



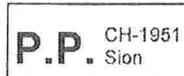
**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**

Département de la mobilité, du territoire et de
l'environnement

Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und
Umwelt

Dienststelle für Mobilität



Service de la mobilité, CP 478, 1951 Sion

Poste CH SA

Recommandé



Notre réf. VP/SB/gd
Votre réf. vcr

Date 23 novembre 2020

Téléphérique Chalais – Briey - Vercorin

Maitre

En réponse à vos demandes (Lexing 09.09 et 29.09), nous avons examiné le projet de télécabine Daval – Briey – Vercorin que l'association Verco-2000 a élaboré avec le bureau Paul Glassey.

Nous prenons note que l'OFT ne se prononce pas actuellement sur cette variante (cf. lettre OFT du 7 octobre 2020 qui vous a été adressée).

En tant qu'autorité organisatrice et commanditaire du transport régional de voyageurs (TRV), nous nous prononçons sur ce projet comme suit :

- La télécabine projetée dessert Vercorin par le sud en contournant les Crêtes de Vercorin. Le départ est en zone agricole, proche de la sortie d'autoroute et le long d'une route desservie par le réseau de bus de plaine. La station amont est proche du départ de la télécabine Vercorin – Crêt du Midi.
- La télécabine ne peut être analysée seule. Elle doit être comparée à la desserte nord effectuée par le téléphérique CBV. Les deux installations ont la même fonction, à savoir desservir Briey et Vercorin depuis la plaine. On ne saurait y voir d'une part une installation offrant un service direct et d'autre part une installation permettant une desserte fine du territoire. Il y aurait clairement une double desserte. Il serait extrêmement difficile d'obtenir les concessions et les financements nécessaire pour deux infrastructures qui seraient intégrées dans le TRV.



Rue des Creusets 5, CP 478, 1951 Sion
Tél. 027 606 34 00 · e-mail : vincent.pellissier@admin.vs.ch

Le tableau suivant compare les éléments factuels quantitatifs de la télécabine et du téléphérique.

Vercorin : temps de parcours école - télécabine en bus navette	min	7.5			
Vercorin : temps de parcours école - télécabine à pieds	min	15			
		Daval (télécabine)		CBV (téléphérique)	
		normale	rapide	Exploitation à l'horaire	Exploitation en continu
Vitesse max	m/s	4	6	10	10
cadence	min	0.8	0.5	15	6
capacité cabine	pers	10	10	60	60
débit	pers/h	800	1200	240	600
cabines	nbre	37	37	2	2
longueur oblique	m	3300		1900	
pylônes	nombre	23		3	
temps de parcours	min	15	11	5	5
temps moyen d'attente entre cabines	min	0.4	0.25	7.5	0.5
temps plaine - école transfert à pieds	min	30.4	26.25	12.5	5.5
temps plaine - école avec navette si nécessaire	min	23.3	19	12.5	5.5
temps plaine - télécabine Crêt du Midi avec navette si nécessaire	min	15.4	11.25	20	13
temps plaine - télécabine Crêt du Midi à pieds	min	15.4	11.25	27.5	20.5

4.5 sans arrêt à Briey

surface survolée (Lxl)	m2	59400	38000
défrichements/servitudes (surfaces)	m2	14000	1600
durée de vie	ans	25	40
Impact paysager		fort	en partie déjà existant
tiers touchés (parcelles total)		100	70
tiers touchés (parcelles en zone à bâtir)		5	25
tiers touchés (habitat existant / impact visuel)		25	10

en première approximation

secteurs Barmettes et Marais à Vercorin

parking		?	117
connexion TP aval		Ok	Ok

coûts construction	MCHF	24	16
coûts exploitation	MCHF	1.2	0.55
coûts amortissements	MCHF	0.48	0.2
recettes escomptées	MCHF	0.5	0.25
indemnité fédérale et cantonale	MCHF	1.26	0.5

50% construction / durée de vie

Les valeurs, ordres de grandeur et approximations ci-dessus sont issus de l'étude de faisabilité Paul Glassey (mars-mai 2020), du projet de rénovation du CBV et d'expériences provenant d'autres projets de télécabines prévoyant un fonctionnement comme transport public, c'est-à-dire 365 j/an et selon un horaire journalier étendu.

Les conclusions que nous pouvons apporter sont les suivantes :

1. Pour les pendulaires et les élèves dès le degré secondaire de Vercorin, descendant en plaine, le temps de parcours plus long en télécabine est compensé par la continuité du service. Par contre, la télécabine ne permet pas une synchronisation avec les horaires des bus à l'aval.
2. Pour les élèves des écoles primaires se rendant de Chalais à Vercorin, l'utilisation de la télécabine est nettement plus longue et devrait être complétée par des transports scolaires à l'amont et à l'aval.
3. Pour les usagers du domaine skiable en hiver, la télécabine permet d'éviter une rupture de charge. Pour ce qui est du temps de parcours, lorsque le CBV fonctionne en continu en période de forte affluence, la télécabine n'est pas plus rapide. Il ne semble pas, à priori, y avoir de grandes différences de possibilités de parking à Chalais ou à Daval.
4. Pour les randonneurs en été et les cyclotouristes, moins tenus à un horaire, la situation serait équivalente.
5. S'agissant des questions financières, les coûts de construction et surtout d'entretien d'une télécabine débrayable à mouvement continu, comportant un arrêt intermédiaire et une station d'angle sont, selon notre expérience, très nettement supérieurs à ceux d'un téléphérique.
6. Nous relevons enfin que l'impact paysager et forestier d'un tracé de télécabine, devant parfois être proche du sol, plus long et traversant le coteau en diagonal, est évidemment plus important que celui du téléphérique.

Sur ces bases, nous ne sommes à priori pas favorables à la solution proposée partant de Daval. Nous transmettons copie de notre position à l'association concernée à qui il appartient, si elle le souhaite, de développer et poursuivre l'argumentation à ce sujet.

Nous vous présentons, Maître, nos meilleures salutations



Vincent Pellissier
Chef de service

Copie à OFT, Autorisations 1, 3003 Berne
Administration communale de Chalais
Société du Téléphérique Chalais – Vercorin SA
Comité d'initiative Vercorin 2000 – Plaine<>Montagne par M. Edmond Perruchoud, Case 700, 3960 Sierre
DMTE