



RÉPONSE DE LA MUNICIPALITÉ AU POSTULAT de M. Sacha Martin

Intitulé « Postulat pour une mobilité durable, efficace et ambitieuse 80/20 (80% de la population desservie à une cadence de 20 minutes vers Curala). »

Postulat du conseil général

Notre région s'est développée et a prospéré sur le concept du "tout à la voiture", laissant peu de place aux transports publics et à la mobilité douce et durable. Actuellement, nous investissons davantage dans les routes et les parkings que dans des moyens de transport alternatifs. Il est désormais impératif de changer de paradigme en repensant la mobilité à moyen et long terme, en intégrant les différents volets suivants : parkings, voies d'accès, espaces dédiés à la mobilité douce, cadence et réseaux de bus et transport par câble.

Le plan de mobilité actuel manque d'ambition face aux défis majeurs auxquels notre commune devra faire face dans les années à venir, tels que l'augmentation de la population, le réchauffement climatique, ainsi que la dépendance aux ressources naturelles et au transport de marchandises. C'est pourquoi nous demandons au Conseil communal d'étudier notre proposition, qui s'articule en deux phases

1. **Mettre en place, dès que possible, un service de navettes en boucle, similaire à celui de Verbier, à l'échelle des villages de la vallée.** Cela permettrait de favoriser le transport en commun et de désengorger les voies de circulation. Par ailleurs, **revoir la politique de parking (besoins, dimensionnement, localisation et tarification)** sur un modèle P+R recommandé par l'antenne Région Valais Romand, afin d'encourager l'accessibilité aux transports publics et à la mobilité douce et durable, tout en désengorgeant le secteur de Curala (voir plan en annexe).
2. Dans un second temps, **étudier la faisabilité d'un transport par câble à l'échelle de la vallée** (subventionnable par l'État). Cette réflexion pourrait être intégrée à la révision du PAZ, en prévoyant dès maintenant des lignes potentielles ainsi que des emplacements pour les gares.

Bien que cette seconde proposition puisse sembler, à première vue, utopique, rappelons qu'une télécabine traversait déjà notre vallée dans les années 1950 (du Châble jusqu'à Mauvoisin) pour transporter du matériel et des personnes au barrage. De nombreux exemples récents démontrent la pertinence de telles infrastructures à travers les Alpes, comme Brides-les-Bains à Méribel ou Bourg-Saint-Maurice aux Arcs, en France.

Il ne s'agit pas de supprimer la mobilité individuelle, mais de proposer des alternatives sérieuses, durables et pratiques. Le Conseil municipal, en collaboration avec Téléverbier, pourrait également envisager un arrêt intermédiaire dans le secteur de Médières lors du renouvellement de la ligne.

(Voir annexe 1 pour une réflexion détaillée)

Réponse de la municipalité

Méthodologie

Afin de conserver un point de vue neutre et strictement théorique, le Conseil municipal a choisi de développer la réponse avec l'appui du bureau d'ingénieurs en mobilité CITEC. Le Service cantonal de la mobilité, en tant que commanditaire principal, a été sollicité pour valider les hypothèses du bureau d'ingénieur et fournir l'état des lieux actuel.

Le prestataire actuel de transport (TMR) n'a pas participé à l'étude.

Sont exposés ci-dessous l'état actuel de la desserte, la réponse au postulat et les pistes de réflexion que l'étude a permis d'identifier.

Situation actuelle

Il est important de rappeler le fonctionnement actuel du transport public :

- Le Canton et la Confédération ont l'obligation légale de desservir chaque village de plus de 100 habitants en transport public.
- En Valais, le transport public est organisé comme suit :
 - **Trafic grandes lignes** > financé directement par les recettes ;
 - **Transport régional de voyageurs (TRV)** > Sous réserve de remplir les critères de l'OFT, financement réparti entre la Confédération 63%, le Canton 37% et les communes (25% des 37% du canton) ;
 - **Transports urbains ou d'agglomération** > 100% à la charge des communes, le Canton du Valais peut subventionner 30% des coûts non-couverts ;
 - **Transports scolaires** > 100% à la charge des communes ;
 - **Transports touristiques** > les recettes devraient couvrir les coûts. Le déficit éventuel est à 100% à la charge des communes, le Canton du Valais peut subventionner au maximum 50% des coûts non-couverts par les recettes de transport.

Sur le territoire communal, la desserte en bus des villages est assurée selon le système de Trafic Régional de Voyageur. La Confédération et le canton sont donc les commanditaires des prestations de transport et en assure le financement principal, en coordination avec les communes.

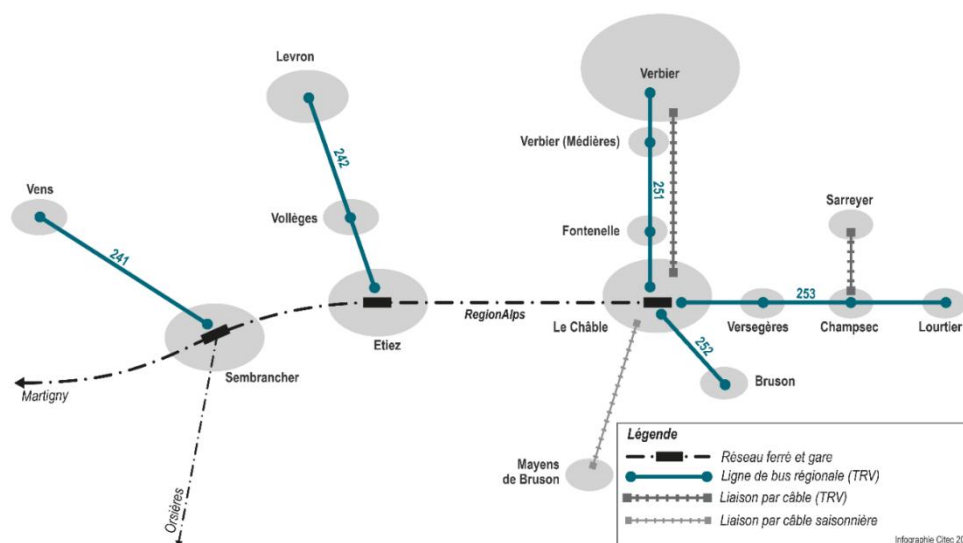


Figure 1 : Tableau de synthèse coûts-cadence-fréquentation – détails en annexe 1

Pour information, le réseau de bus de Verbier est organisé sous forme de transport urbain. Le coût annuel est de CHF 3,5 Mio.(hors prestations complémentaires). Le Canton participe à hauteur de CHF 100'000.-.

Traitement des questions du postulat

Phase 1 : Transport public par bus

Trois éléments ont été identifiés pour ce chapitre :

- A. Garantir un accès à Curala en 20 minutes pour 80% de la population
- B. Organiser les navettes sous forme de boucles
- C. Développer une politique de stationnement

Réponse de la municipalité :

A. Garantir un accès à Curala en 20 minutes pour 80% de la population

Selon l'analyse faite :

- 80% de la population réside actuellement à moins de 300m (5 minutes à pied) d'un arrêt de transports publics ;
- 0% de la population est desservie par une ligne à 20 minutes ;

L'enjeu du postulat réside donc clairement sur le « 20 minutes » et non sur le « 80% »

Les trains Châble-Martigny, en connexion sur le réseau de grandes lignes, sont cadencés à la demi-heure ou à l'heure. Il faut donc viser une cadence multiple de 15 minutes (15, 30 ou 60 minutes) – et non de 20 minutes – pour maximiser le nombre de correspondances entre bus et trains.

5 variantes de cadencement ont été étudiées afin de couvrir différents scénarios allant de la situation actuelle de desserte, jusqu'à la cadence de 20min, émise par le postulat.

Le bureau s'est basé sur l'hypothèse de référence dans le milieu des transports publics, qui présume que doubler l'offre provoque une augmentation de la demande de 40%.

Fonctionnement de l'offre en paires de courses (cadences) et du financement des lignes TRV :

La confédération et le canton organisent le fonctionnement des lignes TRV de manière à garantir certains critères de rentabilité, en lien avec le taux de fréquentation.

En effet, plus on augmente les cadences, plus les coûts augmentent, plus le taux de couverture (recettes/coûts) diminue.

Un critère pour qu'une ligne soit reconnue comme transport régional de voyageur (TRV), et financée en tant que telle, est de maintenir un taux de couverture de plus de 20%. C'est à dire que les recettes d'une ligne doivent couvrir au moins 20% des coûts engendrés.

Le nombre de paires de courses (ou cadence) attribué par ligne est donc directement lié à sa fréquentation.

La situation actuelle des bus TRV sur territoire communal, génère un déficit d'exploitation d'environ CHF 1,8 millions.

Le nombre de courses actuel est en lien avec la fréquentation des bus et respect les critères émis par l'OFT. Grâce à cela, 83% du déficit est financés par la confédération-canton. La part restante, à la charge de la commune, se monte à CHF 218'000.

Une cadence à 20min, au sens strict du postulat, engendrerait un déficit d'exploitation d'environ CHF 7,75 millions. Moins de 10% seraient financés par le canton (non-respect des critères OFT) soit un cout d'environ CHF 6,9 millions à la charge de la commune.

Synthèse de la Phase 1

- La **variante A1.4** (cadences 30 minutes pour les lignes du Châble, 60 minutes pour celles de Sembrancher) présente le **meilleur équilibre entre les coûts d'exploitation, l'adéquation au barème OFT et la population couverte à 30 minutes**.
- La ligne de train TRV permet une couverture additionnelle de 22% de la population avec des cadences de 30 à 60 minutes.

Variante	Déficit d'exploitation total [CHF/an]	Part de la confédération et du canton [CHF/an]	Part de la commune [CHF/an]	Lignes avec un taux de couverture inférieur à 20%	Pop. Desservie par une ligne de bus TRV à cadence 30 min [min %]	Correspondances optimales ?	Résumé
Etat de référence	1'792'873	1'574'829	218'044	12.241 (3%), 12.242 (12%)	0%	Possible avec ajustements d'horaire	Offre insuffisante
A1.1/ Offre OFT	2'376'623 (+583'750)	2'105'196 (+530'367)	272'103 (+54'059)	12.241 (3%), 12.242 (11%) et 12.252 (19%)	0%	Possible avec ajustements d'horaire	Peu coûteux mais améliorations faibles
A1.2/ 20 min	7'748'537 (+5'955'664)	857'783 (-717'046)	6'890'754 (+6'672'710)	12.241 (2%), 12.242 (7%), 12.252 (12%) et 12.253 (17%)	80%	Non-optimale	Coûts très élevés et correspondances non-optimales
A1.3/ 30 min	5'046'882 (+3'254'009)	626'508 (-948'321)	4'420'374 (+4'202'330)	12.241 (2%), 12.242 (7%), 12.252 (14%) et 12.253 (18%)	80%	Idéal	Coût élevé
A1.4/ 60 ou 30 min	4'099'419 (+2'306'546)	626'508 (-948'321)	3'472'911 (+3'254'867)	12.241 (3%), 12.242 (10%), 12.252 (14%) et 12.253 (18%)	62%	Idéal	Bon rapport coût / niveau de service / desserte
A1.5/ 60 min (30 min HP)	3'070'910 (+1'278'037)	1'595'466 (+20'637)	1'475'444 (+1'257'400)	12.241 (2%), 12.242 (9%) et 12.252 (17%)	0%	Idéal	Faible desserte mais coûts minimisés par rapport à la V4

Figure 2 : Synthèse de la phase 1

Le détail des variantes se trouvent en annexe 3.

Il faut également considérer l'impact environnemental que représenterait la circulation des bus cadencés à 20 min, majoritairement sous fréquentés.

B. Sous forme de navettes en boucle (similaire à Verbier)

La géométrie du réseau a été remise en question en première partie d'étude. 4 variantes ont été évaluées, et sont consultables dans le rapport.

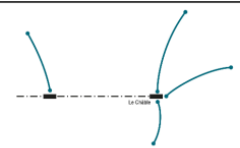
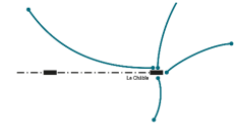
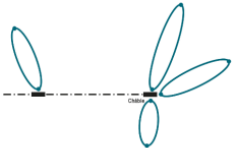
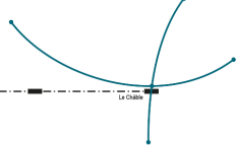
Concept		Analyse sommaire	Recommandation
A1		Situation actuelle = bonne base de travail (concept standard de lignes radiales en rabattement sur le fer avec des correspondances organisables)	CONCEPT A1 RETENU (phase 1)
A2		Double desserte avec le ferroviaire (entre Etiez et Le Châble)	CONCEPT A2 REJETE
A3		Desserte en boucle = peu lisible et peu attractif pour l'utilisateur (sans compter que pas/peu transposable au réseau routier existant)	CONCEPT A3 REJETE
A4		Correspondances train-bus en gare contraignantes à organiser avec des lignes diamétrales (niveau de service réduit pour les demi-lignes)	CONCEPT A4 REJETE

Figure 3: Géométrie du réseau

Il apparaît qu'aucune des variantes n'est adaptée au territoire communal et n'a donc été retenue. La situation actuelle est la plus pertinente.

Le variante 3, en boucle, selon le postulat, n'est pas applicable à notre territoire. Il y a principalement une seule route d'accès permettant la circulation des bus en aller-retour. Lorsqu'un réseau secondaire existe, il n'est pas adapté à la circulation de gros véhicules.

C. Politique de stationnement :

Une première étude a été menée courant 2025 pour analyser finement le fonctionnement actuel de chaque parking sur le territoire communal, leurs taux d'occupation et le roulement des usagers dans chacun d'entre eux. L'étude est en cours de complément. L'objectif est d'encourager un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics.

Phase 2 : Transport public par câble

Pour qu'un transport câblé représente une solution intéressante, il doit répondre en premiers lieux aux critères suivants :

- Forte pente à franchir (pour que ce soit efficace par rapport à la route) ;
- Nombres restreints d'arrêts intermédiaires ;
- Peu adapté à des tracés avec des angles, même petits ;
- Dessert au minimum 100 habitants à l'année ;
- Fortes contraintes d'intégration et de survol du bâti ;
- Ne pas engendrer de double desserte TRV.

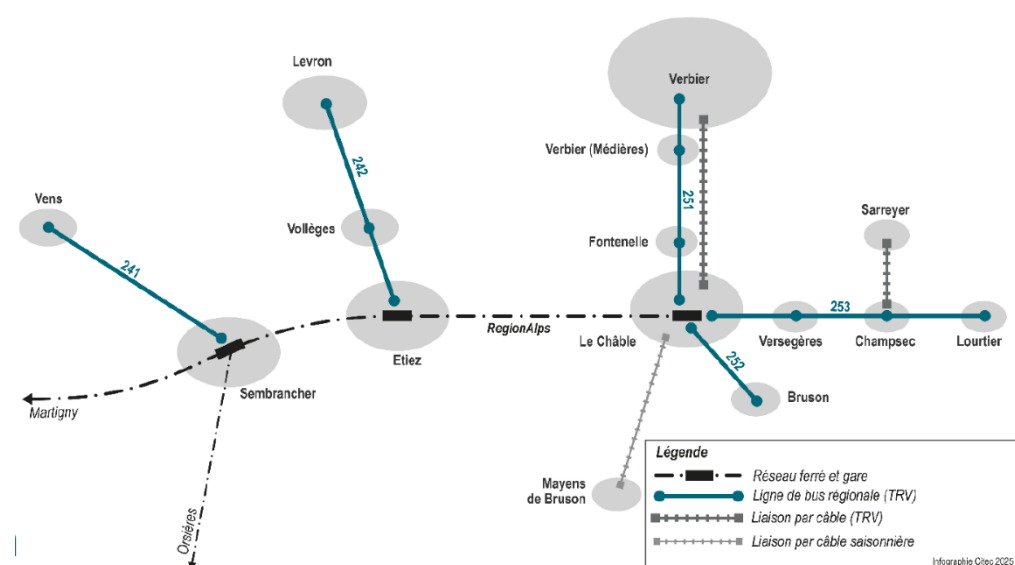
L'analyse du bureau d'ingénieur en mobilité démontre qu'aucun couloir ne répond aux caractéristiques nécessaires pour juger de la pertinence d'une nouvelle liaison par câble assurant le trafic régional de voyageurs. Voir figure 4.

L'axe principal Curala-Lourtier est la ligne la moins adaptée. Remplacer le bus par le câble nécessiterait de nombreuses gares intermédiaires avec des problématiques de survol du bâti. Les angles nécessaires à suivre la vallée représentent des contraintes techniques et financières importantes. Finalement, le faible dénivelé à franchir n'apporte pas d'avantage au câble en comparaison à la route.

Concernant les dessertes latérales, les 2 opportunités principales sont en cours d'étude :

- Le maintien du téléphérique de Sarreyer (certainement impossible à mettre en place sans la mesure d'urgence liée aux intempéries)
- La desserte des mayens de Bruson (liée au projet de développement) grâce à un arrêt intermédiaire sur la ligne existante du télécabine Le Châble-Bruson.

Les contraintes technique énoncés précédemment et le faible pourcentage de la population habitant le reste des villages latéraux ne permet pas d'entrer en matière sur le remplacement des bus par des liaisons câblés.



	12.252	12.253	12.241	12.242
Forte pente à franchir	~	-	+	+
Plusieurs arrêts intermédiaires	+	-	+	~
Tracés avec des angles	+	~	+	~
Minimum 100 habitants à l'année	+	+	-	+
Contraintes d'intégration et de survol du bâti	+	~	+	~
Pas de double desserte TRV	+	+	~	~

Figure 4: Critères pour une liaison câblé

Position du Conseil municipal et proposition

Desservir 80% de la population à une cadence de 20 minutes (phase 1 du postulat) ne semble ni adapté en termes de correspondance, ni soutenable financièrement (estimé à 6,9 mio CHF). L'impact environnemental généré par un tel trafic serait difficilement justifiable en relation avec la sous-fréquentation présumées.

L'étude permet de vérifier les difficultés techniques que représenterait le remplacement de la desserte en bus par un transport câblé, le potentiel de notre territoire ne répondant pas aux critères nécessaires pour retenir cette solution de transport.

A noter que les couloirs de Châble-Verbier, Châble-Mayens de Bruson et Champsec-Sarreyer sont actuellement exploités ou en cours de réflexion. Si tous aboutissent, Val de Bagnes deviendra une commune précurseur en termes de transports publics câblés.

Le Conseil municipal a conscience du potentiel d'optimisation qui semble possible sur les lignes les plus fréquentées, pour tendre vers une cadence à 30 ou 60 minutes, en fonction des périodes de la journée. Ces améliorations restent conditionnées à la faisabilité opérationnelle

(infrastructure du prestataire, correspondance avec les horaires scolaires) et à l'accord du canton.

L'amélioration de l'amplitude horaire de certaines lignes et des renforts de cadences en haute période touristique sont également en cours de réflexion.

Conclusion

Le système de transport actuel est efficace, il correspond à la fréquentation et s'approche du maximum permis par les critères OFT.

1. Desservir 80% de la population à une cadence de 20 minutes n'est pas adapté en termes de correspondance. Cette solution est également difficilement soutenable financièrement et écologiquement.
2. Le remplacement des lignes de bus par des téléphériques à l'échelle de la vallée est techniquement irréaliste.
3. Une optimisation du réseau actuel semble possible, mais devra faire l'objet d'une concertation avec le Canton et le fournisseur de prestations (TMR SA), dans le but de tendre vers :
 - Une cadence à 30 ou 60 minutes à certains horaires et sur certaines lignes, en maintenant au maximum les critères de l'OFT en termes de taux de couverture ;
 - Une extension des horaires (amplitude) sur un certain nombre de lignes ;
 - Des renforts de cadences en haute période touristique.

Ces améliorations pourraient intervenir au plus tôt pour le changement d'horaire 2029-2030.

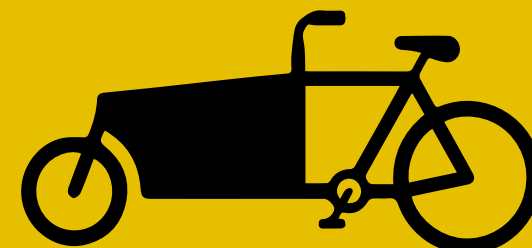
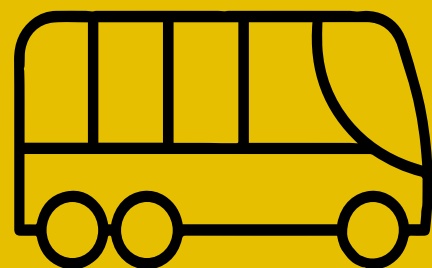
Message approuvé par le Conseil municipal le 26 mai 2026.

Annexe 1 Présentation détaillée du postulat



Postulat pour une mobilité durable, efficace et ambitieuse 80/20

(80 % de la population desservie à une cadence de
20 minutes vers Curala).





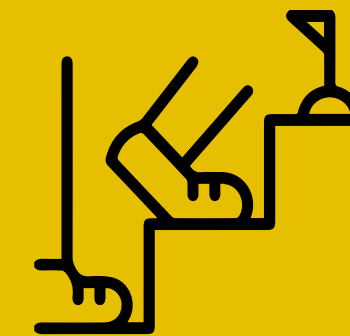
Pourquoi ce postulat ?

1) Nous estimons que le plan de mobilité actuel n'est pas assez ambitieux pour résoudre les problèmes de mobilité actuels (par exemple : l'engorgement du Châble, qui risque de s'aggraver avec le projet Curala).

Le plan mobilité ne propose que des améliorations « mineures ».

2) Profitons de l'opportunité offerte par la révision du PAZ et du RCCZ pour intégrer les infrastructures nécessaires aux 30 prochaines années.

Nous demandons à l'exécutif de réfléchir aux pistes soulevées dans notre postulat.



Le postulat s'articule en deux étapes

1) Horizon court terme : « Rapidement déployable »



Mettre en place une **réflexion croisée** intégrant :

- > Un réseau de transports en bus inspiré du modèle de Verbier, avec une cadence de 20 minutes à l'échelle de la vallée.
- > Une politique de stationnement cohérente, incluant : Une réflexion sur la localisation stratégique des parkings et une tarification adaptée pour encourager l'utilisation des transports publics.
- > Une coordination avec les voies de mobilité douce (piétons et cyclistes) pour favoriser une approche multimodale.

