

# D.6 Infrastructures de transport public par câble

## Rapport explicatif – Projet de téléphérique Euseigne et St-Martin

Etat au: 21.11.2024

### Contexte

---

Le présent projet vise à établir une liaison par un petit téléphérique entre les villages d'Euseigne et de St-Martin. Ce projet s'inscrit dans la réorganisation du transport public en rive droite de la Borgne.

La commune de St-Martin est actuellement desservie par une ligne de bus en rive droite de la Borgne, depuis Sion, relativement lente et avec peu de fréquence (12.386). Les élèves du secondaire I vont cependant au cycle d'orientation d'Euseigne, en rive gauche de la Borgne, en utilisant un service de bus dédié pratiquement à ce seul but (12.387).

Les réflexions menées pour décarboner le transport public et améliorer les vitesses et les fréquences ont mis en évidence le potentiel d'un téléphérique entre Bramois et Nax en remplacement des lignes de bus depuis la plaine. Cette réorganisation du réseau de transport public est préférentielle pour la commune de St-Martin. Or la commune de St-Martin est géographiquement, culturellement et économiquement orientée vers le Val d'Hérens. Les besoins d'accès au village d'Euseigne, aux communes d'Evolène, de Vex et d'Hérmence ainsi qu'aux services qui s'y trouvent sont avérés (commerces, EMS, écoles, tourisme, activités sportives et culturelles). La ligne de bus en rive gauche, entre les Haudères et Sion (12.381) assure un service plus rapide que la ligne passant par Nax. Un rabattement sur cette ligne pour les habitants de la commune de St-Martin, en direction de Sion, est ainsi avantageux.

Un téléphérique offre un accès rapide à Euseigne (4 minutes). La fréquence horaire continue et l'amplitude journalière permettent un service de transport public attractif.

La commune de St-Martin et le service cantonal de la mobilité proposent la réalisation de ce téléphérique.

### Contenu du projet

---

La liaison par téléphérique reliant les deux villages franchit un dénivelé de 455 m pour une distance horizontale de 1'200 m.

La station aval est prévue en bordure de la route cantonale RC 54 et à proximité du cycle d'orientation d'Euseigne. La connexion directe avec la ligne de bus Sion – Les Haudères est assurée. L'emplacement a été choisi en zone artisanale pour ne pas impacter sur l'école ou sur le bâti aux alentours tout en restant près de la route cantonale. Des services existent également à proximité (parking, commerces).

La station amont est située au flanc d'un parking semi-souterrain existant. Cela permet de profiter des infrastructures en place (ascenseur, parking, services, commerces) tout en restant relativement discret par rapport au bâti.

Le tracé est direct et ne prévoit qu'un seul pylône. La rapidité du trajet et la demande permettent de projeter un téléphérique de taille modeste (cabines de 15 places).

### Coordination spatiale dans le cadre de la planification directrice cantonale

---

*1. La participation publique et la coordination spatiale au niveau communal ou, le cas échéant, intercommunal ont été effectuées.*

Le projet a été présenté en assemblée primaire à St-Martin et Hérmence en 2022. Il a été présenté également dans la presse. Il a aussi été présenté aux propriétaires du bâtiment concerné par la station amont.

Les PAZ et RCCZ communaux devront être révisés afin de procéder à la délimitation des zones adéquates pour les stations et l'alignement. Ces procédures sont soumises à l'enquête publique.

## Rapport explicatif – Projet de téléphérique Euseigne et St-Martin

*II. La justification du besoin tenant compte de la demande de transport potentielle est apportée, notamment une bonne attractivité de la région amont, et un bassin de population, d'emplois ou touristique suffisants.*

Le débit maximum peut atteindre 225 personnes par heure, ce qui est plus que suffisant compte tenu de la demande, en particulier pour l'accès au centre scolaire d'Euseigne, tout en gardant une installation de petite taille. Le potentiel d'utilisation hors pendulaires existe notamment pour la randonnée en montagne et le long du coteau de la Borgne qui est bien desservi par le réseau de chemins de randonnée.

*III. Le tracé de l'installation est arrêté et sa localisation montre une connexion optimale avec les réseaux de mobilité environnants, en particulier une bonne connectivité intermodale de la station aval et une desserte fine non prioritaire le long du tracé.*

La station aval est connectée à la ligne de bus Les Haudères – Sion dont la fréquence pourrait encore s'accroître en raison d'un nombre de voyageurs supplémentaires en provenance de St-Martin. Le temps de parcours entre Euseigne et Sion gare CFF est de 27 minutes.

