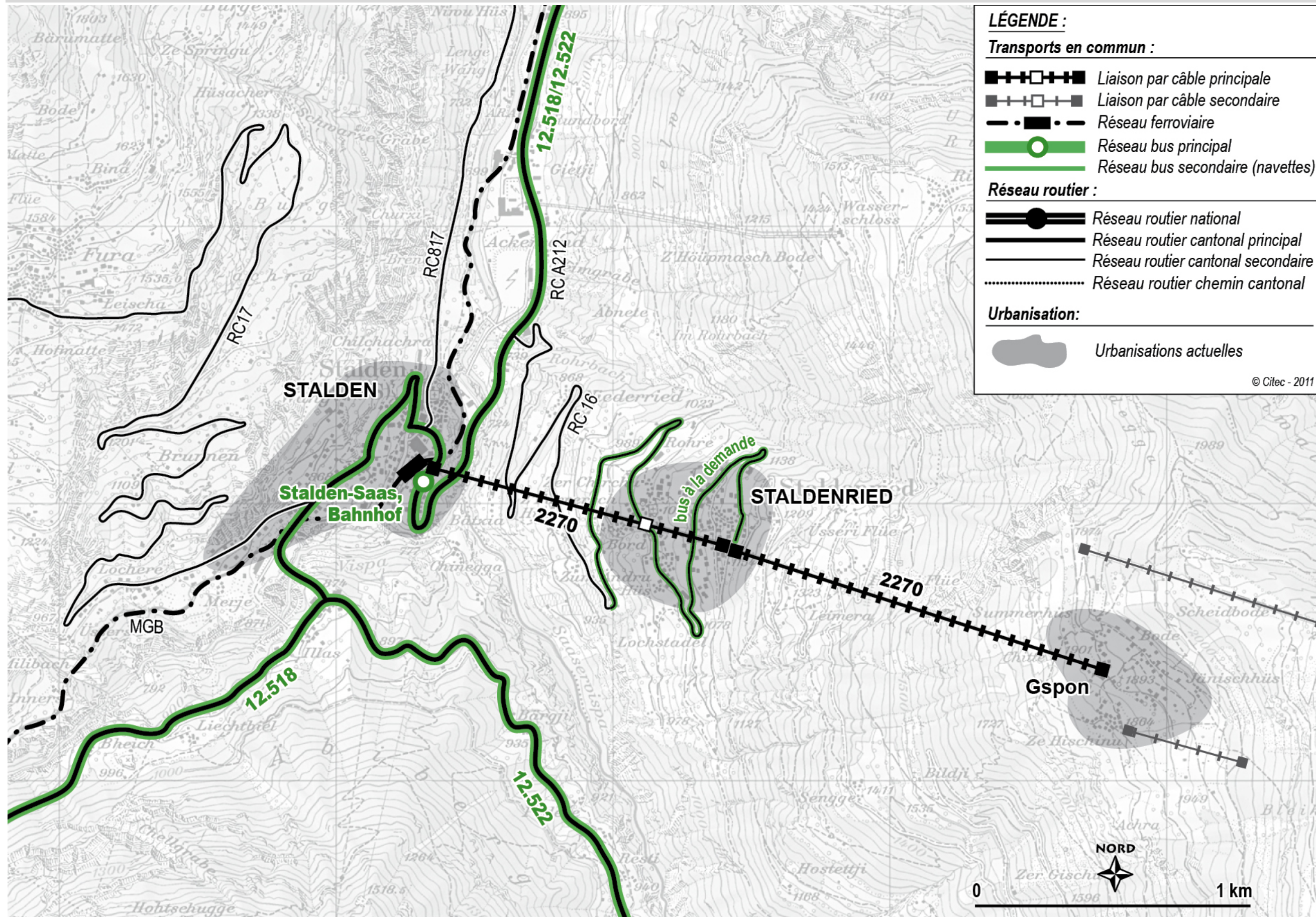
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	16 min	2'334 m	CHF 6.80	261 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle (RC16)	25 min	12 km	CHF 2.00	<i>non disponible</i>	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 580'000	CHF 55'000	CHF 0	CHF 130'000	CHF 500'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- . - Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
++
++
+
+
--
--
++
-
--
+
+
++
-
--
--
+

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	Liaison verticale (ascenseur incliné, tapis roulant, etc.) pour franchir la pente (accès au bas du village) en cas de suppression du contre-arrêt actuel
	<i>ràs</i>
	Changement des cabines (plus grande capacité)
	<i>Le projet en cours ne prévoit plus qu'une cabine, il ne sera donc plus question de problème lié à un contre-arrêt</i>
	<i>ràs</i>
	Nouvelle installation prévue (nouveau projet)
	Accès PMR (rampe, voire liaison verticale) à mettre en œuvre dans le cadre du nouveau projet (pour toute les haltes) - mise en conformité
	Dans le cadre du nouveau projet, caler - au minimum - les amplitudes horaires sur le MGB
	Dans le cadre du nouveau projet, caler - au minimum - les fréquences sur le MGB
	<i>ràs</i>
	Remplacer les deux sections par une unique installation avec halte intermédiaire (le projet en cours va dans ce sens)
	- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)
	Projet (en cours) de renouvellement complet de l'installation
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

10 LUFTSEILBAHN FÜRGANGEN-BELLWALD (LFB)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Bellwald	
Concession (détenteur; échéance)	Canton; 31.12.2019	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1956 (1992)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 458 pers.	Population non résidente 4500 lits (dont 327 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 185 emplois (19/48/118)
Evolution démographique (2000-2009)	-3.4%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (maternelle et primaire)	

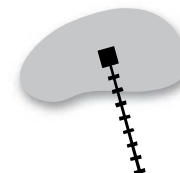
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

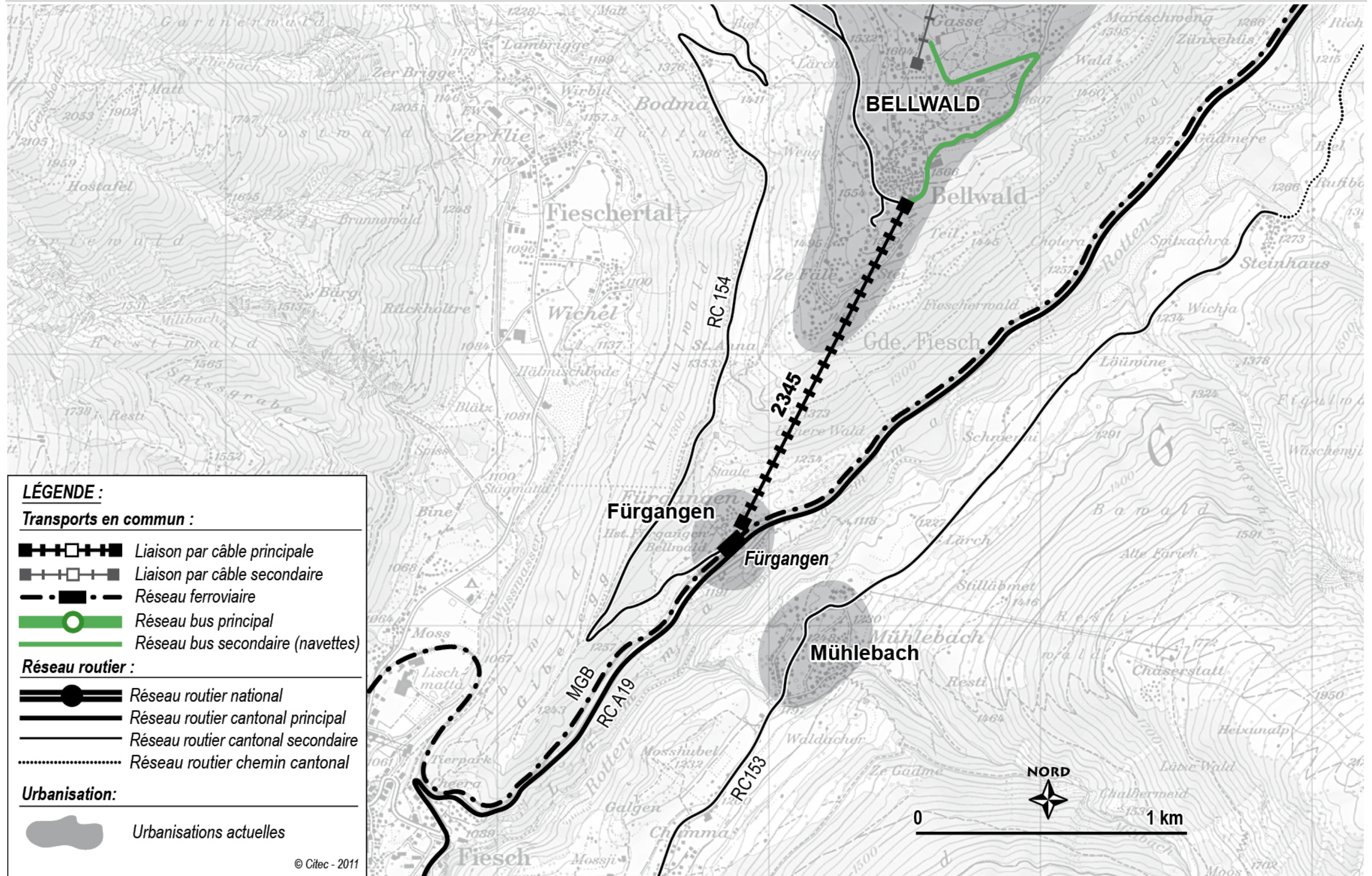
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	13 min	2'868 m	CHF 12.80	169 pers/j	3 paires/h
Voiture individuelle (RC152)	20 min	13 km	CHF 2.00	<i>non disponible</i>	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 480'000	CHF 60'000	CHF 5'000	CHF 220'000	CHF 325'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
--
-
-
--
++
-
++
+
+
++
--
+
--
+