2) Horizon moyen/long terme : « Transport câblé public »



Anticiper les besoins futurs en intégrant dans la révision du PAZ :

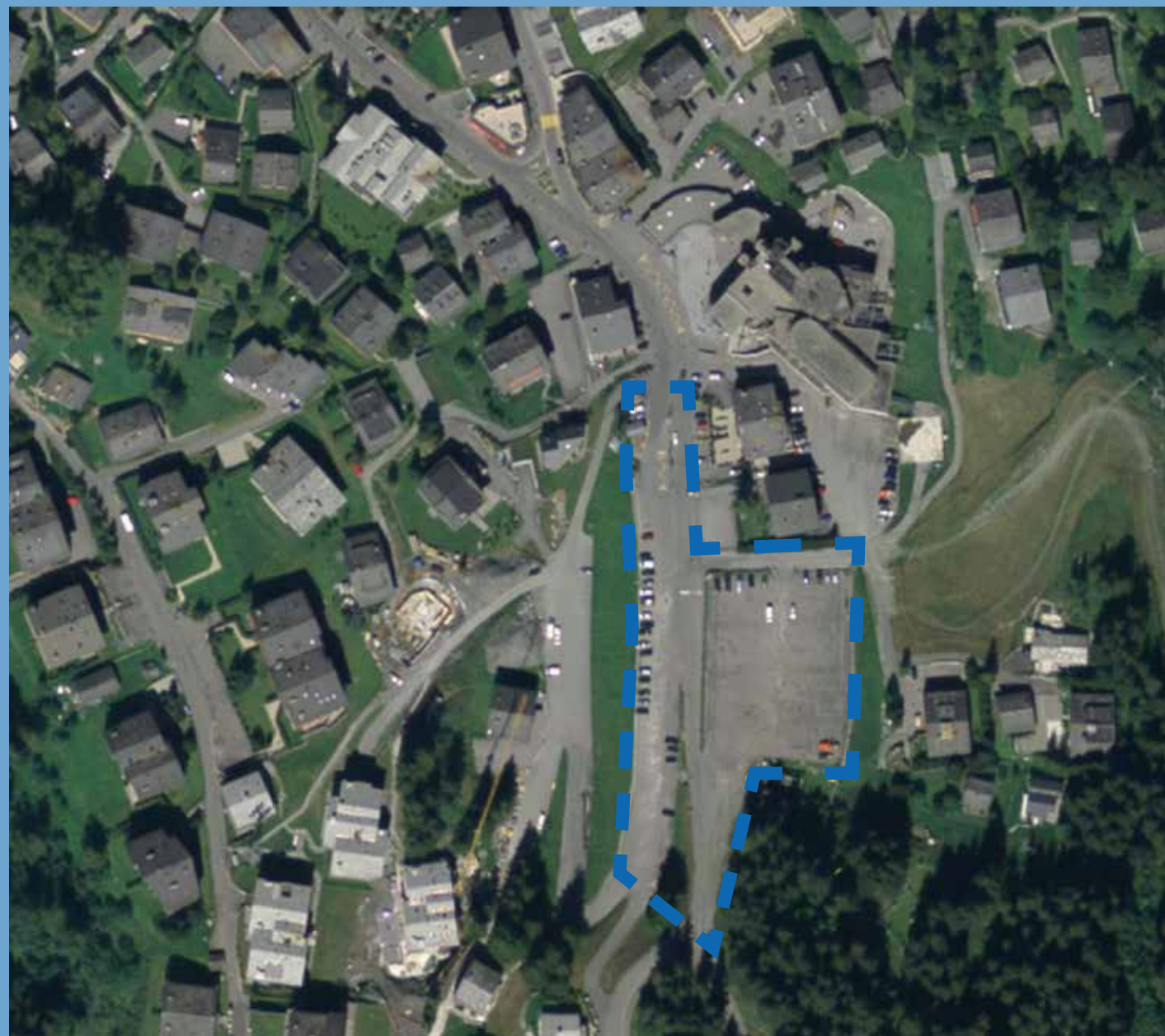
- > Les positions stratégiques des gares pour un réseau de transport câblé public.
- > La réservation de couloirs spécifiques permettant le développement de lignes de transport câblé, en vue de remplacer à terme certaines lignes de bus.

VERBIER

AVANT

> Parking Médran
(pied des installations)

> Bouchons au centre
fréquents



Parking Médran (avant construction W)

Horizon : Court terme / Phase 1

VERBIER AUJOUR'HUI

= Suppression du
parking au cœur de Médran

= Réseau de bus
efficace pour encourager la
mobilité durable

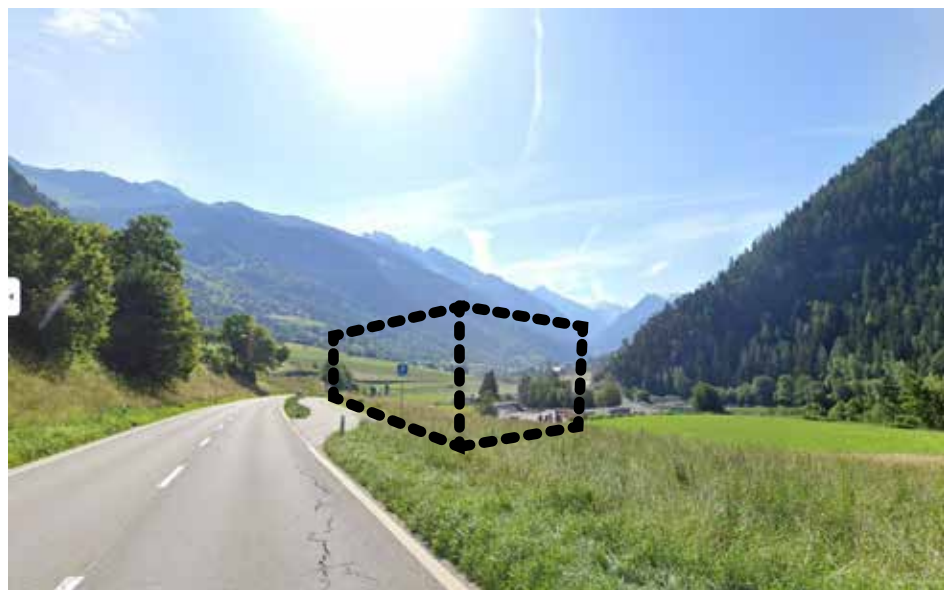
= Bientôt des rues
réservées aux piétons



Pourquoi ne pas répéter
la démarche au Chable ?
(pas de parking, mais des
bus)



Imaginons ensemble....



Un parking hors sol à l'entrée du Châble (P+R)



Référence parking SUVA



À proximité de la gouille des Vernays, accessible à tous, le seul point de baignade estivale de la vallée...



Une navette qui vous emmène à Curala en 5 minutes et dessert les villages toutes les 20 minutes.



Curala, un espace de fraîcheur, de nature et d'utilité publique, presque sans voiture...

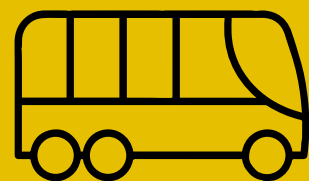


Lauréat du Châble en 2015.

Les rues du Châble principalement dédiées aux piétons pour recréer un espace de rencontre.

ENCOURAGER

QUI DESSERVENT 80 % DE
LA POPULATION TOUTES
LES 20 MINUTES VERS
CURALA



DISSUADER

RÉDUIRE L'OFFRE DE
PARKING AU COEUR DU
CHABLE ET RENDRE LES
PLACES RESTANTES
PAYANTES



FAVORISER

LA MOBILITE DOUCE
AVEC LA CREATION DE
VOIES CYCLABLES ET
PIETONNES





COMMUNE DE
VAL DE BAGNES

Horizon : Moyen/Long terme / Phase 2



CURALA / MAUVOISON AVANT (1953)

(archives FMM)



GOUILLE
CURALA (LE CHABLE)
BRUSON
CHAMPSEC
VERSEGERES
SARREYER
LOURTIER

NOUVELLE TÉLÉCABINE AUTONOME À MORGINS

Une installation à la pointe de la technologie remplace le télésiège de la Foilleuse

Mis à jour le 12/01/2024

La modernisation est en marche à Morgins (VS). La nouvelle télécabine, lancée en décembre 2023, transporte skieurs et randonneurs au sommet de la Foilleuse (1850 m) où les attend une vue inégalée sur les Dents-du-Midi. Cette installation totalement autonome - la 2e de Suisse - remplace le télésiège datant de 1983.



2035 / TRANSPORT CÂBLÉ À TRAVERS LA VALLÉE ?



POSTULAT : MOBILITE 80/20

80% de la population à accès chaque 20min au centre de Curala

- **Prévoir, dans le PAZ,** des couloirs et des zones dédiées à l'implantation de futures gares de télécabines dans le cadre d'un transport public par câble (subventionnable à hauteur de plus de 85 % par le canton et la Confédération à partir de 100 habitants), en s'inspirant de la ligne historique de 1953.

HORIZON : MOYEN/LONG TERME / PHASE 2

- **Avantages :** Pas de CO2, rapidité et commodité, maintien des aînés dans les villages, coûts d'exploitation inférieurs à ceux des bus, réduction du risque de coupure d'accès (routes), possibilité de transport de matériel (par exemple : livraison de pellets à Médran depuis Le Châble), et surtout, diminution du trafic et du stationnement dans la vallée.

PASSE

-  **Ligne historique**
Châble > Mauvoisin de 1953
-  **Gares historiques**

PRESENT

-  **Lignes existantes**
(Le Châble / Verbier à rénover)
(Sarreyer > provisoire)
-  **Gares existantes**

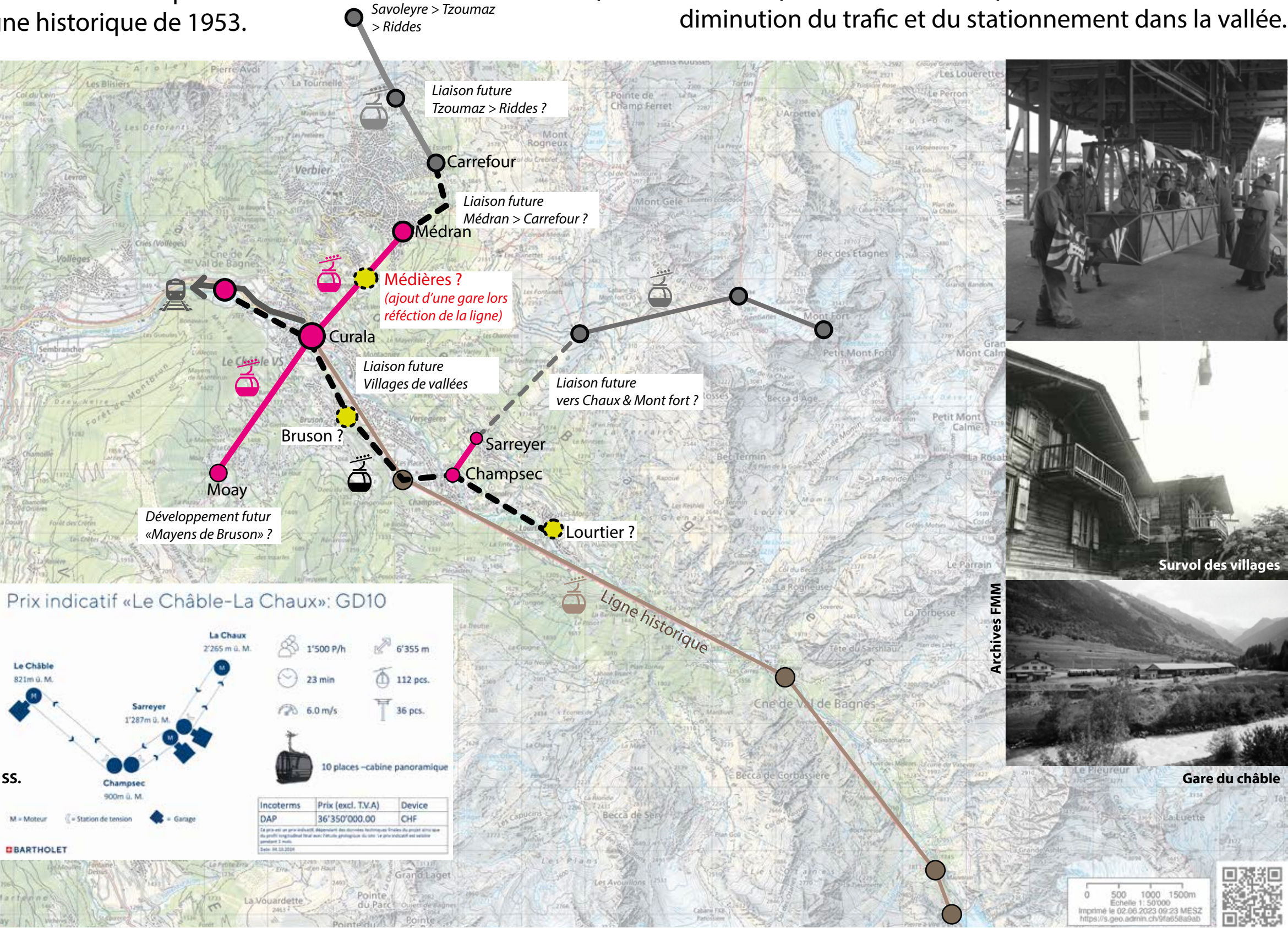
FUTUR

-  **Projet liason cablé future**
(Le Châble > (Bruson) > Chamspec > Sarreyer > La Chaux > Lourtier)
-  **Proposition de gares**

NB : Une partie des lignes de bus pourrait à terme être remplacée.

COMPARATIF INVESTISSEMENTS

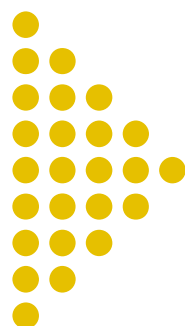
NON	env. 43 millions	Projet parking de 720 places Curala en SS.
NON	env. 12M	Parking 400 places en Silo à la gouille à la place Curala
OUI	env. 25 millions	Liaison Le Châble > Champsec > Sarreyer
T.V.SA	+11M	Jusqu'à la chaux



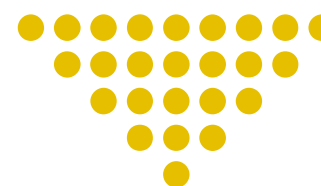
Imaginons ensemble....



Un transport câblé au départ de Curala qui traverse la vallée, tout comme en 1957, et qui dessert des villages tels que : Bruson, Champsec, Versegères, Sarreyer, voire Lourtier...



Cette télécabine offre aux jeunes comme aux aînés la possibilité de rester dans leurs villages tout en restant connectés aux commodités telles que les commerces, les soins ou les activités disponibles au Châble, à Sembrancher et dans d'autres localités.



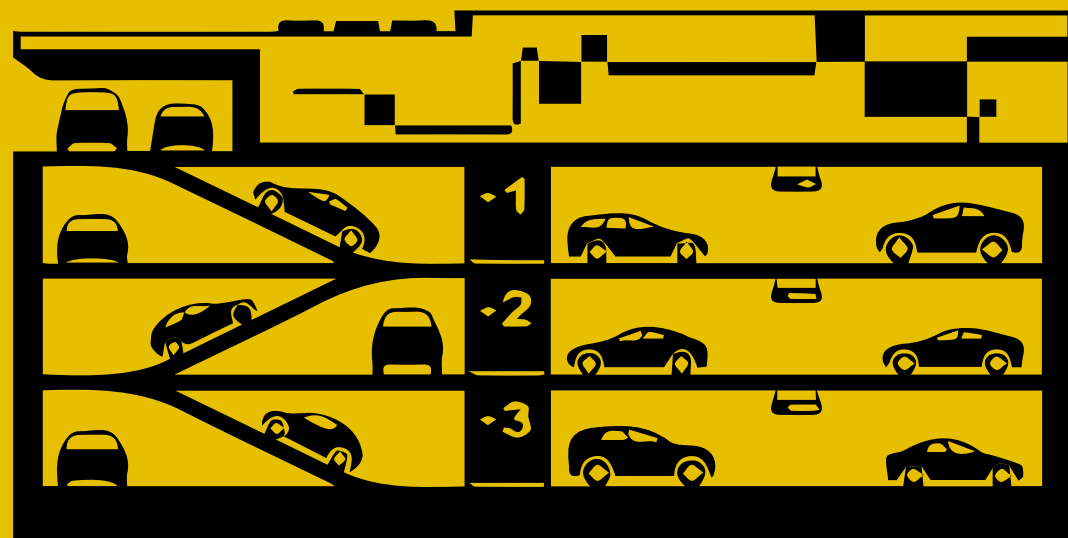
Une cabine silencieuse, sans émission de CO₂, autonome ouvert de 5h à minuit tout comme Le Châble > Verbier (avec l'ajout d'une station à Médières)



«Cette télécabine pourrait également remplacer les camions pour le transport de matériel (colis, courrier, voire pellets pour le CAD de Verbier).»

PARKING SOUS-TERRAIN AU CENTRE DU CHÂBLE

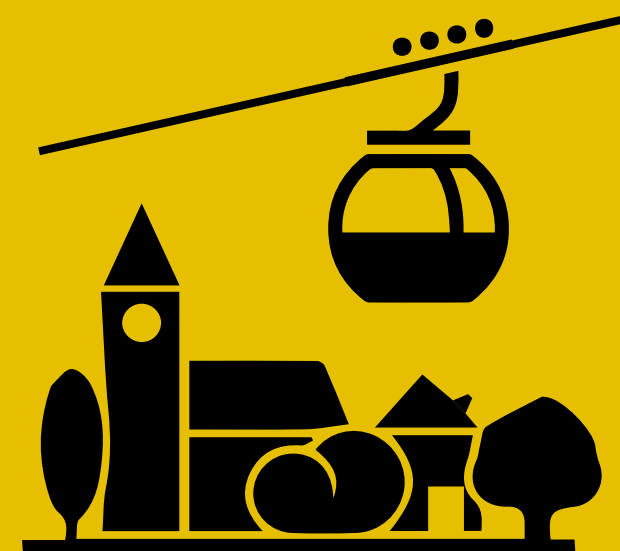
- 720 places de stationnement sous Curala
- Augmentation du trafic de transit à travers le village du Châble très probable
- Coût de construction et d'exploitation élevé
- Excavation dans la nappe phréatique
- Ne résout pas la mobilité des aînés et des jeunes dans les villages



env 43 millions

// TRANSPORT CABLE A TRAVERS LA VALLEE

- + Subventionnable à 80% par canton et confédération dès 100 habitants si transport publics
- + Création d'un parking 400 places à Silo en dehors du Châble (gouille)
- + Curala «majoritairement» piétons et vélos
- + Centre du Châble plus végétalisées
- + PAZ en cours de révision



env 37 millions *

*Gares (Châble, Champsec et Sarreyer)

Alors, séduit par une mobilité plus efficace et durable ?

Soutenez notre postulat lors du prochain Plénum.



VOTE

Annexe 2 Présentation du SDM

Transports publics

Commune de Val de Bagnes

Vollèges, le 4 mai 2026



Sommaire

- ▲ Types de transports publics
- ▲ Financement des transports publics
- ▲ Fréquentation des lignes TRV
- ▲ Détail par ligne TRV
- ▲ Critères OFT pour le TRV
- ▲ Défis
- ▲ Contacts
- ▲ Questions



Types de transports publics



Trafic grandes lignes

- ▲ La Confédération a attribué aux CFF l'ensemble de la concession grandes lignes jusqu'en 2029. Sous concession CFF, les entreprises BLS et SOB exploitent certaines lignes
- ▲ Exemples: Genève – Brigue, Genève - Romanshorn
- ▲ Le marché définit l'offre, les cantons sont uniquement consultés
- ▲ Indemnité: aucune, financement uniquement par les recettes



Types de transports publics

Transport régional de voyageurs (TRV)

- ▲ Commanditaires: Office fédéral des transports (OFT) et cantons
- ▲ Exemples: Martigny – Sembrancher – Le Châble / - Sembrancher, Le Châble - Bruson
- ▲ Doit répondre à la législation fédérale (LTV, OTV, OITRV) et aux critères de l'OFT en matière de rentabilité (taux de couverture de la ligne) et d'adéquation de la demande et de l'offre (la fréquentation de la ligne définit le nombre de courses)
- ▲ Indemnité: 63% Confédération, 37% Canton du Valais, les communes participent à la part cantonale à hauteur de 25% (ou 9.25% de l'indemnité totale)
- ▲ Pour l'année 2025, le montant à la charge de la Commune de Val de Bagnes est de CHF 335'523.- (CHF 30.75 par habitant) et la gratuité offerte aux juniors et seniors s'élève à CHF 118'300.-



Types de transports publics

Transports urbains ou d'agglomération

- ▲ Commanditaires: communes ou agglomérations
- ▲ Le volume de l'offre est défini par les communes ou les agglomérations
- ▲ Exemples: Bus urbain de Verbier
- ▲ Indemnité: 100% à la charge des communes, le Canton du Valais peut subventionner 30% des coûts non-couverts par les recettes de transport à la condition d'être intégré aux discussions et que les ressources financières disponibles le permettent.
- ▲ Les coûts annuels du bus urbain de Verbier s'élèvent à environ CHF 3.5 millions et la participation cantonale est d'environ CHF 100'000.-.