La station amont est connectée à la future ligne de bus horizontale desservant la rive droite de la Borgne, d'Eison à Nax. Le téléphérique fonctionne comme un ascenseur, à la demande ou selon un horaire bloqué.

Il n'y a pas de desserte fine à assurer le long du tracé. Une desserte scolaire minimale du hameau de Liez peut être aisément mise en place (1-2 élèves).

*IV. La topographie est favorable au transport à câble et la pertinence du projet du point de vue technique est démontrée.*

Le coteau présente une topographie idéale pour la réalisation d'une télécabine. La pente est prononcée et constante. Il n'y a pas d'habitation à proximité. Un seul pylône est nécessaire. Le profil a été étudié par un bureau spécialisé. Il a également fait l'objet d'un appel d'offre non contraignant auprès des constructeurs potentiels.

*V. La compétitivité face au transport en commun routier et au TIM est démontrée.*

La durée du trajet entre St-Martin et Euseigne est de 10 minutes en véhicule individuel et de 15 minutes en bus. Le téléphérique assure une liaison directe plus rapide en moins de 4 minutes.

Avec une bonne correspondance à Euseigne, le trajet jusqu'à Sion en transports publics (câble et bus) durera moins de 35 minutes (45 minutes actuellement). Ce qui est équivalent au trafic individuel.

*VI. Les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes), les contraintes géotechniques, les dangers naturels, l'espace aérien et les installations tierces, notamment les lignes électriques, ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.*

Du point de vue paysager, le téléphérique est de petite taille. Ses câbles sont de faible diamètre et au nombre de 4. Il survole cependant le site protégé par décision cantonale de la vallée de la Borgne (RS 451.118 Décision concernant la protection de la vallée de la Borgne). Cette dernière est déclarée site protégé pour sa nature et son paysage. Aucune emprise au sol ne figure à l'intérieur de cette zone. La hauteur de la ligne aux extrémités de la zone protégée se situera entre 55-60 m et elle se tiendra à quelque 250 m depuis le fond de la vallée.

Selon la DCE, art. 2 « Seules les constructions agricoles et sylvicoles et celles dont l'emplacement est imposé par leur destination, ainsi que les rénovations, transformations partielles ou reconstructions conformes aux prescriptions de l'OLAT du 7 février 1980, révisée le 1er octobre 1982, pourront être autorisées et ceci pour autant qu'elles ne contreviennent pas aux buts de protection. »

Une analyse de visibilité et impact sur le paysage a été effectuées par le bureau Drosera SA en date du 20.11.2023. Selon la matrice d'évaluation paysagère du service de la forêt, de la nature et du paysage, l'atteinte paysagère est considérée comme élevée.

Selon la Conception Paysage cantonale (CPC), le projet est situé dans un paysage de steppe qui constitue une particularité des Alpes centrales. Il est mentionné spécifiquement dans la CPC et dans le principe 1 de la fiche A.8 du Plan directeur cantonal de « Protéger durablement les grandes surfaces de paysages naturels intacts, notamment les sites inscrits dans l'IFP ou d'autres inventaires, qui sont des réserves de ressources naturelles renouvelables et de biodiversité. » D'où découle la mesure suivante de la CPC pour les paysages naturels : « Privilégier l'implantation des infrastructures hors des sites protégés ou particulièrement sensibles ou possédant un caractère unique. Éviter en particulier les zones de crêtes. »

Le seul pylône de la ligne pourrait impacter des surfaces inscrites à l'Inventaire Fédéral des Prairies et Pâturages Secs d'importance nationale. Il sera donc implanté précisément hors des prairies sèches. Il est également possible que d'autres milieux protégés bordent les surfaces en question. Par conséquent, des relevés de terrain et d'espaces rares seront effectués et analysés dans le cadre des procédures de détail à engager.

Les autres thématiques environnementales ont également été évaluées par un bureau spécialisé dont le rapport environnemental est joint en annexe.

### Conditions et charges à respecter dans la suite de la procédure

---

Le projet d'ensemble fera l'objet d'une procédure de planification coordonnée entre les services cantonaux concernés, les Communes de St-Martin et Hérémence et la Confédération :

- En premier lieu, le projet sera présenté à la Confédération pour évaluer les possibilités de financement.
- Les communes étant partenaires du projet, une décision communale de base, au niveau des assemblées primaires, portant sur les aspects territoriaux (modification des zones) mais aussi sur l'opportunité de créer une telle liaison sera prise ensuite et en connaissance de cause.
- Suivra une procédure usuelle de modification partielle des PAZ et des RCCZ communaux pour les stations qui prendra en compte également le tracé (alignement).
- De façon coordonnée, la procédure fédérale d'approbation des plans sera effectuée.
- Ces procédures comprendront la coordination des éventuelles procédures spéciales (défrichement, servitude, oppositions, etc.).