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>pas concerné puisque connexion ferroviaire (MGB) optimale (car "porte-à-porte")</i>
	<i>pas/très peu concerné puisqu'accessibilité orientée prioritairement sur le train)</i>
	- Déplacement de la station amont (nouveau projet de liaison) - Dynamiser le système de navette locale et la caler sur l'horaire du câble - Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages
	Déplacement de la station amont (nouveau projet de liaison)
	- Système de navette locale calée sur l'horaire du câble desservant les principaux générateurs touristiques - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)
	Changement des cabines (plus grande capacité)
	<i>ràs</i>
	Moderniser/changer les cabines et/ou les haltes
	<i>ràs</i>
	Caler, au minimum, les amplitudes horaires sur le MGB
	Caler, au minimum, les fréquences sur le MGB
	<i>ràs</i>
	- Diminution des coûts par une gouvernance commune aux liaisons neiges (synergie par rapport au personnel, au marketing, assurance d'un emploi à l'année, etc.) - Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)
	<i>ràs</i>
	Améliorer l'offre stationnement en plaine (seulement si connexion directe au ski)
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

11 BETTEN TALSTATION - BETTEN DORF - BETTMERALP



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Betten	
Concession (détenteur; échéance)	Bettmeralp AG; 28.02.2012	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et viens	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1964 / 1967 (1994-2004 / 1993)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input checked="" type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 400 pers.	Population non résidente 5'000 lits (dont 342 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 357 emplois (23/22/312)
Evolution démographique (2000-2009)	-0.9%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire à Betten Dorf)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance
 (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

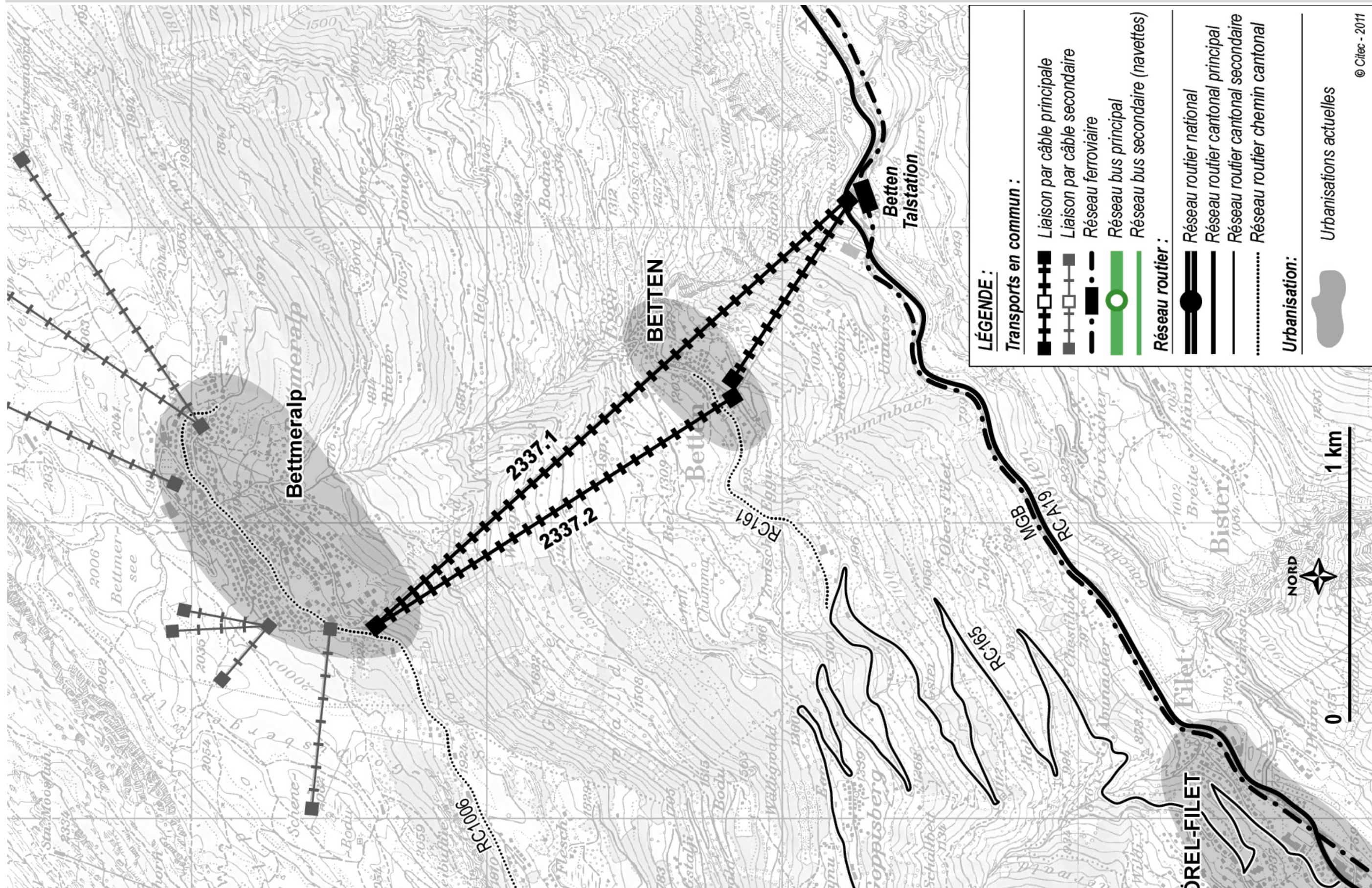
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble (section 1)	6 min	<i>non disponible</i>	CHF 6.80	473 pers/j	2 paires/h
Liaison par câble (section 2)	10 min	<i>non disponible</i>	CHF 12.80	641 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 1'600'000	CHF 310'000	CHF 20'000	CHF 860'000	CHF 1'100'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Echéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
-
++
+
++
--
++
++
++
-
++
-
--
+/--

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>pas concerné puisque connexion ferroviaire (MGB) optimale (car "porte-à-porte")</i>
	<i>ràs</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>La demande étant globalement satisfaite, aucune nécessité à augmenter la fréquence actuelle</i>
	<i>ràs</i>
	<i>L'autre installation (Betten Talstation - Bettmeralp) remplit l'usage d'un direct - la desserte groupée est ainsi optimale</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.) - Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale : imaginer une liaison horizontale Riederalp, Bettmeralp (voire Fiescheralp) et réévaluer ainsi la pertinence/nécessité des six liaisons plaine-montagne (augmenter en conséquence la capacité de la/des liaisons conservées)
	<i>Betten Talstation - Betten Dorf : 2024 (++) Betten Dorf - Bettmeralp : 2012 (-)</i>
	<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




12 BETTEN TALSTATION - BETTMERALP



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Betten	
Concession (détenteur; échéance)	Bettmeralp AG; 30.09.2024	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique va et viens	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1972 (1992-2006)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire <input checked="" type="checkbox"/> Marchandise (Bettmeralp-plaine)
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input checked="" type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres :

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 400 pers.	Population non résidente 5'000 lits (dont 342 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 357 emplois (23/22/312)
		
Evolution démographique (2000-2009)	-0.9%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée



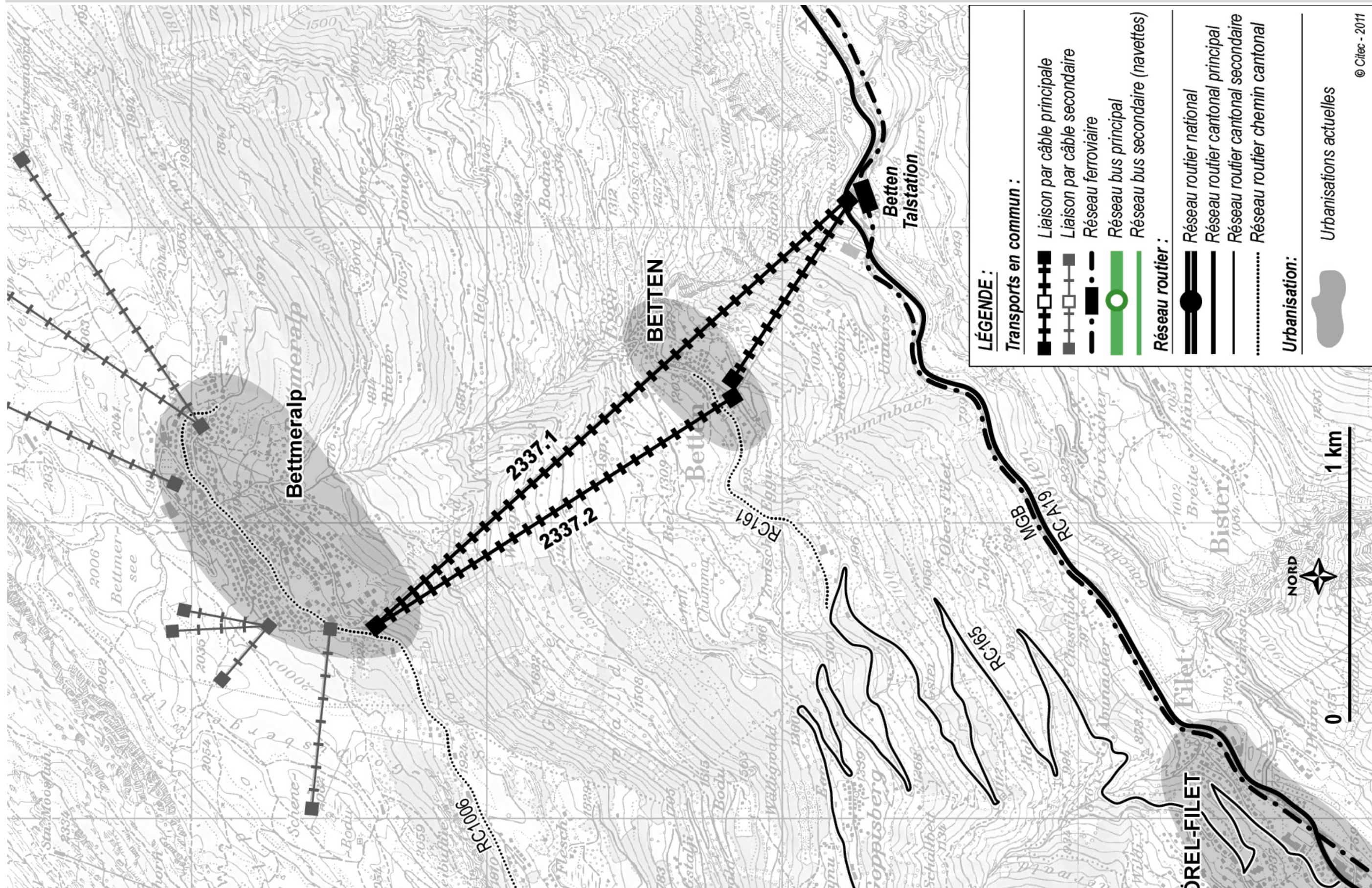
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	14 min	<i>non disponible</i>	CHF 18.40	1'139 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 28'000'000	CHF 825'000	CHF 60'000	CHF 25'000'000	CHF 1'285'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
-
++
+
+
--
++
++
+
+
++
+
--
+
--