Types de transports publics

Transports scolaires

- ▲ Commanditaires: communes
- ▲ Exemple: transports spéciaux pour les écoles de Val de Bagnes
- ▲ Le volume de l'offre est défini par les communes et, dans la mesure du possible, celle-ci ne doit pas concurrencer l'offre TRV
- ▲ Indemnité: 100% à la charge des communes



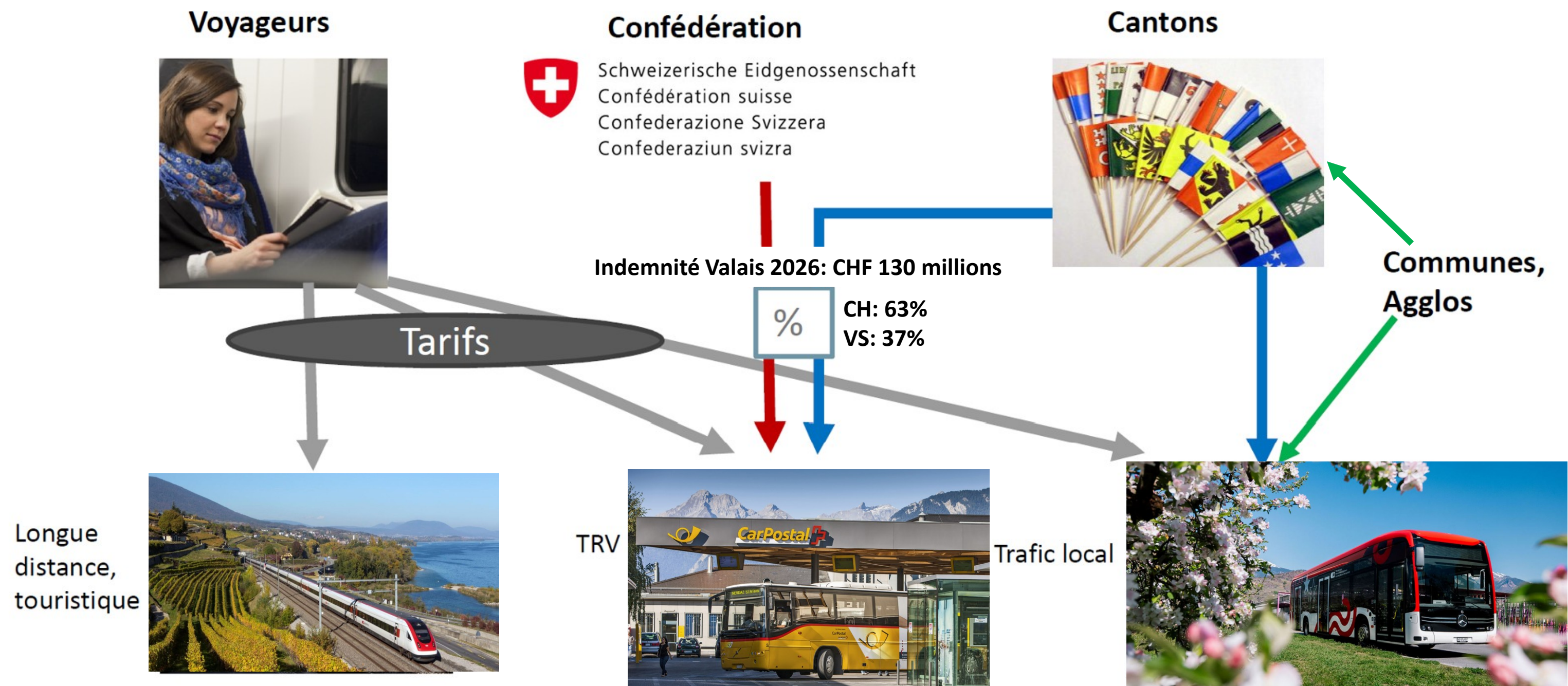
Types de transports publics

Transports touristiques

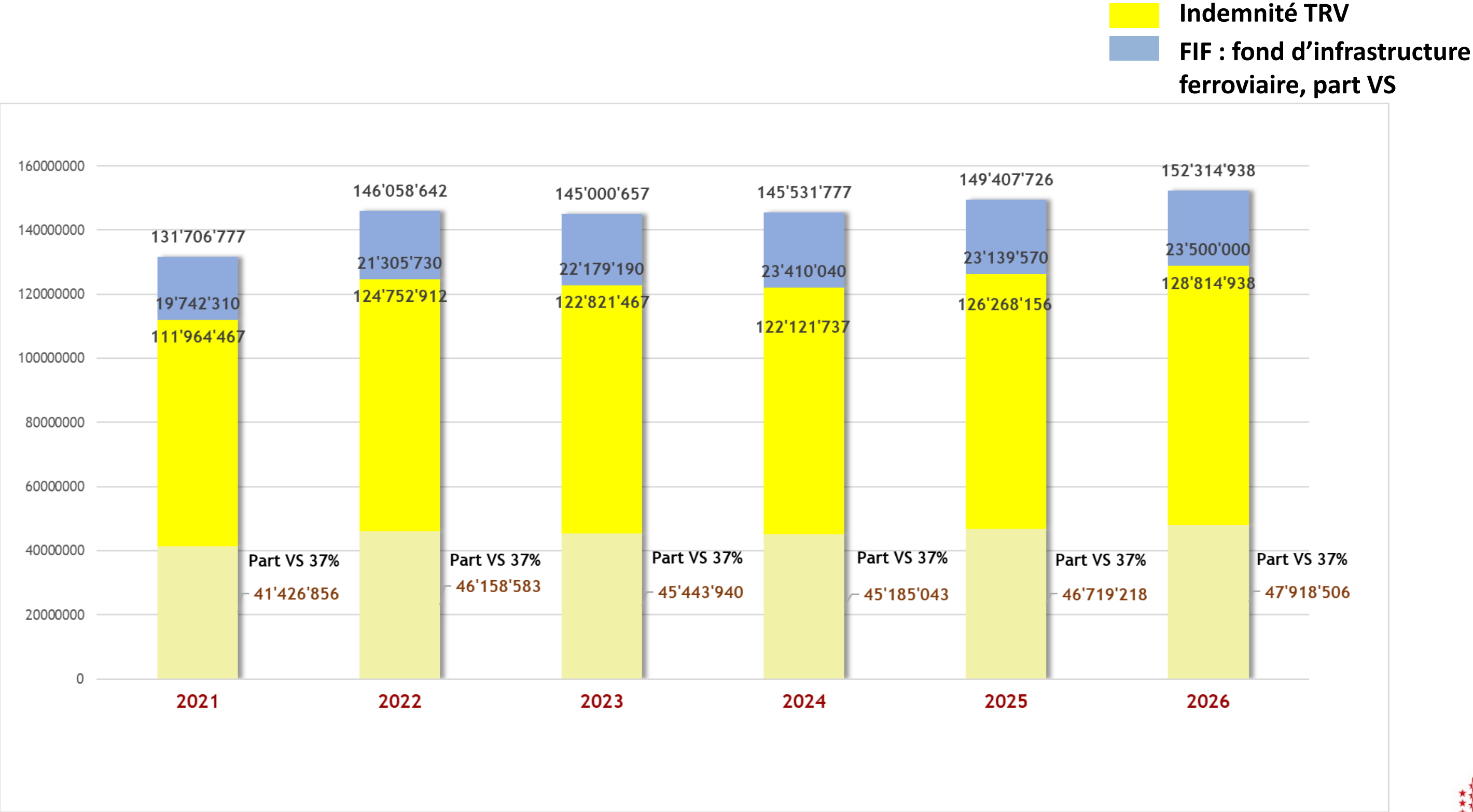
- ▲ Commanditaires: communes
- ▲ Tronçons non indemnisés via le TRV (Lourtier – Mauvoisin, Chemin-Dessus – Col des Planches, Bonatchiesse – Fionnay – Cabane Brunet)
- ▲ Le volume de l'offre est défini par les communes
- ▲ Indemnité: les recettes devraient couvrir les coûts. Le déficit éventuel est à 100% à la charge des communes, le Canton du Valais peut subventionner au maximum 50% des coûts non-couverts par les recettes de transport



Financement des transports publics

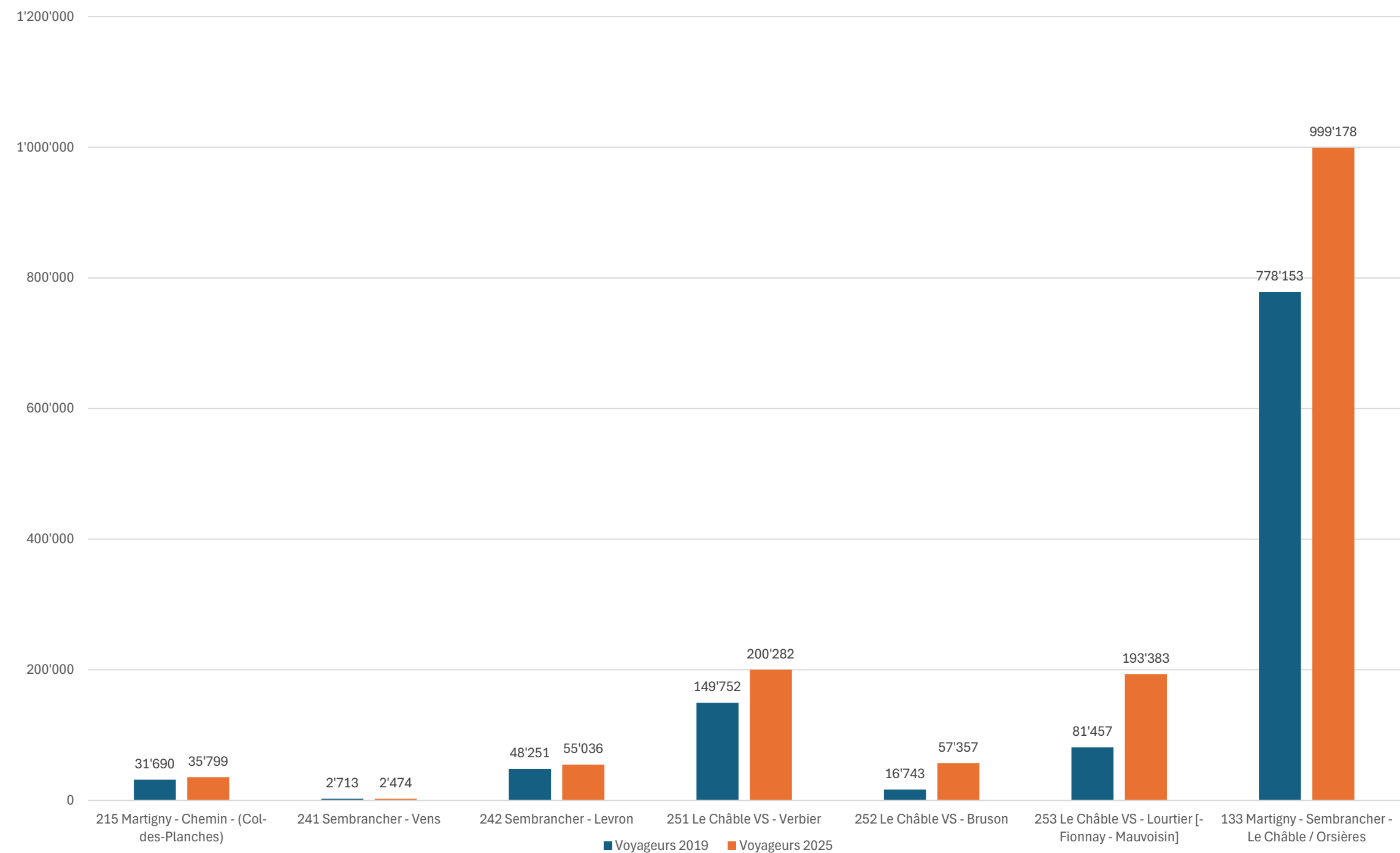


Financement des transports publics



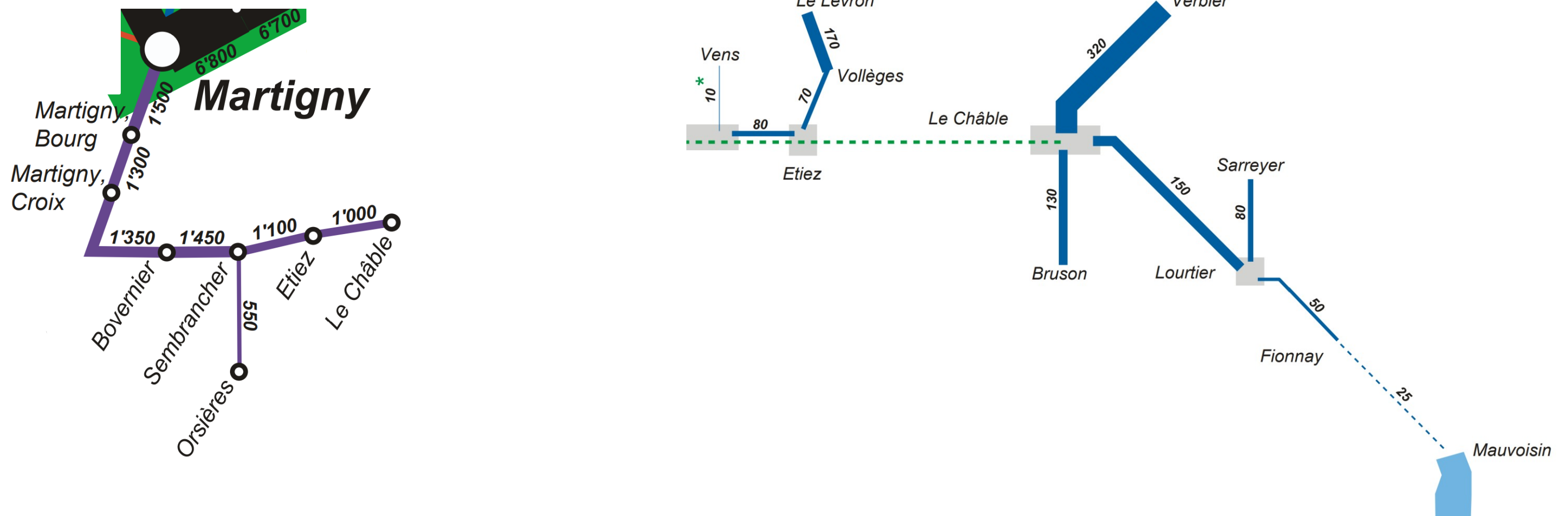
Fréquentation des lignes TRV

Evolution de la fréquentation 2019 - 2025



Fréquentation des lignes TRV

Diagrammes des charges de transports publics 2023



Lien internet: [Diagrammes des charges TP 2023](#)

Détail par ligne TRV

133 Martigny – Sembrancher – Orsières / Le Châble

▲ Offre de prestations

- 26 paires de courses du lundi au dimanche.

▲ Données de fréquentation

- 999'178 voyageurs transportés en 2024.
- Section la plus chargée: 1'537 voyageurs/jour.
- Nombre de courses possibles selon critères demande/offre de l'OFT: **31** paires de courses.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 7'641'616.-
- Total des recettes: CHF 4'381'818.-
- Taux de couverture: 57.3 %



Détail par ligne TRV

12.241 Sembrancher – Vens

▲ Offre de prestations

- 6 paires de courses du lundi au vendredi en période scolaire.
- 3 paires de courses du lundi au vendredi en vacances scolaires.

▲ Données de fréquentation

- 2'474 voyageurs transportés en 2025.
- Section la plus chargée: 10 voyageurs/jour.
- Nombre de courses possibles selon critères demande/offre de l'OFT: 0 paires de courses.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 131'876.-
- Total des recettes: CHF 3'770.-
- Taux de couverture: 2.28 %
- Financement: 50% commune, 50% Canton du Valais



12.241 Sembrancher – Vens

12.241 Sembrancher - Vens		État: 10. Décembre 2025					
→		24101	24103	24105	24107	24109	24111
		 	 	 	 	 	 
		11 12	12	12	12	11 12	11 12
Sembrancher, gare				11 25 			
Vollèges, centre scolaire				11 32	16 00 		
Vollèges, centre				11 33	16 01		
Vollèges, Cormayeur				11 34	16 02		
Etiez, gare				11 36	16 04		
Sembrancher, gare		06 14	06 52 		16 10	17 17	17 48
Vens, Centre		06 26	07 04 	11 46 	16 22 	17 29	18 00

12.241 Vens - Sembrancher		État: 10. Décembre 2025					
←		24102	24104	24106	24108	24110	24112
		 	 	 	 	 	 
		11 12	12	12	12	11 12	11 12
Vens, Centre		06 27	07 22 	13 00 	17 04 	17 34	18 01
Etiez, gare			07 30	13 08			
Vollèges, Cormayeur			07 31	13 09			
Vollèges, centre			07 32	13 10			
Vollèges, centre scolaire			07 34	13 12			
Sembrancher, gare		06 39	07 44 	13 22 	17 16 	17 46	18 13

 ④ du 15.12.–19.12., 5.1.–13.2., 23.2.–2.4., 13.4.–26.6., 20.8.–14.10., 26.10.–11.12. sauf 19.3., 20.3., 15.5., 4.6., 7.12., 8.12.

 ① – ②, ④ – ⑤ du 15.12.–19.12., 5.1.–13.2., 23.2.–2.4., 13.4.–26.6., 20.8.–13.10., 26.10.–11.12. sauf 19.3., 20.3., 14.5., 15.5., 25.5., 4.6., 7.12., 8.12.

 Réservation de groupes dès 8 pers. +41 27 721 68 40

 Vélos: uniquement du 1.5. au 31.10. Réservation obligatoire en ligne sur cff.ch ou sur l'application CFF.

 GROUPES: réservation obligatoire

- Les seuls voyageurs réguliers sont des écoliers qui utilisent les courses surlignées en jaune. Moyenne de 5 élèves par course en période scolaire (186 jours par an).
- Quelques voyageurs utilisent cette ligne mais à titre exceptionnel.
- Au vu de la très faible fréquentation: transformation de cette ligne de transport public en ligne purement scolaire ne circulant que les jours d'école ?**

Détail par ligne TRV

12.242 Sembrancher – Le Levron

▲ Offre de prestations

- 11 paires de courses du lundi au vendredi.
- 6 paires de courses les samedis et dimanches

▲ Données de fréquentation

- 55'036 voyageurs transportés en 2025.
- Section la plus chargée: 158 voyageurs/jour.
- Nombre de courses possibles selon critères demande/offre de l'OFT: **10** paires de courses.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 542'326.-
- Total des recettes: CHF 65'800.-
- Taux de couverture: 12.13 %
- Gratuité financée par la commune (jeunes et seniors): CHF 4'800,-



Détail par ligne TRV

12.251 Le Châble - Verbier

▲ Offre de prestations

- 11 paires de courses du lundi au vendredi.
- 8 paires de courses les samedis et dimanches

▲ Données de fréquentation

- 200'282 voyageurs transportés en 2025.
- Section la plus chargée: 563 voyageurs/jour.
- Nombre de courses possibles selon critères demande/offre de l'OFT: **19** paires de courses.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 660'408.-
- Total des recettes: CHF 661'720.-
- Taux de couverture: 100.2 %
- Gratuité financée par la commune (jeunes et seniors): CHF 46'800.-



Détail par ligne TRV

12.252 Le Châble - Bruson

▲ Offre de prestations

- 12 paires de courses du lundi au vendredi.
- 7 paires de courses les samedis et dimanches

▲ Données de fréquentation

- 57'357 voyageurs transportés en 2025.
- Section la plus chargée: 151 voyageurs/jour.
- Nombre de courses possibles selon critères demande/offre de l'OFT: **10** paires de courses.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 422'133.-
- Total des recettes: CHF 89'900.-
- Taux de couverture: 21.3 %
- Gratuité financée par la commune (jeunes et seniors): CHF 10'500.-



Détail par ligne TRV

12.253 Le Châble – Lourtier - Sarreyer (- Fionnay – Mauvoisin)

▲ Offre de prestations

- 16 paires de courses du lundi au vendredi.
- 12 paires de courses les samedis et dimanches

▲ Données de fréquentation

- 193'383 voyageurs transportés en 2025.
- Section la plus chargée: 379 voyageurs/jour.
- Nombre de courses possibles selon critères demande/offre de l'OFT: **16** paires de courses.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 1'095'370.-
- Total des recettes: CHF 238'050.-
- Taux de couverture: 21.73 %
- Gratuité financée par la commune (jeunes et seniors): CHF 54'500.-



Détail par ligne TRV

2160 Le Châble - Verbier

▲ Offre de prestations

- Fonctionnement continu de 05h10 à 00h08 du lundi au dimanche

▲ Données de fréquentation

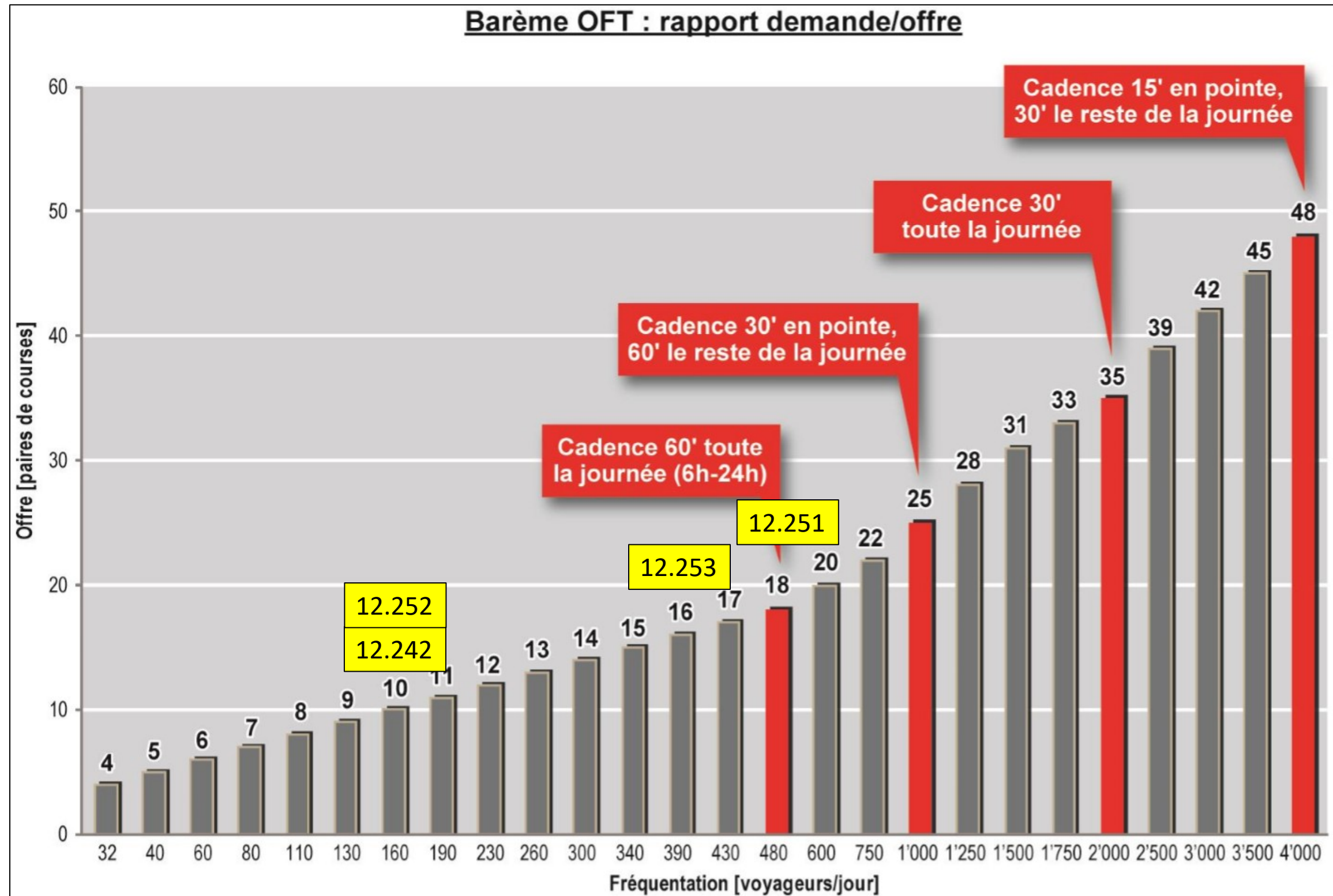
- 500'000 voyageurs transportés en 2025.
- Section la plus chargée: 1353 voyageurs/jour.

