



En cette année du **bicentenaire** de l'entrée du canton du Valais dans la Confédération suisse, c'est avec plaisir que je m'exprime en tant que président du Gouvernement valaisan sur l'importance des transports pour notre région. Cela ne fait aucun doute : une mobilité moderne et adaptée est gage d'ouverture et d'échange.

Dans un canton aussi étendu et montagneux que le Valais, la facilité dans les déplacements revêt une importance capitale. Aujourd'hui le parc des véhicules est toujours en augmentation. C'est pourquoi, il est primordial d'augmenter l'attractivité de notre offre de **transports publics tant en terme de transport de personnes que de marchandises**. Dès lors il est nécessaire de plancher sur la création de nouveaux modèles innovants en termes de mobilité.

Certains projets sont à bout touchant. Je citerai en exemple, les lignes RegionAlps entre Monthey et Brigue qui, dès fin 2015, offriront une **offre cadencée à la demi-heure pour le RER Valais | Wallis** ou encore l'arrivée dans le courant de l'année 2018, des **voitures à deux étages**, lesquelles assureront le trafic **IR** sur la **ligne du Simplon**.

Le **Mobility Lab Sion-Valais**, composé de partenaires stratégiques, a pour objectif principal d'imaginer, de développer et de tester des **solutions innovantes** en matière de mobilité. C'est dans ce cadre que nous lançons ce mois-ci en test pour deux ans une plateforme mobile de covoiturage appelée PubliRide. Il s'agit de la première offre mobile en Suisse à combiner le covoiturage avec une offre de transport public et inversément.

Dans le cadre du projet **FAIF** (étape d'aménagement 2025), l'Assemblée fédérale a déjà alloué des fonds pour l'étude de projet de l'aménagement partiel du deuxième tube du **Lötschberg** entre Ferden-Mitholz. Le marché public des prestations est initié et les études commenceront au début de 2016. En lien avec cette étude, la compatibilité avec un éventuel aménagement complet sera assurée. La réalisation des mesures d'aménagement sera entérinée par le Parlement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030. Les débats sur le sujet auront lieu au plus tard en 2018.

La complémentarité des modes de transport que sont le rail et la route est bien exprimée dans le dossier du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (**FORTA**). Par contre, je souhaiterais vivement que ce dernier considère davantage les besoins des cantons périphériques et alpins, car je suis convaincu qu'une offre de transport public performante est l'un des facteurs importants tant pour le développement économique que touristique.

Le monde change, notre mobilité aussi. Le chemin qui nous reste à parcourir sera semé d'embûches, mais grâce à l'engagement de chacun, nous arriverons ensemble à convaincre les plus récalcitrants sur la pertinence de nos choix futurs. Puisse le présent numéro de **TRANSPORTS ROMANDS** apporter sa contribution à ces échanges de qualité entre acteurs et clients d'une mobilité qui se veut ouverte, favorisant la complémentarité des modes de transport et déclinée dans le respect des valeurs du développement durable.

Jacques Melly

Président du Gouvernement valaisan

Conseiller d'Etat en charge du département des transports, de l'équipement et de l'environnement

SOMMAIRE

EDITORIAL 1

À NOS LECTEURS 2

POLITIQUE ET STRATÉGIE

Développement de la ligne CFF du Simplon, nouveau tunnel à Sierre 3

Valais 2030, quelle mobilité le canton veut-il ? 6

Du Tonkin au RER Sud-Léman 8

Insertion de l'agglomération de Monthey-Collombey dans le réseau CFF 10

Développement du RER Valais | Vallis 13

PROMOTION ET MARKETING

Rail-Check pour promouvoir les transports publics auprès des jeunes 14

Application VS Mobility sur Smartphone 17

Plateforme de covoiturage PubliRide, 18

Mobiles dans l'espace, mobiles dans l'esprit 19

GRAND PROJET À MOYEN TERME

L'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg 20

OPINIONS

Prolonger les trains RegioExpress Berne – Palézieux jusqu'à Vevey ? 22

Groupe Mobilité Chablais, poids lourd dans le débat 23

Plaidoyer pour l'achèvement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône 25

PUBLIREPORTAGES 26

NOUVELLES DES ASSOCIATIONS 29

L'ACTUALITÉ ET L'AGENDA DE LA MOBILITÉ 32

À nos lecteurs

La présente édition de *TRANSPORTS ROMANDS* est essentiellement consacrée au Valais, un canton qui s'active à l'amélioration de son accessibilité tant depuis et vers l'extérieur qu'à l'intérieur de son territoire. Pour relever cet important défi, le Valais est en train de poser les jalons d'une mobilité alliant la multimodalité et la durabilité. Au fil des pages de ce numéro, vous découvrirez donc quelques-uns de ces jalons.

Nous remercions tout particulièrement M. Pascal Bovey, délégué à la mobilité de l'Etat du Valais et membre de notre Comité d'édition, pour le rôle crucial qu'il a joué dans la préparation de ce numéro. Un grand merci également à M. le Conseiller d'Etat Jacques Melly, Chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement, ainsi qu'aux autres intervenants dans ce numéro, pour leurs contributions.