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>pas concerné puisque connexion ferroviaire (MGB) optimale (car "porte-à-porte")</i>
	<i>ràs</i>
	- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale : imaginer une liaison horizontale Riederalp, Bettmeralp (voire Fiescheralp) et réévaluer ainsi la pertinence/nécessité des six liaisons plaine-montagne (augmenter en conséquence la capacité de la/des liaisons conservées)
	<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




13 MÖREL-GREICH-RIEDERALP





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Greich	
Commune(s) concernée(s)	Mörel-Filet et Riederalp	
Concession (détenteur; échéance)	Riederalp (Bahnen); 31.12.2026	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1974 (2005)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire <input checked="" type="checkbox"/> Loisirs pour habitants
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Escalade

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 250 pers.	Population non résidente 5'000 lits (dont 750 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 310 emplois (62/9/239)
		
Evolution démographique (2000-2009)	-3.6%	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact				
	<input type="checkbox"/> Etalé				
	<input checked="" type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale				
	<input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure				
	<input type="checkbox"/> Position éloignée				

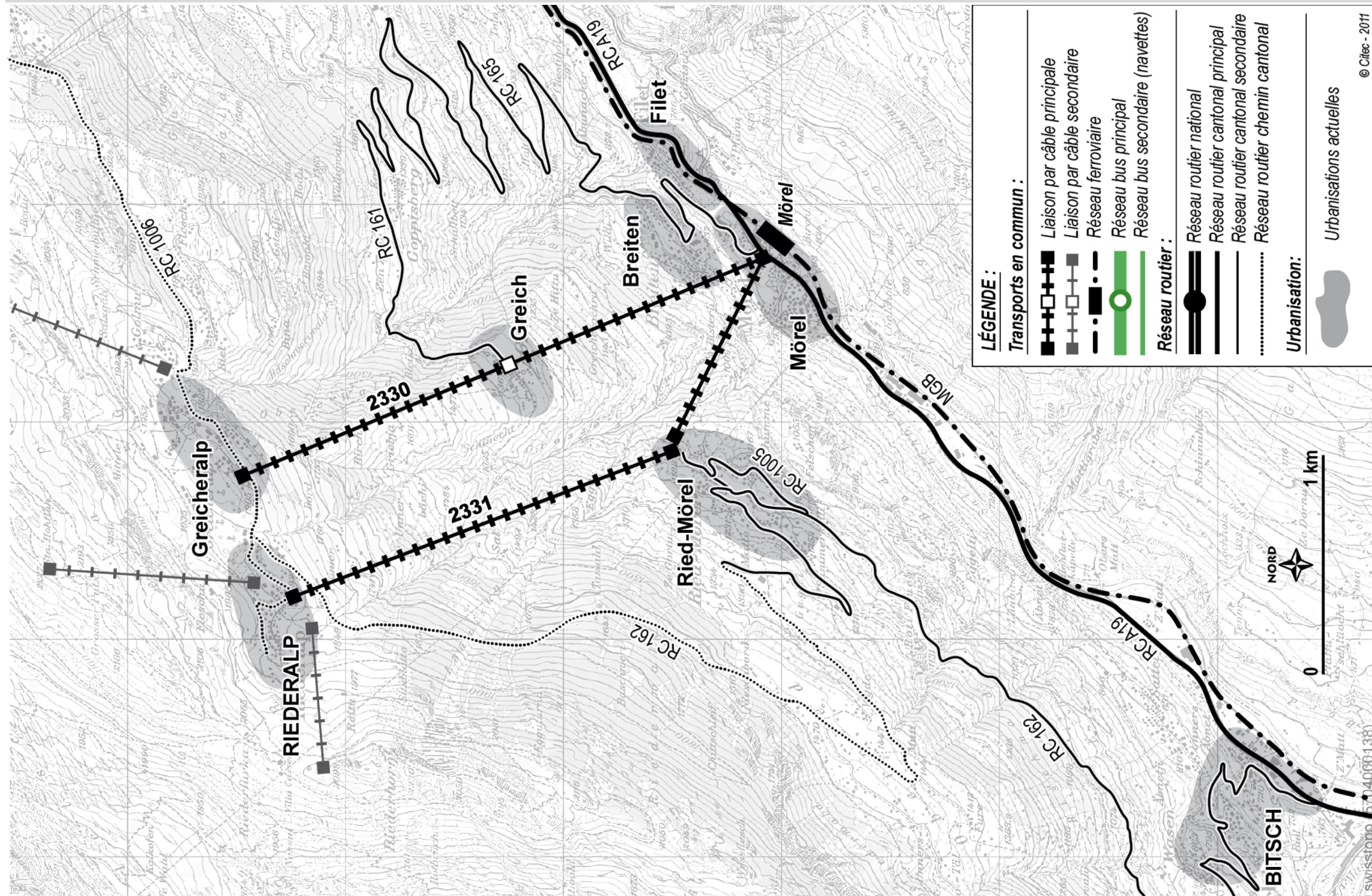
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	20 min	<i>non disponible</i>	CHF 18.40	874 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 2'100'000	CHF 340'000	CHF 150'000	CHF 2'300'000	CHF 1'000'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
++
+
++
+
+
++
--
++
++
+
-
++
+
+

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>pas concerné puisque connexion ferroviaire (MGB) optimale (car "porte-à-porte")</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>La demande étant globalement satisfaite, aucune nécessité à augmenter la fréquence actuelle</i>
	<i>ràs</i>
	Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale : imaginer une liaison horizontale Riederalp, Bettmeralp (voire Fiescheralp) et réévaluer ainsi la pertinence/nécessité des six liaisons plaine-montagne (augmenter en conséquence la capacité de la/des liaisons conservées)
	<i>ràs</i>
	<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




14 MÖREL - RIED-MÖREL - RIEDERALP





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Mörel-Filet et Riederalp	
Concession (détenteur; échéance)	Riederalp (Bahnen); 31.08.2016 (section 1) / 31.10.2026 (section 2)	
Catégorie de l'installation	Catégorie 1	
Type d'installation	Télécabine	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1996 / 1987 (2005)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Escalade

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 250 pers.	Population non résidente 5'000 lits (dont 750 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 310 emplois (62/9/239)
		
Evolution démographique (2000-2009)	-3.6%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire à Ried-Mörel)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input checked="" type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact				
	<input type="checkbox"/> Etalé				
	<input checked="" type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale				
	<input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure				
	<input type="checkbox"/> Position éloignée				

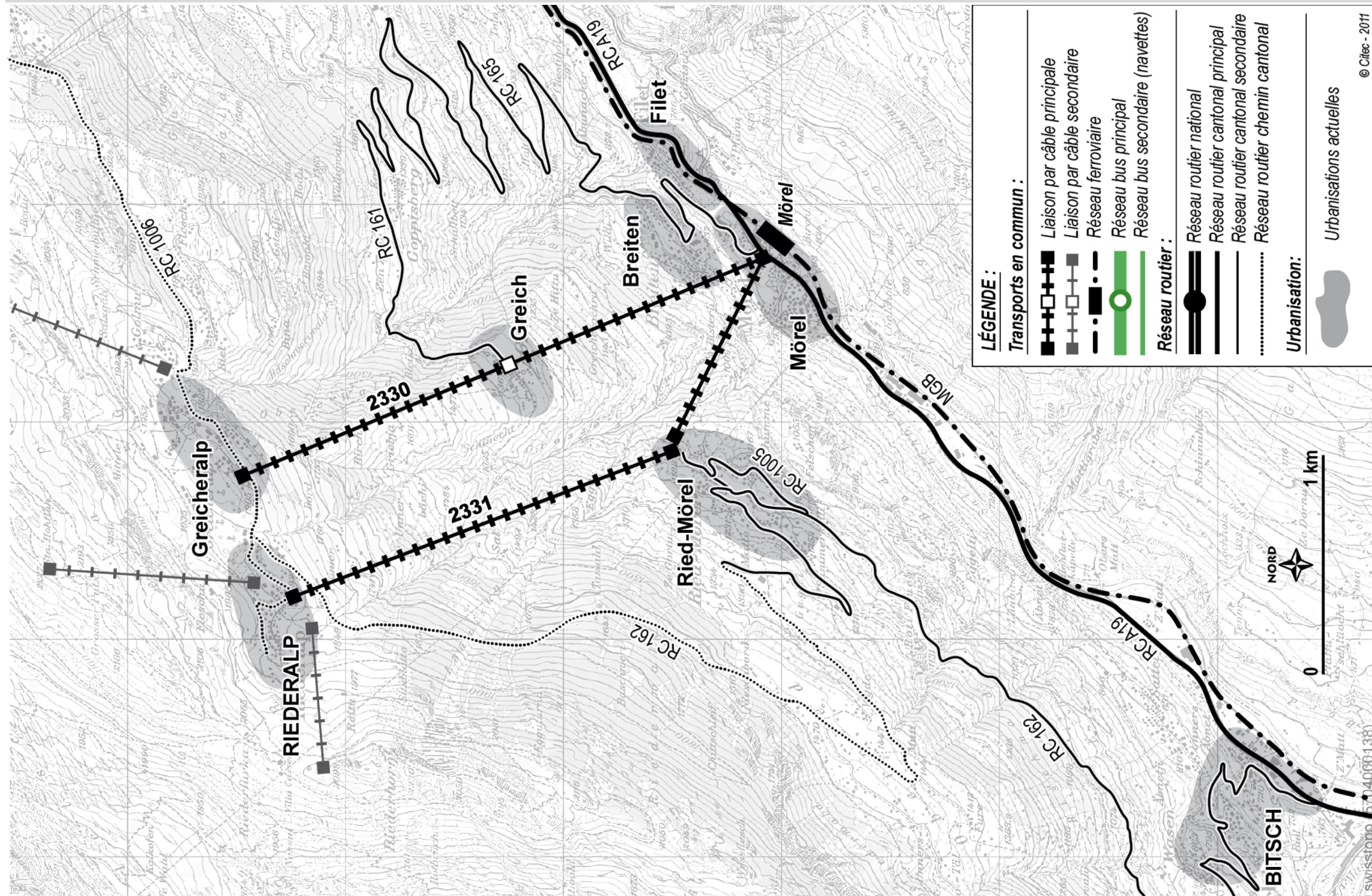
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble (section 1)	10 min	<i>non disponible</i>	CHF 10.00	690 pers/j	2 paires/h
Liaison par câble (section 2)	16 min	<i>non disponible</i>	CHF 8.40	741 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 2'000'000	CHF 250'000	CHF 120'000	CHF 1'400'000	CHF 1'600'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétusteté, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
+
++
+
+
++
++
++
++
+
++
-
++
-
-
-/+

