



Pièce n° 1

RENOUVELLEMENT DU TELEPHERIQUE CHALAIS – BRIEY – VERCORIN

Modifications partielles du plan d'affectation des zones et du règlement communal des constructions et des zones

Rapport explicatif selon l'art. 47 OAT



**PATRICK
PINEY**
Ingénieurs Sàrl

info@patrickpiney.ch
www.patrickpiney.ch
+41 78 605 58 50

Mandant	: Commune de Chalais
Type de projet	: Aménagement du territoire
Etape du projet	: Modifications partielles du PAZ
Version	: 1 09.04.2018 2 – 3 – 4 –
Mandat n°	: PE / 122

Rapport explicatif selon l'art 47 OAT

1. INTRODUCTION

Les études prospectives cantonales [2] [3] des liaisons par câble entre la plaine et la montagne ont démontré l'attractivité et l'intérêt public d'une installation de transport par câble entre Chalais, Briey et Vercorin (ci-après ITC CBV). Elles ont par ailleurs mis en évidence des déficits du point de vue de l'exploitation de la ligne actuelle (ex : contre-arrêt de Briey) et sa faible capacité à absorber les pointes de trafic. Aussi, la commune de Chalais a-t-elle décidé de renouveler sa liaison par câble suivant un nouveau tracé légèrement décalé mais plus adapté.

Ce projet nécessite une procédure de modifications partielles du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) de la commune de Chalais. Elle est coordonnée à la procédure d'octroi de la concession et d'approbation des plans de l'installation et à son plan d'alignement. Les modifications projetées touchent la zone de constructions et d'installations publiques A et B, la zone à bâtir, la zone agricole et l'aire forestière selon le PAZ de la commune de Chalais. Elles font l'objet du présent rapport explicatif démontrant la conformité du projet aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 47 OAT, justification du besoin et localisation adéquate) sur mandat de la commune de Chalais.

Les impacts liés à la construction de la nouvelle installation sont présentés dans l'étude d'impact sur l'environnement (cf. pièce n° 3). Celle-ci figure à titre indicatif dans le présent dossier car elle est liée à la procédure d'octroi de concession et d'approbation des plans.

Il est à relever que certains aménagements touchent de la forêt au sens de la loi. Une demande de dérogation à l'interdiction de défricher est donc jointe à la présente procédure (cf. dossier de demande de défrichement).

2. PROCEDURES

La procédure de modifications partielles du PAZ et du RCCZ est la suivante :

1. Mise à l'enquête publique des nouveaux plans. Le délai d'enquête publique et de recours se monte à 30 jours (art. 34 LcAT);
2. Traitement des éventuelles oppositions (art. 35 LcAT);
3. Adoption par l'assemblée primaire des nouveaux plans (art. 36 LcAT);
4. Mise à l'enquête publique des nouveaux plans approuvés par l'assemblée primaire. Les délais d'enquête publique et de recours pour les personnes qui maintiennent leur opposition se montent à trente jours (art. 36 et 37 LcAT);
5. Procédure de voies de recours (art. 37 LcAT);
6. Transmission du dossier au Conseil d'Etat pour homologation. Délai de décision 3 mois (art. 38 LcAT).

La présente procédure de modifications partielles du plan d'affectation des zones et du règlement communal de constructions et des zones est coordonnée, en ce sens qu'elle est conditionnée à l'octroi de la concession et à l'approbation des plans, par la Confédération, pour le projet de téléphérique Chalais-Briey-Vercorin (cf. dossier de demande d'approbation des plans).

3. DOCUMENTATIONS

- [1] Commune de Chalais, Plan d'affectation des zones homologué le 18.08.1999.
- [2] Service des transports, Liaisons par câble plaine-montagne, Phase I : Diagnostic et actions, Bureau technique Paul Glassey SA et Citec Ingénieurs Conseils SA, Haute-Nendaz et Sierre, 04.04.2012.
- [3] Service des transports, Liaisons par câble plaine-montagne, Phase II : Renouvellement du CBV (Société du Téléphérique Chalais-Vercorin SA), Bureau technique Paul Glassey SA et Citec Ingénieurs Conseils SA, Haute-Nendaz et Sierre, 24.04.2011.
- [4] Service des transports, Liaisons par câble plaine-montagne, Phase III : Les projets, Bureau technique Paul Glassey SA et Citec Ingénieurs Conseils SA, Haute-Nendaz et Sierre, 24.04.2011.
- [5] Canton du Valais, Message accompagnant le projet de décision concernant l'octroi d'un prêt conditionnellement remboursable pour le renouvellement du téléphérique Chalais – Briey – Vercorin sur le territoire de la commune de Chalais, Sion, 14.12.2017.
- [6] Téléphérique Chalais-Vercorin SA, Téléphérique Chalais – Briey – Vercorin (CBV), Eléments de synthèse du projet, Citec Ingénieurs Conseils SA, Sierre, 23.01.2017.
- [7] Téléphérique Chalais-Vercorin SA, Téléphérique Chalais – Briey – Vercorin (CBV), Dossier d'appel d'offre, Bureau Simon Crettaz SA, Sierre, 16.03.2016.

4. PRÉSENTATION DU SITE ET DE SES ENVIRONS

Le secteur concerné par le projet (cf. pièce n° 4) touche une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'installation à câble actuelle qui relie le village de plaine de Chalais (540 msm) à la station touristique de Vercorin (1'300 msm) via le hameau de Briey (850 msm). Seul le territoire communal de Chalais est concerné par le renouvellement de cette installation.

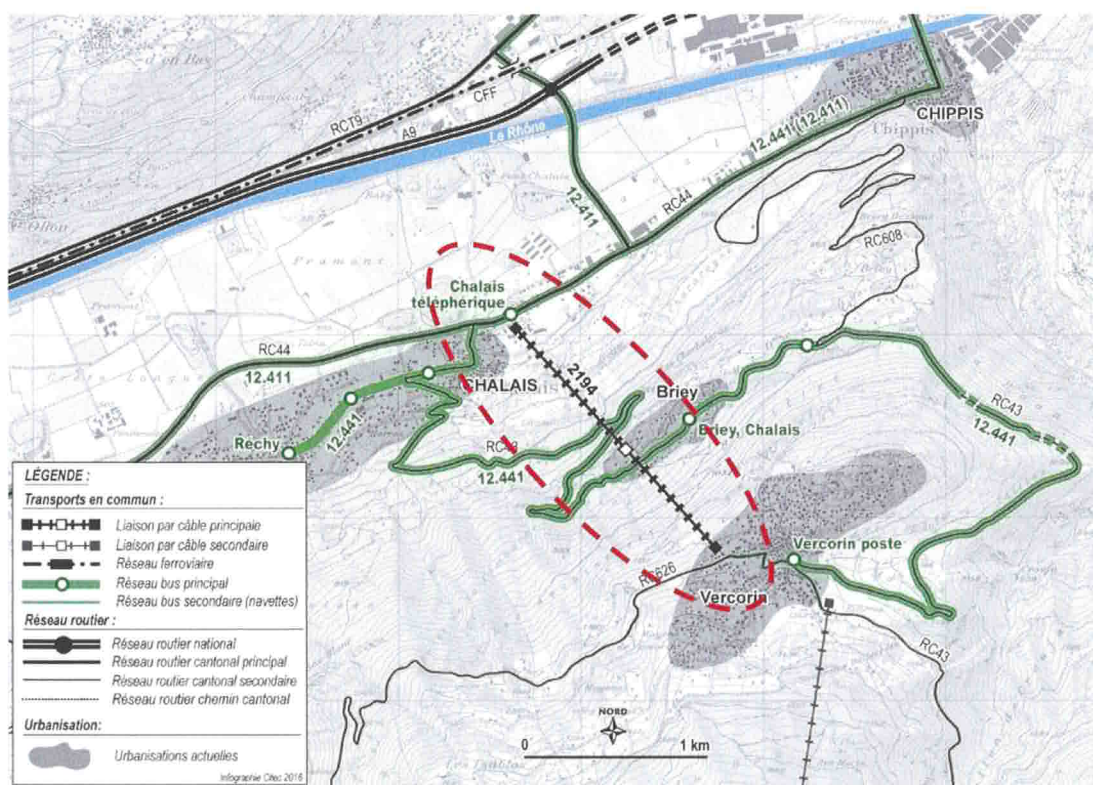


Figure n° 1 : Situation de l'ITC CBV actuel (Extrait de [2]).

5. INSTALLATION DE TRANSPORT À CÂBLE CHALAIS – BRIEY – VERCORIN (ITC CBV)

5.1 Liaison plaine montagne Chalais – Briey - Vercorin

5.1.1 Contexte cantonal [6]

Le Canton du Valais, principalement de par sa topographie escarpée, dispose aujourd'hui de nombreuses liaisons par câble plaine- montagne dont la plupart relèvent du trafic régional. Ces liaisons n'assument donc pas seulement une fonction touristique, mais également pendulaire, scolaire, etc. A ce jour, plusieurs projets de renouvellement sont en discussion, de nouvelles liaisons sont également à l'étude, parfois à des stades avancés.

Pour aller dans ce sens, l'Etat du Valais, en 2011, a commandité une étude approfondie sur deux liaisons par câble plaine-montagne pour lesquelles un renouvellement d'infrastructure est envisagé à court-moyen termes ; le téléphérique Chalais - Briey - Vercorin (CBV) en faisait partie [3]. Au vu des coûts inhérents à un tel remplacement, se posait notamment la question du type de remplacement, de son financement et de l'éventuelle concurrence par le bus. Ces éléments ont notamment servi de base de discussion entre la commune, le canton et l'Office fédéral des transports (OFT).

5.1.2 Contexte communal

Si le CBV a été construit en 1951 pour des motifs touristiques, il est aujourd'hui également utile pour la population de la région.

Le CBV est une installation très importante pour la commune de Chalais car il assure une desserte en transports sûre et adaptée pour tous les villages (Chalais, Réchy, Briey et Vercorin) de la plaine à la montagne, d'autant plus que les routes desservant Briey et Vercorin sont peu confortables. Il permet de maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages dont celui de Briey habité par plus de 150 habitants. Il est parfaitement adapté à la topographie raide et très variable du coteau avec une emprise réduite sur le territoire. Cette installation permet enfin de préserver les deux villages d'altitude comme lieux de vie et d'activités et de maintenir la compétitivité touristique de Vercorin.

Le renouvellement du CBV est capital pour la commune. Le Conseil municipal a dans ce sens décidé le 04 avril 2017 de créer une zone réservée pour le téléphérique afin de garantir le tracé de la liaison câblée Chalais - Briey – Vercorin (cf. parution au BO du 07 avril 2017). Le nouveau projet doit notamment permettre :

- de maintenir et de développer l'attrait de l'habitat, tout particulièrement à Briey, où l'urbanisation sera privilégiée à l'Ouest du hameau dans le secteur de la gare intermédiaire du téléphérique, future épicerie de la zone de développement¹.
- de développer l'attrait touristique de Vercorin en améliorant la performance de l'installation ainsi que sa connexion avec les agglomérations de Sierre et de Sion.

¹ Concept d'urbanisation en cours, le rayon de cette zone dépendra des possibilités d'extension fixée par la législation en la matière.

La mise en zone réservée d'une partie de la zone à bâtir de la commune de Chalais (cf. BO du 02.02.2018) n'entre pas en conflits avec les objectifs du projet puisque cette opération a été initiée uniquement pour permettre une révision du plan d'affectation des zones et de son RCCZ (cf. aussi article dans le Nouvelliste du 01.02.2018).

5.1.3 Les modes d'accès [6]

Les villages de la commune de Chalais sont aujourd'hui accessibles (cf. figure n° 1) :

- Par le câble : téléphérique Chalais – Briey - Vercorin (CBV) :

La station de départ à Chalais se trouve à proximité (env. 50m) de la RC44 qui relie Sierre au Nord-Est et Sion à l'Ouest. Côté Ouest surtout, elle est bordée par la zone la plus densément urbanisée de Chalais.

La liaison comprend un arrêt intermédiaire à la demande, « Briey », qui sert à la desserte de la localité du même nom. La position (non centrée) de l'arrêt intermédiaire contraint l'autre cabine à effectuer un contre-arrêt dans le vide.

L'arrivée a lieu en contrebas du centre du village de Vercorin (300 - 400m à l'Est). Le départ de la télécabine (du Crêt-du-Midi) menant au domaine skiable de Vercorin se trouve à environ 700m du point d'arrivée du CBV (liaison par navette en hiver).

- Par bus : deux lignes régionales desservent la station de départ et assurent notamment la liaison avec la gare de Sierre (env. 5km) et le centre-ville :

- Sierre- Chalais- Grône- Sion (12.411, rive gauche).
- Sierre- Chippis- Chalais- Vercorin (12.441).

La seconde ligne assure également une liaison avec Vercorin via Briey à raison de cinq paires de courses par jour (les autres courses font leur terminus à Chalais).

- Par la route : Briey et Vercorin sont accessibles en voiture via la RC43. Deux autres accès routiers sont possibles (RC626 via Grône et RC43 via Vissoie).

5.1.4 Comparaison liaison par câble versus bus [5] [6]

Si sur le trajet Chalais – Vercorin, le câble est plus rapide que la voiture, il est également supérieur au bus sur bon nombre d'aspects qui sont de grande importance pour déterminer la qualité d'une desserte en transport public.

Citons notamment les avantages suivants du transport à câble :

- Une attractivité accrue pour les pendulaires, en termes de temps de parcours de la chaîne de déplacement complète, par exemple pour une relation hebdomadaire Vercorin (logement) - Sierre (travail). Si la liaison par câble (CBV jusqu'à Chalais + bus jusqu'à Sierre) permet un temps de parcours comparable à la voiture, le bus est environ 70% plus lent.
- Une desserte indispensable pour les transports scolaires, et, nécessaire dans les deux directions (une partie des enfants de Chalais sont scolarisés - école primaire - à Vercorin ; les enfants de Vercorin se rendent régulièrement en plaine pour leurs activités extra-scolaires ; idem pour les enfants de Briey ; finalement, la poursuite des études ou de l'apprentissage se fait en plaine pour les jeunes de Vercorin et de Briey).

- Un transport « point-à-point » du câble est non pénalisant dans le cas présent puisque la ligne de bus n'offre aucun attrait supplémentaire en termes de desserte (Briey est également desservi par le CBV).
- Une attractivité accrue pour les touristes. Même si le critère de temps de parcours est pertinent, d'autres sont plus importants vis-à-vis des touristes :
 - Image de marque d'une liaison par câble pour une station de montagne.
 - Une incitation à laisser sa voiture en plaine pour atteindre Vercorin.
 - Le confort d'une cabine qui permet de profiter de la vue sur la vallée.
- Un atout pour le transport de marchandises. En effet, plusieurs services et commerces de proximité de Chalais (pharmacie, boucherie) utilisent le téléphérique pour acheminer les commandes de leurs clients à Vercorin. Il en va de même pour les entreprises locales. En ce sens, le CBV est un atout très important pour favoriser le maintien et l'établissement des familles à Briey et à Vercorin.
- Une meilleure adaptabilité aux pics de demande, surtout ceux liés à la demande touristique (les pics journaliers des pendulaires ou scolaires pouvant trouver une réponse dans le doublement des courses ou l'augmentation de la fréquence par exemple) qui sont forcément moins prévisibles à l'avance puisque très variables et dépendantes de facteurs extérieurs (météo par exemple). Le câble permet cette souplesse dans l'exploitation et la gestion de pics de demande particuliers ou exceptionnels, le bus non !
- Un plus pour la qualité de vie et la sécurité, le transport par câble étant un des moyens le plus sûr qui soit (pas de risque de collision, pas d'influence significative des conditions météorologiques sur l'exploitation excepté le vent, risque d'accident causé par une erreur humaine réduit au maximum par l'automatisation, etc.).
- Un mode de transport écologique et durable, le transport par câble émet environ 30 fois moins de CO₂ qu'une ligne de bus.
- Monétarisation du temps. Les différences de temps de parcours mentionnées plus haut ont également un coût pour l'usager. Par an, ce sont environ 22'500 heures qui seraient perdues à cause du bus, soit un coût de 225'000 CHF (hypothèse « côté sécurité » d'un coût moyen de 10 CHF par heure de trajet entre Chalais et Vercorin).
- Evolution de la demande. Considérant les temps de parcours et la fréquence de chaque mode (câble et bus), le calcul par élasticité de l'évolution de la demande pour le parcours Sierre - Vercorin laisse espérer une croissance pour le câble (+5 à +10%) ou une forte baisse (-65%) pour le bus.
- Economique. Une ligne de bus cadencée à l'heure nécessiterait une indemnité d'environ Frs 1'000'000.-, soit le double de l'indemnité actuelle pour le téléphérique.

