



Département des transports, de l'équipement et de l'environnement
Service des transports

Departement für Verkehr, Bau und Umwelt
Dienststelle für Verkehrsfragen

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Liaisons par câble plaine – montagne

Etude prospective sur les perspectives économiques et techniques des liaisons par câble entre la plaine et la montagne dans le Canton du Valais

Juin 2012



Introduction



Jacques Melly
Conseiller d'Etat
Chef du Département des transports,
de l'équipement et de l'environnement

Au milieu du XXème siècle les réflexions menées pour désenclaver les villages ont conduit naturellement à la mise en service de téléphériques de liaison depuis la plaine. C'était le meilleur moyen pour palier à l'absence de route carrossable. L'automobile était un bien rare, surtout dans les régions rurales, et les moyens financiers ou techniques ne permettaient pas encore raisonnablement ou systématiquement la construction de route.

Il a fallu une génération pour qu'un réseau routier performant et confortable se dessine et contribue à l'essor économique et touristique du Canton.

Petit à petit, les téléphériques sont devenus complémentaires, puis subsidiaires à la route. Ils auraient pu disparaître complètement du réseau de mobilité cantonal si leur exploitation n'avait été soutenue par les pouvoirs publics.

Le téléphérique demeure indispensable là où, pour des raisons essentiellement topographiques, la route n'existe simplement pas. Ailleurs, la remise en question de l'existence même des téléphériques est permanente, de surcroît lorsque des subventions publiques sont nécessaires à son fonctionnement et à son entretien.

Aujourd'hui cependant et pour diverses raisons les avantages intrinsèques des téléphériques peuvent à nouveau être valorisés, à l'instar de ce qui s'est fait il y a 60 ans, et dans la perspective d'un aménagement renouvelé de la montagne :

- Rapidité, efficacité, sécurité, transports publics, véhicules électriques, mobilités douces, CO2, bruit, pollution, etc bien sûr, les notions du développement durable, sont passées par là ; elles ne sont pas les seules.
- L'obligation constitutionnelle de stopper l'étalement spatial des stations et l'atteinte paysagère qui en résulte a été imposée aux communes touristiques suisses. Le modèle économique lié à la construction de résidences secondaires, notamment de grandes zones de chalets, est remis en question. La promotion de lits marchands, en particulier de lits hôteliers, va de pair avec une densification de l'urbanisation. La

dispersion de l'habitat étant peu compatible avec une accessibilité par remontées mécaniques, l'intérêt pour des liaisons directes entre la plaine et la montagne est aujourd'hui renforcé.

- Il en est de même si l'on considère les volontés de création de centres de stations vivants et denses, où les piétons et les commerces ont la priorité sur le trafic.
- Enfin, les agglomérations de la Plaine du Rhône doivent être connectées plus directement aux stations. Ces centres sont à la fois des bassins de clientèle journalière et d'employés de la station. L'intérêt pour les activités et les métiers de la montagne doit faire l'objet d'une promotion auprès de la jeunesse valaisanne. Une proximité de fait est un avantage.

Il deviendra donc envisageable, à l'image des stations du Plateau d'Aletsch ou d'autres destinations citées en exemple, d'imaginer une meilleure accessibilité à la montagne en général et aux sports d'hiver en particulier, sans voiture déjà au moins pour les 20 derniers km de route de montagne ... ceux qui ne sont pas les moins chers à exploiter.

Ce rapport porte donc sur les téléphériques et autres installations de remontée mécanique assurant une liaison entre la plaine et la montagne, sur l'examen de la situation actuelle, sur les perspectives d'avenir et surtout sur les suites à donner. Il se veut objectif et prospectif, et entend susciter le débat et la discussion. Il est un point de départ.