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
<i>pas concerné puisque connexion ferroviaire (MGB) optimale (car "porte-à-porte")</i>	
	<i>ràs</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages 	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>La demande étant globalement satisfaite, aucune nécessité à augmenter la fréquence actuelle</i>	
	<i>ràs</i>
<i>L'autre installation (Betten Talstation - Bettmeralp) remplit l'usage d'un direct - la desserte groupée est ainsi optimale</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.) - Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale : imaginer une liaison horizontale Riederalp, Bettmeralp (voire Fiescheralp) et réévaluer ainsi la pertinence/nécessité des six liaisons plaine-montagne (augmenter en conséquence la capacité de la/des liaisons conservées) 	
	<i>Mörel - Ried bei Mörel télécabine : 2016 (-) Ried - Riederalp télécabine : 2026 (+)</i>
<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

15 LUFTSEILBAHN GAMPEL-JEIZINEN (LGJ)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Gampel-Bratsch	
Concession (détenteur; échéance)	Riederalp (Bahnen); 31.12.2011	
Catégorie de l'installation	Catégorie 2	
Type d'installation	Téléphérique va et vient	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1960 (2009)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
30 pers.	400 lits (dont 15 lits hôteliers)	5 emplois (0/5/0)
●	●	●
Evolution démographique (2000-2009)	+0%	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée



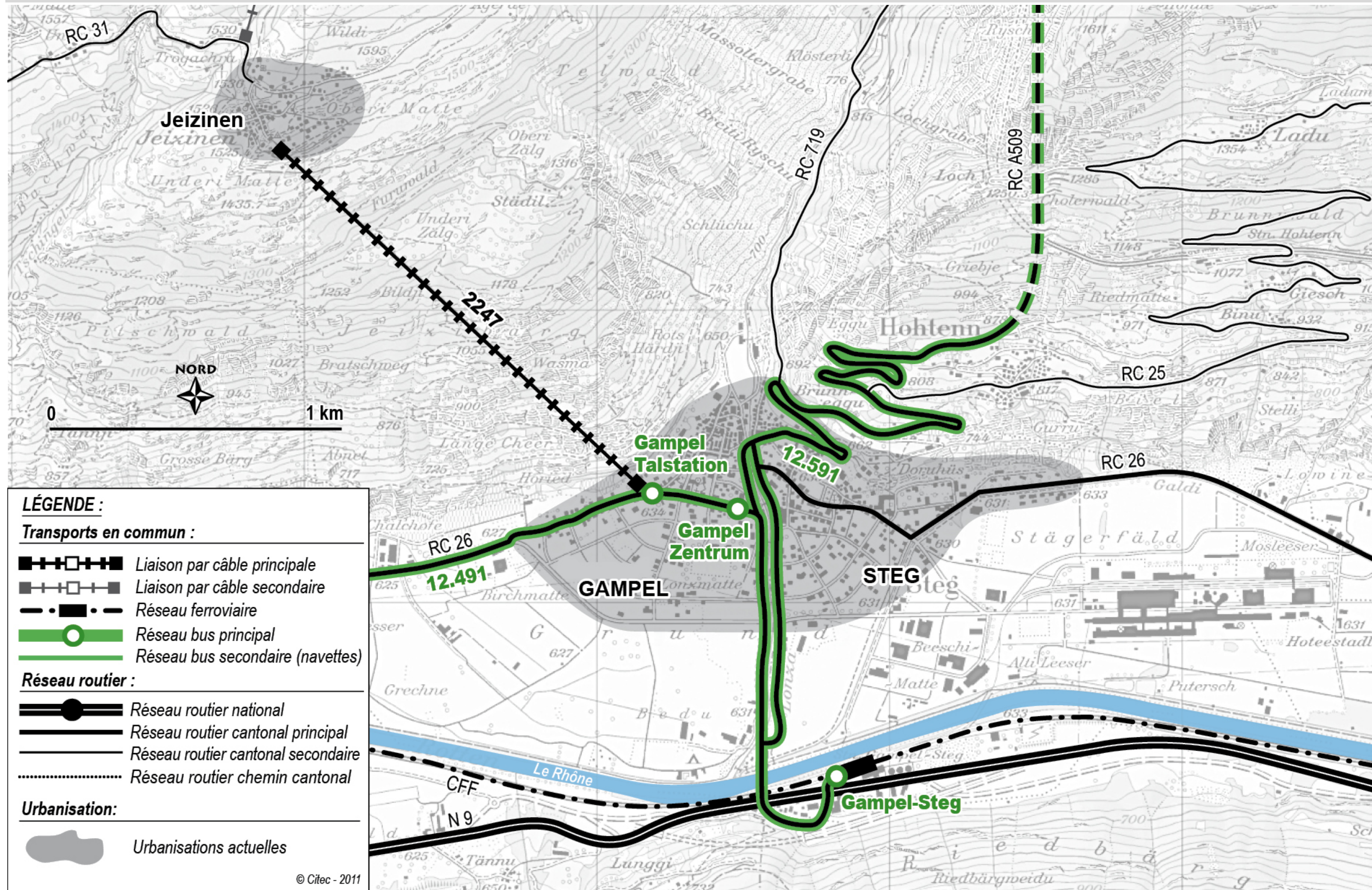
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	16 min	<i>non disponible</i>	CHF 15.60	161 pers/j	1 à 2 paires/h
Voiture individuelle (RC31)	50 min	30 km	CHF 6.00	700 vhc/j	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 470'000	CHF 80'000	CHF 3'000	CHF 230'000	CHF 320'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
++
++
++
-
++
-
++
-
--
+
-
++
--
-
++
+

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>Aucune solution envisageable à l'échelle de Jeizinen (liaison peu attractive pour du ski)</i>	
	<i>ràs</i>
<i>Aucune solution financièrement supportable pour satisfaire à la demande "d'hyperpointe"</i>	
	<i>ràs</i>
	Moderniser/changer les cabines et/ou les haltes
	Accès PMR (rampe, voire liaison verticale) à mettre en œuvre
	<i>ràs</i>
<i>La demande étant globalement satisfaite, aucune nécessité à augmenter la fréquence actuelle</i>	
	<i>ràs</i>
	- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement (voire par des mesures contraignantes par rapport aux autres modes) - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.) - Prise en charge du déficit par la commune
	<i>ràs</i>
	Cohérence en terme de politique de stationnement pour encourager l'usage de la liaison par câble (aujourd'hui le stationnement est gratuit en haut et payant en bas!)
	Cohérence des investissements cantonaux entre la route et la liaison par câble (choix stratégique à faire)

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

16 ROSSWALD



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Ried-Brig et Termen	
Concession (détenteur; échéance)	Rosswald (Bahnen) ; 30.09.2020	
Catégorie de l'installation	Catégorie 2	
Type d'installation	Télécabine débrayable	
Année de construction (rénovation la plus récente)	2000 (-)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année (sauf dernière semaine d'octobre)	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input type="checkbox"/> Pendulaire	<input type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
12 pers.	200 lits	<i>non disponible pour le point haut</i>
●	●	
Evolution démographique (2000-2009)	+3.1% (Ried-Brig), +9.5% (Termen)	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

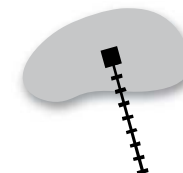
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