Dès lors, il est évident qu'il n'est pas avantageux et rationnel d'assurer les mêmes prestations que le téléphérique Chalais – Briey – Vercorin avec des bus. Cette dernière variante est d'ailleurs financièrement insupportable pour les collectivités publiques.

5.1.1 Variante d'installation

En raison de la topographie du terrain (cf. figure n° 2), de sa plus faible emprise au sol, de son coût, de sa longueur et de son faible impact sur les différents domaines environnementaux, la variante téléphérique est bien plus adaptée qu'une télécabine, par ailleurs plus gourmande en énergie, dans la présente situation.



Figure n° 2 : Profil en long du terrain sous l'ITC CBV (Extrait de [7]).

5.1.2 Synthèse

Le besoin public de maintenir une installation à câble entre Chalais et Vercorin est démontré. Il est attractif pour l'habitat de Briey et de Vercorin mais également pour le développement touristique de la région. Le CBV est d'ailleurs intégré au Trafic Régional Voyageurs (TRV) et bénéficie du soutien de la Confédération. Il est en tout point préférable au bus. Il propose une liaison rapide et fréquente entre les trois villages et une sécurité élevée par rapport au transport routier.

Le projet de renouvellement du CBV s'inscrit dans la planification cantonale (cf. chapitre 10 et fiche C.12 en annexe) et communale en la matière. Il passe par la reconstruction d'un téléphérique, installation adaptée au site du point de vue technique, environnemental et économique.

5.2 Installation actuelle

5.2.1 Caractéristiques du CBV [5] [6]

Le CBV assure le transport public des élèves, des pendulaires, des touristes et des marchandises (journaux, médicaments) entre Chalais (540 msm) et Vercorin (1300 msm). Il dispose d'un arrêt intermédiaire sur demande à Briey (850 msm). La position (non centrée) de celui-ci contraint l'autre cabine à effectuer un contre-arrêt dans le vide voire deux si les passagers dans les deux sens désirent s'arrêter. Les 2 cabines de 15 places et la durée de trajet de 7 minutes permettent un débit maximal de 90 personnes/heure. En période d'affluence normale, les courses ont lieu chaque ¼ d'heure.

Des élèves de Chalais montent à l'école à Vercorin où l'horaire scolaire continu est proposé. Inversement, d'autres élèves de Vercorin descendent suivre les cours normaux à Chalais. L'installation est utilisée par des pendulaires et pour les loisirs, particulièrement par les skieurs et les parapentistes.

La fréquentation journalière moyenne est de 380 personnes/jour (2016). La fréquentation annuelle dépasse 140'000 voyageurs (2015), en augmentation² régulière. L'utilisation est forte aux heures de pointe et durant les pics touristiques saisonniers. Lors de ces périodes la limite de capacité est atteinte et des files conséquentes se forment. Les correspondances avec les lignes de bus en plaine ne sont alors plus assurées.

L'installation date de 1951, ce qui est conséquent pour un moyen de transport. Malgré les rénovations et un entretien régulier des composants techniques, certains éléments d'origine montrent des signes de fatigue. En cas de panne, ces pièces doivent systématiquement être fabriquées à l'identique tout en étant homologuées ou certifiées selon les normes actuelles engendrant des surcoûts importants.

Le CBV est intégré au Trafic Régional Voyageurs dès lors cofinancé par la Confédération. Il est propriété majoritairement de la commune de Chalais (Société du Téléphérique Chalais - Vercorin SA). Il est exploité par la société de la Télécabine de Vercorin SA qui possède les connaissances techniques nécessaires permettant de dégager des synergies et de rationaliser les coûts d'exploitation.



Photo n° 1 : ITC CBV et arrêt intermédiaire de Briey.

² 1965 : 50'000 voyageurs, 2003 : 100'000 voyageurs, 2014 : 150'000 voyageurs

5.2.2 Déficit de l'installation actuelle

Le diagnostic [6] [2] a permis de mettre en exergue les principaux déficits pour CBV :

- Contre-arrêt de Briey qui péjore sensiblement l'exploitation en pénalisant le temps de parcours et la sécurité de l'installation.
- Position de la station amont peu pratique par rapport aux urbanisations (ex : école, arrêt de bus, etc.) et au départ du domaine skiable (rupture de charge).
- Une capacité insuffisante pour répondre aux périodes de fortes fréquentations.
- Absence de connexion avec la gare ferroviaire.
- Une installation vieillissante qui nécessite une rénovation importante.

La nouvelle installation devra ainsi résoudre au maximum les déficits identifiés. Le tracé actuel doit être réétudié.

5.2.3 Stationnement

L'accès voiture au CBV à Chalais est assuré par plusieurs poches de stationnement publique dont l'offre totale est de quelques 128 places. Ces places sont gratuites. Elles ne sont pas réservées aux usagers du CBV, mais sont également à disposition des habitants du quartier, clients du café, etc.. Ces parkings sont bien utilisés mais ne sont jamais saturés par les usagers du téléphérique, même durant les pics de la haute-saison d'hiver.



Figure n° 3 : Etat actuel du stationnement au départ actuel du CBV.

5.3 Etude de variante de tracé

5.3.1 Remarques préliminaires

La nouvelle installation doit permettre de résoudre au mieux les déficits constatés pour la liaison actuelle (cf. chapitre 5.2.2), à savoir :

- Proposer un arrêt simultané à Briey (équilibre de la ligne).
- Rapprocher la gare d'arrivée des transports publics et de l'école.
- Prévoir une installation adaptée à la demande.

Les problématiques liées à la connexion au réseau ferroviaire et au domaine skiable de Vercorin sont traitées dans les deux chapitres suivants.

5.3.2 Connexion avec la gare

Concernant la problématique de la liaison ferroviaire (connexion avec la gare), le réseau de bus en plaine (trafic régional et réseau d'agglomération) est repensé, notamment en faveur de rabattement renforcé sur le CBV. En effet :

- La ligne régionale 12.411 Sierre-Sion est prévue d'être exploitée en deux lignes, chacune en rabattement sur une des gares principales (ligne Sion - CBV et Sierre - Chippis - CBV - Grône) et cadencée à la 1/2 heure en heures de pointe, à l'heure en heures creuses.
- Le réseau bus d'agglomération Valais-Central en cours d'étude prévoit de prolonger la ligne urbaine no1 actuelle jusqu'au CBV (cadence 1/2h toute la journée dès 2020).

5.3.3 Chalais – Vercorin – Crêt du Midi

La variante de tracé reliant Chalais au départ du téléphérique Vercorin – Crêt du Midi (domaine skiable de TéléVercorin) a dû être écartée pour des motifs techniques et paysagers évidents. En effet, ce tracé nécessite le survol du hameau de Briey et du village de Vercorin sur plus de 600 m' (cf. image ci-après).

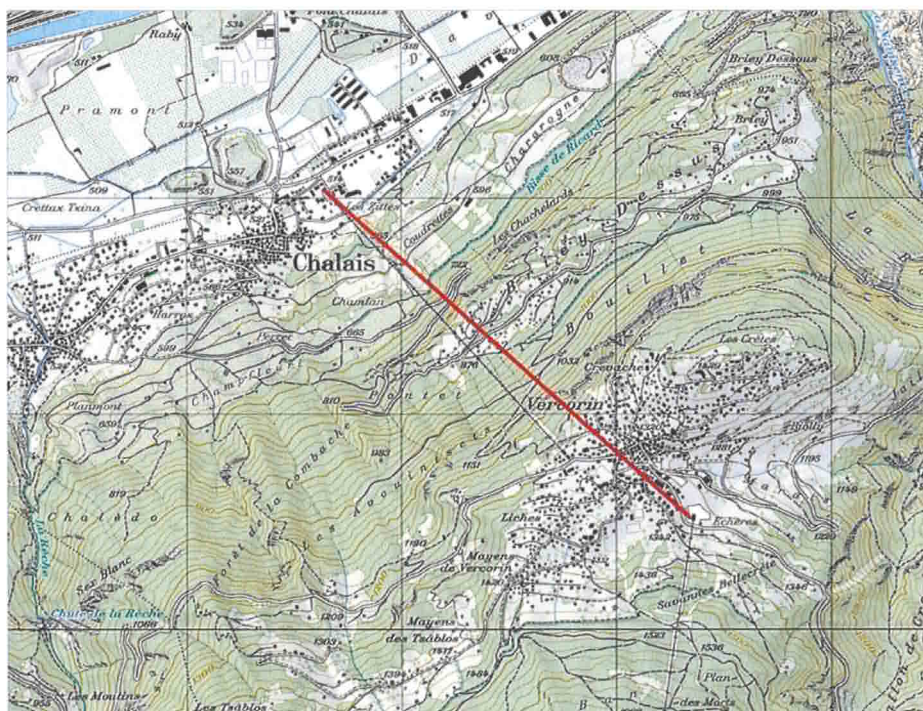


Image n° 1 : Extrait de la carte nationale au 1 : 25'000 avec en rouge le tracé théorique reliant Chalais (départ du téléphérique CBV actuel) au départ de l'actuelle télécabine Vercorin – Crêt du Midi.

5.3.4 Variantes de tracé

Sur la base des appels d'offres pour le renouvellement du téléphérique Chalais – Briey – Vercorin et des déficits à résoudre par rapport à l'installation actuelle (cf. chapitres 5.2.2 et 5.3.1), les 7 variantes suivantes ont été étudiées (cf. pièce n° 6) :

Var. n°	Dénomination	Description
0	Etat actuel	Rénovation de l'installation actuelle avec l'équilibrage du pylône de Briey (abaissement du pylône)
1	Equilibrage Briey	
1A	Gare de départ avancée	Maintien du pylône à Briey et avancement de la gare de départ
1B	Gare d'arrivée reculée	Maintien du pylône à Briey et reculement de la gare d'arrivée
2	Ecole Nord-Est	
2A	Gare de départ actuelle - Minigolf	Départ de l'installation depuis la station aval actuelle et arrivée sur le minigolf
2B	RC 44 - Minigolf	Nouveau départ en bordure de la route cantonale n° 44 et arrivée sur le minigolf
3	Ecole Sud-Ouest	
3A	Gare de départ actuelle - Ecole	Départ de l'installation depuis la station aval actuelle et arrivée au Sud – Ouest de l'école
3B	RC 44 - Ecole	Nouveau départ en bordure de la route cantonale n° 44 et arrivée au Sud – Ouest de l'école

Tableau n° 1 : Variantes de tracé étudiées pour le renouvellement de l'ITC CBV.

L'étude de variante comprend dès lors la rénovation de l'installation existante (état actuel avec abaissement du pylône à Briey), l'équilibrage du tracé actuel (maintien du pylône à Briey) le déplacement de la gare de départ actuelle vers la route cantonale n° 44 (RC 44), le déplacement de l'arrivée actuelle sur le minigolf (Nord-Est de l'école) ou au Sud-Est de l'école de Vercorin et les combinaisons y relatives.

Il va de soi que les études de variantes se sont limitées à un rayon de 100 mètres autour des gares existantes et de la station intermédiaire de Briey afin de limiter au maximum de nouvelles nuisances pour les résidents survolés et de maintenir la connexion avec les autres réseaux actuels de transports publics.

Il est enfin utile de relever que la marge de manœuvre pour l'implantation du pylône à Briey est très limitée en raison des falaises en aval du village (cf. photo n° 4).

5.3.5 Critères

Le nouveau téléphérique Chalais – Briey – Vercorin doit permettre une connexion performante et améliorée entre la plaine et la montagne respectivement entre Chalais et Vercorin tout en desservant le hameau de Briey de manière optimale. Cet arrêt intermédiaire améliore sensiblement la sécurité de l'ITC. Il permettra une évacuation rapide des passagers lorsque c'est nécessaire (panne, tempête, incendie, etc.). Il sera d'autant plus important pour la mobilité considérant la suppression programmée de la ligne de bus une fois la nouvelle installation construite.

L'accessibilité des passagers à la nouvelle installation (pendulaires/touristes, écoliers et livreurs), la connectivité des gares avec les réseaux de mobilité existants (réseau de bus régional et d'agglomération, parking), les impacts sur les terrains survolés, les impacts de l'installation sur le bâti existant, les impacts pour les riverains (nuisances), les impacts nature et paysager des différentes variantes et enfin la complexité et la praticabilité de l'installation ont été retenus pour la présente analyse. Ils sont décrits ci-après.

Pour chaque critère, une note de -2 (très négatif/très insatisfaisant) à +2 (très positif/très satisfaisant) a été attribuée (cf. chapitre 5.3.6 et ss).

Accessibilité et connexion

Les 4 critères principaux suivants ont été choisis pour évaluer les 7 variantes du point de vue de l'accessibilité et de la connexion :

- Accessibilité pour les pendulaires et les touristes, y c. les personnes à mobilité réduite (pondération x1).
- Accessibilité pour les écoliers (pondération x1).
- Accessibilité pour le transport des marchandises (pondération x1).
- Connexion avec les transports publics et le parking (pondération x1).

La pondération totale de ces quatre critères s'élève à 4. Ceux-ci décrivent la facilité d'accès en termes de confort et de sécurité aux 3 stations pour ses différents usagers dont les handicapés (cf. loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées) ainsi que la situation en termes de chaîne de transport. Une note '+2' indique une très bonne connexion ou accessibilité, à contrario une note '- 2' indique une très mauvaise accessibilité ou connexion avec les parkings et/ou le trafic régional.

Impact foncier et sur le bâti

L'impact foncier (pondération x2) indique l'influence potentielle de la ligne sur les parcelles survolées en zone à bâtir. Cela concerne les surfaces situées à moins de 25 mètres du câble dans la bande d'influence directe de l'installation (largeur 20 m) ou d'un pylône. La notation par surface touchée est fixée comme suit :

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| • 0 à 999 m ² : +2 | • 3'000 à 3'999 m ² : -1 |
| • 1'000 à 1'999 m ² : +1 | • > 4'000 m ² : -2 |
| • 2'000 à 2'999 m ² : 0 | |

Le bâti touché est également pris en compte dans l'évaluation (pondération x2). La notation est fixée suivant le nombre de bâtiments survolés en zone à bâtir dans une bande de 20 mètres. Elle est la suivante :

- 0 bâtiment : +2
- 1 bâtiment : +1
- 2 bâtiments : 0
- 3 bâtiments : -1
- > 3 bâtiments : -2

La pondération totale de ces deux critères s'élève à 4.

Impact sur les riverains

Ce critère englobe les nuisances perceptibles (bruit, trafic, va-et-vient des cabines, etc.) liées à l'exploitation de l'installation à câble pour tous les riverains situés en zone à bâtir dans un rayon de 50 mètres autour des stations (Chalais, Briey, Vercorin) ou qui ont une vue directe sur celles-ci (max. 100 m). L'évaluation s'est basée sur le nombre de pièces (cf. liste en annexe), seul élément statistique fiable existant sur la commune. La notation par pièce touchée est fixée comme suit :

- 0 à 20 pièces : +2
- 20 à 40 pièces : +1
- 40 à 60 pièces : 0
- 60 à 80 pièces : -1
- > 80 pièces : -2

Il est à relever pour le calcul que seule la moitié des pièces du bâtiment sis sur la parcelle n° 5217 (66 pièces) ont été comptabilisées du fait de son orientation et de sa taille. De plus, le bâtiment sis sur la parcelle n° 2495 sera racheté par la commune de Chalais. Aussi, les pièces y relatives n'ont-elles pas été comptabilisées (- 5 pièces).

Impact nature et paysager

L'impact nature et paysager des tracés retenus est évalué en fonction des emprises sur la forêt (défrichement et servitude) et le paysage (hauteur des pylônes). Une note '+2' indique un impact nature et paysager nul par rapport à la situation actuelle, à contrario une note '- 2' signifie un fort impact. La pondération de ce critère s'élève à 4.

Complexité technique et praticabilité de l'installation

Ce critère évalue la faisabilité technique générale pour la construction de chaque installation en tenant compte des difficultés techniques et d'exécution et sa praticabilité pour les différents usagers. Une note '+2' indique une installation 'courante' sans difficulté particulière qui améliore sensiblement la situation actuelle pour ses passagers alors qu'une note '- 2' définit une installation complexe et dispendieuse à mettre en place dont les bénéfices pour ses usagers sont très faibles. La pondération de ce critère s'élève à 2.

Bilan

Au final, tous les principaux domaines liés à la construction d'une installation de transport à câble et à son exploitation ont été pris en compte (sécurité, confort, mobilité, nuisances, technique, financier et environnement). Leurs pondérations sont les suivantes :

Critère d'évaluation	Pondéra. partielle	Pondéra. totale
Accessibilité pour les pendulaires et les touristes, y c. les personnes à mobilité réduite	x 1	x 4
Accessibilité pour les écoliers	x 1	
Accessibilité pour le transport des marchandises	x 1	
Connexion avec les transports publics et les parkings	x 1	
Impact foncier au sol	x 2	x 4
Impact sur le bâti existant	x 2	
Impact sur les riverains	x 4	x 4
Impact nature et paysage	x 4	x 4
Complexité technique et praticabilité de l'installation	x 2	x 2

Tableau n° 2 : Synthèse des différents critères d'évaluation et pondération de chacun.