Bonne lecture à tous

Contenu

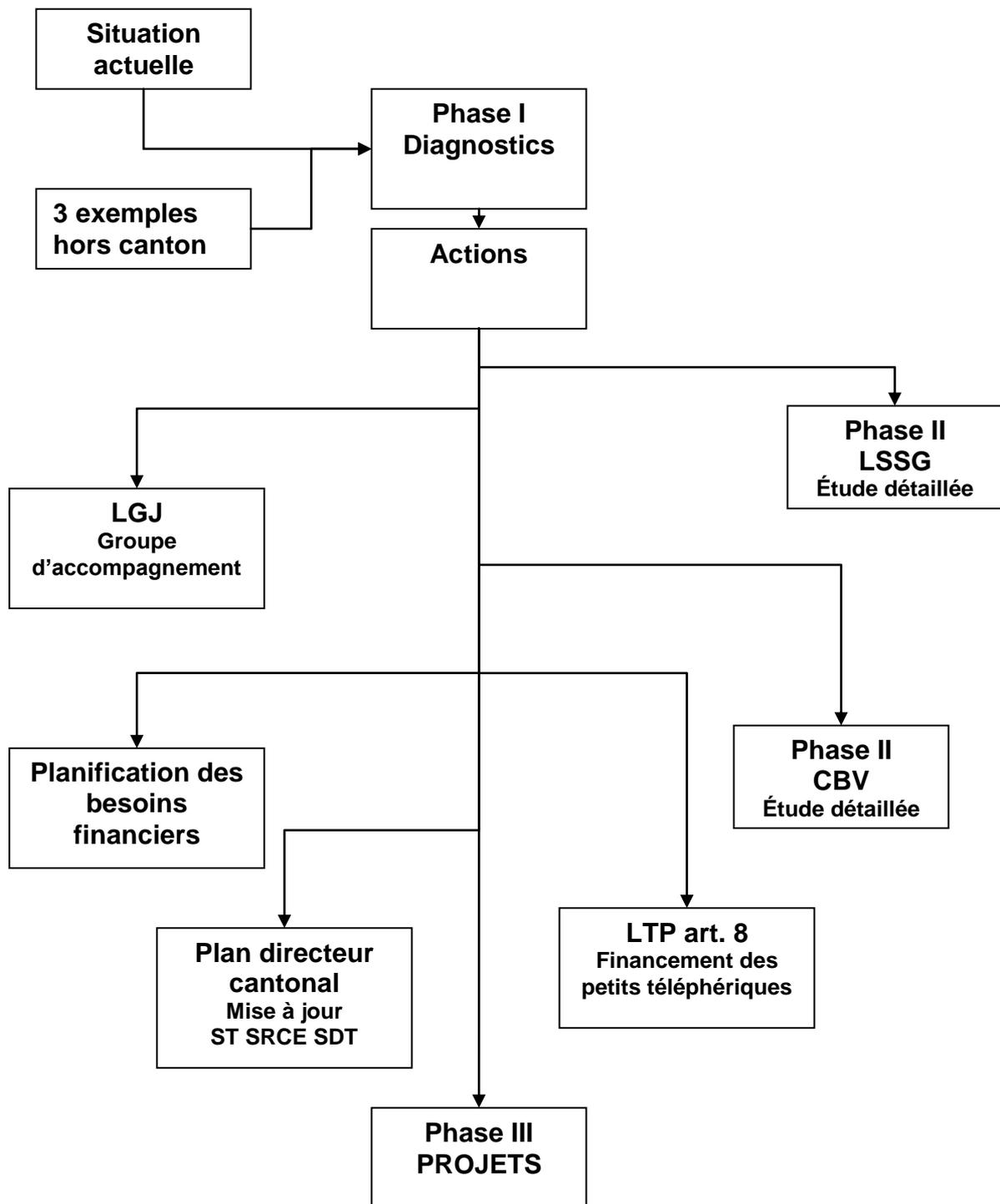
| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 2 |
| RÉSUMÉ DE LA PHASE I : DIAGNOSTIQUE ET ACTIONS | 5 |
| DIAGNOSTIQUE | 5 |
| ACTIONS | 5 |
| RÉSUMÉ DE LA PHASE II : RENOUELEMENT DU LSSG ET DU CBV | 7 |
| CBV CHALAIS – BRIEY – VERCORIN | 7 |
| LSSG LUFTSEILBAHN STALDEN – STALDENRIED - GSPON | 7 |
| RÉSUMÉ DE LA PHASE III : LES PROJETS | 8 |
| SUITES À DONNER | 10 |
| SUBVENTIONNEMENT SELON ART8. LTPVS DES PETITS TÉLÉPHÉRIQUES | 10 |
| TÉLÉPHÉRIQUE GAMPÉL JEIZINEN (LGJ) | 11 |
| PLANIFICATION GLOBALE ET PLURIANNUELLE DES BESOINS FINANCIERS DES TÉLÉPHÉRIQUES | 12 |
| MISE EN ŒUVRE DANS LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL | 13 |

Annexe 1 : Phase I (CITEC & Glassey 04.04.12)

Annexe 2 : Phase II CBV et LSSG (CITEC & Glassey 30.04.12)

Annexe 3 : Phase III Les projets (CITEC & Glassey 02.12.11)

Organisation schématique : une démarche en cascade



Résumé de la Phase I : Diagnostique et actions

Diagnostique

Le but de la première partie est de faire un état des lieux scientifiques de chaque installation. Les experts mandatés en collaboration avec le Service des transports, les exploitants et les instances locales ont procédé à l'élaboration d'une grille multicritère objective et systématique. Pour la première fois, des installations aussi diverses que les grands téléphériques sont comparées aux petites installations desservant des hameaux de montagne.