Les éléments suivants devront notamment être considérés dans la planification :

- Coordination des études détaillées techniques et environnementales, notamment l'élaboration d'une évaluation paysagère précise.
- Selon l'aide à l'exécution « Environnement et aménagement du territoire dans les projets d'installations à câbles » (OFEV/OFT, 2013), toutes les procédures nécessaires à suivre (modification des plans de zones – approbation des plans pour installation à câble – autorisation de construire pour installations accessoires) doivent être coordonnées du point de vue matériel et formel (rapports d'impact coordonnés pour toutes les installations, mises à l'enquête publique simultanées, décisions coordonnées, etc.). Les principes de cette aide seront mis en oeuvre.
- Une expertise géologique devra être jointe au dossier lors des prochaines étapes de la procédure, analysant la situation de danger à l'échelle des parcelles concernées et proposer les mesures constructives à prendre en fonction des scénarii d'évènements établis. Elle comprendra un descriptif des terrains, une évaluation du danger généré par les eaux superficielles et souterraines ainsi que la présence de terrains de mauvaise qualité de profondeur, la proposition du type de fondation ou de consolidation du sous-sol et de structure adéquate pour le pylône, pour le bâti et les canalisations ainsi que les recommandations relatives à la gestion de l'eau.

De façon générale, les mesures minimales suivantes s'appliquent également, à moins que l'expertise géologique ne propose d'y renoncer :

## Rapport explicatif – Projet de téléphérique Euseigne et St-Martin

- Le projet doit être construit et fondé de façon à former une structure capable de se déplacer avec le glissement sans se déformer ni compromettre l'aptitude au service de l'ouvrage.
  - Les eaux superficielles collectées par les surfaces imperméables, les eaux souterraines collectées par drainage ainsi que les eaux usées sont évacuées jusqu'au collecteur communal. L'infiltration sur place est proscrite.
  - Une ceinture drainante étanche devra être mise en place très soigneusement le long de tous les murs extérieurs.
  - Toutes les conduites seront à même de reprendre les efforts différentiels du terrain.
  - Les travaux d'excavation doivent être effectués dans le respect des normes en vigueur et sous la surveillance d'un géologue.
- S'assurer de la nécessité ou non de procéder à des demandes d'autorisations forestières, telles qu'une demande de défrichage (p.ex. pylône supplémentaire situé en forêt) et/ou une demande d'exploitation préjudiciable à la forêt (p.ex. si la hauteur de la ligne de câbles est insuffisante). Les travaux de pose de câbles à travers la forêt sont également à prendre en considération.
  - Evaluer les impacts temporaires (phase de chantier) et définitifs sur les milieux et espèces dignes de protection selon l'OPN. Au besoin proposer des mesures de réduction des impacts et/ou des mesures de compensation.
  - L'objet inscrit à l'inventaire PPS (objet n°7003) ne doit subir aucun impact qu'il soit temporaire ou définitif.
  - Des mesures de lutttes contre les plantes exotiques envahissantes doivent être proposées.
  - Démontrer que la mise en place du téléphérique a un impact positif dans le sens de la transition énergétique. Des options d'optimisation énergétique, telles que la récupération de chaleur des moteurs pour chauffer les bâtiments, la génération d'électricité lors du freinage et l'utilisation des surfaces des bâtiments (façades et toitures) pour la production d'électricité solaire peuvent permettre d'améliorer le bilan énergétique de l'infrastructure et d'appuyer le projet.
  - Une étude sur le nombre de places de stationnement devra être fournie. En plus, la couverture avec des panneaux solaires des parkings doit être analysée, ainsi que la possibilité de pose de bornes de recharge pour l'électromobilité.
  - Vérifier que la capacité prévue de l'installation (15 places, avec un débit maximal de 225 personnes par heure) soit suffisante pour assurer des trajets pendulaires scolaires efficaces aux heures de pointe, en fonction du nombre d'élèves de la rive droite de la Borgne potentiellement concernés.

### Enquête publique

---

La population aura l'occasion de se prononcer lors de la mise à l'enquête publique du projet.

### Etat de la coordination

---

Les diverses études menées laissent apparaître que le classement en « coordination réglée » est justifié.