▲ Données financières (plan 2026)

- Total des coûts: CHF 2'624'192.-
- Total des recettes: CHF 1'766'000.-
- Taux de couverture: 67.30 %



Critères OFT pour le TRV



Critères OFT pour le TRV

▲ Directive OFT sur la rentabilité minimale en vigueur:

Art. 3 let.	Catégorie d'offre	DCC
a.	<u>Desserte de base</u> par bus jusqu'à la cadence horaire, par bus sur appel, prestations complémentaires au chemin de fer, offres du soir et de nuit ainsi que par installations de transport à câbles	10 %
b.	Autres lignes de bus et bus sur appel, autres installations de transport à câbles, chemins de fer et bateaux	20 %

▲ Projet de modification de la directive OFT sur la rentabilité en cours de consultation:

Art. 3 let.	Catégorie d'offre	DCC
a.	<u>Desserte de base</u> par lignes de bus jusqu'à la cadence horaire (≤ 18 paires de courses), par bus sur appel, prestations complémentaires au chemin de fer, offres du soir et de nuit ainsi que par installations de transport à câbles	10 %
b.	Lignes de bus et de chemin de fer jusqu'à la cadence semi-horaire (≤ 36 paires de courses), autres bus sur appel, autres installations de transport à câbles et bateaux	20 %
c.	Lignes de bus et de chemin de fer dépassant la cadence semi-horaire (> 36 paires de courses)	30 %



Défis

- ▲ Le choix des correspondances: offrir des correspondances en gare dans les deux directions (Brigue et Lausanne)
- ▲ La réalisation des projets d'infrastructure dans le cadre des programmes PRODES.
- ▲ L'intégration des élèves dans les courses à l'horaire: correspondances vs horaires des écoles
- ▲ Respect des critères OFT: adéquation de la demande/offre et taux de rentabilité minimal
- ▲ Les ressources disponibles limitées: personnel, véhicules, financières
- ▲ Le temps de parcours (circulation dense, zone 30 km/h)
- ▲ Le respect de la Loi sur la durée du travail(LDT / OLDT)
- ▲ Capacité du matériel roulant (mesure envisagée: changement des horaires des collèges de Sion dès rentrée 26/27)
- ▲ Décarbonation des bus diesel



Contacts

▲ Stefan Burgener, chef de section

☎ 027 606 33 88

✉ stefan.burgener@admin.vs.ch

▲ Gérald Varone, remplaçant

☎ 027 606 34 47

✉ gerald.varone@admin.vs.ch



Questions



Merci de votre attention



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité,
du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité
Section transports publics

Bâtiment Mutua
Rue des Creusets 5
CH-1950 Sion



Annexe 3 Présentation CITEC



Val de Bagnes : Postulat 80-20

Document de sythèse



COMMUNE DE
VAL DE BAGNES

Val de Bagnes, le 08.05.2026

Sommaire

1
2
3
4
5
6

1. Situation actuelle

2. Méthodologie

3. Concepts de desserte transports publics

4. Mise au point des concepts retenus

5. Synthèse et recommandations

6. Annexes

1

2

3

4

5

6

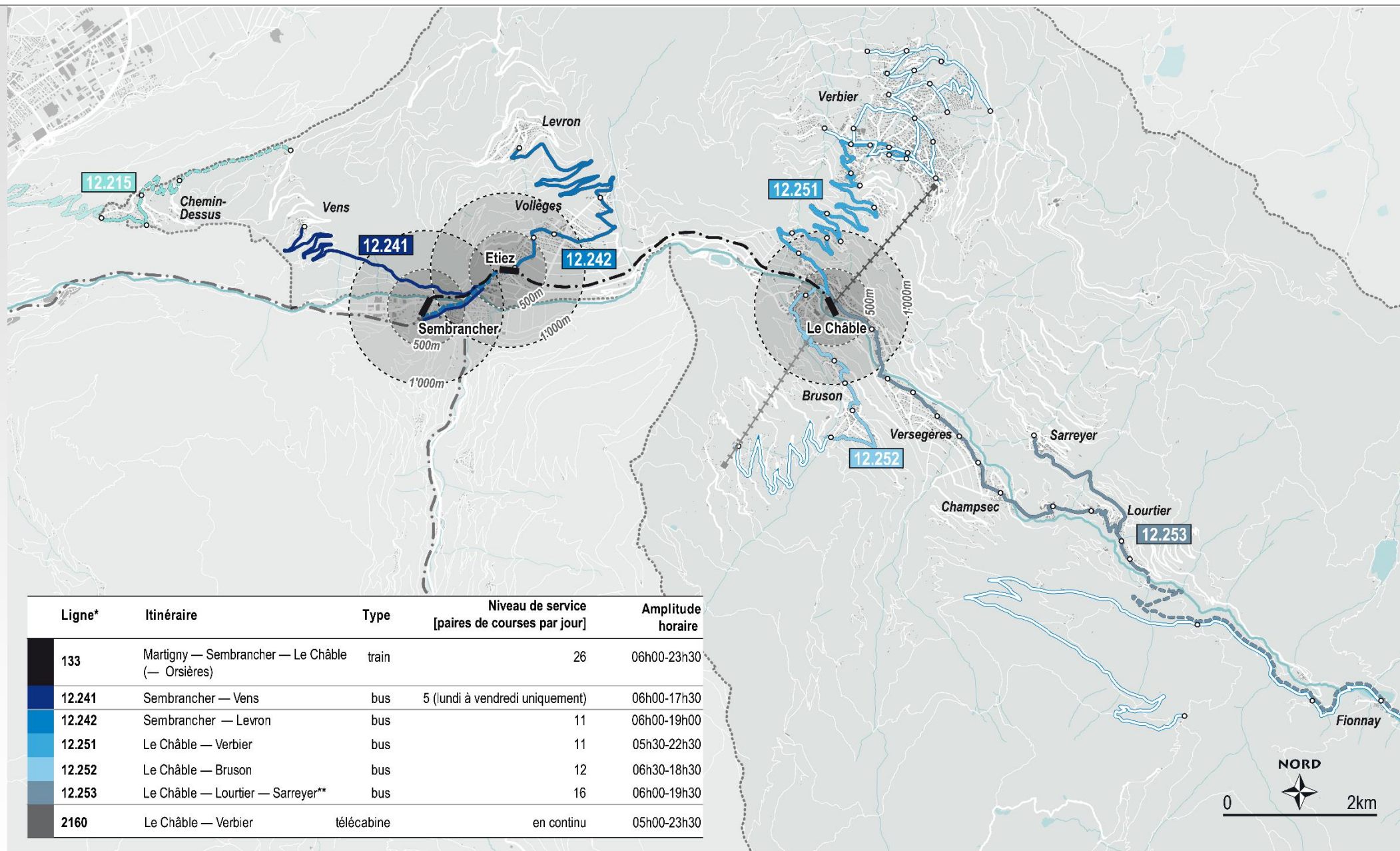
Situation actuelle

Situation actuelle

Réseau TRV

1
2
3
4
5
6

Solutions en mobilité



Légende :

- · — · — Réseau ferré
- · — · — Liaison par câble (TRV)
- · — · — Liaison par câble saisonnière
- ==== Lignes de bus (TRV)
- ==== Ligne de bus 12.241
- ==== Lignes de bus (navette)

Infographie Citec 2025

* Seules les lignes régulières (TRV) et la ligne 12.241 sont présentées dans ce tableau

** En 2025 et 2026, un téléphérique provisoire assure la liaison entre Champsec et Sarreyer à la place de la ligne 12.251 suite à la reconstruction d'un pont

1

2

3

4

5

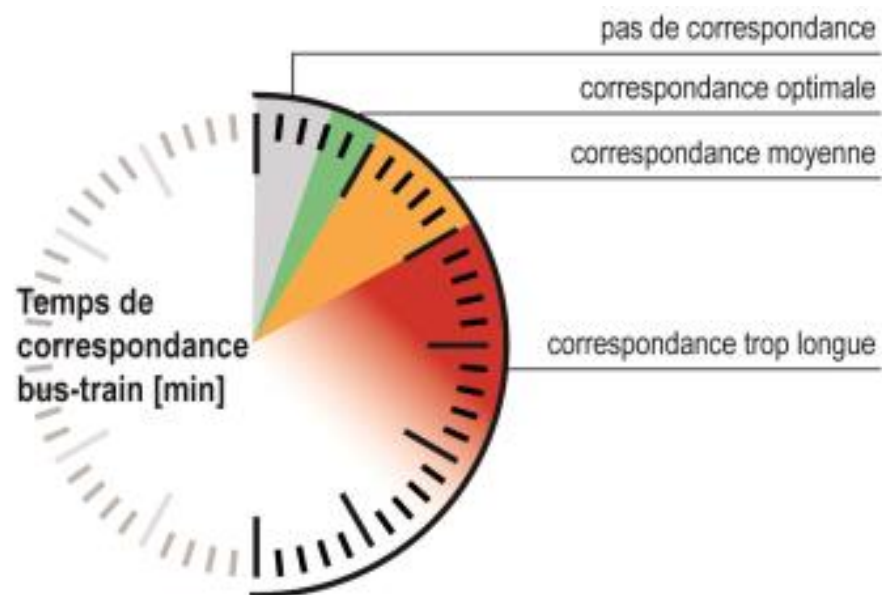
6

Correspondances bus-train en gare du Châble

- Les horaires des lignes de bus sont **peu à pas cadencés**, en particulier pour la ligne 12.253, ce qui péjore la qualité et le nombre de **correspondances de/vers le train**.

Ligne	Nombre de correspondances Train > Bus				Nombre de correspondances Bus > Train			
	0-3 min	3-5 min	5-10 min	> 10 min	0-3 min	3-5 min	5-10 min	> 10 min
12.251	0	2	4	3	0	1	4	3
12.252	1	2	3	2	0	5	1	4
12.253	0	7	1	3	0	1	5	7
Total	1 (3,5%)	11 (39,3%)	8 (28,6%)	8 (28,6%)	0	7 (22,6%)	10 (32,3%)	14 (45,1%)

Source: Horaire 2025



Correspondances bus-train en gare de Sembrancher

- Les horaires des lignes de bus sont également **peu à pas cadencés**, avec le même impact sur la qualité et le nombre de **correspondances de/vers le train**.
- Correspondances de/vers Martigny :

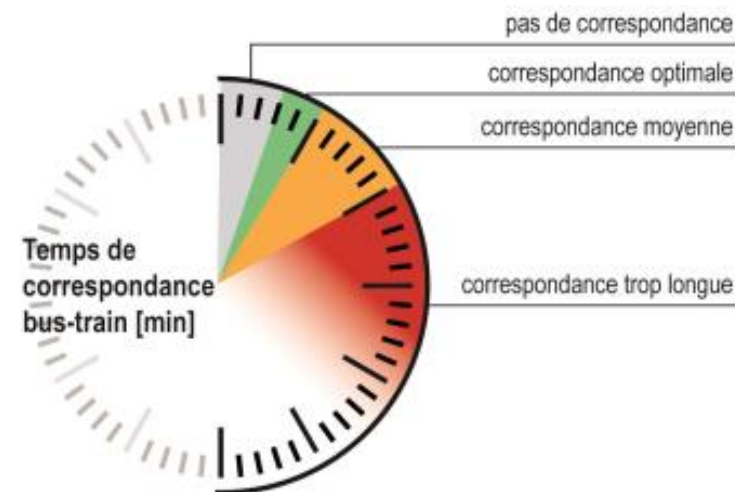
Ligne	Nombre de correspondances Train (depuis Martigny) > Bus				Nombre de correspondances Bus > Train (dir. Martigny)			
	0-3 min	3-5 min	5-10 min	> 10 min	0-3 min	3-5 min	5-10 min	> 10 min
12.241	1		1	4		1		5
12.242	1	3	2	5		4	3	4
Total	2 (11,7%)	3 (17,6%)	3 (17,6%)	9 (53,1%)	0	5 (29,3%)	3 (17,6%)	9 (53,1%)

Source: Horaire 2025

- Correspondances de/vers le Châble :

Ligne	Nombre de correspondances Train (depuis Le Châble) > Bus				Nombre de correspondances Bus > Train (dir. Le Châble)			
	0-3 min	3-5 min	5-10 min	> 10 min	0-3 min	3-5 min	5-10 min	> 10 min
12.241			1	5				6
12.242		1	2	8				11
Total	0	1 (5,9%)	3 (17,6%)	13 (76,5%)	0	0	0	17 (100%)

Source: Horaire 2025

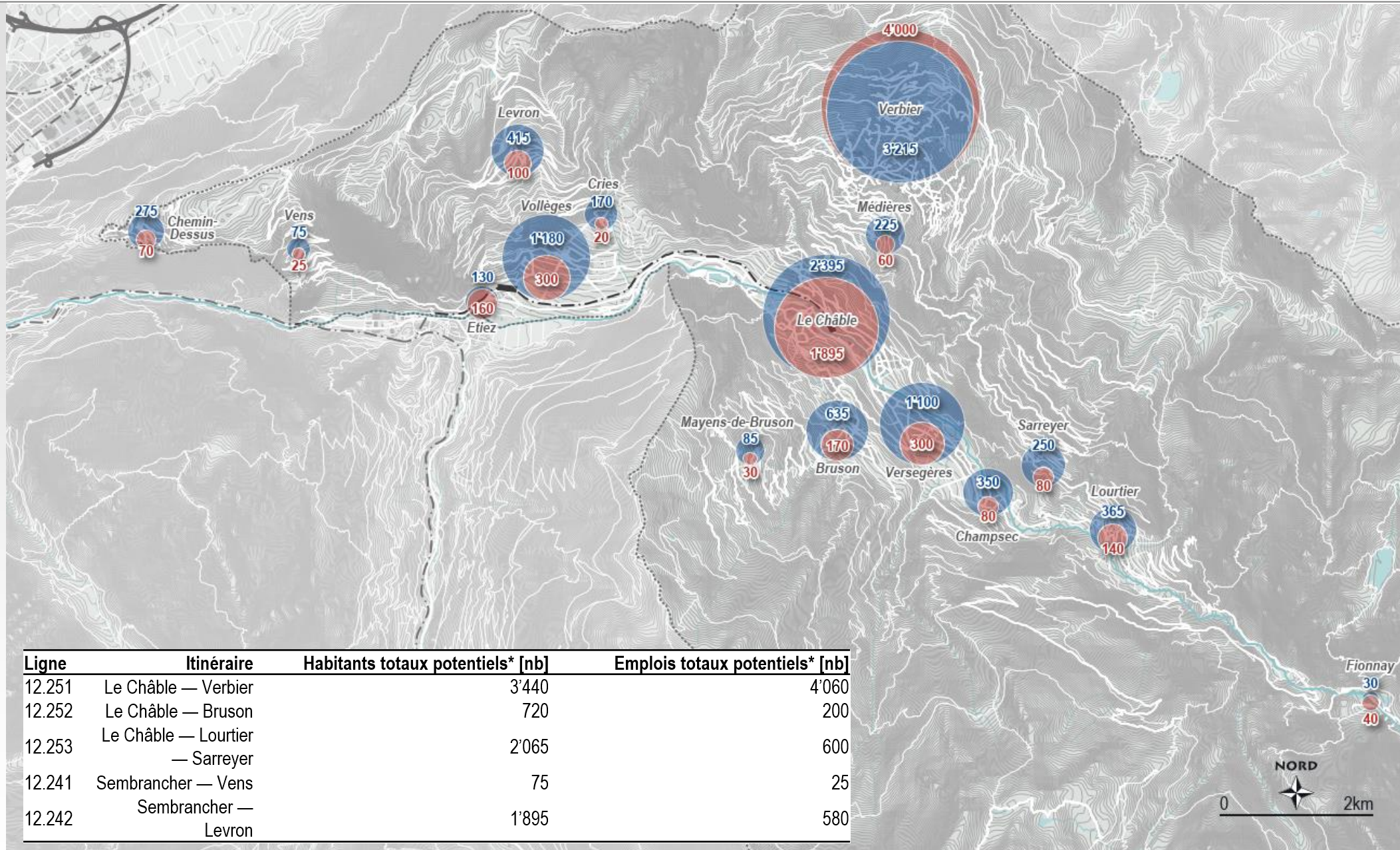


Situation actuelle

Données socio-économiques

1
2
3
4
5
6

Solutions en mobilité



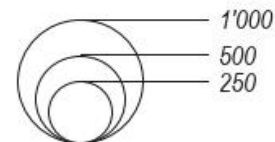
Légende :



Nombre d'emplois (EPT)
Source : STATENT (2023)



Nombre d'habitants
Source : STATPOP (2024)



NORD

0 2km

Infographie Citec 2025

* Le Châble est exclu des calculs

Analyse SIG

- Population totale de Val de Bagnes : 10'785 habitants* ;
- Population à <300m d'une gare ou d'un arrêt** TRV existants*** : 8'650 habitants.

Par rapport au postulat

- 80% de la population à <300m (ou moins de 5min à pied) d'un arrêt de transports publics ;
- 0% de la population est desservie par une ligne à 20min** ;
- 22% de la population est desservie par la ligne ferroviaire à 30min (60min entre 11h et 16h).

➔ L'enjeu du postulat réside donc plutôt sur le «20 minutes» et non sur le «80%»

* Source: Commune de Val de Bagnes, en date du 01.01.2025

** Les lignes et les arrêts des bus urbains de Verbier ne sont pas comptabilisés dans cette analyse,

*** La ligne 12.241 (qui n'est officiellement pas considérée comme ligne TRV) est considérée dans l'analyse (horaire annuelle).

1

2

3

4

5

6

Méthodologie

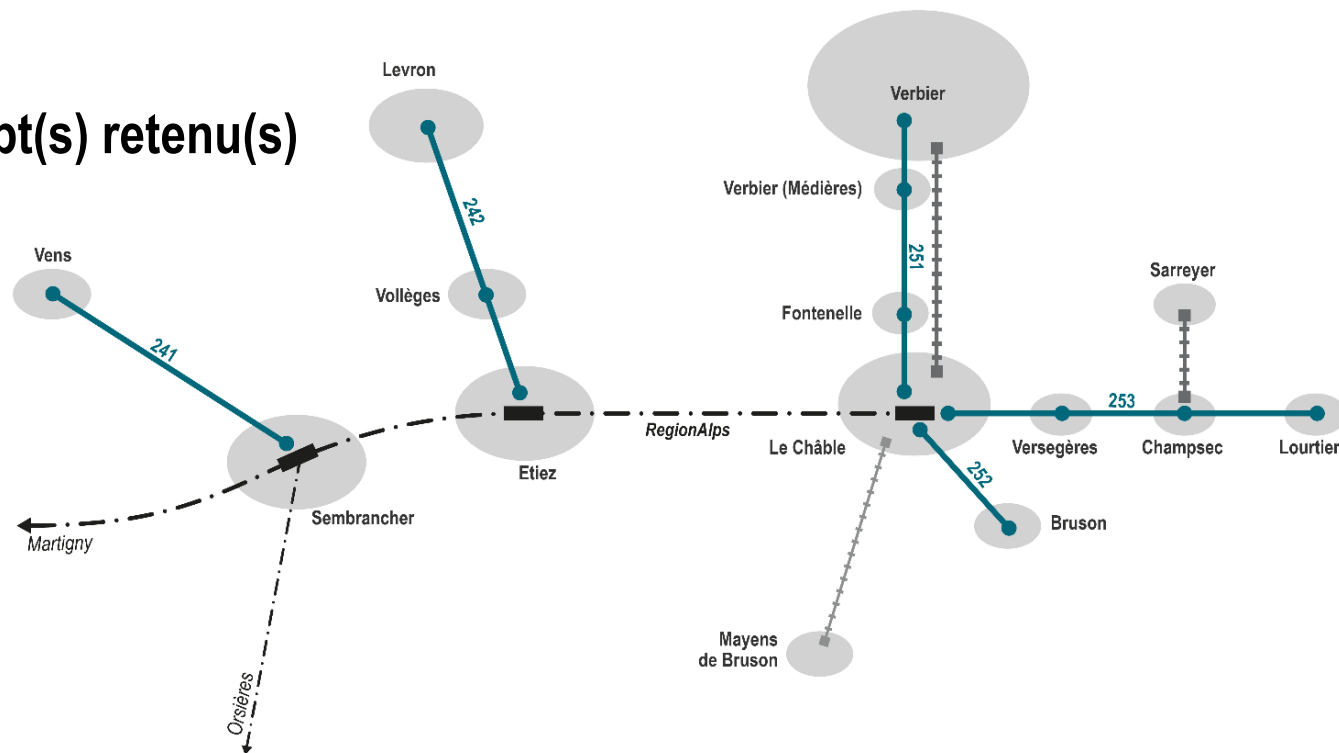
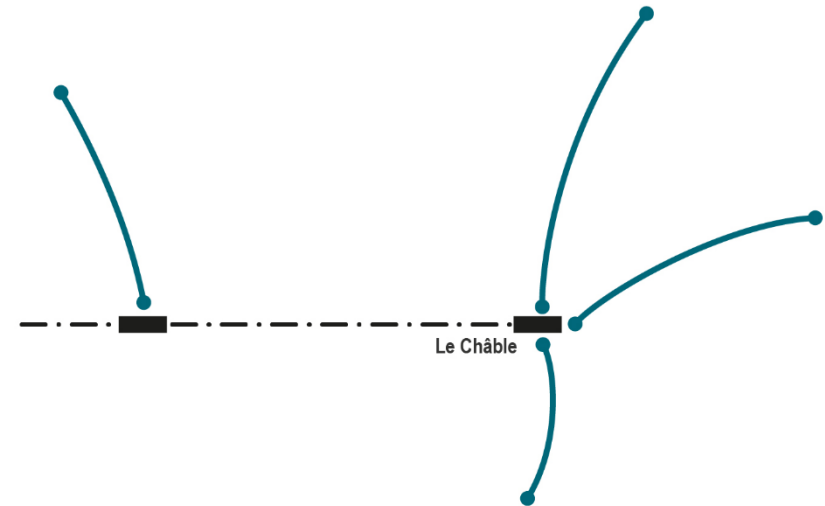
Méthodologie

1
2
3
4
5
6

Principales étapes de travail

- **Concepts de desserte transports publics**
(intégrant les phases 1 et 2 du postulat) :
génération, analyse et choix.
 - Mode en rabattement (transports publics ou pas)
 - Principe de rabattement
 - Typologie de ligne transports publics

- **Mise au point du (des) concept(s) retenu(s)**
(phases 1 et 2).
 - Niveau de service (cadence)



1

2

3

4

5

6

Concepts de desserte transports publics

Phases 1 et 2

Concepts de desserte transports publics

1
2
3
4
5
6

Cinq familles, respectivement huit concepts générés

Une constante : tous les concepts sont en rabattement sur les gares / haltes

- Lignes de bus TRV (concepts A1 à A4) ;
- Lignes de bus à la demande (concept B) ;
- Rabattement voiture sur les gares (concept C) ;
- Rabattement vélo sur les gares (concept D) ;
- Liaison par câble en rabattement sur les gares (concept E).