Trois installations hors cantons sont également prises comme exemple.

De manière générale, les similitudes suivantes sont constatées :

- adaptation idéale à la déclivité,
- aptitude au franchissement de rivières, de gorges, de falaises
- temps de parcours imbattables
- flexibilité de l'exploitation
- peu ou pas de possibilités d'assurer une desserte fine du territoire
- coûts de construction et d'exploitation comparativement faibles
- tracé en ligne droite imposé par la destination
- support d'une image positive de la destination

D'autre part, des différences notables sont relevées :

- installations plus ou moins tributaires de financements publics
- grande variété dans les capacités, la technicité, l'âge et l'état de l'installation
- situation de monopole ou de concurrence avec le bus ou la route
- intégration plus ou moins bonne dans le réseau de mobilité
- moyens de promotion et de marketing variables
- attractivités variables

Actions

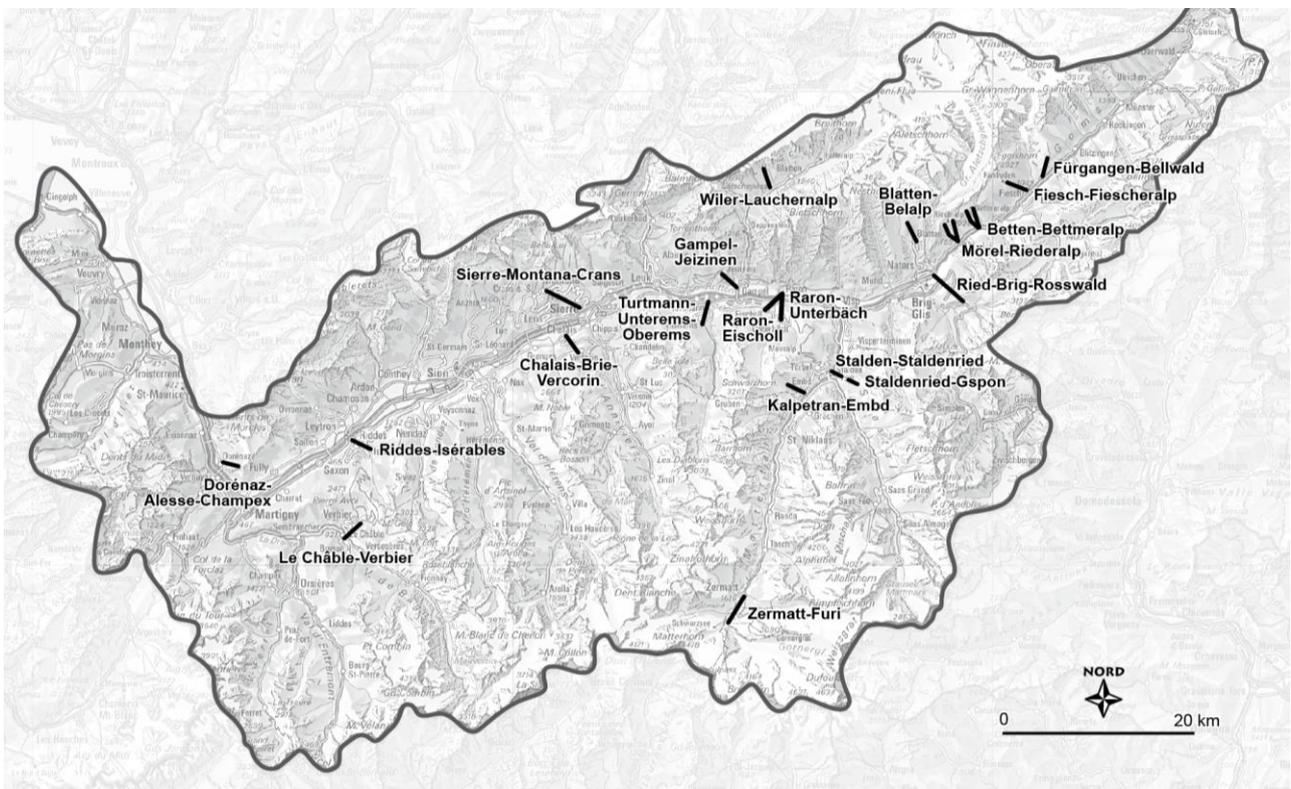
Il était évidemment illusoire d'imaginer trouver des solutions miracles lorsque les problèmes sont structureaux pour transformer une infrastructure fortement dépendante de subventionnements publics en une installation à succès. Les diversités locales, et surtout l'attractivité variable de la destination amont expliquent grandement et justifient les forces ou les faiblesses constatées.