M. Mehdi-Stéphane Prin, qui représentait le quotidien 24 heures au sein de notre Comité d'édition, a rejoint dès le début de l'année le Département des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud ; nous le remercions pour le constant intérêt qu'il a porté à *TRANSPORTS ROMANDS*, et avons le plaisir d'accueillir à sa place M. Renaud Bournoud, journaliste RP, également membre de la rédaction de 24 heures.

La rédaction de *TRANSPORTS ROMANDS* est très heureuse d'accueillir deux nouveaux partenaires industriels qui ont pris l'initiative de soutenir notre action : GESTE Engineering et BG Ingénieurs-Conseils, tous deux domiciliés à Lausanne, ont rejoint Mauerhofer & Zuber. La page www.transrom.ch/entreprises-partenaires de notre site Internet rappelle notre politique de partenariat et présente en détail nos partenaires.

Dans le prochain numéro (n° 27 de septembre 2015), nous poserons notre regard sur les grands projets qui construiront l'avenir des transports publics dans le canton de Vaud et la Métropole lémanique.

La rédaction

ABONNEMENT

Abonnement : 4 numéros au prix de 25 CHF, ou de soutien dès 30 CHF.

Coordonnées pour le versement :
Banque Valiant SA, Bundesplatz 4, case postale 5333, CH-3001 Berne

- par transfert bancaire,
N° de clearing 6300 / IBAN : CH91 0630 0016 3225 4040 0 / SWIFT/BIC : VABECH22415
- sur le compte de chèque de la banque,
CCP n° 30-38112-0 au nom de Transports romands,
compte n° CH91 0630 0016 3225 4040 0

PRIX AU NUMÉRO

Prix au numéro : 8 CHF ou 8 €.

Impressum

Comité d'édition

- Caroline Beglinger Fedorova, co-directrice Association transports et environnement, Berne
- Michel Béguelin, ancien conseiller national et ancien conseiller aux Etats, Lausanne
- Edy Bernasconi, responsable de la rédaction politique suisse, *laRegioneticino*, Bellinzona et Berne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- Renaud Bournoud, journaliste RP, 24 heures, Lausanne.
- Michel Comte, ancien ingénieur CERN, Genève
- Yves Delacrétaz, professeur HEIG Vaud, Institut G2C, Yverdon-les-Bains
- Jean-Claude Hennet, secrétaire général OuestRail, Delémont
- Daniel Mange, professeur honoraire EPFL, responsable du Comité d'édition, Lausanne.
- Christian Pellet, secrétaire de la collection « Le savoir suisse », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne
- Giuseppe Pini, professeur honoraire, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne (UNIL)
- Nicolas Rossé, journaliste économique, RTS-télévision suisse, Genève
- Kurt Schreiber, président de Pro Bahn Schweiz/Pro Rail Suisse, Au (ZH)
- Michaël Thémans, directeur adjoint, Centre de transport, vice-présidence Transfert de technologie EPFL, Lausanne
- Panos Tzieropoulos, directeur LITEP, EPFL, Lausanne
- Bernard Wuthrich, responsable de la rédaction *Le Temps*, Berne

Rédaction

- Philippe Claude (PHC) Rédacteur responsable
- Sylvain Meillasson (SME)
- Blaise Nussbaum (BLN)

Adresse courrier : case postale 349, 2350 Saignelégier
Adresse courriel : transportsromands@bluewin.ch

Adresse Internet : www.transrom.ch

Vous trouverez notamment sur ce site la liste des numéros déjà parus et le plan de parution des éditions à venir, les entreprises et associations partenaires, ainsi que www.transrom.ch/lactualite-de-la-mobilite, qui constitue la version informatique de la rubrique homonyme parue dans la version papier.

Impression

Imprimerie Monney Service
Rue des Musées 35, 2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch

Graphisme

Allzarine
Isabelle Bovey
Rue Curtat 6, 1005 Lausanne
www.alizarine.ch

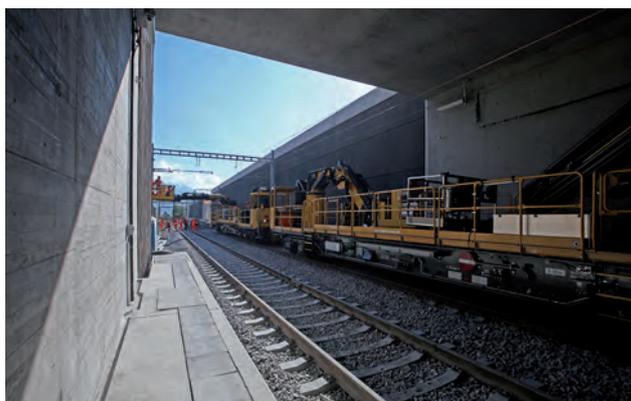
International Standard Serial Number

ISSN 1663-2184

Développement de la ligne CFF du Simplon

Nouveau tunnel et ses accès inaugurés à Sierre

Inaugurés le 29 juin dernier, le tunnel de Gobet et ses accès sont une nouvelle réalisation qui s'inscrit dans le processus de développement de la ligne CFF Lausanne – Brigue engagé par les cantons du Valais et de Vaud, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF. Long de 373 mètres, le nouvel ouvrage est la pièce maîtresse du nouveau tronçon à double voie, d'une longueur de 1215 mètres, construit à l'entrée est de la gare de Sierre. Ces nouvelles infrastructures remplacent celles de l'ancien tracé datant de 1877 et permettent la circulation des trains de voyageurs à deux étages ainsi que des convois de marchandises à grands conteneurs.