5.3.6 *Analyse multicritère : Station de départ à Chalais*

Accessibilité et connexion

La station de départ actuelle (variantes 0, 1B, 2A et 3A) présente une accessibilité satisfaisante pour les différents usagers (note +1). Celle-ci est toutefois optimale pour les variantes 2B et 3B (note +2) car prévues au contact de la RC n° 44 et des autres modes d'accès (bus en rabattement ou de passage), sans traversée du parking actuel et du trafic induit pour les écoliers, les skieurs (y c. école de ski), etc..

Le déplacement de la gare de départ au pied du coteau (variante 1A) est par contre très négatif (note -2). Il nécessiterait l'aménagement d'une nouvelle route et d'un nouveau parking. Les liaisons par bus prévues entre le nouveau téléphérique et les gares de Sierre et de Sion nécessiteraient des détours trop importants au sein des quartiers résidentiels. Elles seraient dès lors irréalisables.

Impact foncier et sur le bâti

L'impact foncier par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Surface impactée [m²]	Note
0	2'756	0
1A	128	+2
1B	2'756	0
2A	2'716	0
2B	2'687	0
3A	2'765	0
3B	2'813	0

Tableau n° 3 : Surface impactée sur le foncier pour chaque variante évaluée et notation.

Toutes les variantes pour le départ de la nouvelle installation présentent à peu près les mêmes emprises en zone à bâtir à l'exception de la variante n° 1A, en pied de coteau, qui n'a qu'une influence minimale sur la zone constructible.

L'impact sur le bâti en zone à bâtir par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Bâtiment survolé [nbre]	Note
0	0	+2
1A	0	+2
1B	0	+2
2A	0	+2
2B	4	-2
3A	1	+1
3B	5	-2

Tableau n° 4 : Nombre de bâtiments cadastrés touchés pour chaque variante évaluée et notation.

Les variantes partant depuis le départ actuel (variantes 0, 1B, 2A et 3A) ou au pied du coteau (variante 1A) présentent le moins d'impact sur le bâti existant (notes +2 et +1). Il faut toutefois relever que la variante 3A nécessite le survol d'un immeuble (cf. photo n° 3).

Le déplacement de la gare de départ au Nord-Est (variantes 2B et 3B) nécessite par contre le survol de plusieurs bâtiments mais d'une seule habitation (cf. photo n° 2).



Photo n° 2 : Vue du dépôt et de l'habitation à survoler à Chalais pour les variantes 2B et 3B.

Impact sur les riverains

L'impact sur les riverains par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Pièce [nbre]	Note
0	56	0
1A	15	+2
1B	56	0
2A	56	0
2B	39	+1
3A	56	0
3B	39	+1

Tableau n° 5 : Riverains concernés pour chaque variante évaluée et notation.

Le bâti autour de la station de départ (variantes 0, 1B, 2A, 3A) est relativement dense (56 pièces, note 0). Son déplacement vers le Nord-Est (variantes 2B et 3B) touche moins de riverains (39 pièces, note +1). Il en est de même en pied de coteau (variante 1A, 15 pièces, note +2).



Photo n° 3 : Vue de l'immeuble de la parcelle n° 5217 qui ne sera plus impacté en cas de déplacement de la station de départ au Nord-Est (variantes 2B et 3B).

Impact nature et paysager

Tous les départs situés en zone à bâtir ont une influence supportable sur la nature et le paysage (note 0). La variante 1A, en pied de coteau, nécessitera par contre un défrichage à flanc de coteau pour le passage de la ligne (note -2).

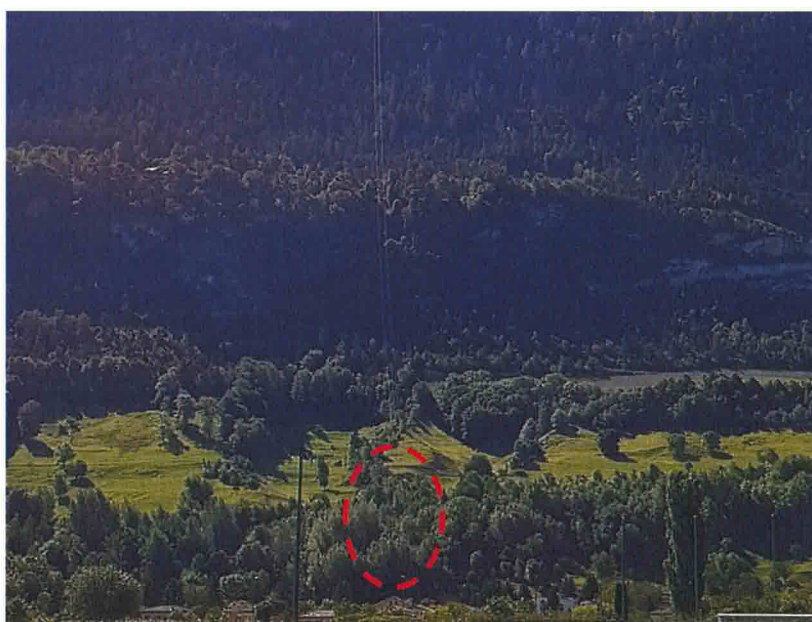


Photo n° 4 : Photo du tracé actuel avec le secteur à défricher pour la variante 1A (traitillé rouge) et les falaises de Briey en amont.

Complexité technique et praticabilité de l'installation

La rénovation de la gare actuelle dans les variantes 0, 1B et 2A ne pose pas de problèmes techniques particuliers. Par contre, elle n'apporte aucune amélioration qualitative par rapport à la situation actuelle pour ses usagers (note 0).

La rénovation de la gare actuelle dans la variante 3A nécessite de plus le survol d'un immeuble (cf. photo n° 2) pour lequel des mesures particulières importantes (ex : mesures coupe-feu, etc.) devront être prises (note -1).

L'avancement de la gare de départ (variante 1A) nécessite la construction d'un pylône supplémentaire pour le passage de la première pente. Son éloignement des lignes de bus notamment ne la rend pas pratique pour les usagers concernés (note -2). Elle ne permet pas non plus un croisement avec la ligne HT Chamoson – Chippis.

Le rapprochement de la gare avec la RC 44 (variantes 2B et 3B) permettra par contre d'améliorer la situation en termes de visibilité et surtout de chaîne de transport avec le trafic régional. Sa construction sur des terrains vagues et le survol des habitations concernées sont aisés (note +2). De plus, ce nouvel emplacement se rapproche des infrastructures sises au Nord de la route cantonale (zones artisanales de Daval, zones sportives de Bozon et future patinoire de Sierre).

Bilan

La rénovation du départ actuel (variantes 0, 1B, 2A et 3A) est possible mais n'apporte aucun bénéfice pour ses usagers. Le déplacement à flanc de coteau de la gare de départ péjore sensiblement la situation actuelle de par son éloignement au réseau de bus notamment (variante 1A). Le déplacement au Nord-Est de la gare actuelle (variantes 2B et 3B) réduit les impacts pour les riverains, optimise la connexion avec les transports publics, rapproche l'installation des infrastructures sportives et artisanales mais nécessite le survol d'un maximum de 5 bâtiments existants (1 habitation et 4 bâtiments industriels).



Photo n° 5 : Vue de l'emplacement projeté de la station de départ au Nord-Est de la gare actuelle (variantes 2B et 3B).

5.3.7 Analyse multicritère : Station intermédiaire de Briey

En préambule, il est utile de rappeler que l'arrêt intermédiaire de Briey est primordial afin de conserver les services actuels (cf. aussi chapitre 5.1.2) mais également en termes sécuritaire afin de vider la ligne en cas d'incidents (cf. aussi chapitre 5.3.5). Sa suppression nécessiterait par ailleurs le maintien d'une ligne de bus alors que celle-ci est négative sous tous points de vue (cf. chapitre 5.1.4). Le projet prévoit par ailleurs de régler un des principaux déficits de l'installation actuelle, à savoir celui du contre-arrêt à Briey (cf. chapitre 5.2.2). Aussi, toutes les variantes étudiées prévoient un croisement simultané des cabines à la station intermédiaire de Briey.

Accessibilité et connexion

L'équilibrage de la ligne pour la variante 0 nécessite l'abaissement du pylône de 70 mètres pour un dénivelé de 60 mètres, soit un arrêt inaccessible pour les usagers de Briey (cf. aussi chapitre 5.3.1). L'accessibilité est dès lors très mauvaise, à l'instar de la situation actuelle (contre-arrêt), pour les pendulaires, les touristes et le transport marchandises (note -2) ainsi que pour les écoliers (note -2).

Les deux variantes avec un équilibrage à Briey (variantes 1A et 1B) ainsi que la variante 2A avec une station intermédiaire proche du pylône actuel améliorent sensiblement l'accessibilité pour les pendulaires, les touristes et les écoliers. La nécessité d'un ascenseur pour rejoindre le sol puis la route cantonale pèse par contre quelque peu les personnes à mobilité réduite et le transport marchandises (note +1). La situation est très satisfaisante pour les écoliers par rapport à la situation actuelle (note +2).

Les variantes 2B et 3A sont éloignées d'environ 60 m' respectivement 50 m' du pylône actuel et sises en aval d'habitations existantes (cf. pièce n° 6). Elles nécessitent la construction d'un nouveau raccordement piétonnier autour des propriétés. Elles sont dès lors un peu moins accessibles pour les pendulaires et les touristes (note 0), les écoliers (note +1) et le transport marchandise (note 0).

La variante 3B permet un accès plain-pied avec une passerelle à faible pente. Elle évite la construction d'un ascenseur respectivement d'un maillon supplémentaire dans la chaîne de transport. Elle constitue la meilleure variante pour tous les usagers (note +2).

La connexion est satisfaisante pour toutes les variantes (note +1), à l'exception des variantes 2B et 3A qui nécessiteront l'aménagement d'un cheminement sinueux pour rejoindre le parking et de la route cantonale (note -1) et de la variante 0 quasiment inaccessible (note -2).

Impact foncier et sur le bâti

L'impact foncier par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Surface impactée [m ²]	Note
0	2'969	0
1A	2'969	0
1B	2'969	0
2A	3'155	-1
2B	3'582	-1
3A	2'547	0
3B	2'775	0

Tableau n° 6 : Surface impactée sur le foncier pour chaque variante évaluée et notation.

Les surfaces impactées au sol par les différentes variantes oscillent entre 2'500 m² et 3'500 m². Il y a donc peu de différences significatives entre les variantes pour ce critère (notes 0 ou -1).

L'impact sur le bâti en zone à bâtir par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Bâtiment survolé [nbre]	Note
0	1	+1
1A	1	+1
1B	1	+1
2A	2	0
2B	5	-2
3A	3	-1
3B	3	-1

Tableau n° 7 : Nombre de bâtiments cadastrés touchés pour chaque variante évaluée et notation.

L'abaissement ou le maintien du pylône actuel (variantes 0, 1A et 1B) ne nécessite le survol que d'un seul bâtiment (note +1). La modification de l'orientation de la ligne (variantes 2A et 3B) ou son décalage (variantes 2B et 3A) engendrent le survol d'un nombre un peu plus important de bâtiments (note 0 à -2).

Impact sur les riverains

L'impact sur les riverains par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Pièce [nbre]	Note
0	25	+1
1A	25	+1
1B	25	+1
2A	25	+1
2B	21	+1
3A	25	+1
3B	25	+1

Tableau n° 8 : Riverains concernés pour chaque variante évaluée et notation.

De par leur contiguïté notamment, toutes les variantes présentent à peu près le même impact sur les riverains (note +1).

Impact nature et paysager

Le pylône actuel a été construit en forêt (cf. image n° 2). Les variantes 1A et 1B n'impliquent pas de défrichement, ni de tranchée en forêt (servitude forestière) supplémentaires. L'impact peut être qualifié de supportable (note 0).

La variante 0 avec une station intermédiaire au milieu du massif forestier des Chachelards nécessite par contre un défrichement important pour la construction d'un pylône imposant (> 60 mètres). Elle aura un très fort impact sur le paysage (note -2).

Les impacts paysagers et sur la forêt sont moins pertinents pour les autres variantes étudiées (variantes 2 et 3) avec un pylône (station intermédiaire) d'une hauteur raisonnable (< 30 mètres) situé au passage de la crête avant les terrasses de Briey (note -1).

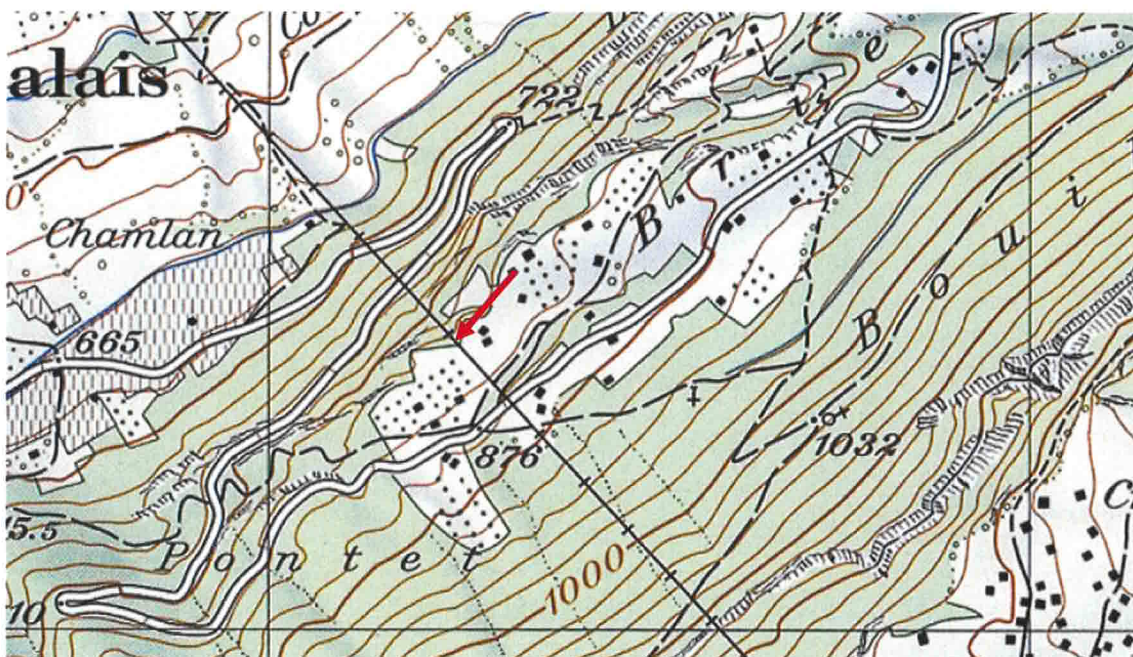


Image n° 2 : Extrait de la carte nationale au 1 : 25'000 de 1966 avec l'emplacement du pylône actuel de Briey en limite de forêt (flèche rouge).

Complexité technique et praticabilité de l'installation

La variante 0 est impraticable car trop éloignée du hameau de Briey avec des coûts de construction prévisibles exorbitants (note -2).

La variante 3A nécessite le survol de trois habitations qui ne sont pas touchées par la ligne actuellement. La reconstruction des toitures sera notamment nécessaire (lutte contre les incendies). La station intermédiaire est de plus éloignée de la route communale (note -1).

Les autres variantes peuvent être construites avec des difficultés techniques moindres. Les variantes 1A, 1B, 2A et 3B sont plus pratiques (note +2) que la variante 2B éloignée du réseau local (note 0). Il est à relever que la seule habitation touchée par la variante 3B se trouve déjà à proximité immédiate de la ligne actuelle de l'ITC.

Bilan

L'arrêt simultané des cabines pour la variante 0 est inefficace. Cette solution est négative pour tous les domaines sauf ceux liés au foncier, au bâti existant et aux riverains.

Les variantes 2B et 3A éloignées de la station actuelle et proche du bâti existant sont peu pratiques. Le tracé de la variante 3A nécessite par ailleurs le survol de trois nouvelles habitations.

Les autres variantes (1A, 1B, 2A, 3A et 3B) permettent d'améliorer qualitativement l'installation avec des impacts supportables sur les domaines étudiés. Il est à relever que la variante 3B ne nécessite pas la mise en place d'un ascenseur et que les variantes 2 et 3 sont soumises à défrichement et servitude forestière pour le passage de la ligne.