De manière générale, des mesures organisationnelles ou infrastructurelles peuvent être proposées. Ceci a été fait de manière globale, sans entrer dans le détail opérationnel. Les champs d'actions suivants sont souvent mis en évidence :

- collaborations opérationnelles (verticales) avec l'opérateur de remontées mécaniques en amont ou avec les instances communales locales

- collaborations opérationnelles (horizontales) potentielles des différentes installations entre elles
- améliorations locales de l'offre (package, marketing, horaire)
- améliorations de l'infrastructure (capacité, vitesse, confort)
- améliorations de l'intégration de l'infrastructure dans le réseau global (parking, liaisons)
- mesures de dissuasions vis-à-vis de la route

Pour deux installations, ces champs d'actions ont été examinés dans le détail (CBV, LSSG) et sont l'objet de la phase II.



Résumé de la Phase II : Renouvellement du LSSG et du CBV

Il a été demandé aux bureaux mandatés d'approfondir le diagnostic et les mesures potentielles pour deux installations ayant des problèmes de capacité. Les résultats de ces examens et les propositions qui en découlent ont pu être présentés à l'OFT en tant que justificatifs et argumentaires pour les projets de renouvellement et surtout pour les solutions de financement à envisager.

La question du financement est encore d'actualité au moment de la rédaction de ce rapport. Les suites à donner y relatives sont présentées et expliquées en fin de document.

CBV Chalais – Briey – Vercorin

En collaboration étroite avec la commune de Chalais, la situation du téléphérique a été évaluée. L'attractivité de cette installation étant démontrée, ses faiblesses proviennent de sa faible capacité à absorber les pointes de trafic. Un renouvellement combinant une augmentation de capacité est donc envisagé.

La station supérieure actuelle n'est pas idéalement située. Il n'a pas été possible d'identifier un tracé raisonnable permettant un accès direct au domaine skiable. Cependant, des mesures constructives et organisationnelles (navettes) permettent de réduire ce handicap et de supprimer le temps perdu par l'arrêt intermédiaire.

Vercorin est desservi également par une ligne de bus. Une rationalisation de l'offre de transport public conduit à la suppression de cette ligne et à la valorisation du téléphérique.

Les coûts d'investissements et de fonctionnement restent acceptables même sans avoir à effectuer une comparaison « agressive » avec les coûts engendrés par la route.

LSSG Luftseilbahn Stalden – Staldenried - Gspon

Dans ce cas, il s'agit de deux téléphériques de faible capacité provoquant des attentes importantes, en particulier en période touristique. La première section, qui dessert Staldenried, profite d'un subventionnement fédéral. La deuxième section, jusqu'à Gspon, est essentiellement touristique.

Gspon n'est pas accessible par la route.

Une comparaison avec les coûts de mise en service d'une potentielle ligne de bus a été faite, à l'avantage de la première section du téléphériques.

Les deux sections profitent de l'attractivité touristique de Gspon et de la correspondance directe avec le MGB. Techniquement, une solution regroupant les deux téléphériques et permettant une exploitation rationalisée est proposée. Il sera ainsi possible d'absorber les pointes et d'avoir un fonctionnement très flexible, efficient et adapté à la demande.

Résumé de la Phase III : Les projets

Le développement et la construction de nouvelles installations de remontées mécaniques permettant une liaison directe entre la plaine et la montagne est une arlésienne valaisanne. Des alignements ont parfois été réservés puis oubliés dans les diverses planifications. Les projets d'agglomération ou les exploitants de domaines skiables évoquent ou esquissent des liaisons potentielles des centres vers les grandes stations touristiques. Les réflexions sont nombreuses mais globalement peu avancées.