Pose des équipements de technique ferroviaire au portail est du nouveau tunnel (Vanina Moreillon, magazine « bâtir »)

leur présenter les travaux sur les zones de chevauchement et les futurs travaux de remblayage du tunnel existant. » Le chef de projet dispose également d'un espace dédié sur le site internet de la Ville de Sierre pour informer le public et annoncer les nuisances à venir tels que les travaux de nuit bruyants, etc. Sur le plan constructif, la friabilité des roches de la colline de Goubing a dicté la méthode de la creuse du tunnel. Cette dernière s'est effectuée en pleine section au moyen d'un système de soutènement composé de voûtes-parapluies (tubes forés), de cintres et de béton projeté. Commencé le 2 mai 2013, depuis le côté est, le percement du tunnel s'est achevé le 23 juillet 2014 avec deux semaines d'avance sur la planification établie.



Les anciennes et nouvelles infrastructures se côtoyant aux portails est des deux tunnels (Vanina Moreillon, magazine « bâtir »)

Précision horlogère pour relier le neuf à l'existant

Les infrastructures du nouveau parcours ont été mises en service en deux temps durant le printemps 2015 : la voie sud, le 27 avril, et la voie nord, le 1er juin. Pour basculer le trafic des anciennes infrastructures vers les nouvelles, d'importants travaux d'adaptation ont été nécessaires dans les zones de chevauchement, pendant trois week-ends « coups de poing ». Effectuées avec une précision horlogère, les différentes phases de ces travaux minutieusement planifiées se sont déroulées dans les laps de temps prévus. « Les opérations de basculement représentaient un défi de taille qui exigeait une parfaite coordination entre les travaux de génie civil et les interventions de génie ferroviaire des différents services de technique ferroviaire (voie, ligne de contact, signalisation). Le ripage des ponts de la route des Lacs, la préparation des chevauchements et le montage du maximum des installations avant les week-ends coups de poing, étaient les autres points cruciaux », explique l'ingénieur, chef de projet, Philippe Cornaz. La réalisation de ce projet dans un cadre urbain fortement peuplé et à proximité de voies ferrées en exploitation a exigé l'adoption de mesures spécifiques lors des diverses étapes de travaux. La sécurité du trafic ferroviaire et des intervenants sur le chantier a été assurée par des palissades implantées le long des voies ferrées existantes. Quant à l'information des riverains, le chef de projet souligne qu'il a mené une communication active qui s'est traduite par de nombreuses séances et des explications détaillées « au besoin ou au cas par cas. » Philippe Cornaz ajoute : « Au début du printemps, j'ai rencontré une quinzaine de riverains pour

Synergie avec l'urbanisation sierroise

La réalisation du nouveau tronçon ferroviaire s'inscrit parfaitement dans la stratégie urbanistique de la ville de Sierre. Dénommé « Sierre se transforme », le plan communal sierrois comporte différents projets de valorisation urbaine. Le déplacement des voies ferrées vers le sud et une partie souterraine allongée offrent au quartier de Glarey plus de 3000 mètres carrés de terrains supplémentaires. Ce nouvel espace disponible à aménager et à insérer dans le quartier est plat. L'automne passé, les habitants du quartier ont été invités à s'exprimer sur la future configuration de leur lieu de vie, lors de deux ateliers participatifs. Les participants ont suggéré l'aménagement d'une place conviviale et multifonctionnelle qui constituerait le cœur du quartier. Cet endroit central, agrémenté d'une fontaine, de bancs et de gradins, aurait pour vocation d'accueillir des manifestations ponctuelles et des rencontres improvisées. Pour l'espace longeant le nord de la ligne ferroviaire, les idées émises mentionnent l'aménagement d'un jardin à l'anglaise avec des surfaces de jeux pour petits et grands. La création d'une « zone 20 km/h » a été aussi évoquée pour une meilleure cohabitation entre piétons et voitures. La mise à l'enquête du projet définitif devrait se dérouler au cours de cette année et la phase de réalisation devrait commencer l'année prochaine.

A noter aussi que les structures porteuses du passage inférieur de la future route d'évitement du quartier du Vieux Bourg ont été déjà intégrées aux nouvelles infrastructures ferroviaires.

Un autre grand projet est en cours de concrétisation au sud de la gare CFF. Il s'agit de celui du « Complexe Sud » portant sur la construction d'une gare routière,



&promodal

bureau
en mobilité

promodal.ch
Case postale 7181
1002 Lausanne_Suisse
www.promodal.ch

d'un parking, d'une passerelle sur les voies ferrées et d'un bâtiment scolaire pour l'Ecole de Commerce et de Culture Générale (ECCG) et la Haute Ecole Spécialisée de Suisse Occidentale (HES-SO).