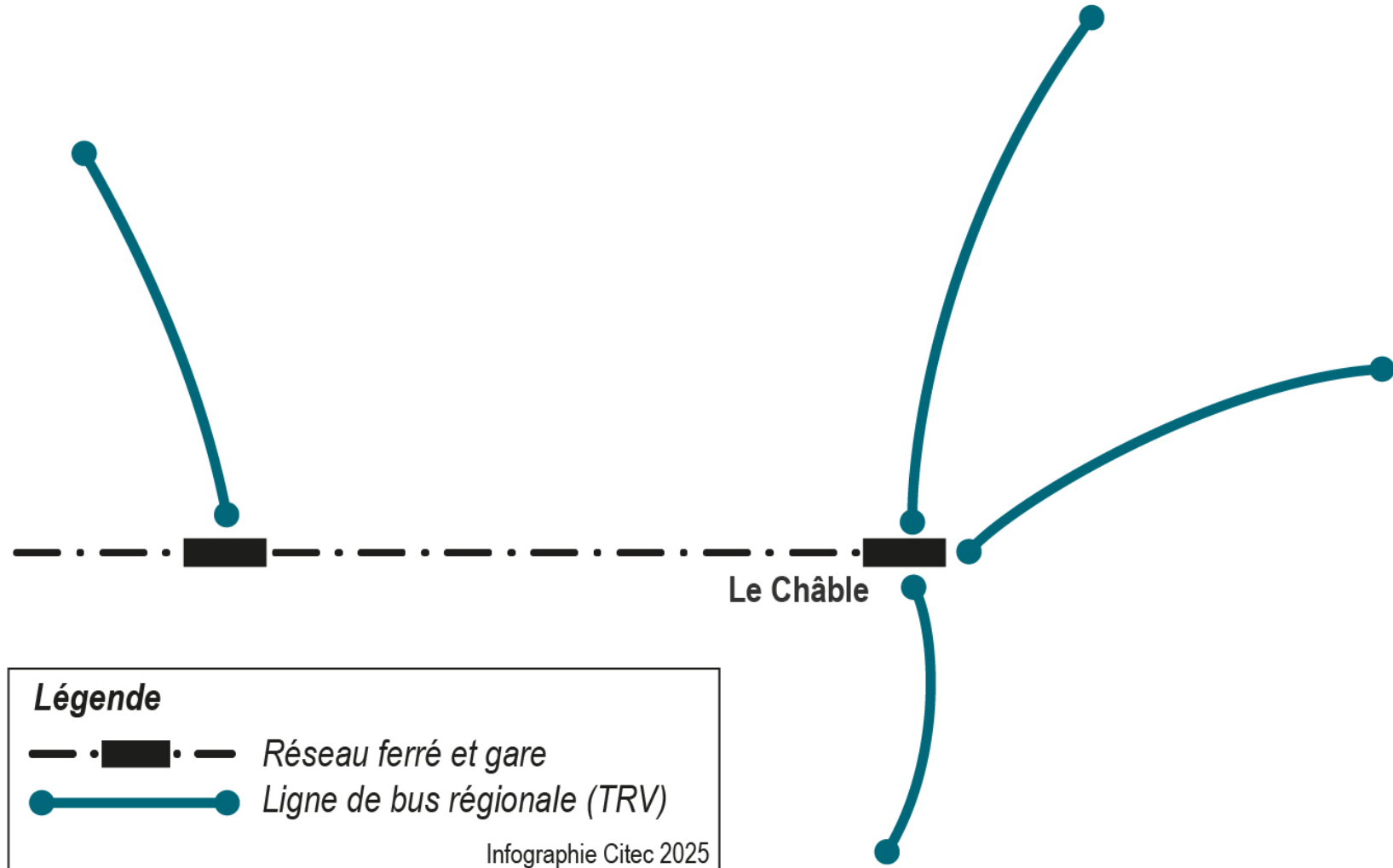
Concepts volontairement très caricaturaux à ce stade

Concept A1 (situation actuelle)