5.3.8 Analyse multicritère : Station d'arrivée à Vercorin

Accessibilité et connexion

La situation actuelle de la station d'arrivée (variantes 0 et 1A) ne permet pas un déplacement aisé, pour les personnes à mobilité réduite et plus particulièrement en hiver, en raison de la pente raide du chemin d'accès existant (passage à plus de 15%, cf. photo n° 6). L'accessibilité pour les pendulaires et les touristes n'est donc pas satisfaisante (note -1). Elle est de plus dangereuse pour les écoliers qui doivent traverser la route cantonale n° 626 Vercorin - Itravers (RC 626) pour rejoindre l'école (note -2). Elle est acceptable pour le transport de marchandises (note 0). La connexion avec les transports publics et les parkings est insatisfaisante (note -1).

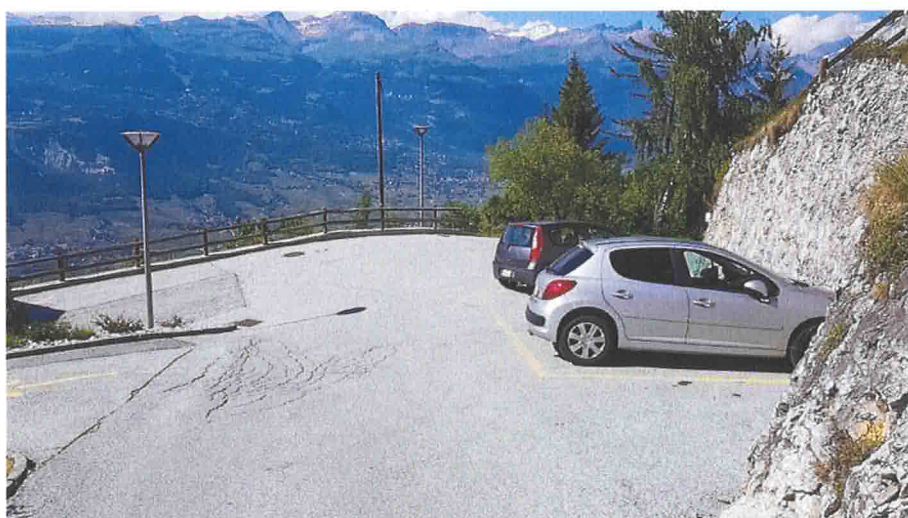


Photo n° 6 : Vue de la rampe escarpée trop raide pour les personnes à mobilité réduite et dangereuse en hiver pour les autres usagers.

La variante 1B nécessite la construction d'une nouvelle gare d'arrivée (cf. pièce n° 6) en amont du mini-golf et donc d'une nouvelle liaison pour rejoindre le réseau de bus et la route cantonale (env. 80 m'). Son éloignement par rapport au réseau de mobilité rend cette variante peu attractive pour les pendulaires et les touristes ainsi que pour le transport de marchandises (note -2). Elle est par contre supportable pour les écoliers qui peuvent rejoindre l'école sans traverser la route cantonale (note 0). La connectivité de cette nouvelle liaison est également insatisfaisante (note 0).

Une arrivée au Nord-Est de l'école (variantes 2A et 2B) présente une accessibilité et une connexion optimale pour tous les usagers (note +2) de par sa proximité à plain-pied avec le réseau de bus, l'école et la route cantonale.

L'accessibilité et la connexion sont jugées similaire pour une arrivée au Sud-Est de l'école (note +2) sauf peut-être pour le transport de marchandises qui nécessite la traversée de la cour d'école pour rejoindre la gare depuis la route cantonale (note +1).



Photo n° 7 : Vue de l'école et de la RC 626 avec l'implantation projetée de la station d'arrivée à plain-pied (flèche rouge, variantes 3A et 3B).

Impact foncier et sur le bâti

L'impact foncier par variante (cf. aussi pièce n° 5) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Surface impactée [m ²]	Note
0	367	+2
1A	367	+2
1B	2'664	0
2A	2'171	0
2B	2'222	0
3A	1'587	+1
3B	1'618	+1

Tableau n° 9 : Surface impactée sur le foncier pour chaque variante évaluée et notation.

Les surfaces impactées en zone à bâtir sont faibles pour les variantes 0 et 1A puisque la station d'arrivée est maintenue en aval des habitations du quartier (note +2). Elles sont plus importantes pour une arrivée au Sud-Ouest de l'école (note 1, variantes 3A et 3B) et sur le mini-golf (note 0, variantes 1B, 2A et 2B)

L'impact sur le bâti en zone à bâtir par variante (cf. aussi pièce n° 6) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Bâtiment survolé [nbre]	Note
0	0	+2
1A	0	+2
1B	5	-2
2A	4	-2
2B	4	-2
3A	1	+1
3B	0	+2

Tableau n° 10 : Nombre de bâtiments cadastrés touchés pour chaque variante évaluée et notation.

Les variantes 0, 1A et 3B ne survolent aucun bâtiment dans une bande de 20 mètres (note +2). La variante 3A ne survole qu'un bâtiment (note +1) alors que les autres variantes nécessitent le survol de plusieurs habitations (note -2). Il est à relever que la variante 1B nécessite le survol d'un immeuble de 4 étages (cf. photo n° 8).

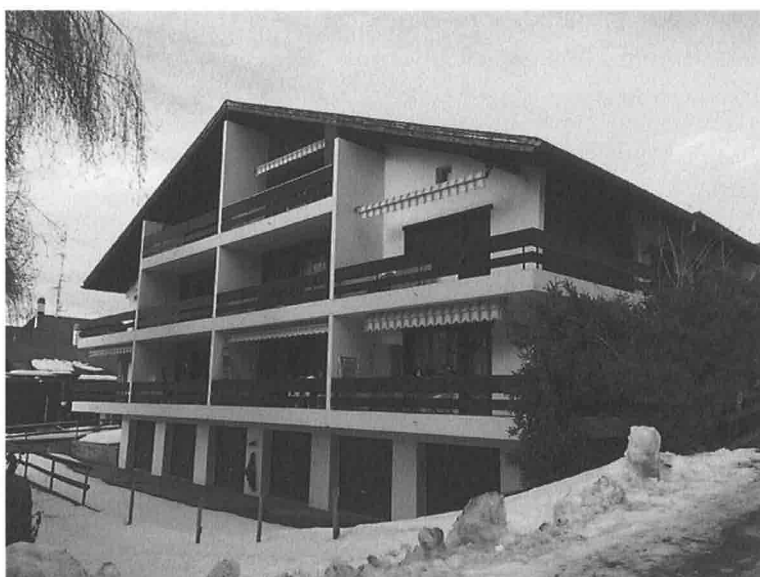


Photo n° 8 : Immeuble de la parcelle n° 2446 à survoler pour le passage de la variante n° 1B.

Impact sur les riverains

L'impact sur les riverains par variante (cf. aussi pièce n° 5) est donné dans le tableau suivant :

Variante	Pièce [nbre]	Note
0	59	0
1A	59	0
1B	74	-1
2A	87	-2
2B	87	-2
3A	31	+1
3B	31	+1

Tableau n° 11 : Riverains concernés pour chaque variante évaluée et notation.

L'impact sur les riverains de la gare actuelle (variantes 0 et 1A) est supportable (note 0). Il est important (note -1) voire très important (note -2) pour les variantes 1B, 2A et 2B car situé au milieu d'une zone chalet (cf. photo n° 9). Il est faible pour une arrivée au Sud-Ouest de l'école. Pour rappel, le chalet adjacent à la station d'arrivée projetée sera racheté par la commune de Chalais (cf. photo n° 12).



Photo n° 9 : Vue du minigolf avec les habitations qui l'entourent où l'arrivée des variantes 2A et 2B est prévue.

Impact nature et paysager

Toutes les arrivées situées en zone à bâtir ont une influence supportable sur la nature. Une différenciation demeure toutefois au niveau paysager. En effet, pour les variantes 1B, 2A et 2B, la construction de 1 voire 2 pylônes est nécessaire pour survoler le bâti et rejoindre le mini-golf (cf. image n° 3). Elle aura un fort impact au sein des habitations (cf. photos n° 9 et n° 10). De plus, la station d'arrivée impactera fortement le mini-golf qui constitue un espace de verdure au sein du quartier du téléphérique de Vercorin (note -2). Pour les autres cas de figure (variantes 3A et 3B), l'impact est supportable (note 0) et similaire à la situation actuelle (variantes 0 et 1A) avec une arrivée sur le coteau dans un terrain relativement escarpé.

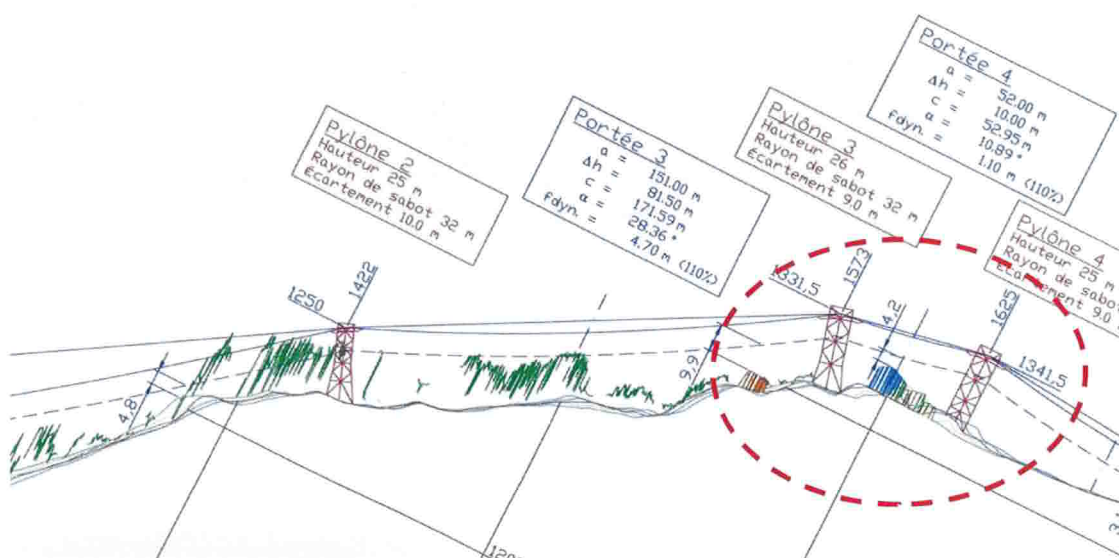


Image n° 3 : Extrait des plans Garaventa SA pour l'étude technique de la variante 2B avec les deux pylônes pour survoler le bâti existant.

Complexité technique et praticabilité de l'installation

La reconstruction de la gare d'arrivée demeure possible (variantes 0 et 1A). Elle n'est toutefois pas pratique pour les personnes à mobilité réduite ou en hiver et dangereuse pour les écoliers. Cette variante est jugée à peine satisfaisante (note 0). Elle nécessite de plus la suppression du café-restaurant mitoyen à la gare actuelle dont le remboursement n'est pas terminé par la Société du Téléphérique Chalais-Vercorin SA.

La variante 1B est pragmatiquement irréalisable. Elle nécessite la construction d'un pylône imposant pour le survol d'un bâtiment de 4 étages (cf. photos n° 8 et n° 10) et ainsi rejoindre le mini-golf (note -2).

Même si les variantes 2A et 2B avec une arrivée sur le minigolf à proximité de la route cantonale sont très pratiques pour les écoliers et les manifestations organisées dans la salle du centre scolaire (loto, concert, conférence, etc.), leurs mises en place sont dispendieuses et compliquées. En effet, le passage de la ligne au milieu de plusieurs habitations (parcelles nos 2398, 2399, 2401, 2448 et 2446) nécessite d'importantes mesures d'accompagnement pour les riverains (ex : changement des fenêtres en façade pour les incendies voire le bruit) et la construction de pylônes supplémentaires renchérissant les coûts de construction de l'installation (note -1). Plusieurs résidents verraient de plus passer devant leurs fenêtres les cabines et les câbles de l'installation (cf. photos n° 10 et n° 11) tôt le matin jusqu'à tard certains soirs.



Photo n° 10 : Vue de la ruelle menant à la gare d'arrivée actuelle en contre-bas.
La variante 1A nécessite le survol des deux bâtiments situés en aval (parcelles n° 2446 et n° 2398)
alors que les variantes 2A et 2B nécessitent le survol de cette route et de l'habitation
sise sur le bord amont (cf. photo n° 11).



Photo n° 11 : Vue de la ruelle menant à la gare d'arrivée actuelle. Les variantes 2A et 2B nécessitent le survol de cette route et de l'habitation sise sur un promontoire naturel (parcelle n° 2448).

L'arrivée au Sud-Est de l'école (variantes 3A et 3B) propose globalement les mêmes améliorations que les variantes n° 2 en terme pratique. Elle nécessite par contre peu de mesures d'accompagnements, ni de pylônes supplémentaires (note +1). Le survol de la route cantonale n° 626 n'est enfin pas problématique.

Bilan

Une reconstruction de la gare d'arrivée actuelle (variantes 0 et 1A) est concevable mais n'apporte aucune plus-value en terme pratique et sécuritaire pour ses usagers dont les écoliers.

Une arrivée en amont du minigolf est irréaliste (variante 1B) en raison du bâti existant.

Une arrivée sur le minigolf (variantes 2A et 2B) améliore sensiblement la mobilité et la sécurité pour les écoliers notamment mais cause d'importantes nuisances aux propriétaires en général (passage au travers de bâtiments existants), ou du moins, des nuisances bien supérieures aux variantes 3A et 3B qui génèrent une importante amélioration pour ses usagers par rapport à la situation actuelle.



Photo n° 12 : Vue du chalet parcelle n° 2495 qui sera racheté par la commune de Chalais et devant lequel il est prévu l'implantation de la variante 3B (station d'arrivée).



Photo n° 13 : Vue du talus en amont de la RC 626 sur lequel est prévu l'implantation de la variante 3B (flèche rouge, station d'arrivée).

5.3.9 Résultats de l'analyse multicritère, choix de la variante et synthèse

Les résultats de l'analyse multicritère figurent dans le tableau récapitulatif en annexe. Ils sont résumés comme suit :

Variante	Total des points	Classement
0	- 2	6
1A	15	3
1B	- 2	6
2A	1	4
2B	- 8	7
3A	17	2
3B	40	1

Tableau n° 12 : Synthèse des points par variantes et classement.

Les variantes 0, 1B, 2A et 2B présentent les totaux de points les plus bas. Cela s'explique surtout, pour la variante 0 (état actuel avec abaissement du pylône à Briey), par l'impossibilité d'avoir un arrêt utile à Briey, pour la variante 1B (équilibre avec gare d'arrivée reculée), par le survol des bâtiments à Vercorin et une arrivée en amont du mini-golf dans une zone de chalets, pour les variantes 2A et 2B (école Nord-Est), par les impacts d'une arrivée sur le mini-golf à Vercorin.

La variante 1A (15 points, équilibre avec gare de départ avancée) présente des impacts supportables à Chalais et à Briey mais elle est irréaliste en raison de son éloignement du trafic régional (bus et parking).

La variante 3A (école Sud-Ouest avec départ actuel) avec 17 points se classe à la deuxième place. Elle est péjorée par son survol d'un immeuble résidentielle à Chalais et de trois habitations à Briey ainsi que son éloignement de la route communale à Briey.

La variante 3B (école Sud-Ouest avec départ vers la RC44) présente la meilleure note (40). Elle constitue globalement une amélioration qualitative conséquente par rapport à la situation actuelle.

Son rapprochement de la RC n° 44 la rend plus accessible à tous ses usagers, la rapproche des infrastructures sportives voisines, optimise la chaîne de transport avec le trafic régional et réduit les nuisances pour les riverains touchés par l'installation actuelle (ex : immeuble parcelle n° 2446). Elle nécessite toutefois des mesures d'accompagnement pour les 4 bâtiments survolés mais une seule habitation est concernée.

L'arrêt intermédiaire à Briey ne nécessite pas d'ascenseur. Il demeure non loin de la station actuelle et de la route communale. Aussi, la seule habitation directement concernée est-elle déjà impactée par le tracé actuel.

Une arrivée à côté de l'école et de la RC 626 est très pratique pour ce qui est de la mobilité, à l'instar de la station de départ. Elle garantit de plus une sécurité absolue pour les écoliers et un lien direct avec la salle du Centre scolaire où sont organisés

des lotos, des concerts, des conférences, etc.. Elle ne nécessite enfin le survol d'aucun bâtiment. L'habitation la plus impactée (parcelle n° 2495) derrière l'installation projetée sera par ailleurs rachetée par la commune.

La construction de cette variante n'est pas problématique du point de vue technique. Elle permet même de maintenir en fonction l'installation actuelle durant une bonne partie de la construction de la nouvelle engendrant des perturbations minimisées pour ses usagers. Elle génère des impacts supportables sur la nature, le paysage et le foncier.

Au vu de la pesée des différents critères évalués, la variante 3B présente clairement le tracé le plus adapté pour le renouvellement de l'installation de transport à câble Chalais – Briey – Vercorin.

5.4 Description du projet technique

5.4.1 Aménagements projetés

Le détail du projet figure sur les pièces n° 6 et n° 7 ainsi que dans le dossier d'approbation des plans.