### Documentation

---

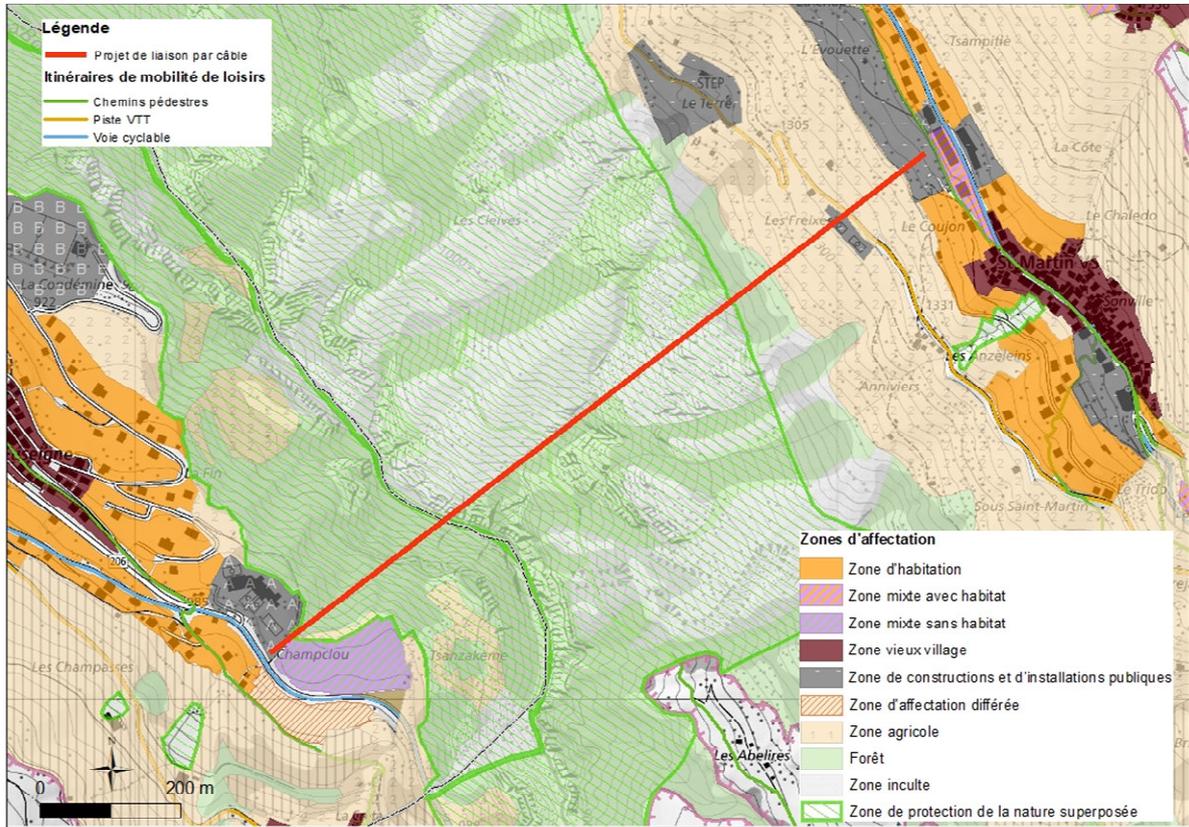
- Comparaison de variantes, SDM, 28 novembre 2023
- Analyse de visibilité et impact sur le paysage, Drosera, 20 novembre 2023

## Rapport explicatif – Projet de téléphérique Euseigne – St-Martin

- Rapport environnemental, Drosera, 23 janvier 2023
- Etude technique, Bureau Glassey, novembre 2022
- Etude mobilité : Réorganisation des lignes de bus de la rive droite du Val d'Hérens avec la mise en place de liaisons câblées, SDM, 9 juin 2021

# Rapport explicatif – Projet de téléphérique Euseigne et St-Martin

## Carte et profil



LIAISON PAR CÂBLE "EUSEIGNE - ST-MARTIN" Ech. 1:2000

PROFIL EN LONG

Date	Des	Y&H	par	STATUT
14.02.2010	AF	PA	100%	Étude de faisabilité
15.02.2010	AF	PA	100%	Approbation préfectorale
19.02.2010	AF	PA	100%	Approbation préfectorale
23.02.2010	AF	PA	100%	Approbation préfectorale

Bureau technique  
**PAUL GLASSEY SA**  
 100 rue de la République  
 93000 St-Denis  
 Tel: +33 (0)1 85 20 20 21  
 Fax: +33 (0)1 85 20 20 22  
 Email: paul.glassey@paulglassey.com  
 Web: www.paulglassey.com