Bus TRV

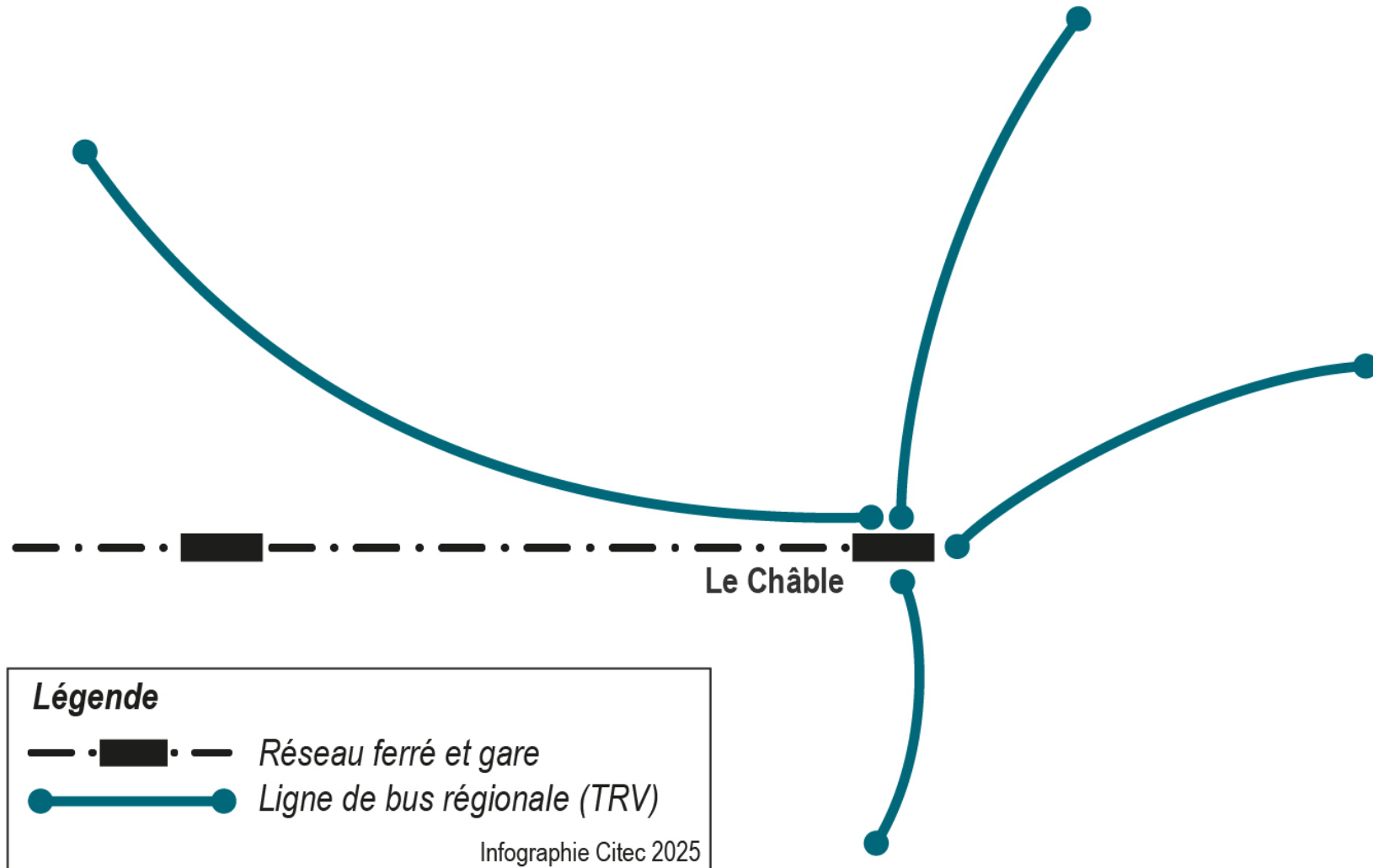
1
2
3
4
5
6

Lignes de bus (TRV) radiales en rabattement sur chaque gare / halte



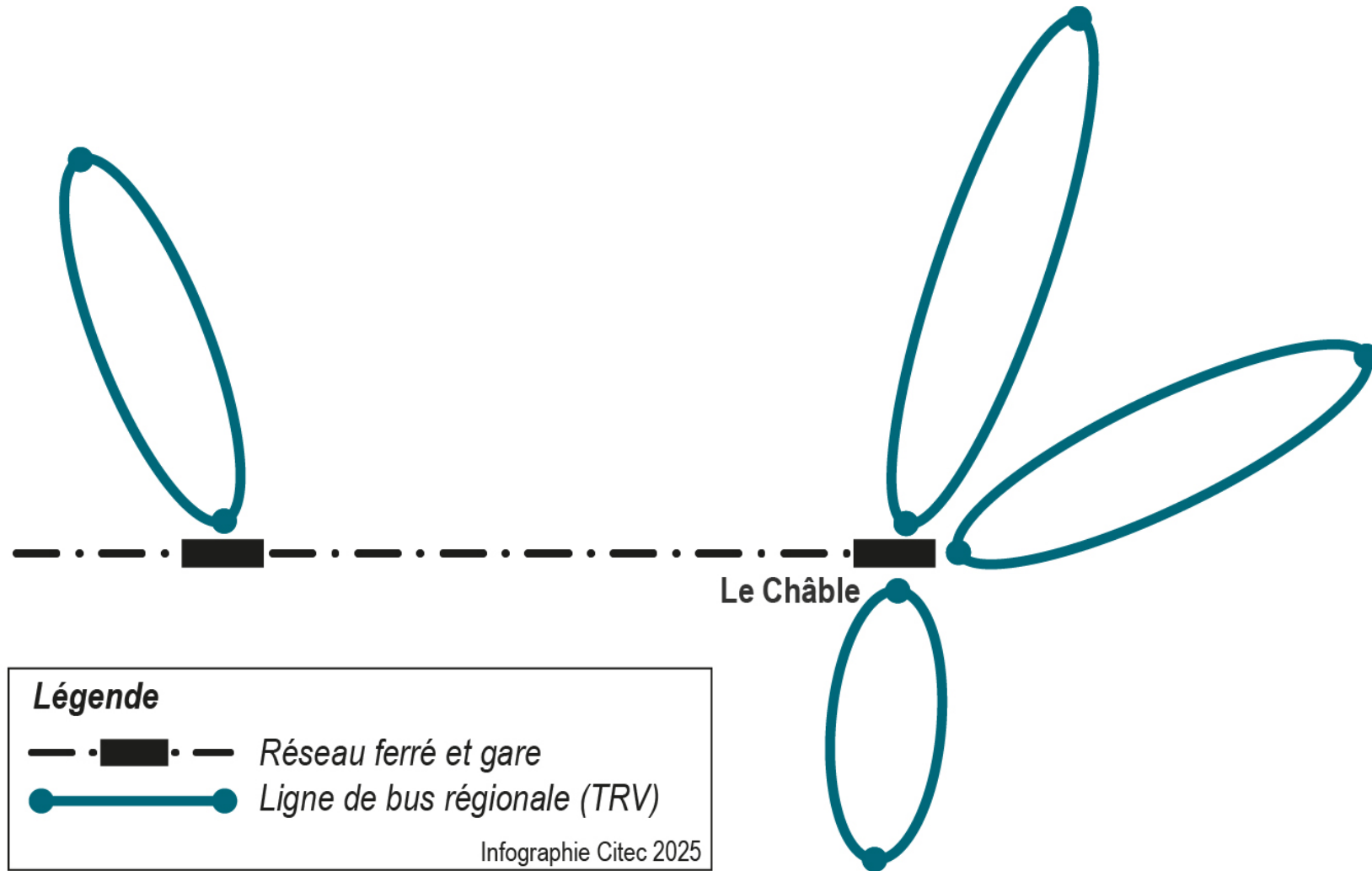
1
2
3
4
5
6

Lignes de bus (TRV) radiales en rabattement sur le hub du Châble



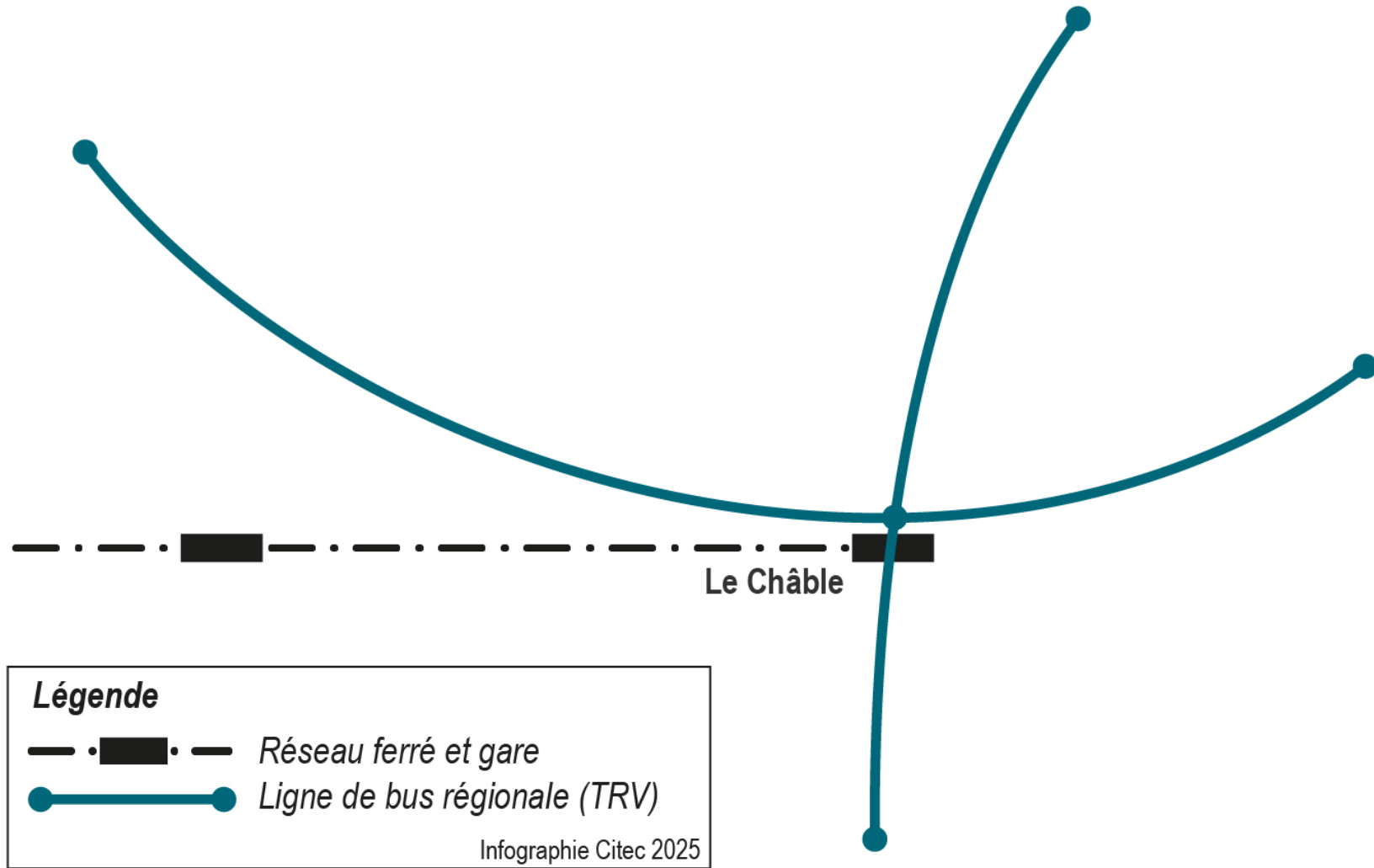
1
2
3
4
5
6

Lignes de bus (TRV) en boucle en rabattement sur chaque gare / halte



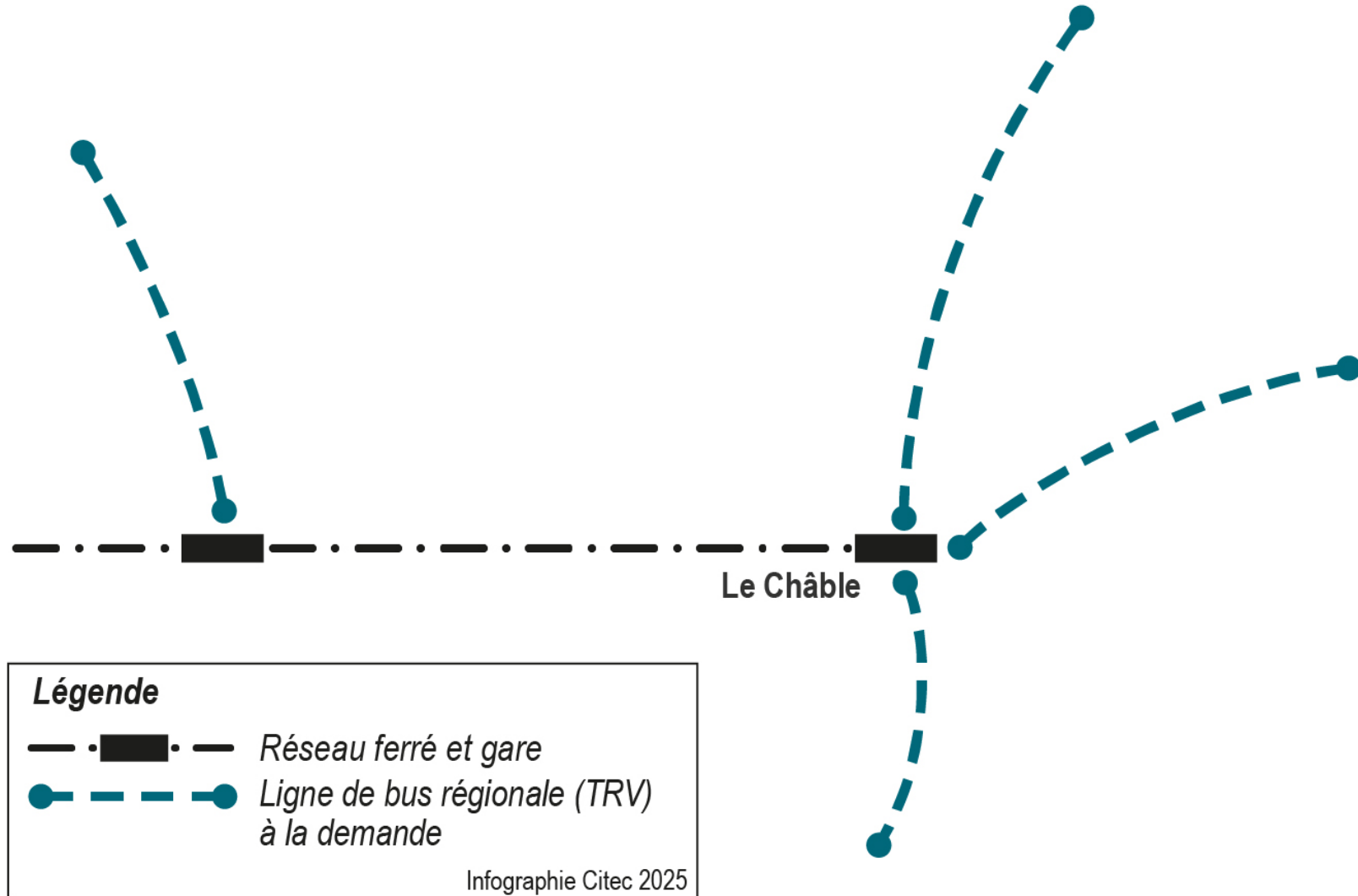
1
2
3
4
5
6

Lignes de bus (TRV) diamétrales en rabattement sur le hub du Châble



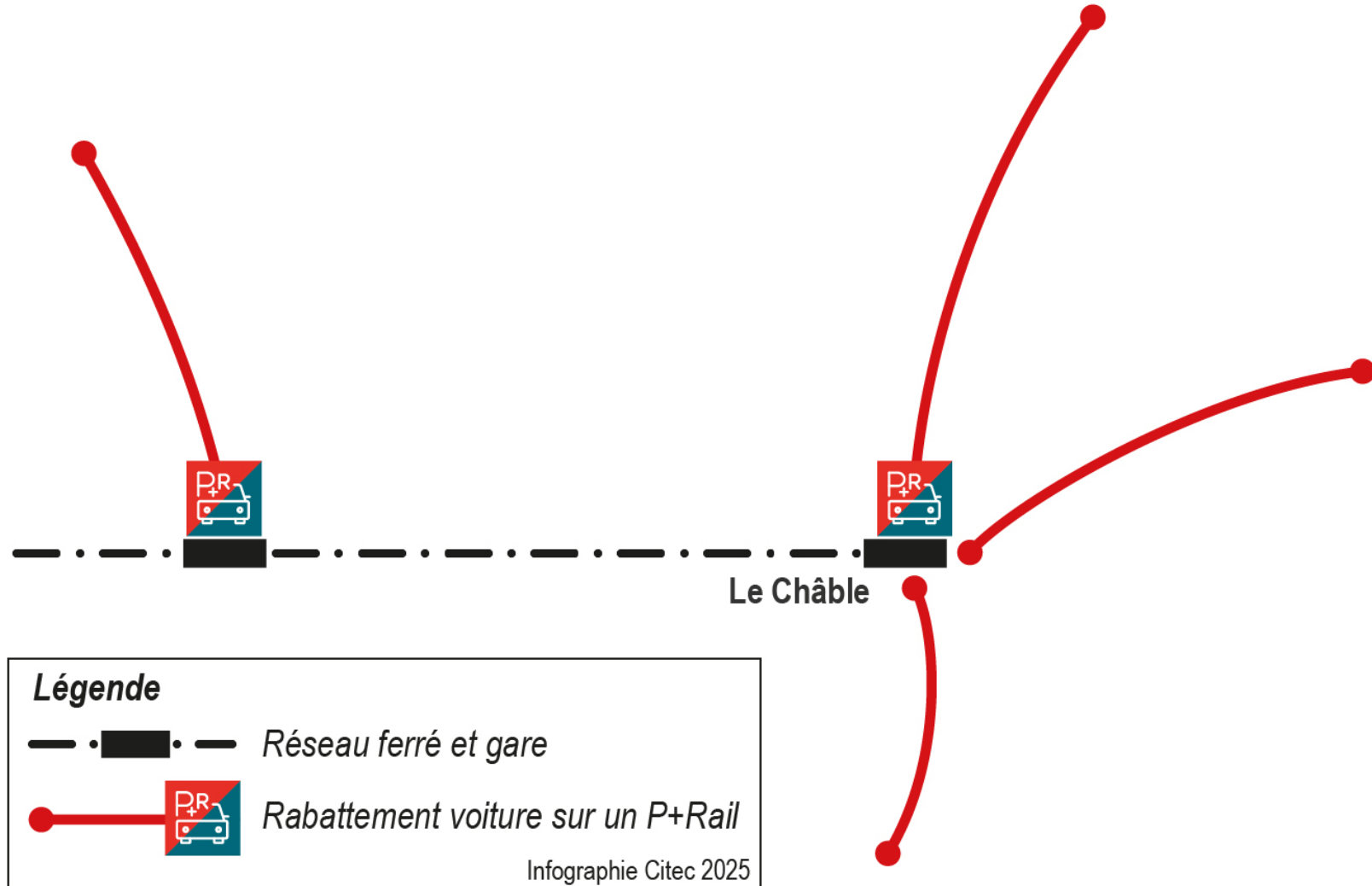
1
2
3
4
5
6

Lignes de bus (TRV) à la demande en rabattement sur chaque gare / halte



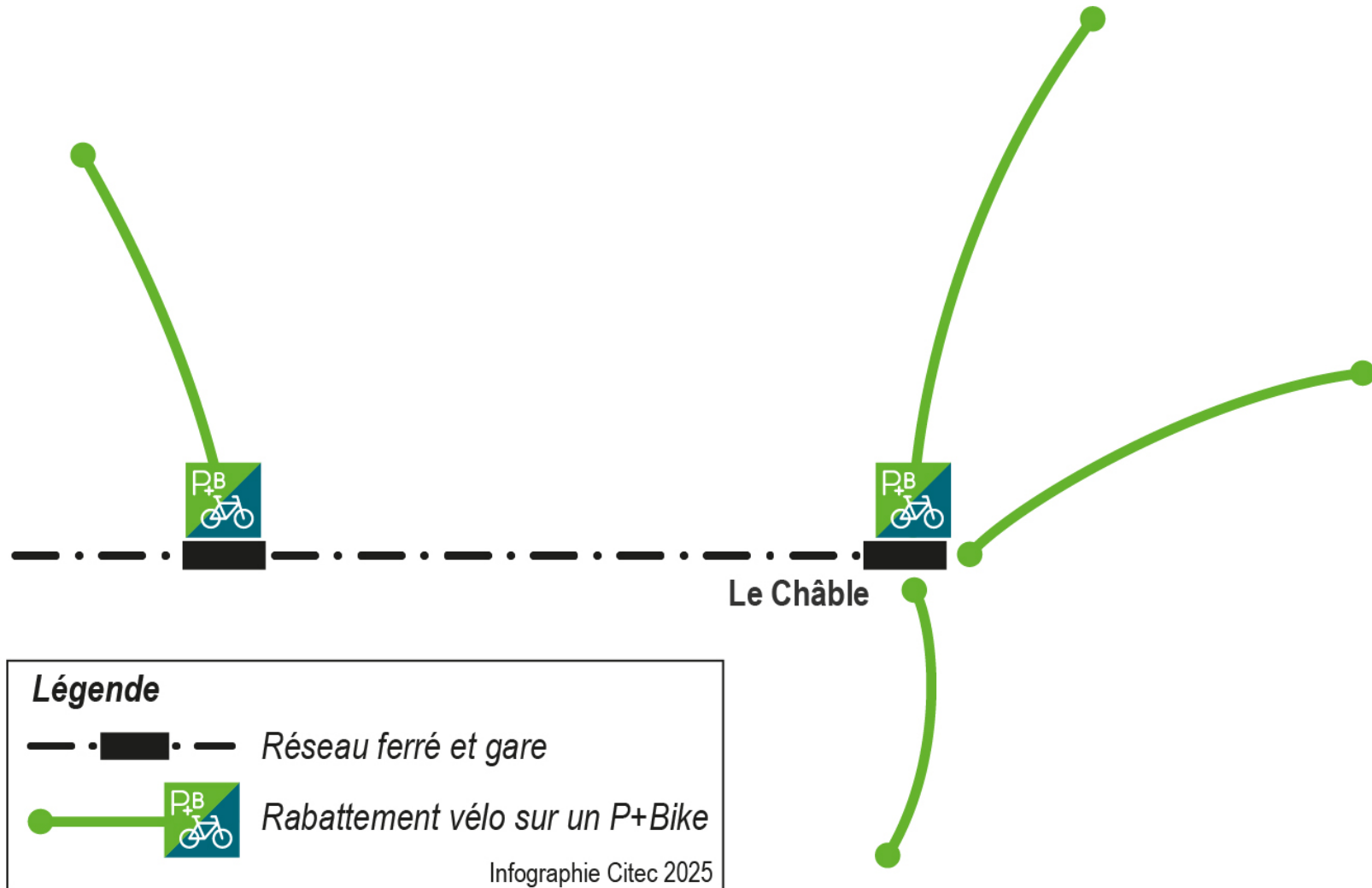
1
2
3
4
5
6

Rabattement voiture (P+R) sur chaque gare / halte



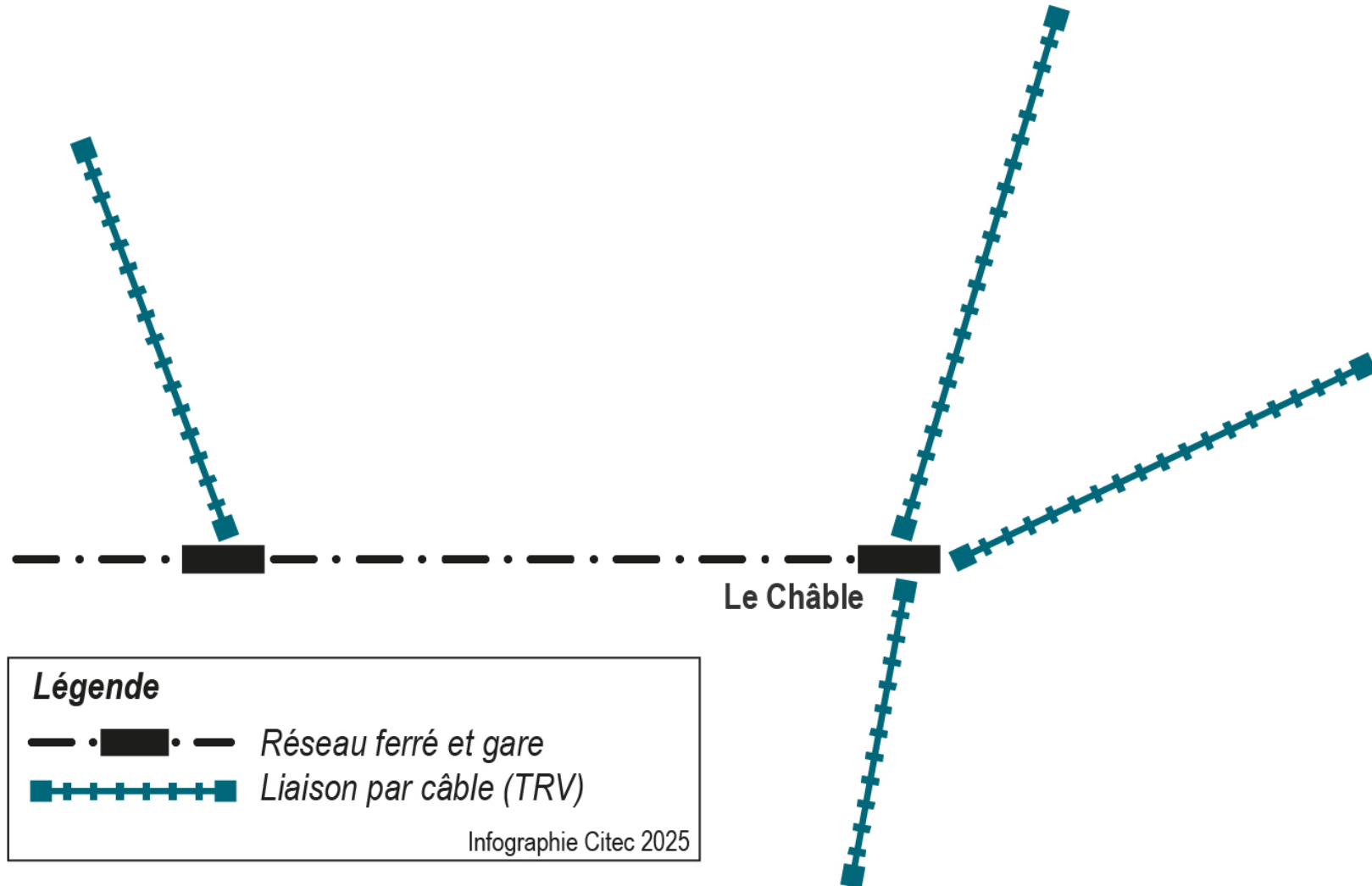
1
2
3
4
5
6

Rabattement vélo (P+B) sur chaque gare / halte



1
2
3
4
5
6

Liaison par câble (TRV) en rabattement sur chaque gare / halte



Analyse des concepts et recommandation

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Solutions en mobilité

Concept		Analyse sommaire	Recommandation
A1		Situation actuelle = bonne base de travail (concept standard de lignes radiales en rabattement sur le fer avec des correspondances organisables)	CONCEPT A1 RETENU (phase 1)
A2		Double desserte avec le ferroviaire (entre Etiez et Le Châble)	CONCEPT A2 REJETE
A3		Desserte en boucle = peu lisible et peu attractif pour l'utilisateur (sans compter que pas/peu transposable au réseau routier existant)	CONCEPT A3 REJETE
A4		Correspondances train-bus en gare contraignantes à organiser avec des lignes diamétrales (niveau de service réduit pour les demi-lignes)	CONCEPT A4 REJETE

Analyse des concepts et recommandation

Concept		Analyse sommaire	Recommandation
B		Solution envisageable pour les zones à faible densité (faisabilité financière et organisationnelle à démontrer)	CONCEPT B POSSIBLE (phase 1)
C		Contraire au développement du trafic régional bus et pas cohérent avec le plan directeur communal (solution de tout dernier recours si en-dessous des barèmes OFT)	CONCEPT A2 REJETE
D		Pertinent mais uniquement en complément d'un autre concept de lignes de bus (TRV) en rabattement (cohérence avec le plan directeur)	CONCEPT D RETENU (phases 1 et 2)
E		Solution envisageable mais prioritairement où forte pente à franchir (et donc sur de courtes distances)	CONCEPT E POSSIBLE (phase 2)

1

2

3

4

5

6

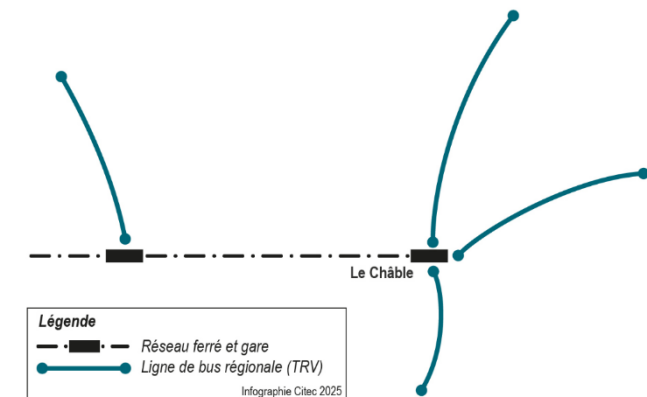
Mise au point des concepts retenus

Phases 1 et 2

Concept A1 retenu à court terme (phase 1)

Différentes variantes de niveau de service générées

- Variante A1.0 : état de référence (situation actuelle)
- Variante A1.1 : offre selon barème OFT (avec cofinancement selon les règles usuelles)
- Variante A1.2 : cadence 20min (strictement selon le postulat)
- Variante A1.3 : cadence 30min (en cohérence avec le cadencement ferroviaire)
- Variante A1.4 : cadence 30 ou 60min (en cohérence avec les bassins versants)
- Variante A1.5 : cadence 30 en HP et 60min (en cohérence avec la courbe de demande)



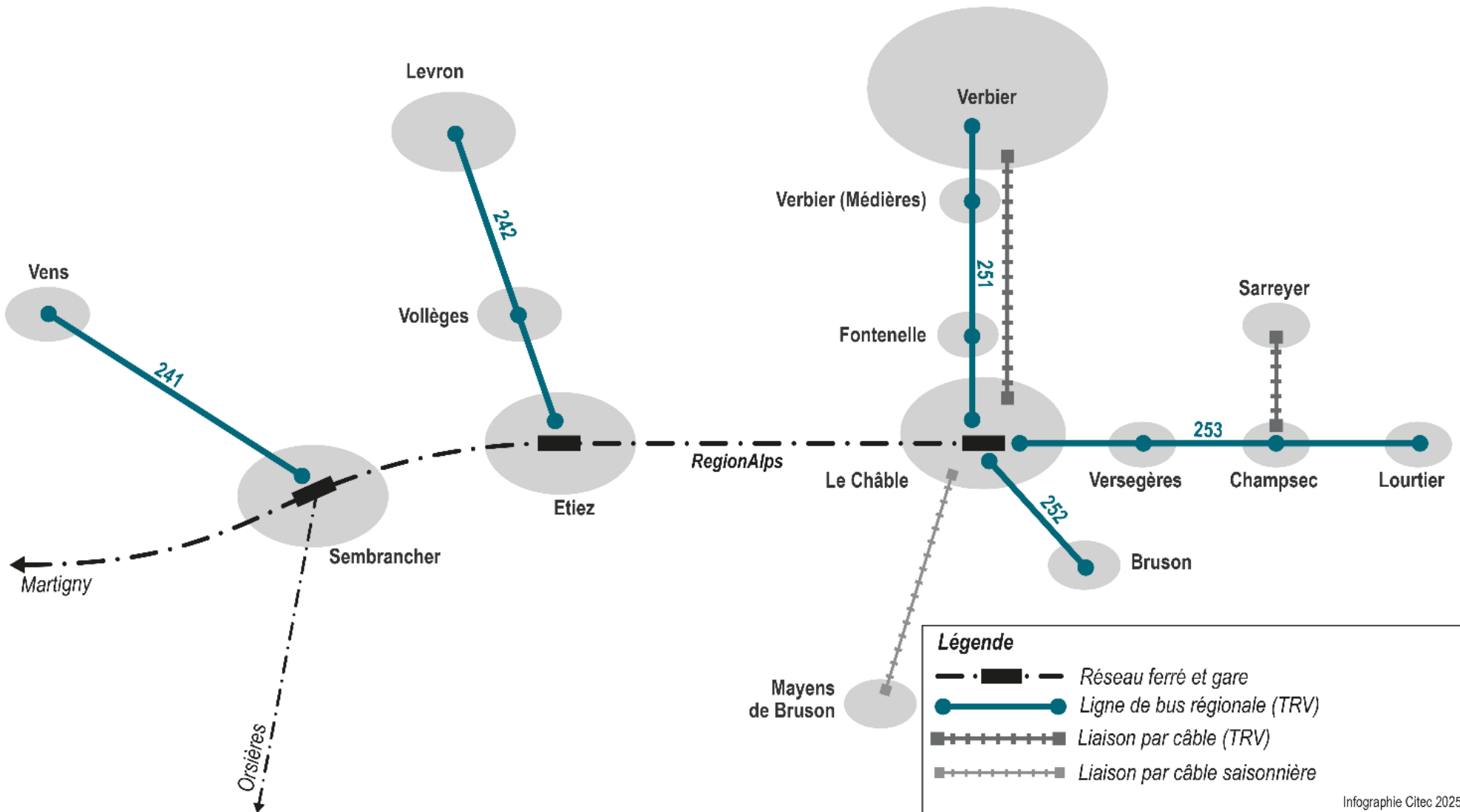
- La demande des transports publics évolue en fonction de l'offre. Pour toutes les variantes, une élasticité de 0,4 est retenue : **doubler l'offre entraîne une hausse de la demande de 40%** (source : vision 2050).

1
2
3
4
5
6

Variante A1.0 : état de référence

Cadence versus population desservie —
Etat des correspondances train – bus —

Coûts d'exploitation (part communale) ++
Taux de couverture ~



Variante A1.1 : offre selon barème OFT

Cadence versus population desservie



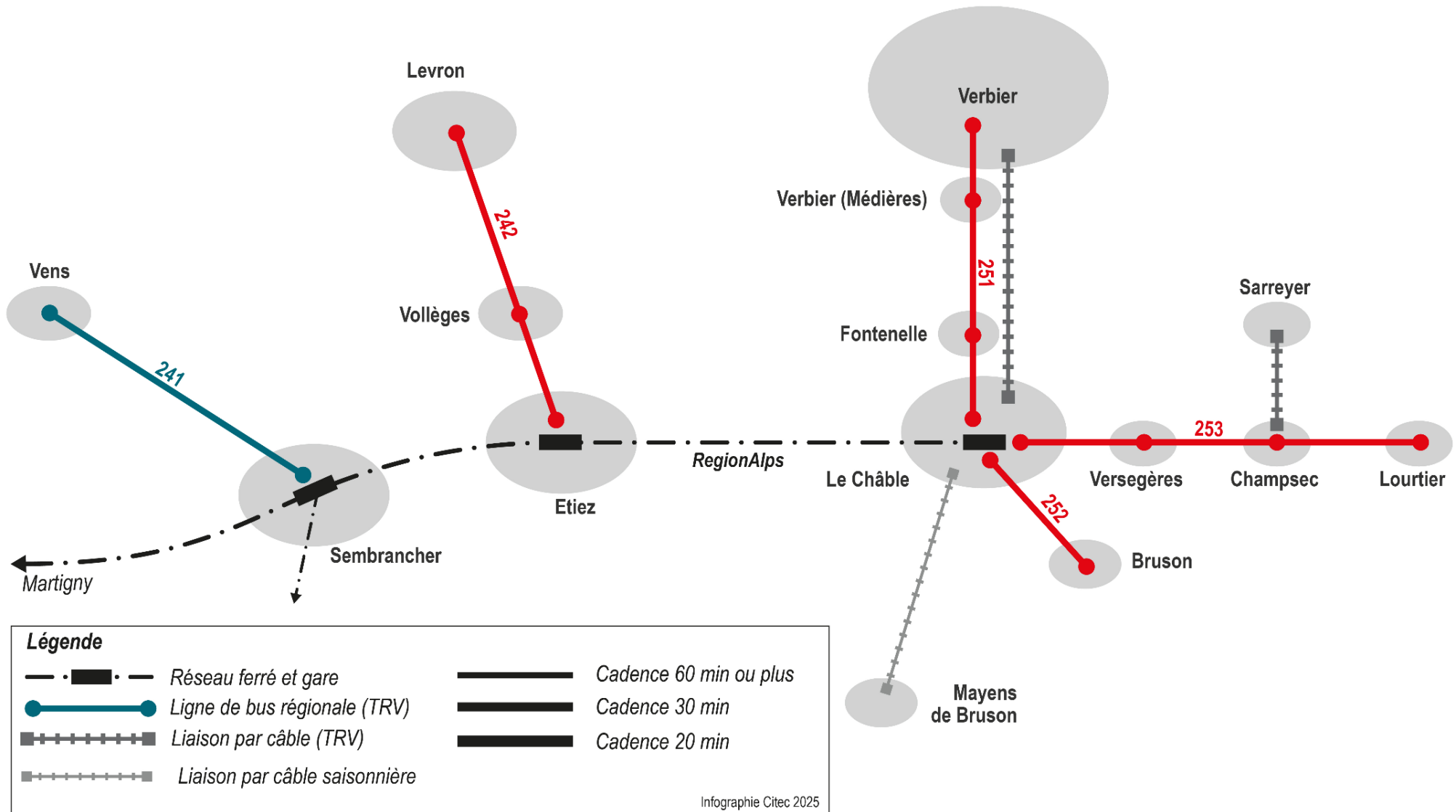
Coûts d'exploitation (part communale)

+ 50'000CHF

Etat des correspondances train – bus



Taux de couverture



Remarque : en rouge, les éléments modifiés par rapport à la situation actuelle

Variante A1.2 : cadence 20min

Cadence versus population desservie



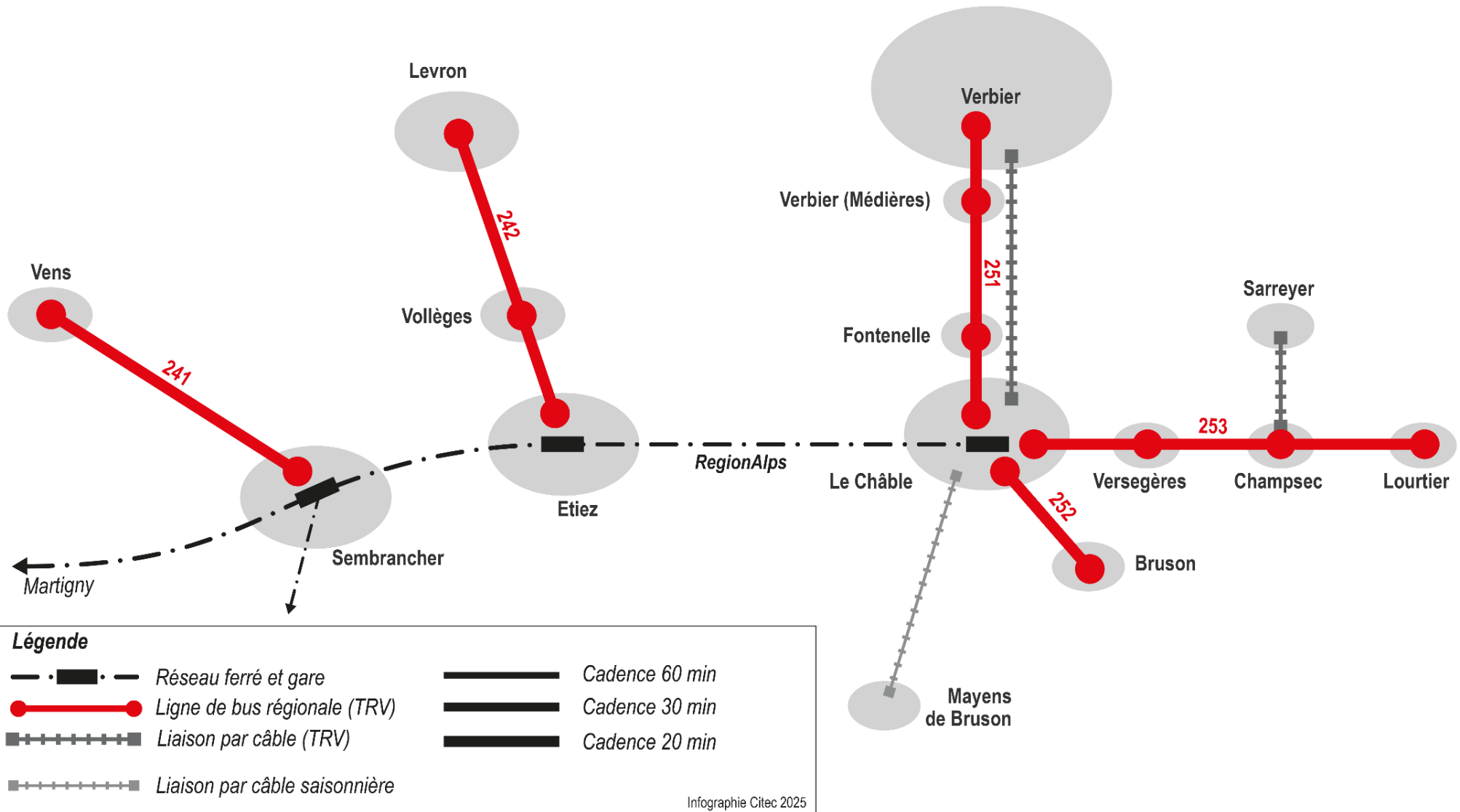
Coûts d'exploitation (part communale)