Les structures porteuses du passage inférieur de la future route d'évitement du quartier du Vieux Bourg sont situées peu avant le portail ouest du nouveau tunnel (Vanina Moreillon, magazine « bâtir »)

Quelques dates et chiffres

28 novembre 2005, début de l'étude de l'avant-projet
 20 novembre 2008, approbation de l'avant-projet avec l'étude et chiffrage détaillé de trois variantes
 Juillet 2010, mise à l'enquête
 Juillet 2011, mise à l'enquête complémentaire
 20 juillet 2011, validation du montant de l'investissement de 58,8 millions de francs
 16 avril 2012, octroi du permis de construire
 1er juin 2012, ouverture du chantier
 15 juin 2012, fête du premier coup de pioche
 23 juillet 2014, fin des travaux de percement du tunnel
 1er juin 2015, mise en service complète de la nouvelle double voie
 29 juin 2015, inauguration officielle
 Avril 2016, fin des travaux de remblayage de l'ancien tunnel et de remise en état des lieux

Philippe Claude

Cet article a paru également dans « bâtir », journal de la construction de la Suisse romande



Inauguré le 29 juin 2015, le nouvel ouvrage permet le passage des trains de voyageurs à deux étages et des convois de marchandises à grands conteneurs (Emery Denis Emery@photo-genic.ch)

Valais 2030

Quelle mobilité voulons-nous ?

Le canton du Valais a présenté déjà en l'an 2000 une première « Conception cantonale pour les transports publics », laquelle définissait les grandes attentes cantonales pour le futur de sa mobilité.

Depuis lors, tant les conditions-cadres que l'offre et la demande ont évolué favorablement au cours de ces quinze dernières années, notamment avec la mise en service, en 2007, du tunnel de base du Lötschberg et la poursuite des chantiers de l'autoroute A9. D'autres éléments ont également une influence non négligeable sur le développement à venir des infrastructures nécessaires à la mobilité. Citons notamment :

- La mise en œuvre d'une politique coordonnée à l'échelon fédéral en faveur des agglomérations, qui en est déjà à son troisième appel à projets ;
- L'acceptation de l'initiative populaire dite « Weber », laquelle limitera en partie la construction de résidences secondaires ;
- La révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) ;
- La mise en œuvre de nouvelles bases légales fédérales, comme le nouveau fonds d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF).

Fort de ces considérants, le conseiller d'Etat Jacques Melly, en charge du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE), met en œuvre une nouvelle « Conception cantonale de la mobilité », en s'assurant que ce document soit en phase tant avec la révision en cours du Plan Directeur cantonal de l'Etat du Valais, qu'en prenant en considération la forte évolution des contraintes légales déjà en force (notamment sur le plan ferroviaire ZEB, FAIF avec STEP 1 et 2), que celles qui restent à finaliser (comme FORTA, nécessaire aux infrastructures routières et aux agglomérations).

Attentes de l'Autorité cantonale

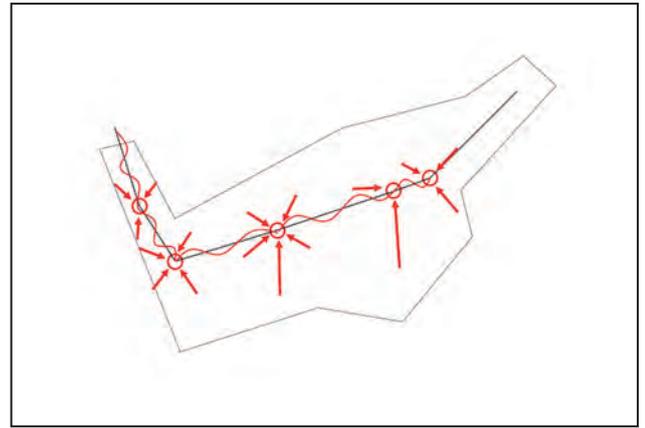
Cette prochaine « Conception cantonale de la mobilité » (CCM VS) devra proposer une vision globale et concertée des transports terrestres nécessaires au développement du canton, c'est-à-dire des idées de lignes directrices en faveur des transports publics, du trafic routier et de la mobilité douce.

Cette vision globale de la mobilité doit également servir de toit aux divers projets d'agglomération en cours de mise en œuvre et être pleinement compatible avec la prochaine version (en cours de finalisation) du Plan directeur cantonal.

Sur la base de ces constats, la « CCM VS » définit quatre champs d'action stratégiques ainsi que les standards d'offre et de desserte et esquisse des solutions possibles. Les principales solutions sont en résumé les suivantes :

I) Déplacements quotidiens dans et vers les agglomérations

Ce champ d'action se concentre sur l'amélioration de l'offre de transports pour les besoins quotidiens. Au niveau temporel, les plus grands besoins se font ressentir aux heures de pointes du trafic des jours ouvrables. Au niveau du territoire, ce sont les agglomérations qui sont prioritaires.

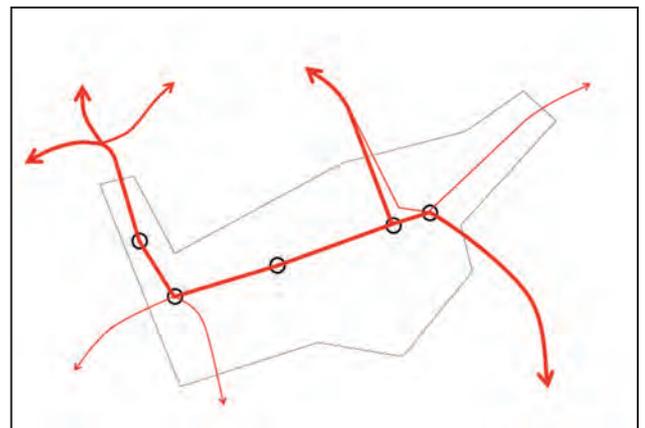


Concernant les moyens de transport, ce sont notamment les transports publics régionaux et la mobilité douce qui doivent être développés. Il s'agit de mieux gérer le transport individuel motorisé (TIM) dans les centres, en coordonnant une complémentarité optimale avec les transports publics (TP).