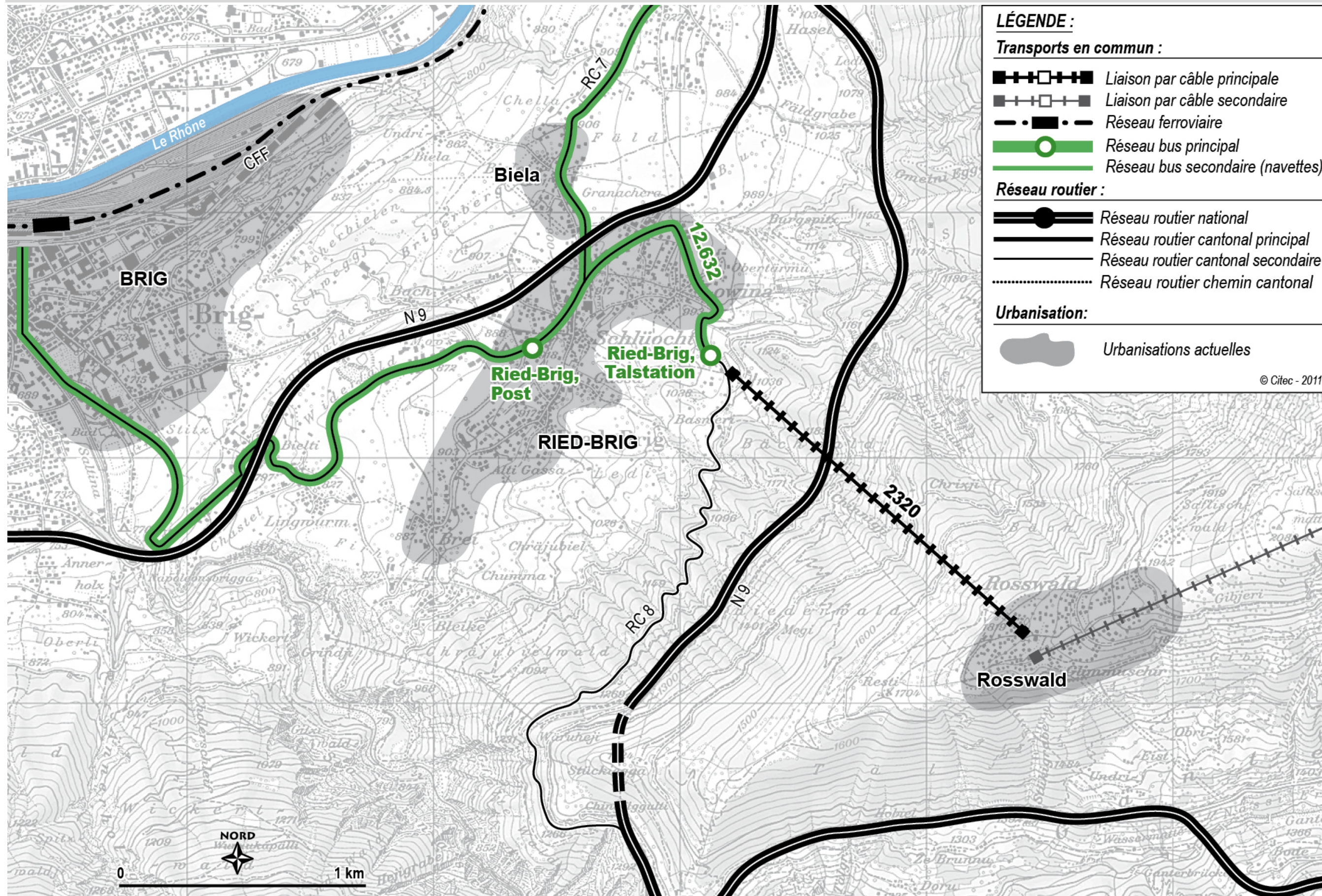
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	12 min	3'594 m	CHF 16.00	414 pers/j	expl. continue
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 650'000	CHF 320'000	CHF 60'000	CHF 540'000	CHF 235'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
++
++
+
+
+
+
--
++
++
+
++
+
-
+

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)
	<i>ràs</i>
<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




17 BLATTEN-BELALP



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	Tschuggen	
Commune(s) concernée(s)	Naters	
Concession (détenteur; échéance)	Belalp (Bahnen) ; 31.12.2014	
Catégorie de l'installation	Catégorie 2	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1954 (2010)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (surtout hiver)	<input type="checkbox"/> Scolaire
	<input type="checkbox"/> Pendulaire	
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski	<input type="checkbox"/> Eau
	<input checked="" type="checkbox"/> Randonnée	<input checked="" type="checkbox"/> Sports fun
	<input checked="" type="checkbox"/> Vélo	<input checked="" type="checkbox"/> Autres : ski de font, escalade, luge
	<input type="checkbox"/> Golf	

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
42 pers.	1'492 lits (dont 180 lits hôteliers)	160 emplois (10/10/140)
		
Evolution démographique (2000-2009)	+0%	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée



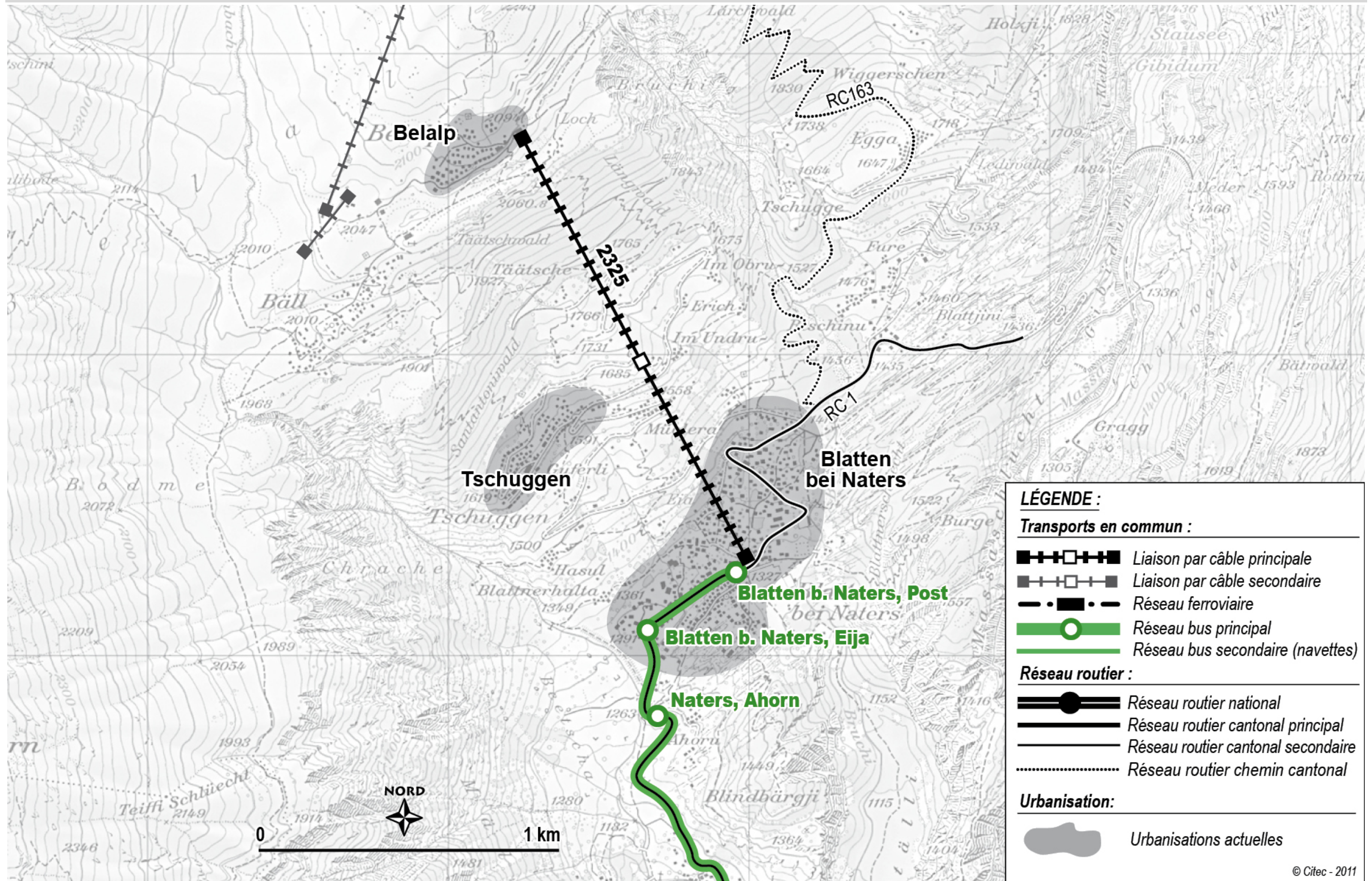
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	12 min	<i>non disponible</i>	CHF18.00	1'301 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 2'060'000	CHF 400'000	CHF 70'000	CHF 1'770'000	CHF 523'000
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'utilisateur (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
++
++
-
+
++
+
-
--
--
++
++
+
+
-
-

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
- Soigner les liaisons à pied/à vélo (idéalement sur de mêmes courbes de niveau) - Equipement de la halte intermédiaire (quelques arceaux vélo par exemple)	
- Le projet de nouvelle liaison (en réponse au manque de capacité) ne permettra pas d'y remédier (halte intermédiaire de Tschuggen a priori abandonnée)	
- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	Doubler la liaison (projet en cours)
	<i>Aucune solution techniquement et financièrement supportable</i>
	<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
- Augmentation des recettes par des mesures de promotion, d'encouragement - Augmentation des recettes par des mesures de diversification de l'offre touristique (package, offres combinées, qualité de l'information, etc.)	
	<i>ràs</i>
	<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

18 ZERMATT-FURI





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Zermatt	
Concession (détenteur; échéance)	Zermatt (Bergbahnen); 31.05.2025	
Catégorie de l'installation	Catégorie 3	
Type d'installation	Téléphérique va et vient	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1964	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
60 pers.	210 lits (dont 40 lits hôteliers)	90 emplois (0/0/90)
Evolution démographique (2000-2009)	Légère croissante	
Industrie	Oui	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact				
	<input type="checkbox"/> Etalé				
	<input checked="" type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale				
	<input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure				
	<input type="checkbox"/> Position éloignée				