— + 6'670'000 CHF

Etat des correspondances train – bus



Taux de couverture



Mise au point des concepts retenus

Phase 1

1
2
3
4
5
6

Variante A1.3 : cadence 30min

Cadence versus population desservie



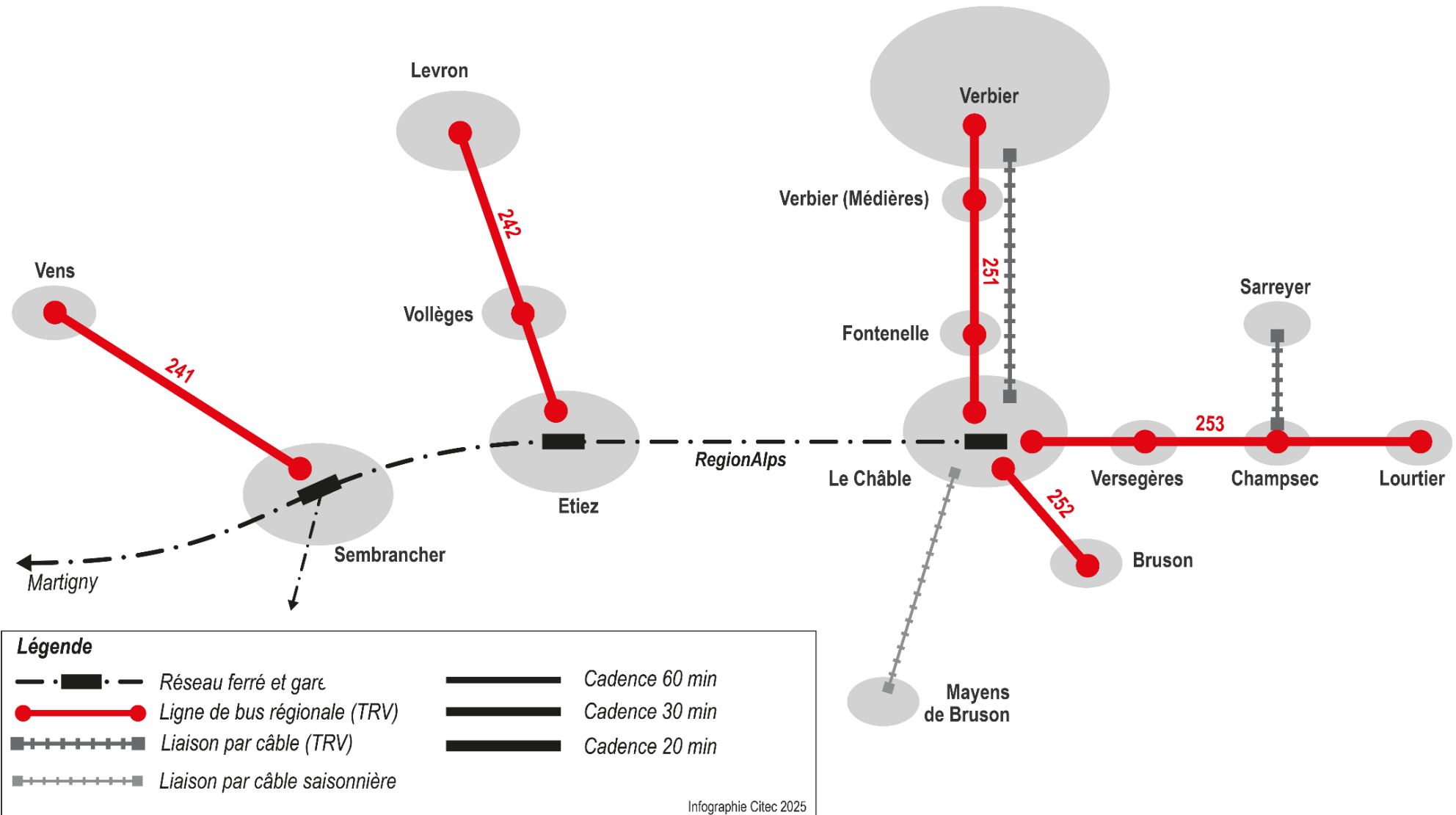
Coûts d'exploitation (part communale) ~ + 4'200'000 CHF

~ + 4'200'000 CHF

Etat des correspondances train – bus



Taux de couverture



Remarque : en rouge, les éléments modifiés par rapport à la situation actuelle

Mise au point des concepts retenus

Phase 1

1
2
3
4
5
6

Variante A1.4 : cadence 30 ou 60min

Cadence versus population desservie



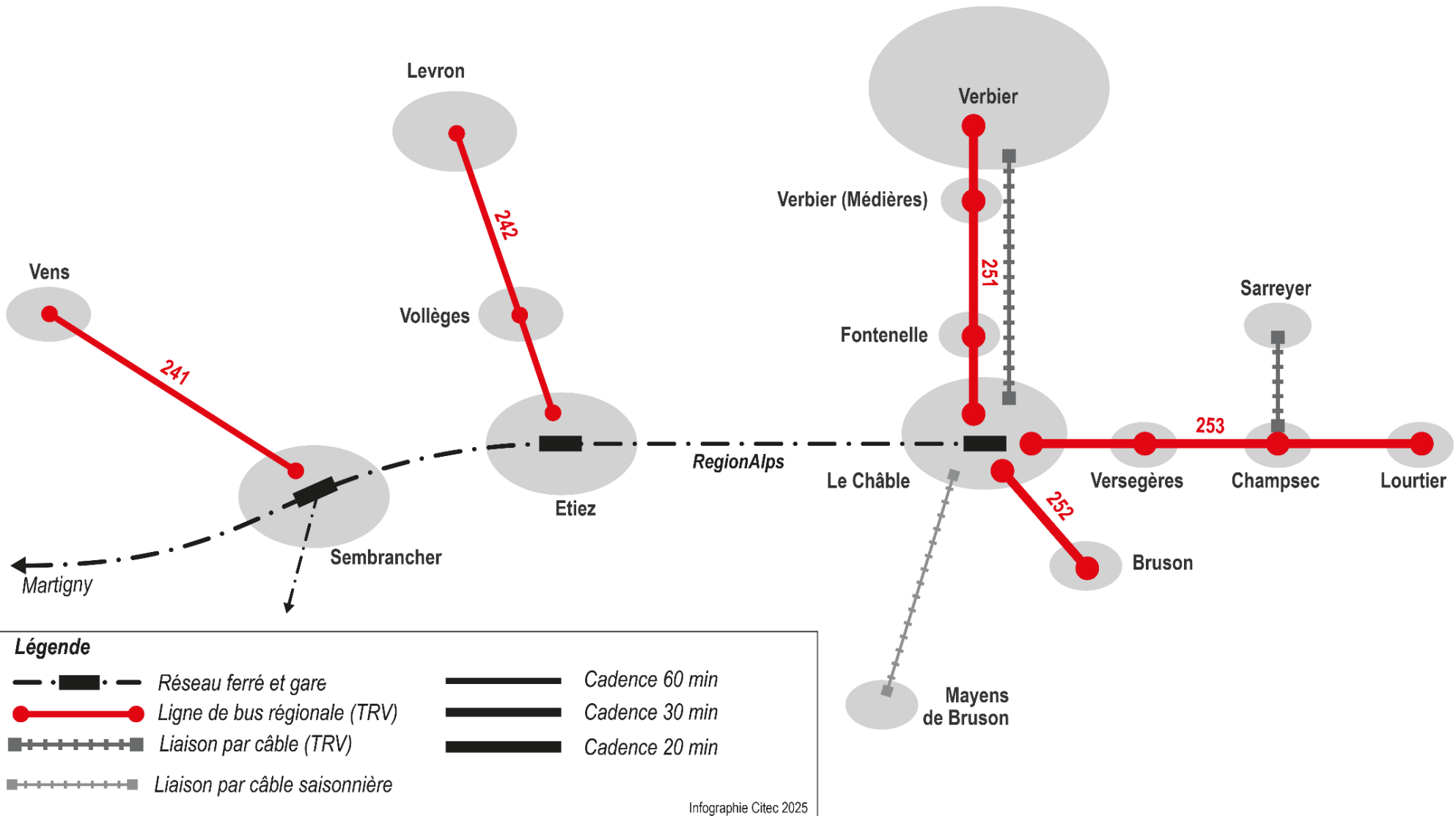
Coûts d'exploitation (part communale) ~ + 3'250'000 CHF

~

Etat des correspondances train – bus



Taux de couverture



Remarque : en rouge, les éléments modifiés par rapport à la situation actuelle

1
2
3
4
5
6

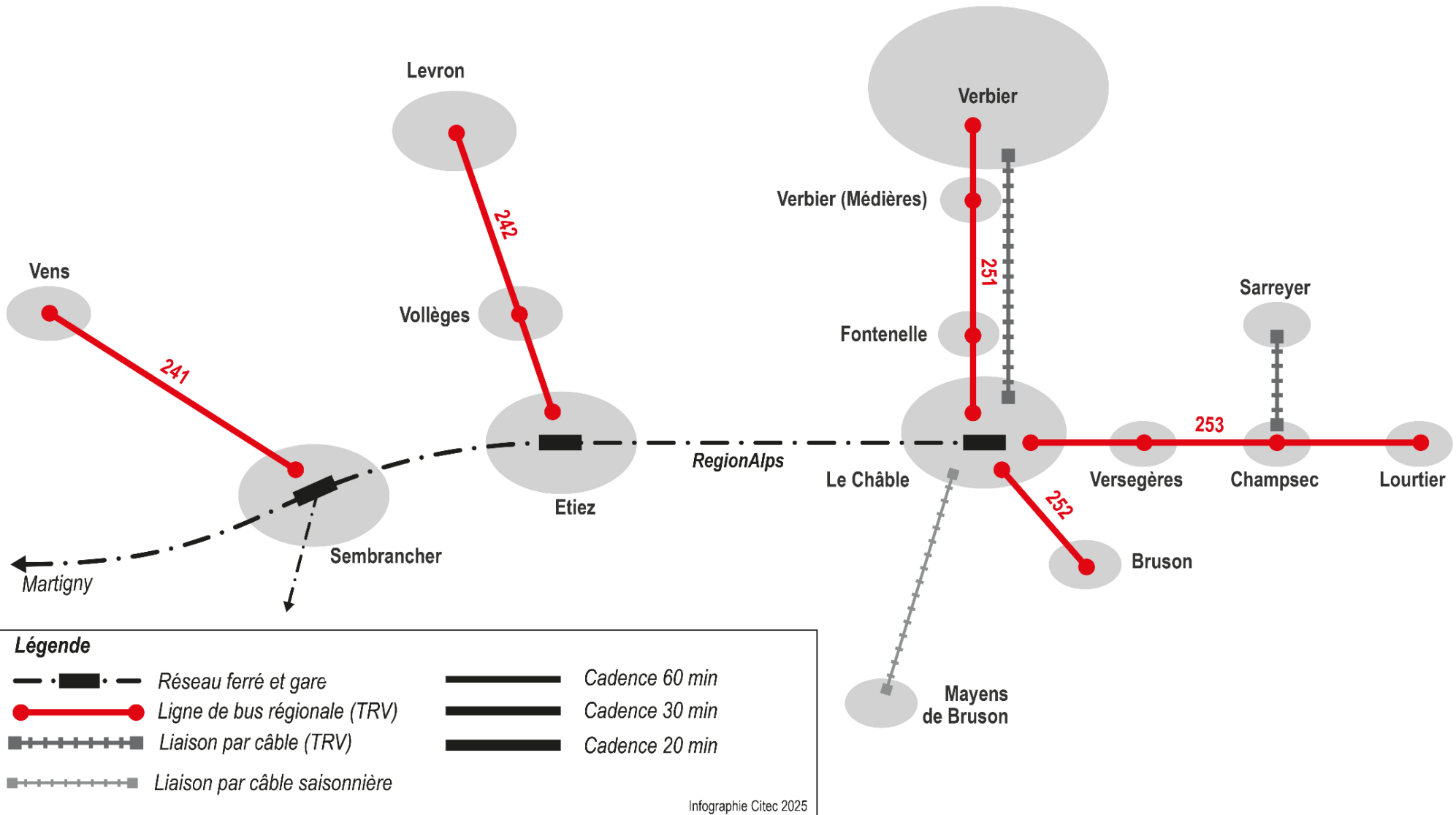
Variante A1.5 : cadence 30 en HP et 60min

Cadence versus population desservie

+ Coûts d'exploitation (part communale) + + 1'260'000 CHF

Etat des correspondances train – bus

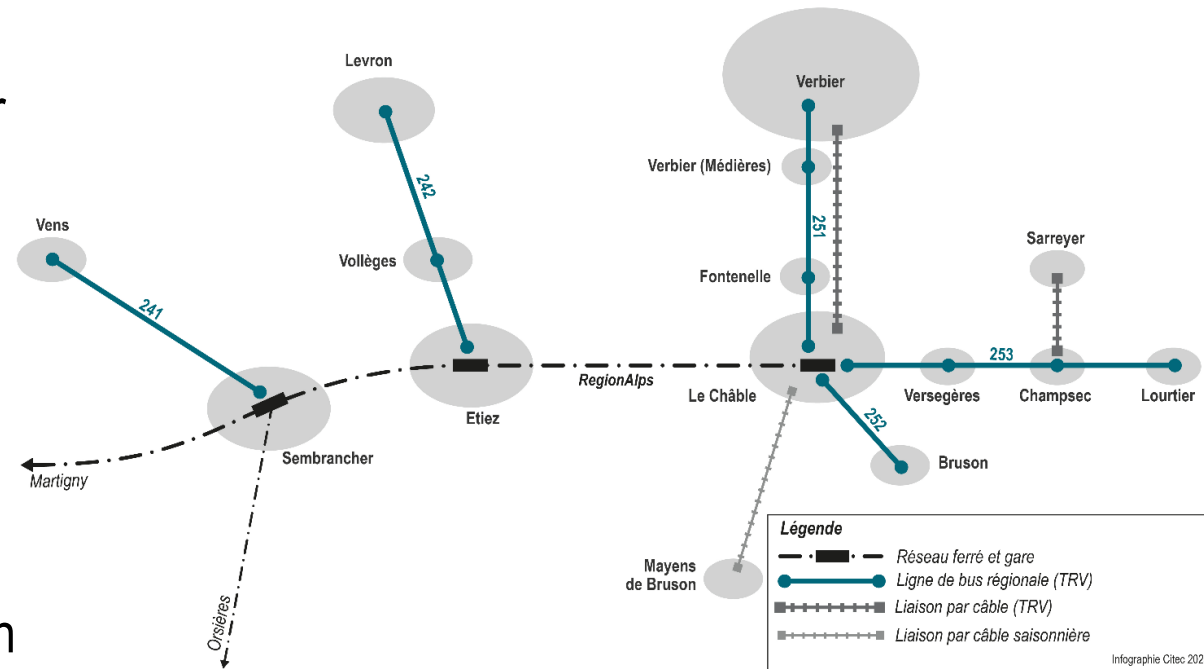
+ Taux de couverture



Remarque : en rouge, les éléments modifiés par rapport à la situation actuelle, cadence de 30 minutes uniquement aux heures de pointe

Qu'en est-il du concept E retenu à long terme (phase 2) ?

- Prioritairement où forte pente à franchir (pour que ce soit efficace par rapport à la route).
- Moins adapté à plusieurs arrêts intermédiaires.
- Peu adapté à des tracés avec des angles, même petits.
- Minimum 100 habitants à l'année.
- Attention aux contraintes d'intégration et de survol du bâti.
- Pas de double desserte TRV.



	12.252	12.253	12.241	12.242
Forte pente à franchir	~	-	+	+
Peu d'arrêts intermédiaires	+	-	+	~
Tracés avec des angles	+	~	+	~
Minimum 100 habitants à l'année	+	+	-	+
Contraintes d'intégration et de survol du bâti	+	~	+	~
Pas de double desserte TRV	+	+	~	~

1

2

3

4

5

6

Synthèse et recommandations

Synthèse et recommandations

1
2
3
4
5
6

En ce qui concerne l'analyse du postulat 80-20

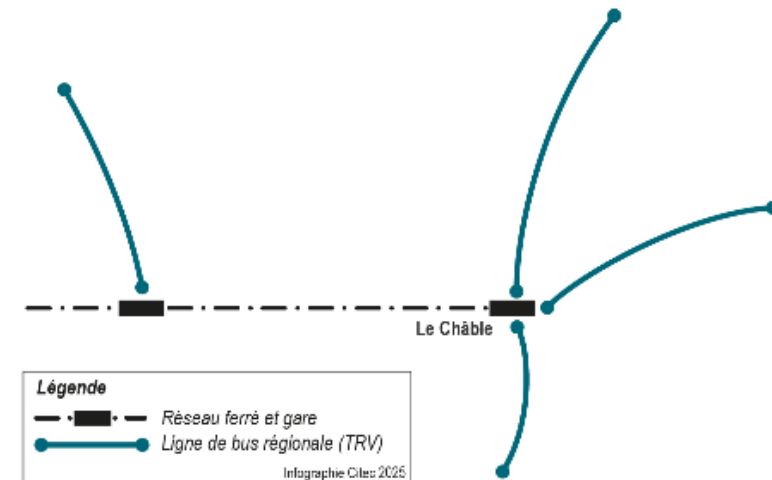
- La couverture actuelle du réseau de transports publics fait que le «80%» du postulat est déjà assuré aujourd'hui; **l'enjeu réside donc sur le «20 minutes»** (aucune ligne ne l'atteignant).

En ce qui concerne les résultats de la présente analyse

- Pour la phase 1, le principe de desserte bus de la situation actuelle est confirmé : **concept A1 «Lignes de bus (TRV) radiales en rabattement sur chaque gare / halte»**.

Le concept B (lignes de bus (TRV) à la demande en rabattement sur chaque gare / halte) reste envisageable pour les zones à faible densité; la faisabilité financière et organisationnelle reste à démontrer.

- Pour la phase 2, **aucun autre couloir** (que les existants) **ne se dégage réellement** comme cochant les principales caractéristiques nécessaires **pour juger de la pertinence d'une nouvelle liaison par câble assurant du trafic régional voyageurs**.



Synthèse et recommandations

1
2
3
4
5
6

En ce qui concerne les pistes à suivre

- **Cadencer les horaires des lignes de bus pour améliorer l'attractivité des transports publics et les correspondances** (en hiérarchisant les contraintes liées à la constitution des horaires : correspondances bus-train, contingence des horaires scolaires, etc.).

Cette mesure doit être analysée finement, même en maintenant le niveau d'offre actuel, elle aura forcément un impact sur la demande (et donc sur le barème OFT) !
- **Viser une cadence multiple de 15 minutes (15, 30 ou 60 minutes) – et non de 20 minutes – pour maximiser le nombre de correspondances.**
- **Mise à part disposer des paires de courses que permet le barème OFT (variante A1.1), il est recommandé de viser une cadence, à court/moyen terme :**
 - De 60min (variante A1.4) – voire 60min en HP et 120min – **pour la ligne 12.241 Sembrancher – Vens.**
 - De 30min en HP et 60min (variante A1.5) **pour les lignes 12.242 Sembrancher – Levron, 12.252 Le Châble – Bruson, voire 12.251** (qui dépend également des développements de la liaison par câble Le Châble – Verbier).
 - De 30min pour la ligne 12.253 (variante A1.3) **Le Châble – Lourtier – Sarreyer.**

Enfin, à noter que **l'amplitude horaire mérite d'être questionnée.**

Cette recommandation mériterait d'être chiffrée (avec une proposition de principe d'horaire).

1

2

3

4

5

6

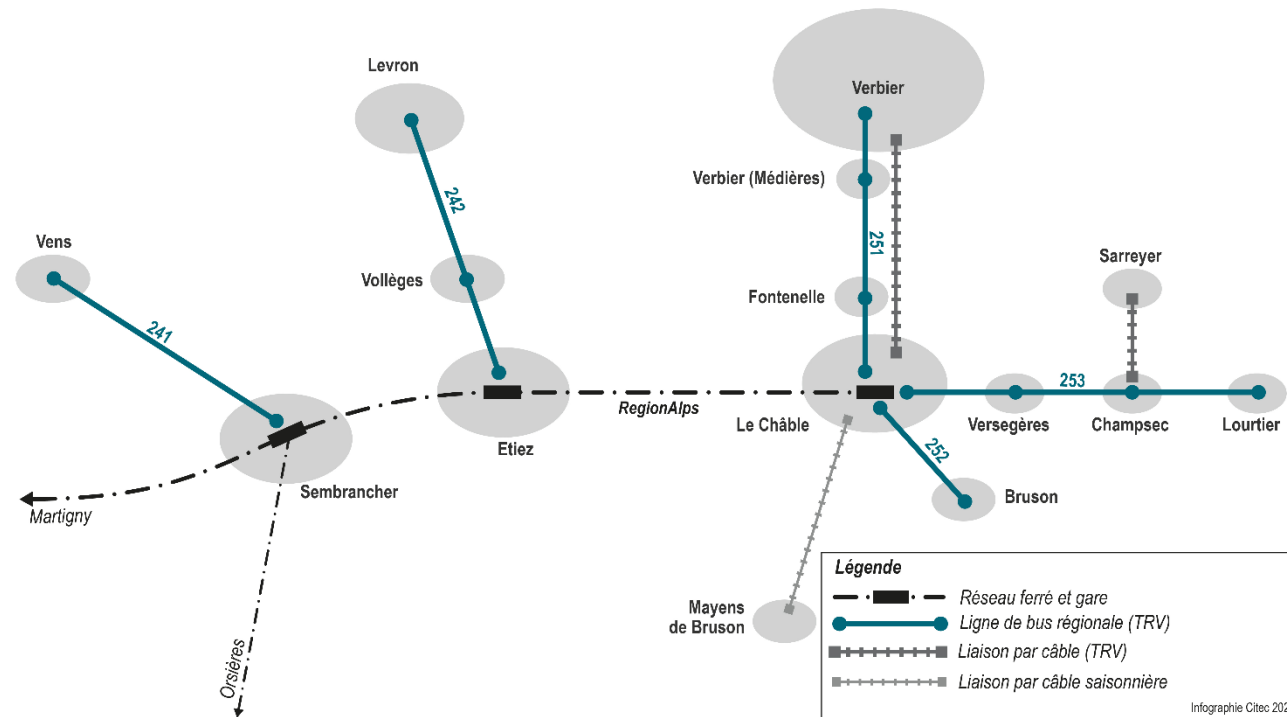
Annexes

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

A1.0/ Etat de référence

- Population couverte par un bus TRV à 20min : **0%**.
- La ligne 12.241 est entièrement à la charge de la commune.