II) Raccordements nationaux et internationaux

Ce champ d'action se focalise sur une amélioration continue des offres de mobilité avec les cantons et les pays voisins.

Au niveau du territoire, ce sont les grands axes de transport de la plaine du Rhône, du Lötschberg, du Simplon et du Grand Saint-Bernard qui sont au premier plan. Au niveau temporel, les pointes de trafic sont plutôt saisonnières et concentrées sur les week-ends. Concernant les moyens de transport, il s'agit principalement de poursuivre le développement des transports publics pour la longue distance.

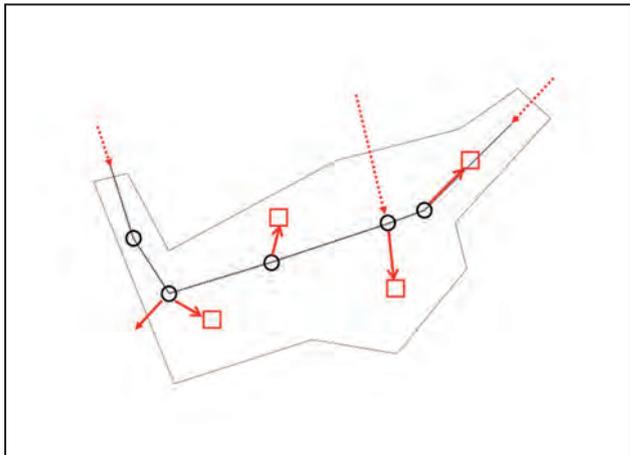


Cela concerne aussi le transport de marchandises lourdes qu'il s'agit de transférer autant que possible sur le rail (40 tonnes, transports de marchandises dangereuses).

III) Desserte des centres touristiques

Ce champ d'action se focalise sur l'amélioration de l'accès aux destinations touristiques. Au niveau du territoire, ce sont ainsi les axes de desserte vers les principaux lieux touristiques, les nœuds de correspondances avec les lignes longue distance ainsi que les axes de liaison entre les régions touristiques voisines (VS-UR-GR-BE-VD-TI ; VS-F/I) qui sont au premier plan. Au niveau temporel, les pointes de trafic sont saisonnières et en fin de semaine. Concernant les moyens

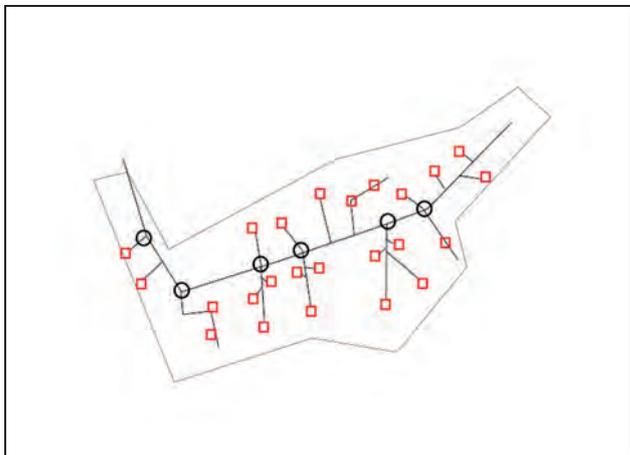
de transport, il s'agit principalement de développer les transports publics régionaux (trains et bus) et ponctuellement les accès routiers.



IV) Desserte des zones périphériques

Ce champ d'action s'attaque au problème typique des grands cantons de montagne : la vaste desserte des espaces périphériques.

Au niveau du territoire, ce sont les localités des co-teaux et des vallées principales et secondaires, plus exactement leur raccordement aux centres régionaux en plaine qui sont au premier plan. Au niveau temporel, les pointes de trafic sont moins prononcées, la desserte doit être garantie tout au long de l'année et pour tous les modes de transports.



(Canton du Valais)

Les transports publics régionaux (bus, téléphériques) doivent contribuer à soulager le réseau routier autant que possible, mais doivent en même temps répondre à des critères minimaux de performances économiques.