Des liaisons envisageables sont proposées. Elles sont examinées au regard de la situation de la destination et de l'urbanisation de la plaine. La liste n'est pas exhaustive. A titre comparatif, elle propose des projets d'actualités ainsi que des lignes moins « évidentes » mais cependant rationnelles. Le but est de susciter le débat et la réflexion.



téléphérique Bolzano – Ritten (Tirol du Sud)

L'intérêt d'une nouvelle liaison par câble doit cependant tenir compte des points suivants :

- topographie favorable au câble : forte pente, ligne directe et relativement courte
- peu de zones habitées survolées
- densité de l'habitat en amont,
- intégration au réseau en aval
- attractivité de la station amont
- connexion au domaine skiable
- cohérence du domaine skiable et capacité d'absorber des usagers supplémentaires

Le câble est une solution qui s'inscrit même en milieu urbain. Le survol de zones habitées par de nouvelles lignes est cependant délicat en raison de risques objectifs (incendie) ou subjectifs. Il est en effet constaté que les riverains n'acceptent pas facilement le fait que leur sphère privée soit survolée en continuité par des véhicules, même si ceux-ci sont silencieux.

L'image d'une station de sports d'hiver blanche et sans voiture (Mürren, Bettmeralp, Zermatt, Saas-Fee) demeure un atout indéniable.

Les coûts de construction et d'exploitation doivent être mis en regard des coûts effectifs engendrés par les autres modes d'accès (bus, route). Le cas échéant, les politiques doivent être coordonnées et des investissements ciblés ou complémentaires doivent être étudiés.

Depuis un centre urbain, une connexion directe aux espaces alpins de détente et de loisir est particulièrement profitable pour l'hôtellerie locale, pour les employés pendulaires, pour les jeunes citadins et pour les infrastructures de transports à longue distance (gare, autoroute, aéroport).

Suites à donner

Subventionnement selon Art8. LTPVS des petits téléphériques

Une attention particulière est portée aux plus petites installations assurant une liaison entre la plaine et la montagne, celles qui ne desservent pas des grands villages ou des stations importantes habitées à l'année par plus de 100 personnes, ne peuvent prétendre à un subventionnement fédéral. Or ces remontées mécaniques sont importantes pour le tissu local et régional.

Pour des raisons historiques et structurelles, certaines de ces petites installations bénéficient déjà d'un soutien financier direct de l'Etat ; d'autres pas. Afin de remédier à cette situation inégalitaire et afin de soutenir et promouvoir ce type de mobilité, le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) entend élaborer des dispositions permettant une aide financière élargie dès 2013.

Cette aide sera cependant conditionnée par le mode d'exploitation de l'installation. Le DTEE exigera que la prestation de transport profite premièrement à la population locale, résidente à l'année à la montagne. Ceci signifie que les déplacements pendulaires devront pouvoir se faire au moyen du téléphérique et durant les plages horaires utiles : le matin, à midi et le soir en tous cas.

Une subvention cantonale exceptionnelle et forfaitaire de 219'000.-, soient 600.- par jour d'exploitation, est accordée annuellement à partir de 2013 aux remontées mécaniques desservant des localités de moins de 100 habitants, aux conditions suivantes :

- La station amont dessert une zone à bâtir homologuée et habitée à l'année.
- Les déplacements pendulaires devront pouvoir se faire toute l'année au moyen du téléphérique et au minimum durant 3 plages horaires de 2 heures : 2 heures le matin, entre 6h00 et 8h00 / 2 heures à midi, entre 11h30 et 13h30 / 2 heures le soir, entre 17h00 et 19h00
- Un déplacement de ces plages horaires au maximum de 60 minutes est possible.
- Durant ces plages horaires, un minimum de 2 courses par sens doit être assuré.
- Cette subvention peut être diminuée proportionnellement si l'offre n'est pas assurée toute l'année.
- L'horaire d'exploitation annuel doit donc être présenté et approuvé par l'Etat avant la réalisation et le subventionnement de la prestation.
- Il ne peut y avoir de double desserte en transports publics.

Ainsi, le DTEE espère renforcer l'attractivité de ces villages et hameaux, promouvoir un habitat permanent en montagne et lutter ainsi contre tout exode rural. Un report modal de la route et une utilisation accrue sont également espérés pour ces moyens de transport publics sans CO2.