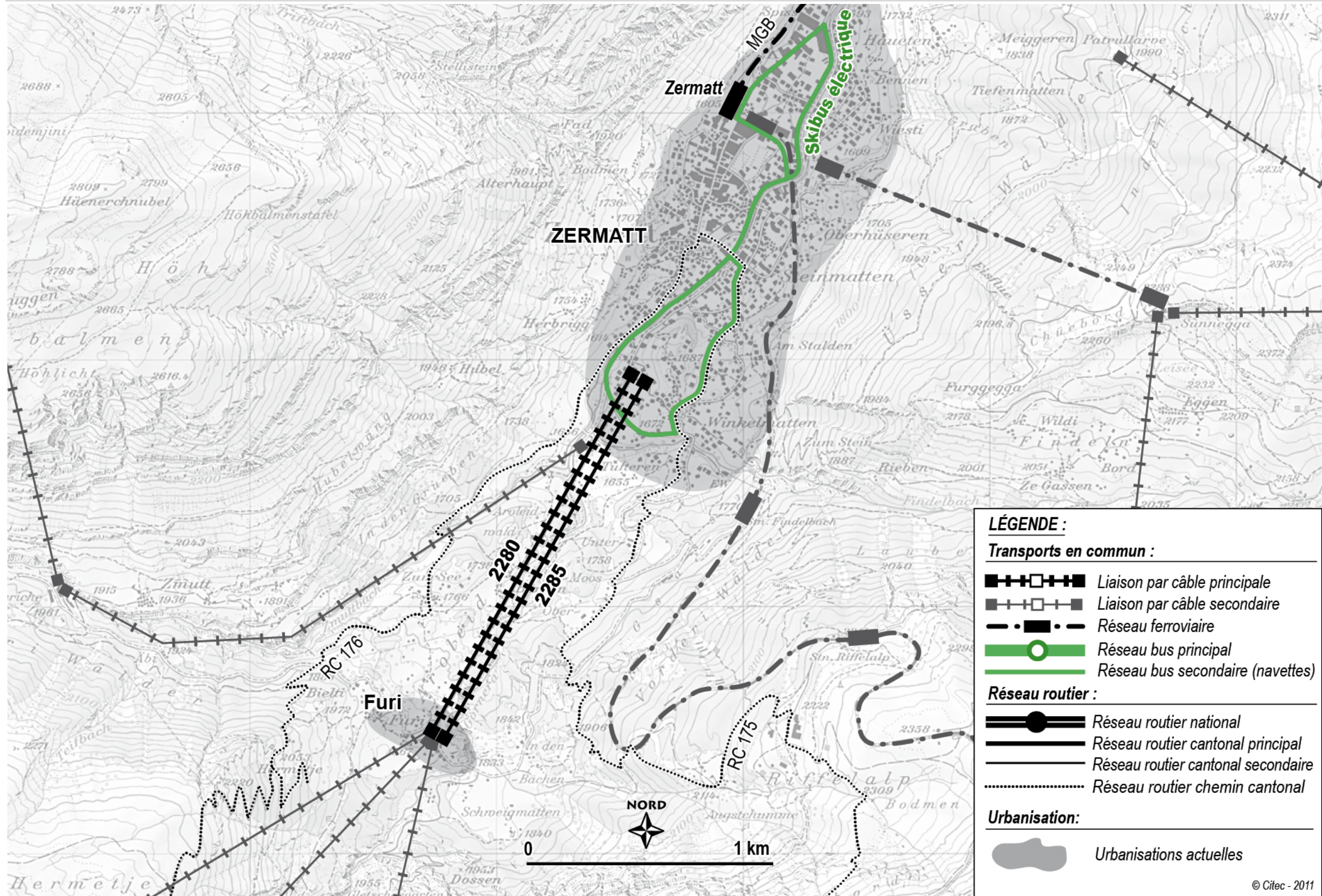
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	12 min	3'300 m	CHF 16.50	<i>non disponible</i>	expl. continue
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble			<i>non disponible</i>		
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
++
++
++
++
+
--
++
++
++
++
++
++
++
++

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
	<i>ràs</i>
<i>pas/très peu concerné puisqu'accessibilité orientée prioritairement sur le train)</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>Etendre les horaires en soirée et le week-end (assurer également un transport public)</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




19 WILER-LAUCHERNALP





DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Wiler	
Concession (détenteur; échéance)	Lauchernalp (Bergbahnen) ; 31.03.2014	
Catégorie de l'installation	Catégorie 3	
Type d'installation	Télécabine	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1994 (2006)	
Saisonnalité	fermeture saisonnière (mois de mai et de novembre)	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input checked="" type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres :

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidante	Population non résidante	Emplois (prim. / sec. / ter.)
15 pers.	1'200 lits (dont 316 lits hôteliers)	195 emplois (54/28/113)
		
Evolution démographique (2000-2009)	Légère croissance	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne	le long de la liaison par câble :	<input checked="" type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
	le long de l'accès routier :	<input type="checkbox"/> Nulle	<input type="checkbox"/> Faible	<input type="checkbox"/> Moyenne	<input type="checkbox"/> Forte
Densité (pour le point haut)	<input type="checkbox"/> Compact				
	<input type="checkbox"/> Etalé				
	<input checked="" type="checkbox"/> Très étalé				
Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations)	<input type="checkbox"/> Position centrale				
	<input checked="" type="checkbox"/> Position en bordure				
	<input type="checkbox"/> Position éloignée				

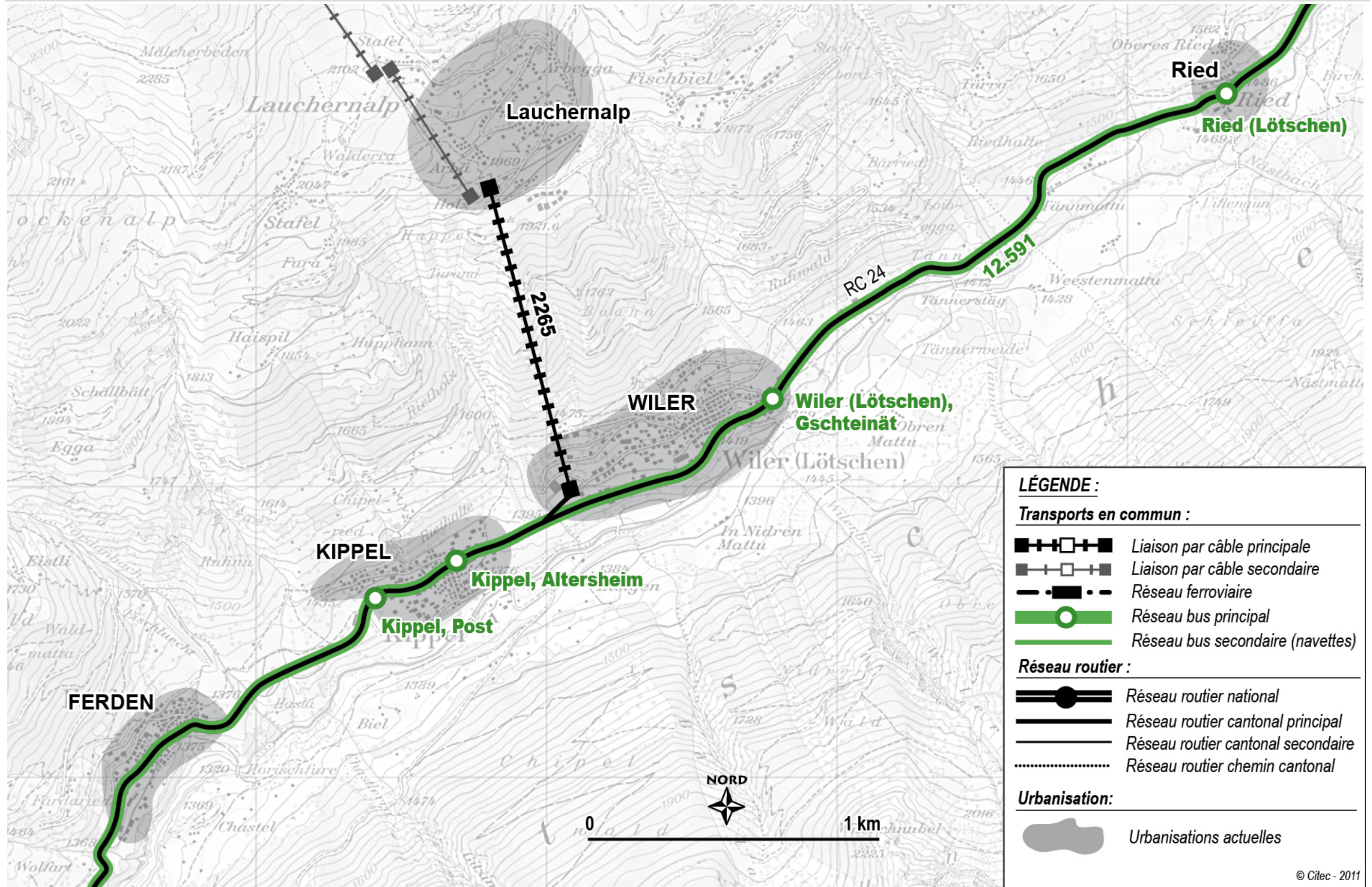
MODES D'ACCES

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	7 min	<i>non disponible</i>	CHF 22.40	900 pers/j	2-3 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble					<i>non disponible</i>
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

--
-
++
-
++
+
+
--
++
++
++
+
--
++
-

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où une chaîne transports publics (train+bus+liaison par câble) est en place entre la gare ferroviaire et la liaison</i>	
<i>Aménager un arrêt de la liaison bus existante au droit de la liaison par câble!</i>	
<i>ràs</i>	
Liaison verticale (ascenseur incliné, tapis roulant, etc) pour franchir la pente	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
Envisager un réel transport public avec une ouverture à l'année	
<i>ràs</i>	
<i>ràs</i>	
<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




20 LE CHÂBLE-VERBIER



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Bagnes	
Concession (détenteur; échéance)	Téléverbier ; 14.08.2021	
Catégorie de l'installation	Catégorie 3	
Type d'installation	Télécabine	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1975 (2001)	
Saisonnalité	fermé du 1er mai au 2 juillet et du 21 août au 6 novembre	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Autres : culture

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente 3'000 pers.	Population non résidente 28'000 lits (dont 974 lits hôteliers)	Emplois (prim. / sec. / ter.) 2'002 emplois (0/322/1'680)
		
Evolution démographique (2000-2009)	+17%	
Industrie	Non	
Enseignement	Oui (primaire et privé)	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance
 (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