Mise en œuvre dans les deux ans à venir

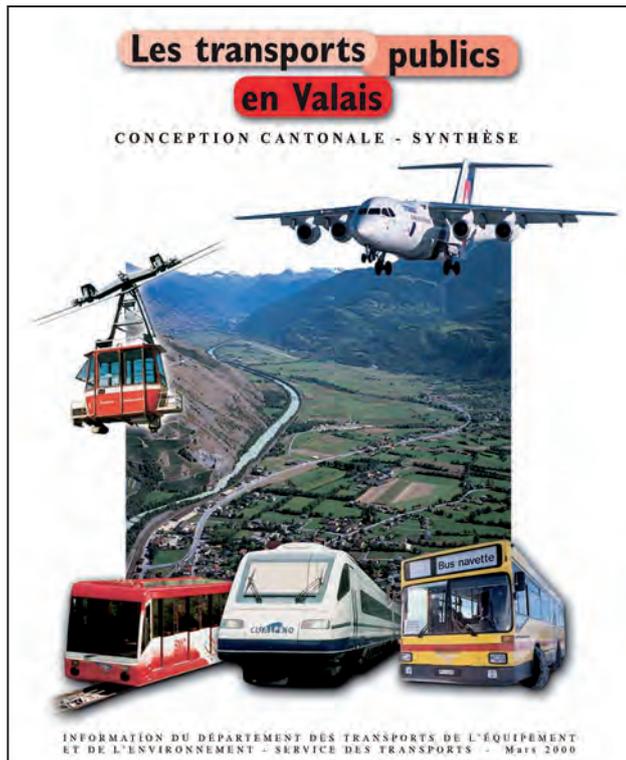
La nouvelle Conception cantonale des transports « CCM VS » aura une orientation stratégique marquée. Elle sera finalisée courant 2015 et 2016. A ce jour, les besoins d'action au niveau du système des transports terrestres du canton du Valais sont surtout apparents dans les domaines suivants :

- Meilleure coordination entre transport individuel motorisé (TIM) et transports publics (TP) (politique de Park&Ride, développement des accès aux gares, priorisation du bus, etc.) ;

- Besoin continu de développer et d'assainir les réseaux routiers cantonal et communaux, protection des infrastructures routières contre les dangers naturels ;
- Besoin d'aménager l'espace routier dans les localités (valorisation des déplacements à pied, à vélo et avec les transports publics ainsi que protections des habitants contre les immiscions et des risques d'accidents) ;
- Etalement persistant des constructions et développement consécutif du TIM (politique des pôles de développement plus conséquente aux niveaux travail et habitat, coordination espace et transport, mise en œuvre des projets d'agglomération, etc.) ;
- Développement des réseaux cyclable et/ou piétons pour les déplacements quotidiens dans les agglomérations (accès aux gares, itinéraires cyclables en général, places de stationnement, etc.) ;
- Garantie de la desserte des localités décentralisées sur l'ensemble du canton (route et TP) ;
- Offre insuffisante de transports publics en haute saison touristique (analyse coûts-bénéfices entre les mesures d'exploitation supplémentaires et le développement des infrastructures) ;
- Sous-utilisation de l'offre de transports publics dans les régions périphériques (flexibilisation des offres, courses pour écoliers, offres en soirée et de nuit, etc.).

Enfin, cette « CCM VS » évoquera aussi les volets « aviation civile » et « navigation lacustre », mais ces deux chapitres seront vraisemblablement livrés ultérieurement, soit vers 2016-2017.

Pascal Bovey
Délégué à la mobilité du canton du Valais



La première Conception cantonale des transports publics valaisans datant de mars 2000 (Etat du Valais)

De la ligne du Tonkin au RER Sud-Léman

Inscription des études au contrat de plan Etat - Région (CPEP) en force !

C'est assurément une étape décisive. La région Rhône-Alpes (RRA) et le Préfet de région ont fait valider dans le contrat de plan passé par RRA avec l'Etat français le projet de l'étude complète d'avant-projet pour la réouverture de la ligne ferroviaire du Sud-Léman entre Saint-Gingolph (France) et Evian-les-Bains*. Certes de précédentes études avaient déjà permis de débroussailler le dossier, mais il s'agit désormais d'avoir entre les mains des éléments fiables et répondant aux exigences légales françaises sur la faisabilité technique et le coût du projet.

La région Rhône-Alpes est la plus active de l'Hexagone, après l'Ile de France, en matière de transports. Elle consacre une part importante de son budget au service ferroviaire, mais la ligne du Sud-Léman paraît bien lointaine de Lyon. Cet engagement pour ce crédit d'étude marque donc un tournant déterminant. Toutefois, le soutien suisse n'est pas étranger à cette avancée. Ainsi les membres helvétiques (Vaud, Genève, Valais) du Conseil du Léman, présidé par le conseiller d'Etat valaisan Jacques Melly, ont pesé de tout leur poids pour l'approbation du crédit d'étude devisé à quatre millions d'euros.

Projet transfrontalier

Président de l'association « RER Sud-Léman », Benoît Grandcollet, relève que le financement de cette étude entre dans le cadre du programme INTERREG V (Coopération transfrontalière européenne), ce qui permettra de faire participer pratiquement toutes les collectivités publiques de la région : cantons du Valais, de Vaud et de Genève ; départements de Haute-Savoie et de l'Ain ; Communauté de communes d'Evian-les-Bains ; Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (SIAC). Près de la moitié des quatre millions de coûts d'études seront

pris en charge par des aides européennes, FEDER et INTERREG V. Les partenaires suisses et français impliqués devront chacun s'acquitter au cours des cinq ans à venir, d'environ un quart des montants restant à charge des collectivités concernées. Selon Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, le montant à la charge des partenaires suisses est couvert conjointement par les trois cantons (VS, VD et GE), les communes et associations régionales directement concernées et des entreprises de transport. Il n'est toutefois pas exclu que le cercle des contributeurs puisse rapidement s'élargir.