Les installations concernées sont actuellement les suivantes :

- téléphérique Gampel – Jeizinen
- télécabine Ried-Brig – Rosswald
- téléphérique Blatten – Belalp
- télécabine Zermatt – Furi
- téléphérique Wiler – Lauchernalp
- téléphérique Fiesch – Fiescheralp
- téléphérique Staldenried – Gspon

Téléphérique Gampel Jeizinen (LGJ)

Un groupe de travail ad hoc a été nommé pour évaluer les améliorations possibles de l'exploitation du téléphérique Gampel – Jeizinen. Ce petit téléphérique n'est pas au bénéfice d'une situation de monopole. Il ne dessert pas une destination importante et ne touche pas de subvention fédérale. Il ne connaît pas de problème de capacité.

Afin d'assurer la pérennité de l'installation actuelle, des mesures de rationalisation de son exploitation doivent être envisagées par la commune de Gampel, propriétaire du téléphérique en collaboration étroite avec le Service des transports et les téléphériques proches ou dans une situation similaire.

La concurrence effective de l'ouverture de la route et ses conséquences globales en terme de coûts pour les collectivités publiques devront être prises en compte, en particulier si les concepts d'exploitation sont adaptés (horaires, saisons, etc ...).

Mesure initiée au printemps 2012.

Planification globale et pluriannuelle des besoins financiers des téléphériques

De manière générale, les investissements dans les remontées mécaniques sont irréguliers. Les coûts ponctuels liés à une rénovation complète d'une installation sont importants alors que les indemnités des frais d'entretien et d'exploitation habituels sont relativement faibles. La part de l'amortissement annuel peut donc être élevée.

D'entente avec l'OFT et afin de disposer d'une vision globale des investissements qui devront être faits dans les remontées mécaniques subventionnées ces prochaines années, une planification des travaux prévus, idéalement pour les 15 prochaines années, sera élaborée. Il s'agit de prévoir les investissements importants :

- renouvellement complet (reconstruction) de l'installation prévu à quelle échéance et pour quel montant estimatif
- intervention technique importante (remplacement de câbles, partie électrique, commande, etc ...) prévue à quelle date et pour quel montant estimatif
- intervention technique normale prévu à quelle date et pour quel montant estimatif?

Cette liste permettra à l'OFT d'établir son budget pluriannuel de manière analogue aux autres moyens de transports publics, en particulier au rail. Il s'agira en particulier de s'assurer que les bases légales et que les programmes de financement puissent tenir compte des spécificités du transport public effectué par des remontées mécaniques. L'adéquation des moyens disponibles avec les mises à jour techniques exigées pourra également être évaluée.

Mesure réalisée pour la fin de l'été 2012.

Mise en œuvre dans le Plan directeur cantonal

Le Plan directeur cantonal est un moyen permettant de décrire et fixer à moyen terme les politiques et les stratégies de développement de l'infrastructure ayant une incidence spatiale. Sa force provient de la consultation élargie que nécessite son élaboration et par conséquent de son caractère à la fois démocratique et liant pour les autorités.

La fiche C12.1 « Téléphériques assurant un service de transport public » existe et servira de base à cette planification.

Pour ce qui concerne les remontées mécaniques assurant une liaison entre la plaine et la montagne, les principes suivants devront être pris en compte et précisés dans le Plan directeur :

- volonté politique de maintenir et de promouvoir une accessibilité douce et efficace à la montagne
- volonté politique de maintenir un réseau historique
- volonté politique de lutter contre l'exode rural et de motiver la jeunesse valaisanne pour les activités de la montagne
- volonté politique de faire un choix entre les différents moyens de transports et les investissements concernés, en tenant compte de la durabilité (économie, environnement, impacts sociaux). Ce choix est explicitement à faire entre le bus ou le câble voire entre la route ou le câble. Ce choix n'est pas forcément exclusif. Des complémentarités peuvent être envisagées. Dans tous les cas, les coûts totaux doivent pouvoir être comparés.
- volonté politique d'améliorer et de promouvoir un tourisme alpin intensif se basant sur une urbanisation et des infrastructures performantes et conformes aux besoins et à l'image que la clientèle attend de la montagne.

Cette planification devra considérer les remontées mécaniques existantes, le réseau des routes, l'offre de transports par bus et l'urbanisation de la destination. Elle localisera également les projets de nouvelles liaisons les plus prometteurs.

La coordination avec les planifications stratégiques en cours (Conception cantonales des transports 2020, Développement territorial 2020) doit être assurée.

Présentation des résultats à la Confédération pour la fin 2012.