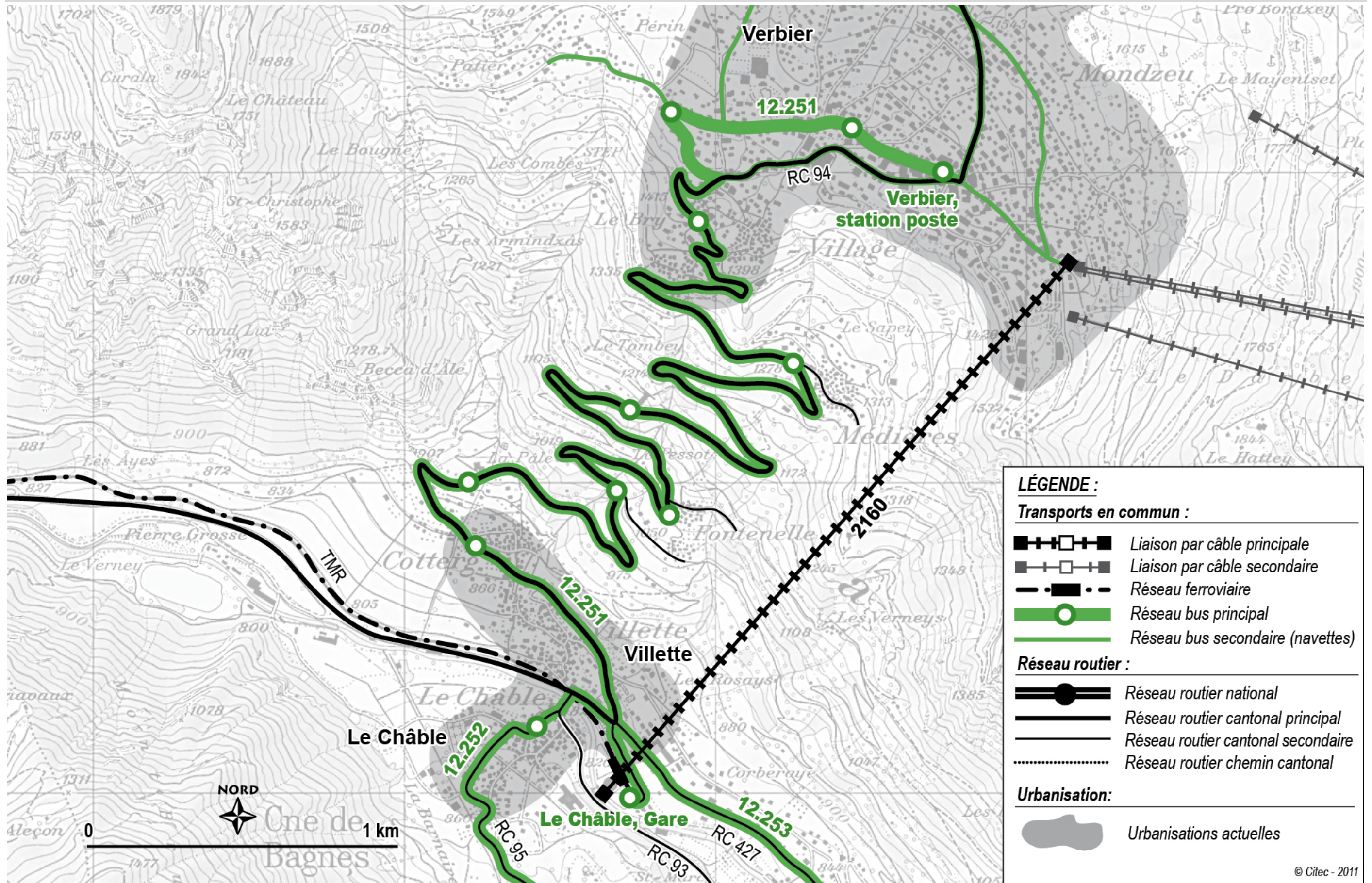
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	17 min	<i>non disponible</i>	CHF 18.00	1'946 pers/j	expl. continue
Voiture individuelle (RC94)	30 min	18 km	CHF 3.00	5'000 vhc/j	-
Bus (12.251)	50 min	18 km	CHF 24.40	262 pers/j	15 paires/j

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financier	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 452'000	CHF 458'500	CHF 0	CHF 1'215'000	CHF 0
Bus (12.251)	CHF 850'000	CHF 100'000	CHF 30'000	CHF 265'000	CHF 585'000

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- . - Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
++
-
++
+
-
--
++
++
+
++
--
++
+
+
+

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	- Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages
	<i>ràs</i>
	Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)
	Changement des cabines (plus grande capacité)
	<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	Etendre les horaires en soirée et le week-end (à coordonner idéalement avec la desserte navettes)
	<i>ràs</i>
	Envisager un réel transport public avec une ouverture à l'année (concurrence, complémentarité avec la ligne de bus à évaluer)
	<i>ràs</i>
	<i>Pour information, augmentation de la capacité de l'installation, sinon ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné

21 FIESCH-FIESCHERALP



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Fiesch	
Concession (détenteur; échéance)	Fiesch-Eggishorn AG; 30.04.2025 (Fiesch-Kuhboden) 1 / 30.06.2011 (Fiesch-Kuhboden 2)	
Catégorie de l'installation	Catégorie 3	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	(2003)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input type="checkbox"/> Pendulaire	<input type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input checked="" type="checkbox"/> Autres : parapente

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
50 pers.	664 lits (dont 664 lits hôteliers)	618 emplois (10/57/551)
Evolution démographique (2000-2009)	<i>non disponible</i>	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance
 (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

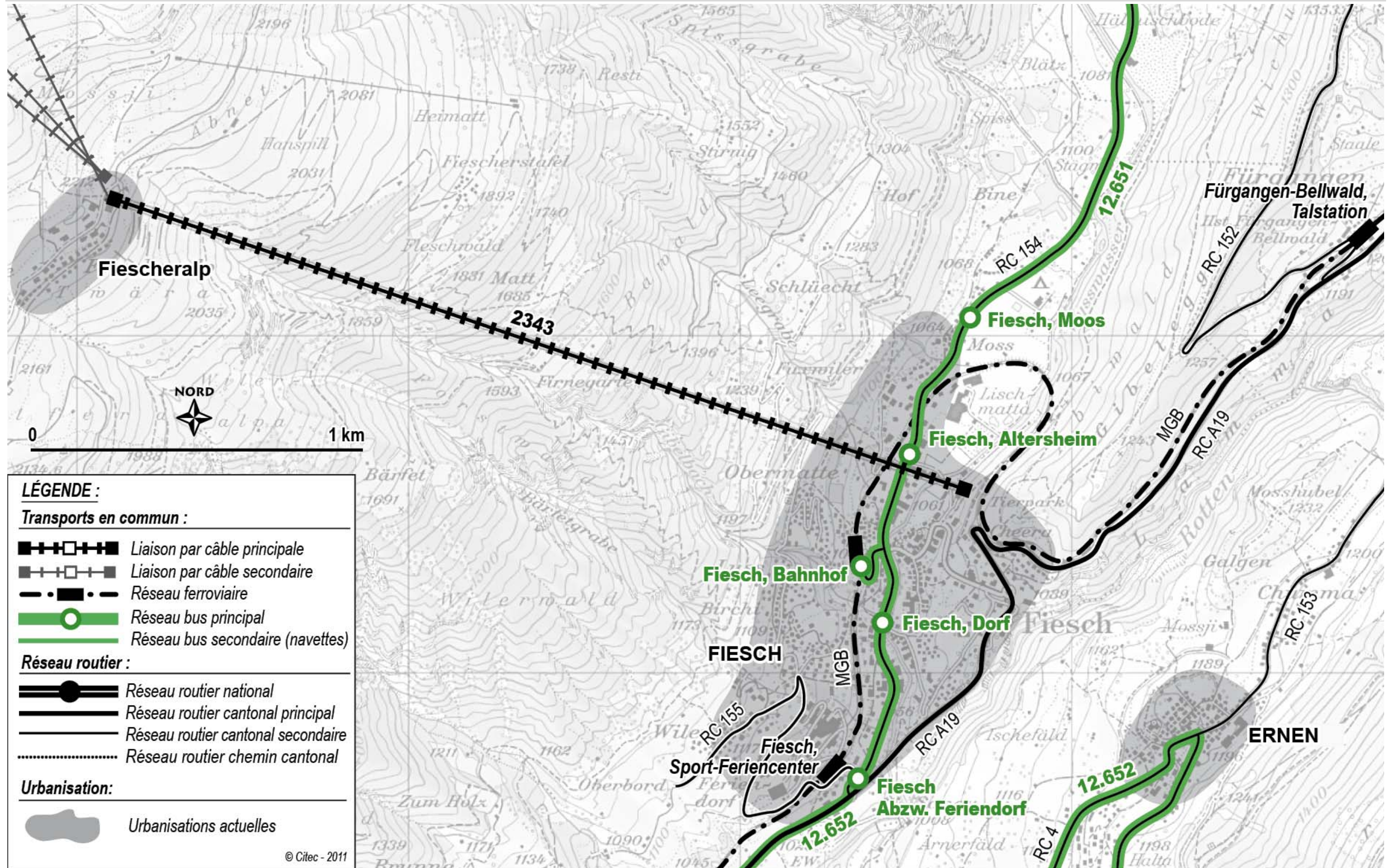
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	18 min	5'876 m	CHF 26.20	1'550 pers/j	2-3 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble			<i>information non disponible</i>		
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Echéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

+
++
++
+
++
+
+
--
++
++
+
+
++
++
+/++

Pistes d'actions sommaires

<i>Pas d'actions possible (on ne va pas déplacer le réseau ferré) du moment où la distance à pied entre la gare ferroviaire et la liaison est jugée acceptable</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Soigner les liaisons à pied/à vélo (entre les haltes et les urbanisations) sur les mêmes courbes de niveau - Equipement de la station amont (arceaux vélo par exemple) - Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied/vélo) - Système de prise en charge des bagages 	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
<i>Personnel nécessaire pour l'exploitation de la liaison (accueil, sécurité, usages mixtes, etc.)</i>	
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
Diminution des dépenses par une vision prospective (moyen-long terme, au moment de la question d'un renouvellement) et à l'échelle régionale : imaginer une liaison horizontale Riederalp, Bettmeralp (voire Fiescheralp) et réenvisager ainsi la pertinence/nécessité des six liaisons plaine-montagne (augmenter en conséquence la capacité de la/des liaisons conservées)	
	<i>Fiesch - Kùhboden I : 2025 (+)</i> <i>Fiesch - Kùhboden II : 2032 (++)</i>
<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>	