L'étude présentée en 2011 avait permis d'y voir plus clair. La remise à niveau du tronçon du Léman sud était évaluée à 106 millions d'euros. Il s'agira de renouveler intégralement la voie dont l'état délabré avait entraîné l'arrêt des circulations du train touristique Rive-Bleue Express pour des raisons de sécurité, après une exploitation de 1986 à 1998. Selon cette étude, on électrifiera la ligne – en principe en courant helvétique dans un premier temps (15'000 V 16,7 Hz) – afin d'utiliser les rames valaisannes disponibles de RegionAlps, ce qui permettra d'économiser l'achat immédiat de matériel roulant. De toute manière, la France pourra aussi faire circuler ses rames bi-fréquence qui seront engagées sur le futur RER franco-suisse « LEMAN Express » et son maillon central en voie de réalisation entre Annemasse, Les Eaux-Vives et Cornavin (CEVA).

Bouclage stratégique

Par ailleurs, la réouverture de la ligne du Tonkin entre dans un plan stratégique, car il rétablira le bouclage ferroviaire lémanique par la rive sud du Léman. Ainsi la ligne septentrionale, surchargée et souffrant de fréquentes interruptions sur la Côte lémanique, pourra être délestée d'un trafic en croissance constante. Elle offrira également d'excellentes relations au Bas-



L'étude de la liaison ferroviaire Evian-les-Bains – Saint-Gingolph figure parmi les seize projets principaux retenus en Haute-Savoie par le CPEP 2015-2020 (Département de Haute-Savoie)

Valais et tout particulièrement au Chablais valaisan en direction de Genève. Quant aux riverains, ils peuvent être rassurés, car il n'y aura pas de trafic fret, mais seulement des rames voyageurs modernes aux émissions sonores réduites.

Seule ombre au tableau du projet, le résultat de l'étude n'est prévu que pour 2020. Il faut en effet préciser que l'analyse détaillée des coûts de réhabilitation et d'exploitation demande au moins 24 mois. Mais on devrait avoir les premiers enseignements dès l'année prochaine. On espère que ce dossier, qui n'a que trop traîné jusqu'ici, puisse enfin prendre son rythme de croisière. Car l'augmentation du trafic routier devrait se poursuivre de manière soutenue, en particulier celui des frontaliers qui doivent emprunter une route départementale ne se prêtant plus à une telle densité de véhicules et présentant de nombreux dangers pour ses usagers et riverains.

Blaise Nussbaum

* Longue de 17,8 kilomètres, la ligne Evian-les-Bains – Saint-Gingolph (F), dite du Tonkin ou du Sud-Léman, a été ouverte en 1886 par le Paris – Lyon – Méditerranée (PLM). Côté suisse, la ligne Saint-Maurice – Le Bouveret avait été déjà ouverte en 1859 par la compagnie de la Ligne d'Italie. Elle fut prolongée jusqu'à Saint-Gingolph (CH) en 1878. Sur le tronçon français, le trafic des voyageurs avait été reporté sur route dès 1938, alors que le trafic fret ne fut supprimé qu'en 1988.



Les rames modernes du RER ValaisVallis pourraient relier Saint-Gingolph à Evian-les-Bains (RegionAlps)

Le 12 juillet 2005, apparaissait sur la toile un site internet qui vantait les avantages d'une réouverture de la ligne ferroviaire entre Saint-Gingolph et Evian-les-Bains.

Dix ans après, cette initiative est devenue une association forte de 350 adhérents. Le 19 septembre prochain, l'association « **RER Sud-Léman** » fêtera donc 10 années d'actions et de combats. De Saint-Gingolph à Évian, ses adhérents parcourront le territoire à bord d'un moyen de transport original. La cité thermale sera le théâtre de la partie officielle.

Vous êtes toutes et tous invités !

Les 10 ans de l'association franco-suisse



Samedi 19 septembre 2015

Dès 9h00, rendez-vous à St-Gingolph.

Tout au long de la journée, la manifestation se déplacera en direction d'Évian-les-Bains, où aura lieu la partie officielle, grâce à un moyen de transport original !

Programme complet sur www.thersudleman.com



Insertion de l'agglomération de Monthey-Collombey dans le réseau CFF

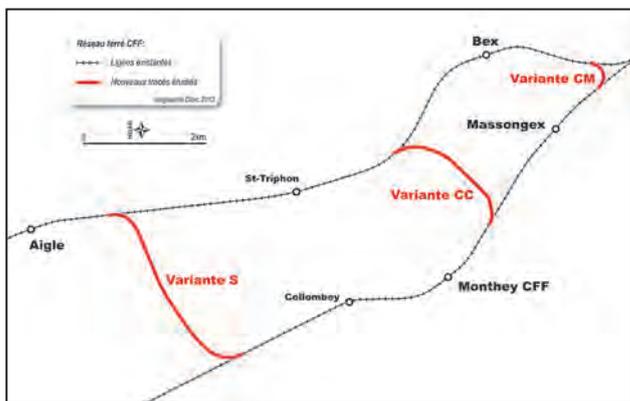
Quatre familles de variantes à analyser pour une réalisation à l'horizon 2030-35 (STEP 2)

Rappel du contexte

Monthey et Collombey-Muraz forment la plus grande agglomération du Chablais. Elle réunit aujourd'hui près de 26'000 habitants et constitue un pôle majeur pour l'industrie et les activités, avec près de 15'000 emplois. Ces quinze dernières années, le Chablais a connu un développement très largement au-dessus des valeurs moyennes observées en Suisse romande. Cette forte expansion est la résultante de la saturation observée tant en termes de logements que d'emplois entre Lausanne et Genève, en lien avec la raréfaction des terrains constructibles. Cet état de fait a poussé bon nombre de citoyens à s'éloigner du bi-pôle Lausanne-Genève et a ainsi contribué au fort développement observé dans la région du Chablais.