La station de départ à Chalais est déplacée (~ 70 – 80 m) au Nord-Est de l'emplacement actuel pour désormais être implantée au contact de la route cantonale (RC 44). Ce déplacement permet aussi de centrer la station intermédiaire de Briey par rapport à son arrivée au Sud-Est de l'école. Le parking actuel et les arrêts de bus sont réorganisés.

La station intermédiaire (pylône n° 1) est légèrement abaissée (~ 30 m) mais centrée (plus de contre-arrêt dans le vide) pour desservir les habitants et les touristes (ex : Colonies de Briey) désirant rejoindre Briey ou en cas d'évacuation de la ligne (2 fois plus rapide). Des mesures d'accompagnement sont planifiées pour améliorer l'accessibilité (à pied et en voiture) et le rabattement (quelques places de stationnement et zone de rebroussement pour de la dépose-reprise). La passerelle projetée se trouve par ailleurs à plain-pied (longueur 49 m', 0%).

Deux pylônes (pylônes n° 2 et n° 3) permettent ensuite de survoler le terrain pour rejoindre Vercorin.

La station d'arrivée à Vercorin est déplacée (~ 80 – 100 m) au Nord de l'existante pour s'implanter à hauteur de la route cantonale (RC 626) et du centre scolaire. Le transport scolaire est donc désormais assuré sans aucun conflit avec le réseau routier puisque l'accès à la gare amont se fera directement depuis la cour d'école ! De plus, le transbordement sur la navette interne, dont l'arrêt est adapté, pourra également bénéficier de cette situation et ainsi offrir une relation « porte-à-porte » sans conflit avec la route, sur une même ligne de niveau (plus de dénivelé comme actuellement) et avec une zone de rebroussement dédiée. L'emplacement de la nouvelle gare garantit enfin un survol suffisant de la RC 626.

L'ancienne gare de départ, l'arrêt intermédiaire de Briey (pylône n° 1) et le pylône n° 2 sont entièrement démontés. L'électromécanique de la gare d'arrivée est enlevé mais l'enveloppe du bâtiment demeure en l'état.

5.4.2 Caractéristiques techniques [6]

Les principales caractéristiques techniques du CBV sont résumées dans le tableau suivant :

Type d'installation	Téléphérique va-et-vient
Longueur (selon la pente)	1'721 m'
Différence de hauteur	792.9 m
Temps de parcours	4.5 min
Vitesse max.	10.0 m/s
Capacité des cabines	60 personnes

Tableau n° 13 : Caractéristiques techniques de la nouvelle installation.

Il faut aujourd'hui 4 cabines et ½ heure d'attente pour transporter 60 personnes. Le coût d'une cabine varie peu en fonction de sa capacité. Aussi, deux cabines de 60 places offrent une large souplesse en termes d'exploitation, par exemple :

- Pour le transport scolaire qui sera ainsi optimisé.
- Pour le transport des touristes même avec des bagages encombrants.
- Pour transporter tous les passagers d'un bus dans une seule et même cabine. Cela ouvre des perspectives vis-à-vis de la desserte transports publics d'une part mais également en faveur de démarches proactives auprès de la clientèle autocariste (package car+ téléphérique + activités de loisir+ logements).
- La compatibilité avec le développement du tourisme d'été à Vercorin et le transport de VTT et de parapentes.
- La compatibilité avec la résidence touristique Swisspeak Vercorin (470 lits marchands) commercialisés par des tour-opérateurs (transportés par bus).

Le principe d'horaire actuel est prévu d'être maintenu, notamment le cadencement au ¼ d'heure entre 6h00 et 20h00 puis à la ½ heure jusqu'à 21h30 (sans véhicule ni personnel supplémentaires). Le niveau d'offre de 57 paires de courses journalières est ainsi conservé.

La capacité offerte (deux cabines de 60 personnes) est quadruplée et passe de 60 à 240 p/h par sens entre 6h et 20h (360 p/h en service continu, capacité maximale théorique). Cette capacité permettra ainsi d'absorber les files d'attente actuellement constatées en haute-saison (hiver et été) et l'augmentation de fréquentation attendue (notamment en lien avec la résidence touristique Swisspeak Vercorin).

5.5 Stationnement

L'offre de stationnement future s'élève à quelques 149 places. L'objectif est de maintenir le niveau d'offre actuel de manière à ne pas :

- Trop favoriser l'accès au CBV en voiture individuelle, notamment au regard des efforts importants consentis pour le rabattement des bus (considérablement amélioré).
- Dimensionner les parkings pour quelques jours de pics de demande (haute-saison d'hiver) ; ces pointes saisonnières pourront être absorbées avec le parking existant du stade de football à 5 minutes à pied (< 300 m') de la station aval à Chalais.

La gratuité actuelle est maintenue. Un niveau de service supplémentaire est également proposé avec quelques places couvertes (garages privés à louer).

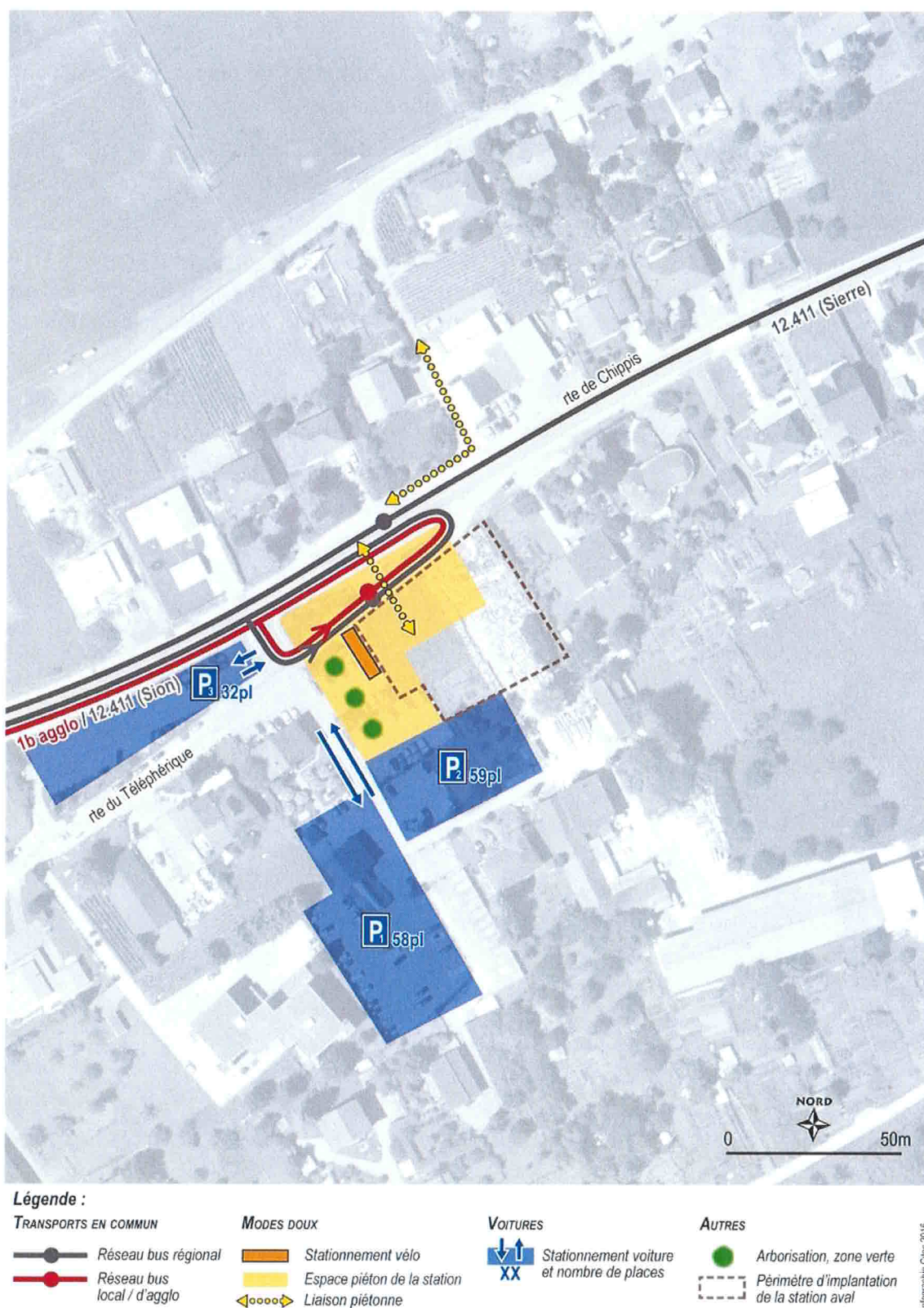


Figure n° 4 : Etat futur du stationnement autour du départ projeté du CBV.

5.6 Justification du projet

Une étude de variante traitant de tous les tracés potentiels et prenant en compte tous les principaux domaines liés à la construction d'une installation de transport à câble et à son exploitation (sécurité, confort, mobilité, nuisances, technique, financier et environnement) a permis de définir le tracé optimal (variante 3B, cf. chapitre 5.3.9). Celui-ci prévoit la construction d'une installation neuve permettant de conserver les points forts de l'existant (liaison rapide et fréquente, une sécurité élevée par rapport au transport routier) et d'améliorer grandement les principaux points faibles actuels :

- Plus de contre-arrêts puisque Briey est désormais centré ; l'exploitation est ainsi optimisée.
- Une capacité quadruplée permettant ainsi de répondre aux fortes fréquentations (scolaires, pointes hivernales, déchargement d'un bus complet, transports de VTT et de parapentes, etc.).
- Une chaîne de déplacement optimisée à Chalais (depuis les villages et commune environnantes, depuis la gare de Sierre) et partiellement améliorée à Vercorin.

Un point faible subsiste : la rupture de charge à Vercorin (navette) pour atteindre le domaine skiable. Une prolongation de la ligne choisie permet toutefois techniquement de rejoindre dans le futur le 'Plan des Morts' respectivement le domaine skiable de Télévercorin SA.

5.7 Conditions de propriété et incidences

Les propriétaires concernés par les différents aménagements (cf. pièces n° 7 et dossier d'approbation des plans) et par une modification partielle du PAZ (cf. pièce n° 9) et/ou par une expropriation ou un rachat partiel (cf. plan d'expropriation) sont énumérés dans le tableau suivant :

	Parcelle n°	Propriétaire	Parcelle concernée par les mesures projetées	Parcelle concernée par une modification du PAZ	Parcelle partiellement expropri. ou en voie de rach.
Station de départ / Parking / Arrêt de bus	5180	Etat du Valais	X		
	5355	Commune de Chalais	X		
	5356	M. Wladimir In-Albon	X		
	5357	Téléphérique Chalais – Vercorin SA	X		
	5362	M. Arthur In-Albon	X	X	X
	9532	Commune de Chalais (mut. en cours)	X		
Station intermédiaire de Briey (pylône n° 1) / Passerelle / Parking	5948	M. Jean Bovier	X	X	X
	5949	Téléphérique Chalais – Vercorin SA	X	X	X
	5950	M. Jean Bovier	X	X	X
	5951	1/2 M. Frédéric Glassey 1/2 Mme Anik Herbelin		X	X
Pylône n° 2	2360	Mme Fernande Buffet	X	X	X
Pylône n° 3	2438	1/2 de 1 / 4 Gross Gaël Bernard Edouard, 1/2 de 1 / 4 Gross Ludmilla, 1/4 Perruchoud Lin-Noël, 1/4 Perruchoud Otto, 1/4 Perruchoud Richard	X	X	X
	2439	1/2 Delalay John Henri 1/2 Delalay Sylvia	X	X	X
	2443	1/2 Rudaz Blanche 1/2 Rudaz Clovis	X	X	X
Station d'arrivée	2495	1/2 M. Stéphane Cettou 1/2 Mme Solange Cettou	X	X	X
	2496	3/16 Bourquard Jean-Pierre, 1/4 Bourquard Marcelle, 3/16 Bourquard Pascal Bernard, 3/16 Der Stepanian Maryline, 1/2 de 3/16 Bourquard Sylviane Marie Thérèse, 1/4 de 3/16 Bourquard Ludivine		X	X
	2497	945/1000 Commune de Chalais 55/1000 Divers privés	X	X	

Tableau n° 14 : Propriétaires touchés par les aménagements projetés.

5.8 Contraintes

Les contraintes liées au projet figurent dans la pièce n° 5.

Aucune contrainte prépondérante (inventaire fédéral ou cantonal, zone de protection des sources, etc.) ne s'oppose à la réalisation du projet. La station d'arrivée se trouve dans une zone de protection archéologique communale qui nécessitera un suivi particulier lors des excavations.

Il est à relever que la ligne survole un site pollué (Objet VS n° D-6232-605-00) au Coujon et une zone de protection de la nature d'importance communale entre les pylônes n° 1 et n° 2. Le tracé actuel délimite par ailleurs le district franc cantonal de chasse n° 110 Vercorin.

Enfin, le projet est compatible avec la future ligne 380 kV Chamoson – Chippis.

5.9 Impacts du projet sur l'environnement

Les impacts du renouvellement de l'installation sur l'environnement sont globalement qualifiés de supportables. Ils sont décrits dans l'étude d'impact sur l'environnement y relative (cf. pièce n° 3).

5.10 Conformité avec l'aménagement du territoire

Les stations de départ et d'arrivée ainsi que le pylône n° 1 (station intermédiaire de Briey) doivent être en zone adéquate (zone de constructions et d'installations publiques B selon le RCCZ de la commune de Chalais), ce qui n'est pas le cas actuellement (cf. chapitre 6).

L'implantation du pylône n° 2 nécessite une demande de défrichement (cf. demande de défrichement). Aussi, l'affectation forestière du sol est-elle modifiée pour le défrichement et la compensation en nature y relative.

L'implantation du pylône n° 3 ne nécessite par contre pas de modifications du PAZ.

6. PLAN D'AFFECTATION DES ZONES

6.1 Buts de la révision partielles

Les modifications partielles du PAZ proposées visent à mettre en conformité les 3 stations projetées en affectant celles-ci à la zone de constructions et d'installations publiques B. Elle englobe également les autres aménagements s'y rattachant (passerelles, parking, accès). Les différentes zones touchées par ces changements d'affectation sont décrites aux chapitres suivants.

6.2 Zone de constructions et d'installations publiques A et B

6.2.1 Etat actuel

La zone de constructions et d'installations publiques B (ci-après ZIG B, cf. pièce n° 9) n'englobe que les gares actuelles mais pas le pylône de Briey suivant le PAZ de la commune de Chalais [1]. Elle couvre également à Chalais le parking du téléphérique. Le centre scolaire à Vercorin se trouve dans la zone de constructions et d'installations publiques A (ci-après ZIG A).

6.2.2 Description des modifications

Le projet (cf. pièce n° 10) prévoit une extension de la ZIG B à Chalais pour la nouvelle station de départ (1'169 m²), pour la station intermédiaire de Briey (1'038 m²) et pour la nouvelle station d'arrivée (1'349 m²) ainsi qu'une réduction de la ZIG A à Vercorin au Sud-Ouest du centre scolaire (392 m²).

En termes de surface, le tableau suivant résume les adaptations projetées de la zone de constructions et d'installations publiques A et B :

Site	Zone	Surface
Chalais	ZIG B	+ 1'169 m ²
Briey	ZIG B	+ 1'038 m ²
Vercorin	ZIG B	+ 1'349 m ²
Vercorin	ZIG A	- 392 m ²
Bilan ZIG B		+ 3'556 m²
Bilan ZIG A		- 392 m²

Tableau n° 15 : Surfaces concernées par les modifications de la zone de constructions et d'installations publiques B.

Les modifications de la ZIG B affecte 3'556 m² qui seront déclassés de l'aire forestière (cf. chapitre 6.3), des zones résidentielles (cf. chapitre 6.4) et de la ZIG A.

Les nouvelles zones ont été délimitées en fonction du parcellaire et de l'espace nécessaire à la réalisation des aménagements prévus puis de leurs exploitations.

6.2.3 Justifications

La construction de la nouvelle installation nécessite le classement des deux nouvelles gares et de la station intermédiaire (pylône n° 1) en zone de constructions et d'installations publiques B.

La réduction de la zone de constructions et d'installations publiques A ne touche que le pourtour Sud – Ouest du bâtiment scolaire sans conflits avec celui-ci.

6.3 Aire forestière

6.3.1 Etat actuel

L'arrêt intermédiaire de Briey et le pylône n° 2 touchent l'aire forestière suivant le PAZ de la commune de Chalais (cf. pièce n° 9 [1]).

6.3.2 Description des modifications

Le projet (cf. pièce n° 10) prévoit le déclassement de l'aire forestière en zone de constructions et d'installations publiques B pour la station intermédiaire (374 m²) et en zone agricole pour le pylône n° 2 (388 m²). Des mesures compensatoires s'avèrent dès lors nécessaires pour la nouvelle zone de constructions et d'installations publiques B affectée jusqu'ici à l'aire forestière (cf. chapitre 7).