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné




22 LUFTSEILBAHN STALDENRIED-GSPON (LSSG)



DONNEES DE BASE

Arrêts intermédiaires	-	
Commune(s) concernée(s)	Staldenried-Gspon	
Concession (détenteur; échéance)	Canton ; 31.12.2022	
Catégorie de l'installation	Catégorie 3	
Type d'installation	Téléphérique	
Année de construction (rénovation la plus récente)	1951 (1989)	
Saisonnalité	Fonctionne toute l'année	
Usage	<input checked="" type="checkbox"/> Touristique (été/hiver) <input checked="" type="checkbox"/> Pendulaire	<input type="checkbox"/> Scolaire
Offre touristique	<input checked="" type="checkbox"/> Ski <input checked="" type="checkbox"/> Randonnée <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Golf	<input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> Sports fun <input type="checkbox"/> Autres

DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DU POINT HAUT

Population résidente	Population non résidente	Emplois (prim. / sec. / ter.)
250 pers. (moins en été)	190 lits (dont 25 lits hôteliers)	5 emplois (0/0/5)
		
Evolution démographique (2000-2009)	<i>non disponible</i>	
Industrie	Non	
Enseignement	Non	

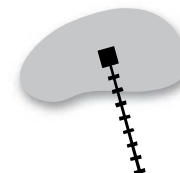
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Urbanisations plaine-montagne le long de la liaison par câble : Nulle Faible Moyenne Forte
 le long de l'accès routier : Nulle Faible Moyenne Forte

Densité (pour le point haut) Compact
 Etalé
 Très étalé



Distance (position de la station d'arrivée par rapport aux urbanisations) Position centrale
 Position en bordure
 Position éloignée

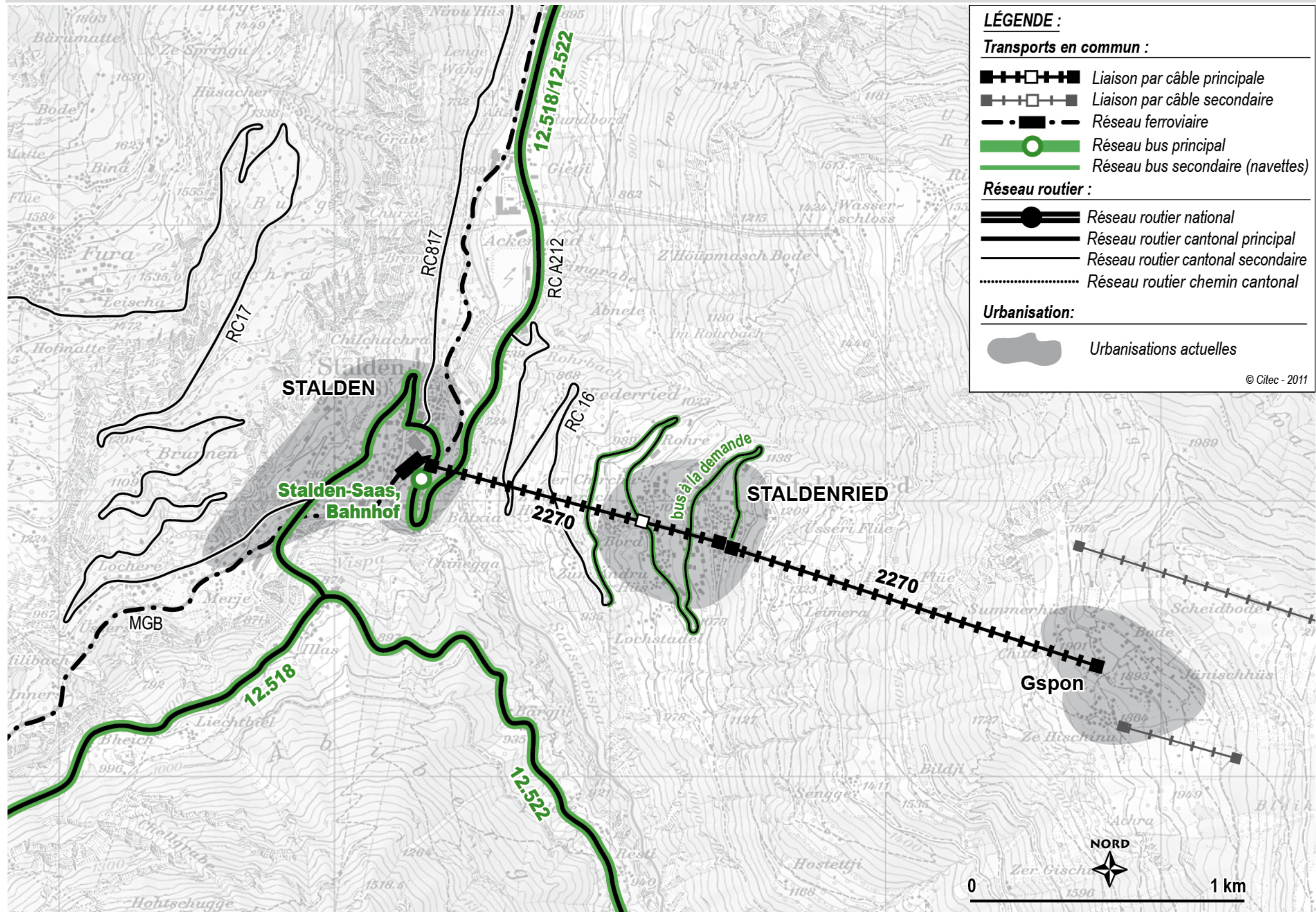
**MODES D'ACCES**

	Temps de parcours <i>aller-retour</i>	Distance <i>aller-retour</i>	Coût titre transport <i>aller-retour</i>	Trafic journalier	Niveau d'offre
Liaison par câble	14 min	3'196 m	CHF 6.80	233 pers/j	2 paires/h
Voiture individuelle	-	-	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-

ASPECTS ECONOMIQUES

	fonctionnement	Amortissement	Coûts financiers	Recettes	Indemnités
Liaison par câble	CHF 220'000	CHF 65'000	CHF 0	CHF 290'000	CHF 0
Bus	-	-	-	-	-

RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL



LÉGENDE :

Transports en commun :

- Liaison par câble principale
- Liaison par câble secondaire
- . - Réseau ferroviaire
- Réseau bus principal
- Réseau bus secondaire (navettes)

Réseau routier :

- Réseau routier national
- Réseau routier cantonal principal
- Réseau routier cantonal secondaire
- Réseau routier chemin cantonal

Urbanisation:

- Urbanisations actuelles

© Citec - 2011

Critères

1a	Intégration au réseau principal en plaine : connexion avec la gare ferroviaire
1b	Intégration au réseau principal en plaine : chaîne TC (avec transbordements/sans transbordements)
1c	Intégration au réseau principal en plaine : parking (gratuit/payant) au départ de la liaison
2	Desserte des urbanisations le long de la liaison (en lien avec les arrêts intermédiaires uniquement) Relation entre l'aménagement du territoire (bâti actuel ou zones à bâtir) et la liaison par câble
3a	Position de la station amont par rapport aux urbanisations (distances envisageables à pied et/ou alternative offerte - navettes)
3b	Position de la station amont par rapport aux départs de remontées mécaniques - domaine skiable (rupture de charge ou pas)
3c	Position de la station amont par rapport aux générateurs touristiques autres que le ski (saison été)
4	Capacité de la liaison (les cabines permettent-elles de gérer les pics de fréquentation - scolaire, touristique, etc.)
5a	Exploitation de la liaison : contre-arrêts (qui péjorent l'exploitation)
5b	Exploitation de la liaison : personnel nécessaire (en amont et/ou en aval)
6	Confort pour l'usager (vétustété, image de marque, fidélisation)
7	Accès au niveau des haltes (liaisons verticales, compatibilité PMR, etc.)
8a	Horaire de la liaison : amplitude
8b	Horaire de la liaison : fréquence
8c	Horaire de la liaison : saisonnalité
9	Transbordement/temps d'attente entre deux liaisons avant d'atteindre la destination finale (deux sections)
10	Rendement financier
11	Échéance proche pour une mise en conformité/remplacement partielle/complète de la liaison (concession, autorisation d'exploiter)
12a	Concurrence de la route : pour un skieur (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)
12b	Concurrence de la route : pour un pendulaire ou un touriste (temps de parcours, conditions de stationnement, chaîne de déplacement)

Diagnostic

++
++
++
++
+
+
-
++
-
--
+
-
++
-
++
--
--

Pistes d'actions sommaires

	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	<i>ràs</i>
	Soigner et flécher (temps de parcours par exemple) les liaisons "ski au pied"
	Jalonnement piéton/vélo (indicateurs de direction, voire de temps de parcours indicatifs à pied)
	- Changement des cabines (plus grande capacité) - Autre type d'installation (préciser)
	<i>ràs</i>
	Nouvelle installation prévue (nouveau projet)
	Accès PMR (rampes, liaisons verticales) à mettre en œuvre dans le cadre du nouveau projet (pour toute les haltes)
	Dans le cadre du nouveau projet, caler les amplitudes horaires sur le MGB
	Dans le cadre du nouveau projet, caler les fréquences sur le MGB
	<i>ràs</i>
	Remplacer les deux sections par une unique installation avec halte intermédiaire.
	<i>ràs</i>
	Projet de renouvellement complet de l'installation
	<i>Veiller à ce que les chemins cantonaux et/ou les routes forestières ne deviennent pas des routes ouvertes l'été, voire à l'année !</i>

Légende - degré de satisfaction du critère

++	Excellent
+	Bon
-	Mauvais
--	Très mauvais
	Pas concerné