Ligne	Population concernée*** [hab.] (%)	Paires de courses par jour de semaine [nb]	Paires de courses par jour de weekend / jour férié [nb]	Distance annuelle [km]	Déficit d'exploitation* (part confédération et canton) [CHF/an]	Déficit d'exploitation* (part commune) [CHF/an]	Taux de couverture** [%]
12.251	4'395 (41%)	11	8	63'962	-1'191	-121	100.20%
12.252	560 (5%)	12	7	37'387	301'501	30'732	21.30%
12.253	1'775 (16%)	16	12	105'410	778'019	79'301	21.73%
12.241	75 (<1%)	6	0	16'391	64'053	64'053	2.86%
12.242	1'830 (17%)	11	6	64'170	432'447	44'079	12.13%
Total	8'635 (80%)	56	33	287'320	1'574'829	218'044****	

*Les montants à la charge des communes et du Canton sont calculés à partir du déficit d'exploitation, **Données actuelles fournies par le Canton, *** Population à distance de marche d'un arrêt de bus ou d'une gare (< 300m),

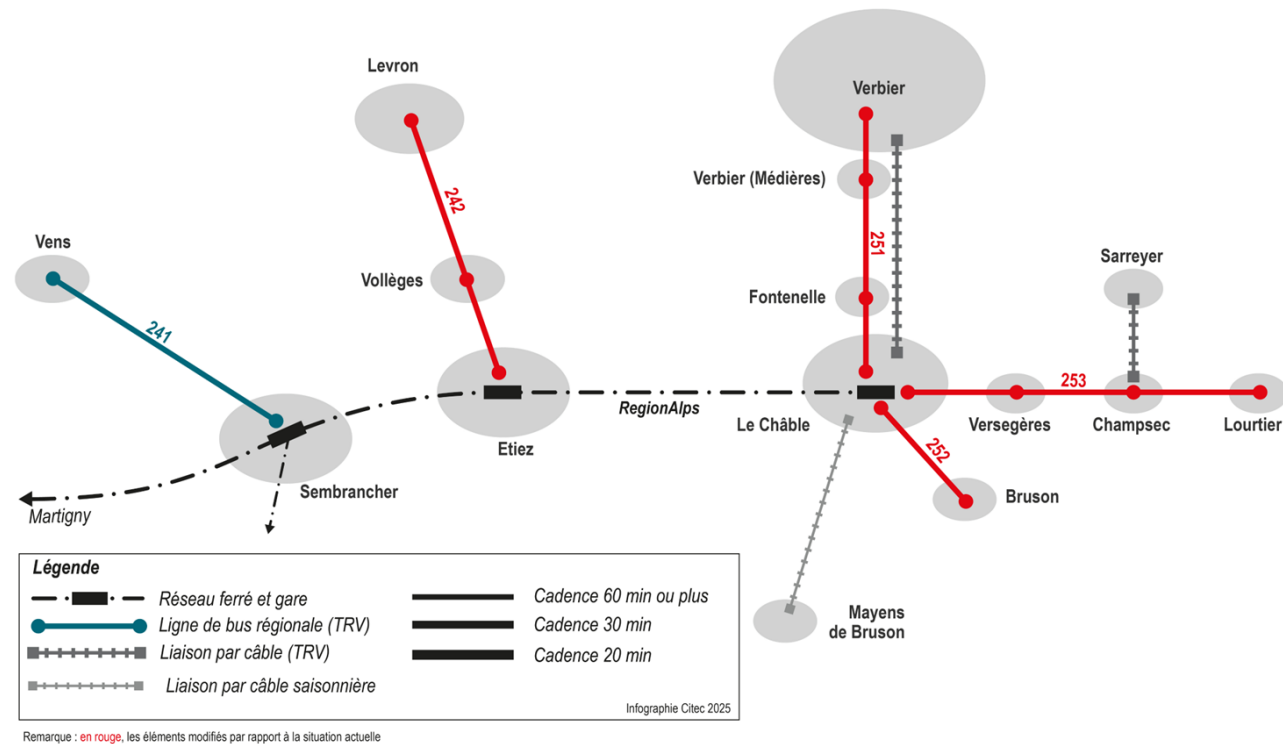
**** Le montant à la charge de la commune en 2025 calculé ici est une estimation et ne considère pas les gratuités ou les courses spéciales, et ce montant est donc différent du montant officiel (335'523 CHF) communiqué par le Canton

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

A1.1/ Offre selon barème OFT

- Population couverte par un bus TRV à 20min : **0%** ;
- Offre renforcée pour atteindre le maximum du barème OFT (weekend également) :



Ligne	Population concernée*** [hab.] (%)	Paires de courses par jour* [nb]	Distance annuelle [km]	Déficit d'exploitation (part confédération et canton) [CHF/an]	Déficit d'exploitation (part commune) [CHF/an] (augmentation)	Taux de couverture estimé [%]
12.251	4'395 (41%)	19	120'669	317'188	32'330 (+32'452)	71.95%
12.252	560 (5%)	13	46'501	386'933	39'440 (+8'707)	18.79%
12.253	1'775 (16%)	16	111'466	827'886	84'385 (+5'083)	21.24%
12.241	75 (<1%)	6**	16'391	64'053	64'053 (+0)	2.86%
12.242	1'830 (17%)	11	74'679	509'136	51'895 (+7'817)	11.11%
Total	8'635 (80%)	65	369'706	2'105'196	272'103 (54'059)	

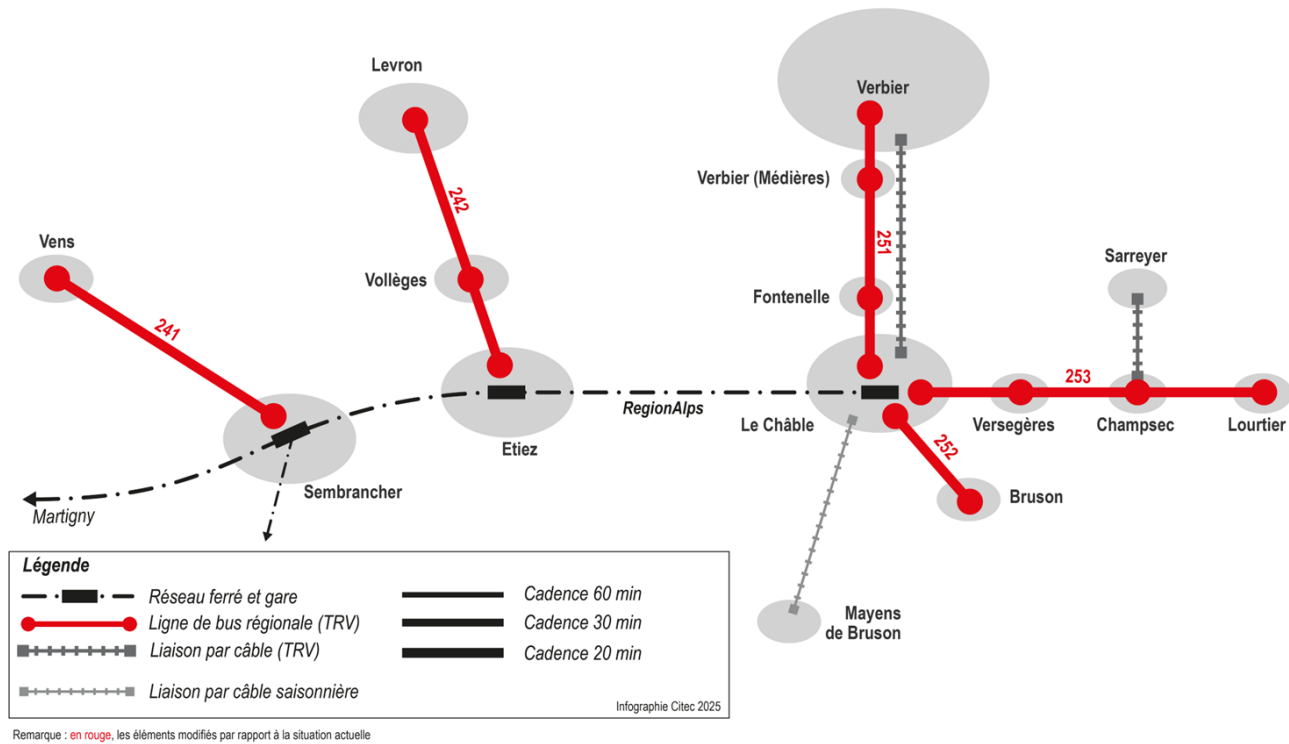
*Basé sur le barème de l'OFT selon les charges maximales actuelles, ** pas de service le weekend ou jours fériés (statuquo), *** population à distance de marche d'un arrêt de bus ou d'une gare (< 300m)

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

A1.2 / Cadence 20min

- Population couverte par un bus TRV à 20min : **80%** ;
- Lignes TRV cadencées à 20min toute la journée (weekend également, sauf 12.241).



Ligne	Population concernée** [hab.] (%)	Paires de courses par jour [nb]	Distance annuelle [km]	Déficit d'exploitation (part confédération et canton) [CHF/an]	Déficit d'exploitation (part commune) [CHF/an] (augmentation)	Taux de couverture estimé [%]
12.251	4'395 (41%)	51	323'901	857'783	749'083 (+749'204)	51.95%
12.252	560 (5%)	36	128'772	0***	1'276'155 (1'245'424)	12.23%
12.253	1'775 (16%)	41	233'741	0***	2'021'637 (+1'942'335)	16.77%
12.241	75 (<1%)	35*	95'613	0***	754'273 (+690'220)	1.95%
12.242	1'830 (17%)	39	264'771	0***	2'089'606 (+2'045'527)	6.62%
Total	8'635 (80%)	202	1'046'798	857'783	6'890'754 (+6'672'710)	

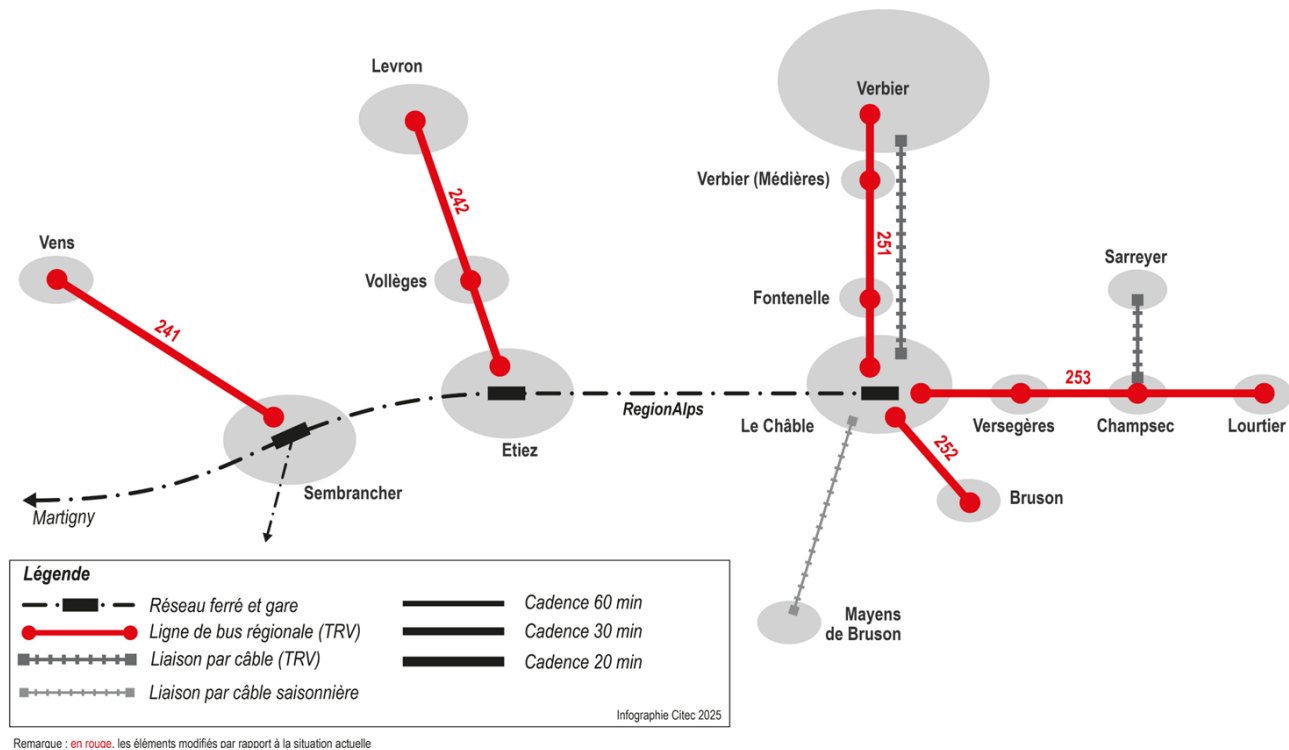
* Pas de service le weekend ou jours fériés (statuquo), ** population à distance de marche d'un arrêt de bus ou d'une gare (< 300m), *** coûts entièrement à la charge de la commune car taux de couverture < 20% et nombre de paires de courses/jour > 18

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

A1.3 / Cadence 30min

- Population couverte par un bus TRV à 20min : **0%** ;
- Population couverte par un bus TRV à 30min : **80%** ;
- Lignes TRV cadencées à 30min toute la journée (weekend également, sauf 12.241).



Ligne	Population concernée** [hab.] (%)	Paires de courses par jour [nb]	Distance annuelle [km]	Déficit d'exploitation (part confédération et canton) [CHF/an]	Déficit d'exploitation (part commune) [CHF/an] (augmentation)	Taux de couverture estimé [%]
12.251	4'395 (41%)	34	215'934	626'508	312'391 (+312'513)	57.89%
12.252	560 (5%)	24	85'848	0***	832'791 (+802'058)	14.08%
12.253	1'775 (16%)	27	165'267	0***	1'400'392 (+1'321'090)	18.46%
12.241	75 (<1%)	23*	62'831	0***	494'890 (+430'837)	2.10%
12.242	1'830 (17%)	26	176'514	0***	1'379'910 (+1'335'832)	7.50%
Total	8'635 (80%)	134	706'394	626'508	4'420'374 (+4'202'330)	

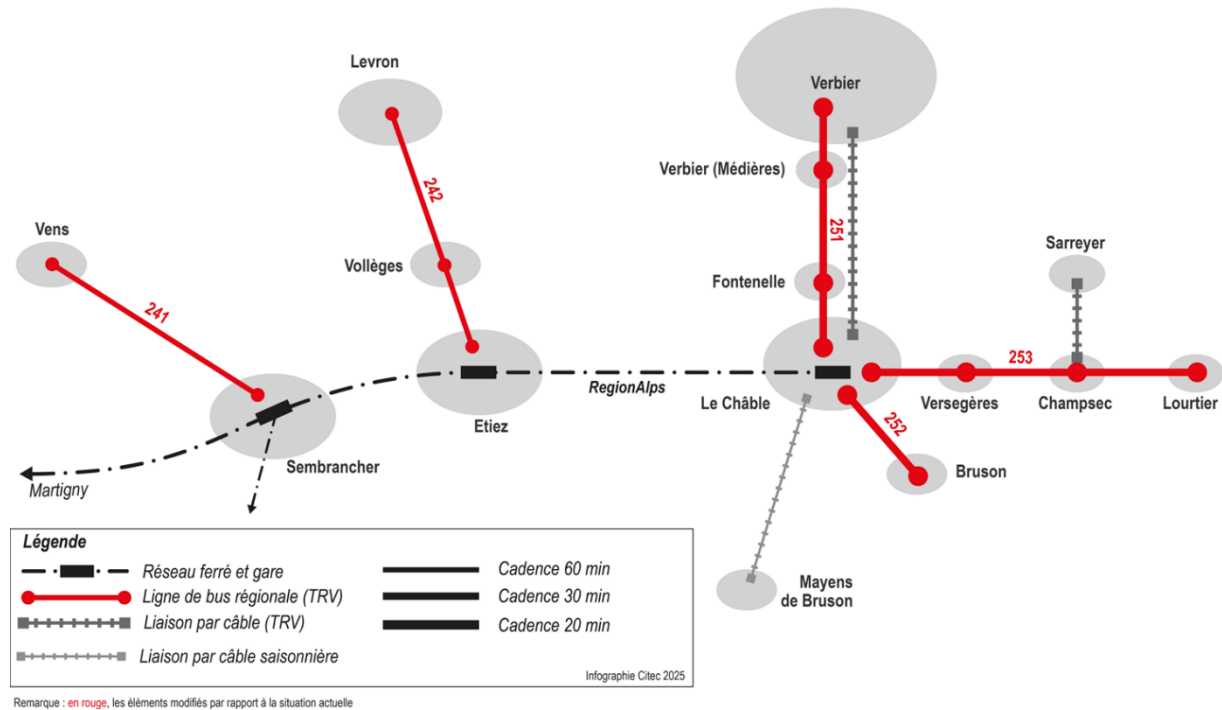
* Pas de service le weekend ou jours fériés (statuquo), ** population à distance de marche d'un arrêt de bus ou d'une gare (< 300m), *** coûts entièrement à la charge de la commune car taux de couverture < 20% et nombre de paires de courses/jour > 18

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

A1.4 / Cadence 30 ou 60min

- Population couverte par un bus TRV à 20min : **0%** ;
- Population couverte par un bus TRV à 30min : **62%** ;
- Lignes TRV du Châble cadencées à 30min, lignes de Sembrancher / Etiez à 60min.



Ligne	Population concernée** [hab.] (%)	Paires de courses par jour [nb]	Distance annuelle [km]	Déficit d'exploitation (part confédération et canton) [CHF/an]	Déficit d'exploitation (part commune) [CHF/an] (augmentation)	Taux de couverture estimé [%]
12.251	4'395 (41%)	34	215'934	626'508	312'391 (+312'513)	57.89%
12.252	560 (5%)	24	85'848	0***	832'791 (+802'058)	14.08%
12.253	1'775 (16%)	27	165'267	0***	1'400'392 (+1'321'090)	18.46%
12.241	75 (<1%)	12*	32'781	0****	257'122 (+193'069)	2.51%
12.242	1'830 (17%)	13	88'257	0****	670'215 (+626'137)	10.15%
Total	8'635 (80%)	110	588'087	626'508	3'472'911 (+3'254'867)	

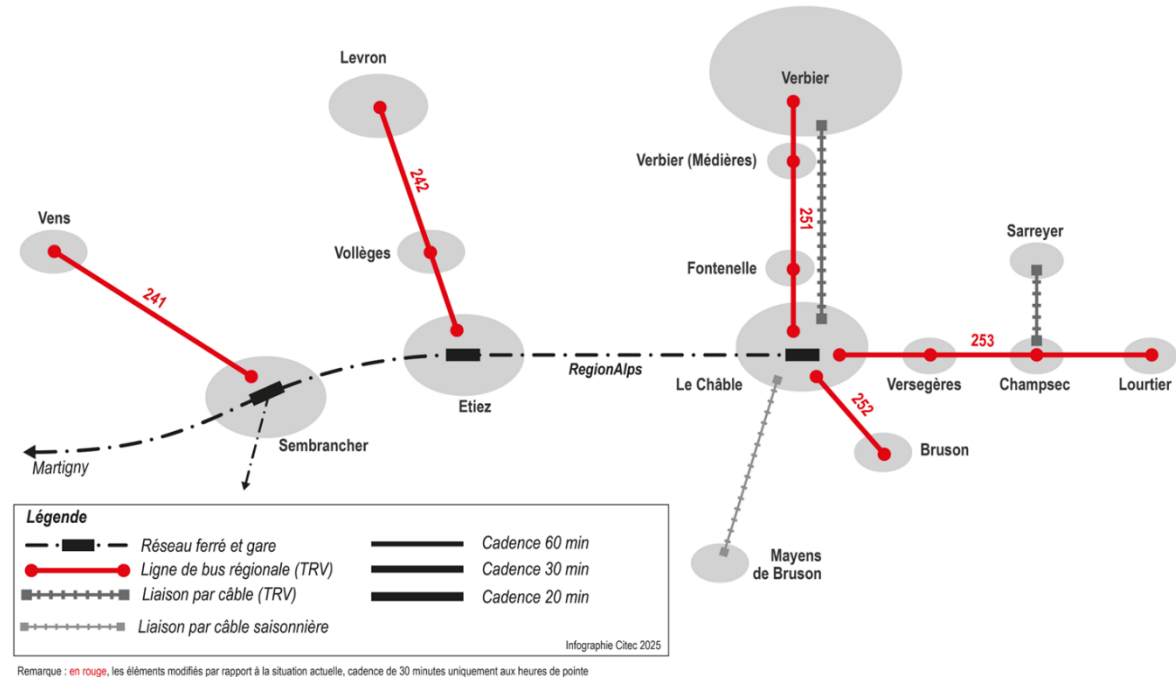
* Pas de service le weekend ou jours fériés (statuquo), ** population à distance de marche d'un arrêt de bus ou d'une gare (< 300m), *** coûts entièrement à la charge de la commune car taux de couverture < 20% et nombre de paires de courses/jour > 18, **** coûts entièrement à la charge de la commune car taux de couverture < 10%

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

A1.5 / Cadence 30 en HP et 60min

- Population couverte par un bus TRV à 20min : **0%** ;
- Lignes TRV cadencées à 60min, sauf aux heures de pointe (30min).



Ligne	Population concernée*** [hab.] (%)	Paires de courses par jour de semaine [nb]	Paires de courses par jour de weekend / jour férié* [nb]	Distance annuelle [km]	Déficit d'exploitation (part confédération et canton) [CHF/an]	Déficit d'exploitation (part commune) [CHF/an] (augmentation)	Taux de couverture estimé [%]
12.251	4'395 (41%)	21	21	131'371	388'503	39'599 (+39'772)	68.91%
12.252	560 (5%)	16	13	53'910	393'660	109'238 (+78'506)	17.38%
12.253	1'775 (16%)	18	16	118'220	813'303	160'242 (+80'940)	20.75%
12.241	75 (<1%)	16	0**	43'708	0****	345'386 (+281'333)	1.79%
12.242	1'830 (17%)	17	13	107'006	0****	820'979 (+776'900)	9.22%
Total	8'635 (80%)	88	63	456'215	1'595'466	1'475'444 (+1'257'401)	

*Basé sur le barème de l'OFT selon les charges maximales estimées, ** pas de service le weekend ou jours fériés (statuquo), *** population à distance de marche d'un arrêt de bus ou d'une gare (< 300m), **** coûts entièrement à la charge de la commune car taux de couverture < 10%

Mise au point des concepts retenus

1
2
3
4
5
6

Synthèse de la Phase 1

- La **variante A1.4** (cadences 30 minutes pour les lignes du Châble, 60 minutes pour celles de Sembrancher) présente le **meilleur équilibre entre les coûts d'exploitation, l'adéquation au barème OFT et la population couverte à 30 minutes**.
- La ligne de train TRV permet une couverture additionnelle de 22% de la population avec des cadences de 30 à 60 minutes.

Variante	Déficit d'exploitation total [CHF/an]	Part de la confédération et du canton [CHF/an]	Part de la commune [CHF/an]	Lignes avec un taux de couverture inférieur à 20%	Pop. Desservie par une ligne de bus TRV à cadence 30 min [%]	Correspondances train/bus optimales ?	Résumé
Etat de référence	1'792'873	1'574'829	218'044	12.241 (3%), 12.242 (12%)	0%	Possible avec ajustements d'horaire	Offre insuffisante
A1.1/ Offre OFT	2'376'623 (+583'750)	2'105'196 (+530'367)	272'103 (+54'059)	12.241 (3%), 12.242 (11%) et 12.252 (19%)	0%	Possible avec ajustements d'horaire	Peu coûteux mais améliorations faibles
A1.2/ 20 min	7'748'537 (+5'955'664)	857'783 (-717'046)	6'890'754 (+6'672'710)	12.241 (2%), 12.242 (7%), 12.252 (12%) et 12.253 (17%)	80%	Non-optimale	Coûts très élevés et correspondances non-optimales
A1.3/ 30 min	5'046'882 (+3'254'009)	626'508 (-948'321)	4'420'374 (+4'202'330)	12.241 (2%), 12.242 (7%), 12.252 (14%) et 12.253 (18%)	80%	Idéal	Coût élevé
A1.4/ 60 ou 30 min	4'099'419 (+2'306'546)	626'508 (-948'321)	3'472'911 (+3'254'867)	12.241 (3%), 12.242 (10%), 12.252 (14%) et 12.253 (18%)	62%	Idéal	Bon rapport coût / niveau de service / desserte
A1.5/ 60 min (30 min HP)	3'070'910 (+1'278'037)	1'595'466 (+20'637)	1'475'444 (+1'257'400)	12.241 (2%), 12.242 (9%) et 12.252 (17%)	0%	Idéal	Faible desserte mais coûts minimisés par rapport à la V4



solutions en mobilité

*Parce que nous n'héritons pas la terre de nos parents
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

■ 25C450.0 Postulat 80-20

Personne(s) de contact :

■ Chef de projet : Pierre Favre
■ Consultant : Cédric Welt / Quentin Bochud

Citec Ingénieurs Conseils SA

rue du Bourg 17
CH-3960 Sierre

Tél +41 (0)27 456 39 24 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■