De plus, le défrichement (cf. demande de défrichement) est compensé en nature dans une zone agricole au Frayées sise au Nord – Ouest du futur pylône n° 2. Celle-ci sera affectée à l'aire forestière (532 m²).

Les modifications ont été délimitées en fonction du parcellaire, de l'espace nécessaire à la réalisation des aménagements prévus puis de leurs exploitations et enfin de la demande de défrichement.

6.3.3 Justifications

Le classement de la station intermédiaire en une zone de constructions et d'installations publiques B, du pylône n° 2 en une zone agricole ainsi que l'affectation forestière de 532 m² aux Frayées (compensation au défrichement) nécessitent une adaptation de l'aire forestière. Pour rappel, celle-ci figure à titre indicatif sur le PAZ.

6.4 Zones résidentielles

6.4.1 Etat actuel

Les stations de départ et d'arrivée, le parking et la passerelle de la station intermédiaire projetés ainsi que la compensation à l'augmentation de la zone à bâtir (cf. chapitre 7) touchent partiellement des zones résidentielles (zone d'habitat résidentiel – villa de plaine 0.3, zone d'habitat résidentiel – chalet 0.2, zone résidentielle petit chalet - 0.25 [1], cf. pièce n° 9).

6.4.2 Description des modifications

La mise en zone des gares d'arrivée et de départ ainsi que les aménagements connexes à Briey (parking et passerelle) nécessitent le déclassement de zone résidentielle (2'790 m²) en zone de constructions et d'installations publiques B (cf. pièce n° 10).

La compensation prévue au Creux du Lavioz (cf. chapitre 7) engendre de plus le déclassement de 374 m² de zone résidentielle en zone agricole.

Les surfaces concernées sont les suivantes :

Site	Zone	Surface
Chalais	zone d'habitat résidentiel – villa de plaine 0.3	- 1'169 m ²
Briey	zone d'habitat résidentiel – chalet 0.2	- 664 m ²
Vercorin	zone résidentielle petit chalet - 0.25	- 957 m ²
Vercorin (compensation)	zone résidentielle petit chalet - 0.25	- 374 m ²
Bilan		- 3'164 m²

Tableau n° 16 : Surfaces concernées par les modifications de la zone résidentielle.

Il s'agit d'adaptations du pourtour des zones résidentielles induites par les modifications exposées précédemment.

6.4.3 Justifications

Le classement des gares et de la station intermédiaire en une zone de constructions et d'installations publiques B et le déclassement de la zone résidentielle au Lavioz (cf. chapitre 7) nécessitent des adaptations cartographiques des zones résidentielles touchées.

6.5 Zone agricole

6.5.1 Etat actuel

La compensation au défrichement au Nord – Ouest du pylône n° 2 empiète dans la zone agricole (cf. pièce n° 9).

6.5.2 Description des modifications

Le projet (cf. pièce n° 10) prévoit :

- Une extension de la zone agricole aux Frayées sous le village de Vercorin pour le pylône n° 2 (388 m²).
- Une extension au Creux du Lavioz sur la piste de ski de retour en station (374 m²).
- Une réduction de la zone agricole pour la compensation au défrichement (532 m²).

Les modifications ont été délimitées en fonction du parcellaire, de l'espace nécessaire à la réalisation du pylône n° 2 et enfin des surfaces forestières et à bâtir à compenser.

6.5.3 Justifications

Une affectation du pylône n° 2 dans la zone de constructions et d'installations publiques B n'étant pas nécessaire, la zone concernée est classée, selon la pratique, dans la zone agricole.

L'extension de la zone agricole au Creux du Lavioz est prévue sur une surface actuellement fauchée et utilisée comme piste de ski de retour en station en hiver. L'affectation proposée est conforme à son utilisation actuelle.

Le déclassement de la zone agricole aux Frayées est conforme à la compensation forestière en nature prévue dans la demande de défrichement.

6.6 Bilan

Le bilan des surfaces pour les zones modifiées est le suivant :

Site	ZIB B	ZIB A	Zone résident.	Aire forestière	Zone agricole	Total
Chalais	+ 1'169 m ²		- 1'169 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Briey	+ 1'038 m ²		- 664 m ²	- 374 m ²	0 m ²	0 m ²
Vercorin (Les Frayées)				- 388 m ²	+ 388 m ²	0 m ²
Vercorin (Les Frayées, compensation)				+ 532 m ²	- 532 m ²	
Vercorin	+ 1'349 m ²	- 392 m ²	- 957 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Vercorin (Lavioz)			-374 m ²	0 m ²	+374 m ²	0 m ²
Total	+ 3'556 m²	- 392 m²	- 3'164 m²	- 230 m²	+ 230 m²	0 m²

Tableau n° 17 : Bilan des surfaces concernées par les modifications du PAZ de la commune de Chalais.

6.7 Impacts des modifications

Le projet a un impact positif sur l'aménagement du territoire par une mise en conformité des aménagements projetés.

Les impacts sur l'environnement sont présentés dans l'EIE (cf. dossier d'approbation des plans). Ils sont qualifiés de supportables.

6.8 Justifications de la localisation et de la clause du besoin

Les modifications projetées du PAZ visent à affecter le territoire conformément au tracé retenu (cf. chapitre 5.3) pour le renouvellement de l'ITC CBV et à le rendre conforme aux législations en la matière. Elles répondent à un besoin public (cf. chapitre 5.1 et chapitre 10) sans porter atteinte à la nature, au paysage et à l'environnement (cf. EIE, pièce n° 3).

7. COMPENSATION

Le projet prévoit le classement de 374 m² de nouveaux terrains constructibles (aire forestière) en zones de constructions et d'installations publiques B (cf. chapitre 6.2) à l'emplacement de la future station intermédiaire de Briey.

Cette augmentation doit être compensée par une surface équivalente selon l'article 38a, al.2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Pour ce faire, il est prévu de classer 374 m² de zone résidentielle (cf. chapitre 6.3) en zone agricole (cf. chapitre 6.3) au passage de la piste de ski de retour en station au Creux du Lavioz à Vercorin (cf. pièces n° 9 et n° 10).

L'extension de la zone agricole au Creux du Lavioz s'inscrit dans une réflexion communale plus large de réductions des zones à bâtir. En effet, la parcelle concernée est propriété de la commune de Chalais. Elle est actuellement déjà exploitée par l'agriculture de montagne (surface de fauche) et utilisée comme piste de ski de retour en station en hiver. Elle constitue une compensation judicieuse pour le développement territorial de la commune puisque celle-ci désire maintenir l'utilisation mixte agricole et sportive du secteur.

8. REGLEMENT COMMUNAL DES CONSTRUCTIONS ET DES ZONES

8.1 Etat actuel

Les zones du PAZ relevées au chapitre 6 sont régies actuellement par les articles 42, 45, 48, 50, 53 et 61 (cf. extraits en annexe).

L'article relatif à la zone de constructions et d'installations publiques B ne stipule pas expressément les installations de transport à câbles. Une adaptation de cet article (art. 50) est dès lors nécessaire pour en clarifier la teneur.

De plus, le projet est soumis à la procédure du plan d'alignement pour lequel aucun article spécifique en lien avec les installations de transports à câble ne figure dans le règlement communal des constructions et des zones (RCCZ). Une autre modification du RCCZ (ART. 16 bis) est également indispensable.

Les autres articles susmentionnés ne nécessitent pas de modifications du RCCZ.

8.2 Descriptions des modifications du RCCZ

Le projet prévoit de compléter l'actuel article 50 (cf. pièce n° 2b) avec la notion de transport à câble et l'article 16 du RCCZ avec celle du plan d'alignement (cf. pièce n° 2a et chapitre 9).

8.3 Justifications

Ces adaptations sont nécessaires afin de mettre en conformité le RCCZ de la commune de Chalais avec les bases légales fédérales et cantonales pour les liaisons plaine – montagne et ainsi permettre la construction de la nouvelle installation ITC CBV.

9. PLAN D'ALIGNEMENT

Le plan d'alignement (cf. pièce n° 10 et plan d'alignement) structure l'environnement urbanisé et réserve l'espace nécessaire au futur CBV. Il est obligatoire pour les liaisons plaine - montagne respectivement pour la construction et l'exploitation du CBV.

L'alignement d'une longueur maximale de 1'797 m' couvre une bande d'une largeur totale de 20 m correspondant à l'espace nécessaire au passage de la ligne et de ses infrastructures (passage des cabines et largeur de sécurité).

Les terrains qui se situent sous l'alignement peuvent être notamment frappés d'une interdiction ou d'une limitation de bâtir, d'une limitation de la vue ou de l'entreposage et de mesures de sécurité incendies. Les règles sont définies au travers d'un article spécifique (art. 16bis, cf. chapitre 8). Toute intervention (fouilles, modification du terrain, entreposage, etc...) nécessite ainsi l'autorisation de l'instance compétente.

Le plan d'alignement donne le droit à la collectivité publique d'exproprier les droits immobiliers que les tiers ont sur les terrains survolés par l'alignement pour cause d'utilité publique selon la législation sur les installations à câbles transportant des personnes. Il est reporté sur le plan d'affectation des zones.

10. CONFORMITÉ AUX BASES LEGALES FEDERALES ET CANTONALES ET AU PLAN DIRECTEUR

Le projet est déjà coordonné au niveau du Plan directeur cantonal actuel (cf. fiche C.12 en annexe) et en cours de révision (cf. fiche D.6 en annexe). Il nécessite, selon les art. 25a LAT et 3a LcAT, des modifications partielles du plan d'affectation des zones et de son règlement pour une mise en conformité de la nouvelle installation projetée respectivement en vue de l'approbation des plans de l'ITC. Celle-ci est d'intérêt public et répond aux buts et principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT, art. 2 LcAT).

Enfin, la coordination prévue des procédures de modifications partielles du PAZ et du RCCZ, du plan d'alignement, de la demande d'octroi de la concession et d'approbation des plans, de demande de défrichement et d'étude d'impact sur l'environnement pour le renouvellement du téléphérique Chalais – Briey – Vercorin répond au processus de planification des liaisons plaine – montagne fixé par le Canton et la Confédération et exposé en séance du 29.08.2017 par le Service du développement territorial.

11. CONCLUSION

Le présent projet de modifications partielles du PAZ répond aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT). Il est conforme au plan directeur cantonal. Il est coordonné aux procédures d'approbation des plans et du plan d'alignement notamment.

Le renouvellement de l'installation de transport à câble Chalais – Briey – Vercorin est d'intérêt public. Cette liaison plaine - montagne est considérée au titre de Trafic Régional Voyageurs. Sa construction et son exploitation sont cofinancés par la Confédération.

En termes techniques, les téléphériques sont rapides, sûres, de bonne capacité et à longue durée de vie. Ils se distinguent par leur efficacité. En termes économiques, les liaisons par câble s'avèrent efficaces, étant donné que leurs coûts d'exploitation sont comparativement moins importants que ceux du transport public routier. En termes écologiques également, les installations à câble se montrent particulièrement durables du fait de leur impact limité sur l'environnement. En termes territoriaux finalement, ce mode de transport contribue grandement à une occupation décentralisée du territoire et au maintien des populations dans les régions de montagne conformément à la politique fédérale et cantonale en la matière.

Une étude de variante a permis de définir le tracé le plus adapté en tenant compte des différentes contraintes y relatives (sécurité, confort, mobilité, nuisances, technique, financier et environnement) pour résoudre au mieux les déficits de l'installation actuelle et améliorer le confort et la sécurité de ses différents usagers.

L'adaptation projetée du plan d'affectation des zones nécessite une extension de la zone de constructions et d'installations publiques B (+ 3'556 m²) et de la zone agricole (+ 230 m²) et une réduction de la zone résidentielle (- 3'164 m²), de la zone de constructions et d'installations publiques A (- 392 m²) et de l'aire forestière (- 230 m²).

L'affectation en zone à bâtir de la future station de Briey sise actuellement dans l'aire forestière est compensée quantitativement par le déclassement d'une zone résidentielle au Creux du Lavioz (374 m²) répondant ainsi à la législation en matière d'aménagement du territoire.

La mise en conformité du projet avec les bases légales fédérales et cantonales impose par ailleurs la modification des articles 16 et 50 du RCCZ de la commune de Chalais.

Le projet aura enfin des impacts supportables sur la nature, le paysage et l'environnement.

Aucun intérêt prépondérant ne s'oppose dès lors aux modifications proposées du PAZ et du RCCZ.

Sierre, avril 2018

Auteur du projet :

PATRICK EPINEY Ingénieur Sàrl



Patrick Epiney
Ingénieur forestier EPFZ/SIA

Annexes :

- Fiche C.12 Téléphérique assurant un service de transport public
- Fiche D.6 Infrastructures de transport public par câble
- Liste des pièces par appartements touchés pour les variantes étudiées
- Extraits des articles 42, 45, 48, 50, 53 et 61 du RCCZ de la commune de Chalais
- Tableau récapitulatif : comparaison des variantes de tracé

the 'information' and 'communication' fields. The 'information' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and its use. (p. 11)

The 'communication' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of communication and its use. (p. 11)

The 'information science' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information and communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and communication and their use. (p. 11)

The 'information studies' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information and communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and communication and their use. (p. 11)

The 'information technology' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information and communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and communication and their use. (p. 11)

The 'information systems' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information and communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and communication and their use. (p. 11)

The 'information management' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information and communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and communication and their use. (p. 11)

The 'information policy' field is defined as:

...the study of the nature, creation, organisation, storage, retrieval, dissemination and use of information and communication, and the study of the social, cultural, economic and political aspects of information and communication and their use. (p. 11)



Transport et
communication

Téléphériques assurant un service de transport public

Etat au:

29.06.1999

voir aussi fiches n°

C.7 / C.9 / D.1

Instances

*responsable de
l'objet ou du projet*

- Service des transports

*autres instances
concernées*

- Office fédéral des transports
- Service des bâtiments, monuments et archéologie
- Entreprises concernées
- Communes concernées

*responsable
de la coordination*

- Service de l'aménagement du territoire

Description

Actuellement, 14 installations assurant un transport public, dont 7 gérées par le canton, sont en exploitation.

Si, au départ, ces téléphériques visaient à remplacer une route, ils sont reconnus aujourd'hui comme des entreprises de transport public au sens de la loi fédérale sur les chemins de fer, au même titre que les autres lignes régionales. D'une manière générale, les avantages suivants militent en faveur de leur maintien :

- faibles coûts d'exploitation et possibilités d'automatisation partielle;
- vitesse, fréquence et souplesse d'exploitation élevées;
- mode de transport indépendant de la route, favorable à l'environnement en termes de pollution et de consommation énergétique;
- intérêt touristique.

Toutes ces installations ont été rénovées et rationalisées récemment.

Coordination

Afin de répondre aux objectifs d'aménagement du territoire décidés par le Grand conseil et d'assurer la desserte régionale en cas de réalisation ou de modification de téléphériques de liaison plaine-montagne, des principes et une marche à suivre doivent être fixés.

Décision

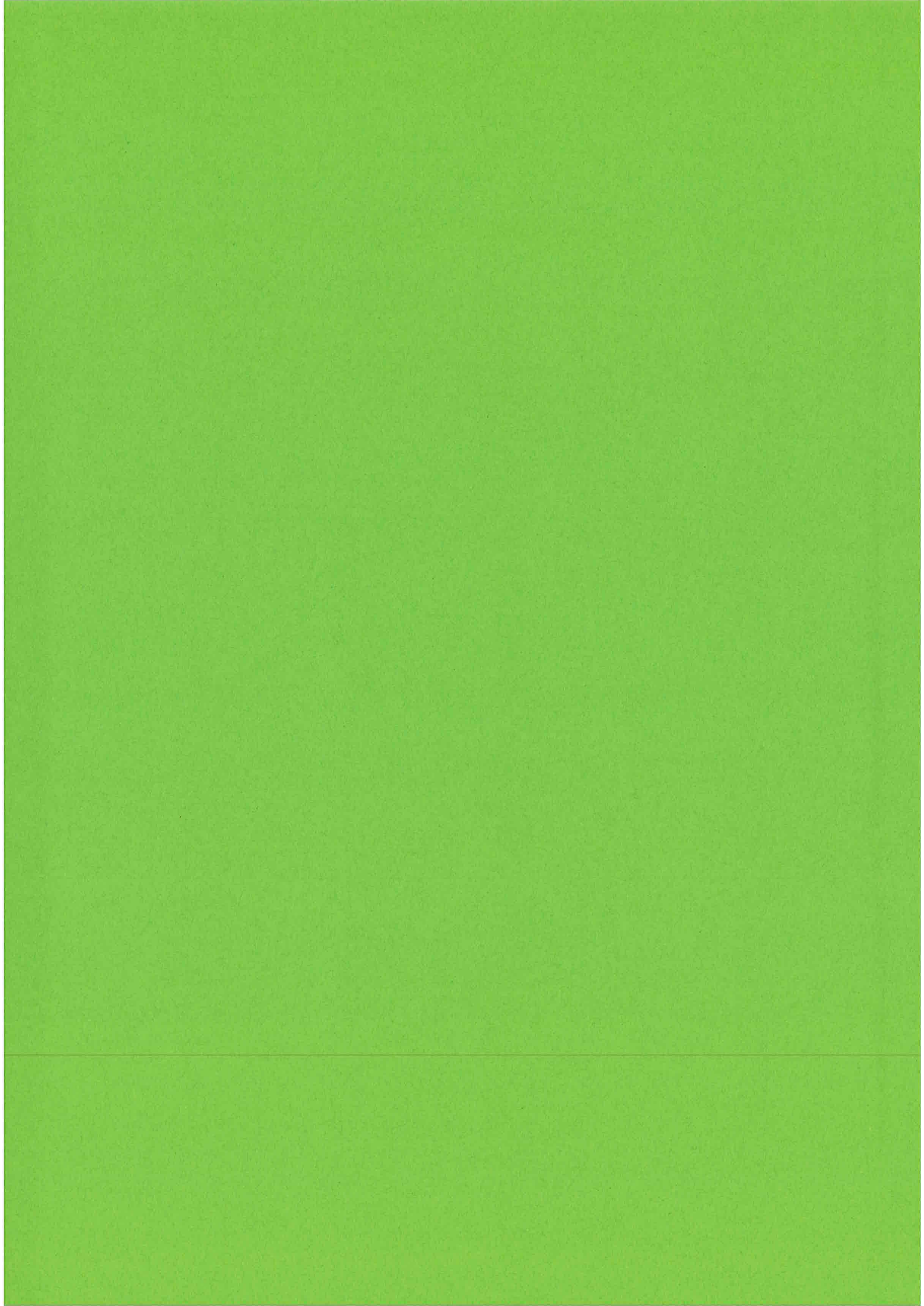
catégorie : Information préalable

date de la décision du Conseil d'Etat : 22.12.1999

date de l'approbation par la Confédération : 05.07.2000 (CF)

Documentation

- Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)
- Loi cantonale sur les transports publics
- Décision du Grand Conseil du 02.10.1992 concernant les objectifs d'aménagement du territoire



D.6 Infrastructures de transport public par câble

Décision du Conseil d'Etat:

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

Approbation par la Confédération:

Stratégie de développement territorial

2.2 : Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins

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

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

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

Instances

Responsable: SRTCE

Concernées:

- Confédération
- Canton: SBMA, SDE, SDT, SEFH, SFP, SPE
- Commune(s): Toutes
- Autres : Entreprises concernées

Contexte

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

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

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

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



D.6 Infrastructures de transport public par câble

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

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

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

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

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

Coordination

Principes

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

Marche à suivre

Le canton:

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

D.6 Infrastructures de transport public par câble

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

Les communes:

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

Conditions à respecter pour la coordination réglée

Les projets de nouvelles installations de transport à câble doivent être classés dans la catégorie « **coordination réglée** » avant que la délimitation des zones adéquates ainsi que les procédures subséquentes de demande de concession, d'approbations des plans et d'autorisation de construire ne soient initiées. Ils sont classés dans la catégorie « coordination réglée » lorsqu'il est prouvé, par le biais d'un rapport explicatif, que le projet remplit les conditions suivantes :

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

Documentation

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

D.6 Infrastructures de transport public par câble

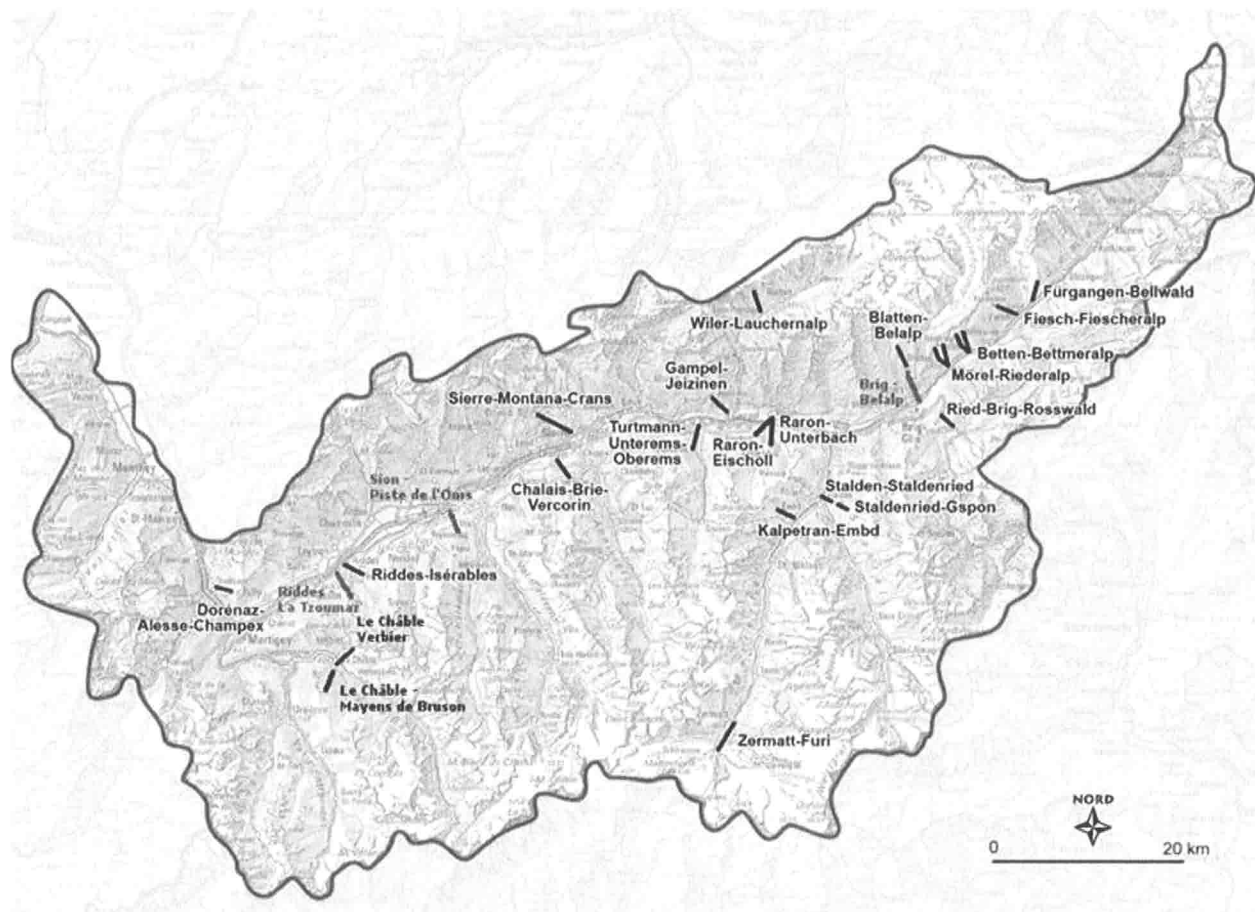
CITEC&Glassey, **Liaisons par câble plaine-montagne – Phase I : Diagnostic et actions**, ST, 2012

Infras, **Conception cantonale de Mobilité 2030**, DTEE, (en cours)

D.6 Infrastructures de transport public par câble

Annexe : Etat des projets d'installations existantes et projetées (Situation au 31.12.2015)

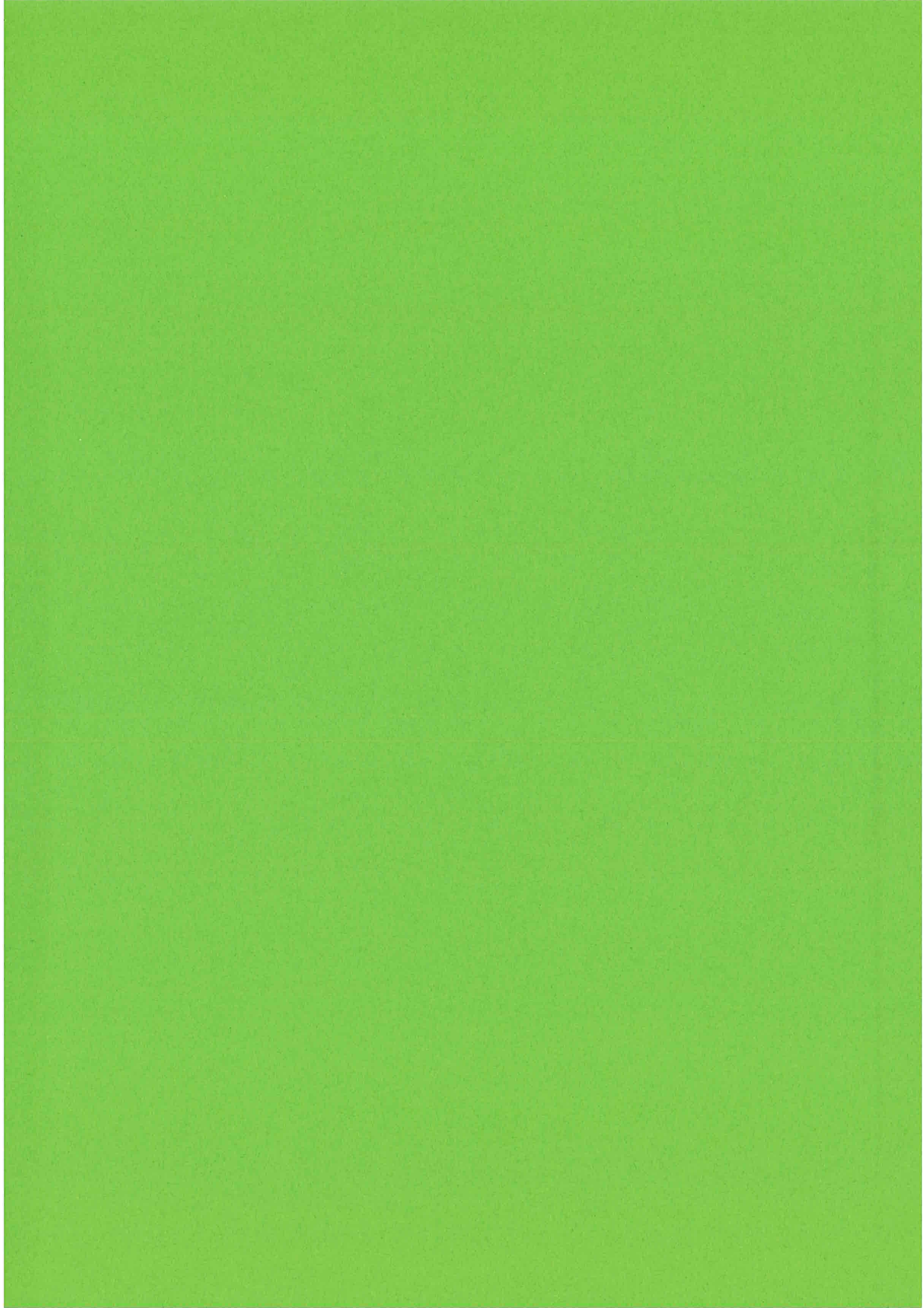
Installations existantes (en noir) et potentielles (en rouge).



Installations	Type	Catégorie de coordination	Date du rapport explicatif
Riddes – La Tzoumaz	Télécabine	Information préalable	
Sion – Piste de l'Ours	Télécabine	Coordination réglée	
Brig – Blatten	Télécabine	Information préalable	

Nombre d'appartements

Lieu	Parcelle	Nombre d'appartements	Nombre de pièces
Vercorin	2398	1	4
Vercorin	2399	1	5
Vercorin	2401	2	2 + 6
Vercorin	2436	2	3 + 2
Vercorin	2439	1	5
Vercorin	2440	1	4
Vercorin	2442	1	4
Vercorin	2443	2	2 + 3
Vercorin	2444	1	6
Vercorin	2446	12	8 x 1 pièces + 4 x 3 pièces
Vercorin	2448	1	4
Vercorin	2450	1	5
Vercorin	2451	1	4
Vercorin	2453	1	4
Vercorin	2491	1	4
Vercorin	2493	1	5
Vercorin	2495	1	5
Vercorin	2497	0	-
Vercorin	2504	1	5
Vercorin	2505	1	7
Vercorin	2506	1	4
Vercorin	2523	1	7
Vercorin	3210	1	3
Chalais	5177	1	7
Chalais	5178	1	4
Chalais	5179	1	7
Chalais	5216	3	3 + 3 + 5
Chalais	5217	19	6 x 2 pièces + 4 x 3 pièces + 3 x 4 pièces + 6 x 5 pièces
Chalais	5277	1	6
Chalais	5338	0	-
Chalais	5352	1	5
Chalais	5360	1	4
Chalais	5362	1	6
Chalais	5366	3	3 + 4 + 3
Chalais	5454	0	-
Chalais	5449	1	3
Chalais	5669	1	6
Briey	5904	1	4
Briey	5906	2	4 + 4
Briey	5913	1	3
Briey	5915	1	1
Briey	5916	1	5
Briey	5947	1	4
Briey	5948	1	4
Briey	5951	2	2 + 5
Briey	5985	1	4
TOTAL		81	



a) Superstructure

Dans les constructions à toit plat, les superstructures non habitables jusqu'à une hauteur de 2 m. ne sont pas prises en considération dans le calcul de la hauteur.

Cependant, elles seront coupées et réduites au strict nécessaire et traitées de manière esthétiquement satisfaisante.

b) Constructions interdites

Sont interdites les écuries, étables, porcheries, poulaillers et autres locaux qui abritent des animaux et ateliers bruyants.

Art. 41 ZONE 4
Plaine - Zone d'habitat collectif 0.50

a) Définition de la zone

Possibilité offerte aux résidents de trouver des terrains constructibles à proximité des centres villageois existants.

b) Constructions interdites

Sont interdites les constructions de caractère artisanal et industriel, les étables et porcheries et les ateliers bruyants.

Art. 42 ZONE 5
Plaine - Zone d'habitat résidentiel - villas de plaine 0.30

a) Définition de la zone

L'habitat groupé est encouragé

b) Ordre des constructions

En cas de constructions contiguës et pour un minimum de 3 unités, l'indice d'utilisation pourra être porté à 0.35.

Art. 43 ZONE 6
Plaine - Zone mixte - habitat-commerce-artisanat 0.50

a) Définition de la zone

Zone ouverte à la construction à but d'habitation, de commerce et d'artisanat, à proximité des zones d'habitations et, dans la plupart des cas, en périphérie de ces dernières.

Art. 44 ZONE 7
Plaine - Zone industrielle

a) Définition de la zone

Dégagement d'une zone pour ateliers, dépôts garages, etc., dont l'implantation est exclue dans les diverses zones d'habitations. La construction d'habitation n'est pas autorisée, à l'exception d'un logement de surveillance affecté exclusivement à l'entreprise.

b) Superstructure

Tout programme particulier ou éléments hauts : cheminées, tours, silos, etc., feront l'objet de décisions particulières.

c) Options architecturales

Les options architecturales seront en conformité avec les normes imposées par le Conseil communal.

Art. 45	ZONE 8 Briey - Zone d'habitat résidentiel chalet 0.20
----------------	--

a) Options architecturales

Les ouvertures-baignoires dans le toit sont interdites.

Art. 46 **ZONE 9**
Vercorin - Zone d'extension du village 0.40

a) Définition de la zone

Possibilité offerte aux résidents de trouver des terrains constructibles à proximité des centres villageois existants.

b) Constructions interdites

Sont interdites les constructions de caractère artisanal et industriel, les étables et porcheries et les ateliers bruyants. Peuvent être admis de petits ateliers ne provoquant pas de nuisances.

Art. 47 **ZONES 10 + 11**
Vercorin - Zones d'habitat collectif 0.60 et 0.40

a) Ordre des constructions

Zone 10 : indice d'utilisation 0.60.
Zone 11 : indice d'utilisation 0.40

b) Options architecturales

Les ouvertures-baignoires dans le toit sont interdites.

Art. 48	ZONES 12 + 13 Vercorin - Zone résidentielle chalets 0.40 et zone résidentielle petits chalets 0.25
----------------	---

a) Options architecturales

Les ouvertures-baignoires dans le toit sont interdites.

Art. 49 **ZONE 14**
Vercorin - Zone mixte habitat-commerce-artisanat 0.50

a) Définition de la zone

Zone ouverte à la construction à but d'habitation, de commerce ou d'artisanat, à proximité des zones d'habitations et, dans la plupart des cas, en périphérie de ces dernières.

ZONES SPECIALES

Art. 50	ZONE 15 Zone de constructions et d'installations publiques et semi-publiques A, B, C
----------------	---

- a) Types de zones de constructions et d'installations publiques et semi-publiques
- A = Zone de constructions publiques "A" (bâtiment communal, église, écoles, etc.)
Degré de sensibilité = DS II (Art. 43 OPB)
- B = Zone de constructions et d'installations publiques "B" (parkings, terrains de sports, jardins, etc.) :
Degré de sensibilité = DS III
- C = Zone de constructions et d'installations publiques "C" (stand de tir) pour le stand, la ligne de tir et la ciblerie :
Degré de sensibilité = DS IV
- b) Distance minimale à la limite
- La distance minimale à la limite sera la même que celle de la zone contiguë. Elle sera égale au 1/3 de la hauteur de chaque façade, mais au minimum de 3 m.
- b) Toute construction projetée dans cette zone doit correspondre aux définitions de la destination de ces constructions projetées, comme vu ci-dessus.
Pour le surplus, voir les dérogations admises dans le présent règlement.

Art. 51 **ZONE 16**
Zone destinée à la pratique des activités sportives

- a) Les zones destinées à la pratique des activités sportives et récréatives comprennent notamment l'emprise des pistes de ski de descente, l'emprise des pistes de ski de fond, les remontées mécaniques, les espaces tels que aires de détente ou de délasserment et les terrains de sports que la commune entendrait préserver pour ce mode d'utilisation.
- b) Toute construction ou aménagement de nature à gêner la pratique des activités sportives et récréatives (bâtiments, murs, talus, etc.) est interdit. Les clôtures doivent être démontées durant l'hiver pour permettre la pratique du ski.
- c) Degré de sensibilité = DS III

Art. 52 **ZONE 17**
Zone des mayens

- a) Définition de la zone
1. Les mayens sont un élément du patrimoine; ils doivent être sauvegardés, revalorisés et sauvés de la ruine.

- Les surfaces agricoles exploitées, protégées
 - Les friches
 - Les bisses et cours d'eau
 - Le parcellaire
 - La localisation des bâtiments existants
 - La localisation des ruines
 - L'aire d'implantation de nouvelles constructions.
4. Le PAD est complété par un règlement des constructions et de zones.
 5. Un plan des équipements sera établi avec le PAD. Il indiquera notamment :
 - Les accès et dessertes existants ou projetés.
 - Les conduites d'eau potable, ainsi que le traitement des eaux usées.
 - L'aire d'implantation de nouveaux arbres.
 6. Degré de sensibilité = DS III. Les cloches pour le bétail sont autorisées.

Art. 53	ZONE 18 Zone agricole et viticole
----------------	--

a) Définition de la zone

Les zones agricoles comprennent :

1. Les territoires qui se prêtent à l'exploitation agricole sur le territoire de la commune et qui sont situés en dehors du périmètre des zones de constructions.
2. Les terrains qui, dans l'intérêt général, doivent être utilisés par l'agriculture et qui sont situés en dehors du périmètre des zones à bâtir.
3. Les zones d'alpages sont considérées comme zones agricoles.

b) Prescriptions

1. Dans la zone typiquement agricole et viticole, ne sont autorisées que les constructions à but d'exploitation du secteur considéré. Les constructions dont l'emplacement est imposé par leur destination seront autorisées pour autant qu'elles soient compatibles avec les buts visés par l'aménagement du territoire.
2. Pour les constructions agricoles et viticoles existantes, qu'elles soient habitées ou non actuellement, la rénovation, la transformation partielle, l'agrandissement modéré, la reconstruction ou le changement d'affectation des installations et bâtiments existants sont autorisés, dans la mesure où ces travaux sont compatibles avec les exigences majeures de l'aménagement du territoire, notamment le maintien du site traditionnel et l'exploitation agricole du sol.
3. Les tsigères d'alpages peuvent être transformées, consolidées, réparées, voire agrandies pour les besoins agricoles et aux conditions fixées par la législation cantonale et fédérale en matière d'aménagement du territoire.
4. Les chesals sont reconstruisibles. L'agrandissement modéré éventuel de la construction primaire doit être compatible avec les conditions fixées par la législation cantonale et fédérale en matière d'aménagement du territoire et aux besoins agricoles démontrés.

5. Les options architecturales propres à ces transformations correspondent à celles de la construction primaire.
6. Lors de demande d'autorisation de bâtir ou de transformer, l'avis de la Commission cantonale pour la protection des sites sera exigé.
7. Degré de sensibilité = DS III

Art. 54 ZONE 19
Zone agricole protégée

a) But de la zone

Cette zone comprend les terrains remarquables pour leur qualité du paysage naturel et construit et leur cachet particulier. Dans la zone agricole protégée, le maintien des caractéristiques essentielles du paysage naturel et construit doit être sauvegardé.

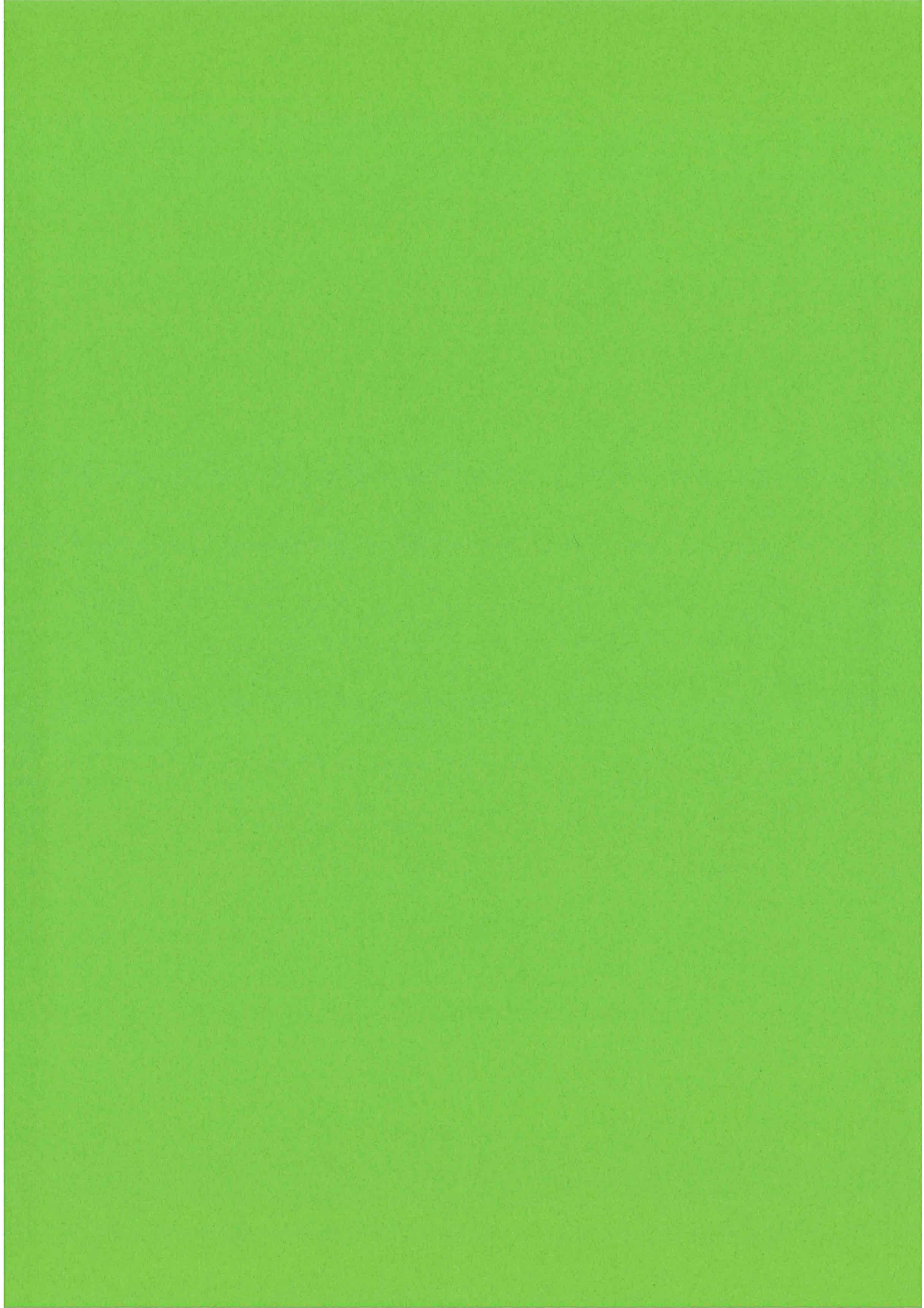
b) Mesures de protection

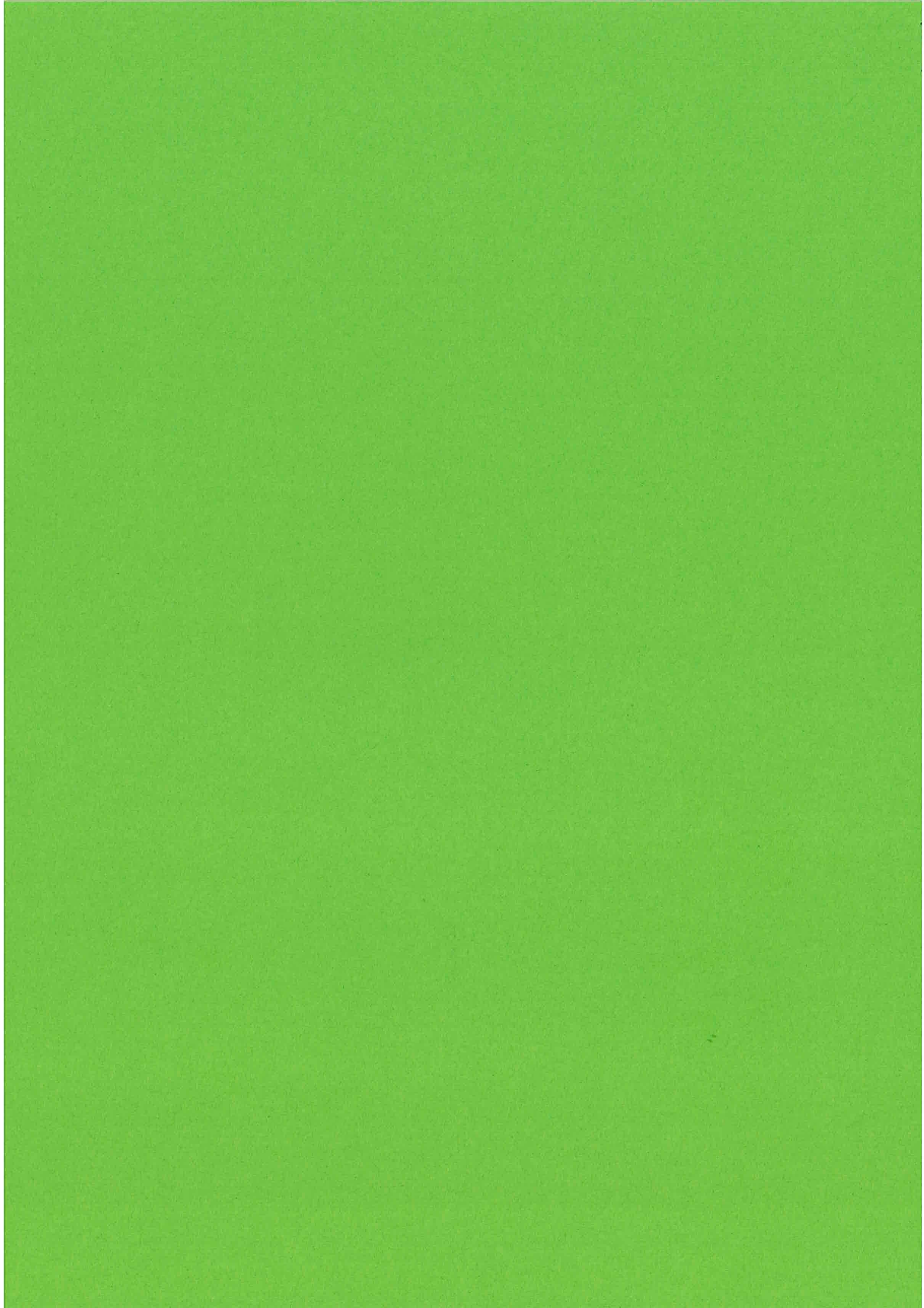
1. Dans la zone agricole protégée, les éléments structurants le paysage tels que les bosquets, les bisses, les cours d'eau, les haies, les murs de pierres sèches et les terrasses seront maintenus, entretenus et au besoin remplacés ou restaurés dans le respect de la typologie locale.
2. Dans la zone agricole protégée, on évitera les traitements chimiques, le surpâturage, le surengraissement, l'arrosage par aspersion.
On encouragera par contre la fauche tardive des prairies et la culture des céréales d'hiver à l'emplacement des anciens champs.
3. Les rénovations, les constructions, les démolitions qui du point de vue de leur nature, de leur situation et de leur dimension ont un effet important sur le paysage de la zone agricole à protéger, doivent être soumis à L'Autorité communale et à la procédure de demande d'autorisation de construire selon les bases légales en vigueur.
4. Pour les constructions agricoles existantes, qu'elles soient habitées ou non actuellement, la rénovation, la transformation partielle, l'agrandissement modéré, la reconstruction ou le changement d'affectation des installations et bâtiments existants sont autorisés, dans la mesure où ces travaux sont compatibles avec les exigences majeures de l'aménagement du territoire, notamment le maintien du site traditionnel et l'exploitation agricole du sol.
5. Prescriptions pour les constructions ou transformations éventuelles : voir les prescriptions de la zone agricole du présent RCC, lettre b), étant entendu que l'aspect traditionnel du site doit être impérativement respecté.
6. Le Conseil communal peut interdire toutes constructions, transformations ou rénovations ainsi que les terrassements et les déboisements qui risquent de compromettre l'aspect ou le caractère du site agricole naturel et construit protégé.
7. Les transformations, rénovations et nouvelles constructions ne seront autorisées qu'après avoir reçu l'avis de la Commission pour la protection des sites.
8. Degré de sensibilité = DS III

2. Les zones d'avalanches bleues sont celles qui sont exposées moins fréquemment et moins fortement à un danger. Dans ces zones, les nouvelles constructions, les reconstructions et les transformations sont autorisées aux conditions suivantes :
 - Les accès à la zone bleue par une zone blanche (sans danger) doivent être assurés.
 - Des mesures de protection technique adaptées aux plus fortes poussées auxquelles il faut s'attendre de la part des avalanches sont exigées.
3. Dans ces deux zones de danger, une organisation d'alarme et un plan d'évacuation des bâtiments existants sont préparés par la commune.
4. La délimitation des zones d'avalanches doit être faite par des spécialistes en la matière.
5. Une modification des zones d'avalanches en fonction des événements effectifs demeure réservée.

Art. 61	ZONE 26 Aire forestière
----------------	--

- a) L'aire forestière est régie par la législation fédérale et cantonale en la matière.
- b) L'aire forestière est reportée à titre indicatif sur les plans d'affectation de zones.







COMPARAISON DES VARIANTES DE TRACE

Var. n°	Dénomination	Accessibilité pour les pendulaires/touristes, y c. mobilités réduites			Accessibilité pour les écoliers			Accessibilité pour le trans. marchandise			Connexion avec les transports publics/parkings			Impact foncier au sol			Impact sur le bâti existant			Impact sur les riverains			Impact nature & paysager			Complexité technique et praticabilité de l'installation			TOTAL DES POINTS
Arrêt		Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	Chalais	Briey	Vercorin	
Pondération		1			1			1			1			2			2			4			4			2			
0	Etat actuel	1	-2	-1	1	-2	-2	1	-2	0	1	-2	-1	0	0	2	2	1	2	0	1	0	0	-2	0	0	-2	0	-2
1	Equilibrage Briey																												
1A		-2	1	-1	-2	2	-2	-2	1	0	-2	1	-1	2	0	2	2	1	2	2	1	0	-2	0	0	-2	2	0	15
1B		1	1	-2	1	2	0	1	1	-2	1	1	-1	0	0	0	2	1	-2	0	1	-1	0	0	-2	0	2	-2	-2
2	Ecole Nord-Est																												
2A		1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1	2	0	-1	0	2	0	-2	0	1	-2	0	-1	-2	0	2	-1	1
2B		2	0	2	2	1	2	2	0	2	2	-1	2	0	-1	0	-2	-2	-2	1	1	-2	0	-1	-2	2	0	-1	-8
3	Ecole Sud-Ouest																												
3A		1	0	2	1	1	2	1	0	1	1	-1	2	0	0	1	1	-1	1	0	1	1	0	-1	0	-1	-1	1	17
3B		2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	0	0	1	-2	-1	2	1	1	1	0	-1	0	2	2	1	40

+2 Très positif / Très satisfaisant
+1 Positif / Satisfaisant
0 Neutre / Supportable
-1 Négatif / Insatisfaisant
-2 Très négatif / Très insatisfaisant