La question de mieux connecter Monthey/Collombey à la ligne CFF du Simplon avait déjà été examinée sommairement en 2010-2011 dans le cadre des premières réflexions liées au projet d'agglomération Aigle-Monthey. Toutefois, il est rapidement apparu que l'idée de la création d'une nouvelle infrastructure CFF ne pouvait pas être inscrite dans les projets à retenir pour les projets d'agglomération, en raison des trop longs délais de réalisation (au moins quinze ans) ; ce qui était totalement incompatible avec les exigences fixées par la Confédération (tous les projets annoncés pour les divers programmes d'agglomération de 2^e ou 3^e génération devant être achevés au plus tard en 2022-25).

En février 2013, un postulat intitulé « Placer Monthey sur la ligne CFF du Simplon » a été déposé auprès du Grand Conseil valaisan. Il était demandé que le Conseil d'Etat étudie la possibilité de créer un complément d'infrastructure ferroviaire connectant la ligne du Simplon entre Villeneuve et Saint-Maurice via Monthey et d'en estimer sommairement les coûts. Dans le débat qui a suivi, plusieurs autres esquisses de solutions ont été mises en avant, notamment par le biais de l'association transports & environnement (ATE) et par le Groupe Mobilité du Chablais (GMC).



Les familles de couloirs analysées dans le cadre de la réponse apportée par le Conseil d'Etat valaisan (Etat du Valais / citec)

Les premiers éléments de réponse ont été préparés par le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) et transmis en 2013 déjà

par le Conseil d'Etat aux membres du Grand Conseil. La démarche pour apporter une vision claire et quelques éléments de réponse sur les futurs possibles (et raisonnablement réalisables et/ou finançables...) a été mise en œuvre par le DTEE. Le Conseil d'Etat a choisi, en accord avec une très large majorité du Grand Conseil, d'examiner si cette suggestion de complément d'infrastructures ferroviaires connectant la ligne du Simplon entre Villeneuve et Saint-Maurice via Monthey, qui valorisant l'actuelle voie du RER Sud-Léman (anciennement dénommée ligne du Tonkin) pouvait faire l'objet d'une annonce auprès de la Confédération, en vue d'une possible intégration dans un financement par le biais des mesures FAIF-PRODES, dont l'appel à projets pour la tranche de réalisation à l'horizon 2030-35 est en cours.

Aujourd'hui, une mesure dénommée « VS-02 - Connexion directe CFF de Monthey à l'Arc lémanique » (voir plus d'infos sous le lien www.ctso.ch/doc/CTSO_Rapport_PROD_PP_26.11.14 - pages 18 et 19) a été déposée en novembre 2014 à l'Office fédéral des transports, pour qu'elle soit examinée de manière suffisamment détaillée, évaluée et priorisée, afin que les cantons de Vaud et du Valais disposent d'une réponse claire de la Confédération, quant à la pertinence de son inscription dans une prochaine planification quinquennale (PRODES), qui serait financée par le biais du nouveau Fonds d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF) approuvé par le peuple suisse en février 2014.

Deux familles de variantes, des futurs possibles et contrastés

Dans le cadre des premières réflexions menées, les familles de variante dite en « virgule » (CM et CC sur la figure 1) proposent un principe de connexion très différent que les familles dites en « sinusoïde ». Il convient également de relever qu'une seconde famille de variante en « sinusoïde » a été mise en avant par le DTEE. Celle-ci permet de relier de manière performante les assiettes des lignes du Simplon et du Sud-Léman, en évitant de transiter dans le périmètre de la raffinerie de Collombey-le-Grand, dont l'avenir est aujourd'hui incertain.

Si au niveau des coûts de réalisation, les diverses alternatives de tracé se situent dans des ordres de grandeur similaires (entre 90 et 160 millions de francs selon la famille considérée, précision des coûts, base 2013, de l'ordre de 50 %). Par contre, au niveau de l'exploitation, les deux familles de variantes se distinguent fortement.

Deux couloirs pour des variantes en « virgule »

Le couloir retenu dans la solution CM utilise en partie la plateforme ferroviaire longeant le site chimique de Monthey

La proposition formulée par l'ATE et le GMC préconise également une « virgule » mais située au Sud-Est de Bex et Massongex.

Deux couloirs pour des variantes en « sinusoïde »

En complément à ces premières réflexions, le DTEE a mis en évidence qu'une autre famille de variantes

de tracé était possible. Celle-ci quitterait la ligne du Simplon au niveau de Roche (soit à l'ouest d'Aigle, contrairement à la variante S qui elle s'amorce entre Aigle et Saint-Triphon) pour rejoindre la ligne du Sud-Léman à hauteur de Vionnaz.

Cette nouvelle variante de tracé est attractive en priorité pour le trafic Cargo (qui ainsi éviterait le nœud d'Aigle, permettrait des dépassements par d'autres trains sur l'axe du Simplon, etc.) et pour le trafic InterCity/EuroCity (Lausanne – Vevey ou Montreux – Monthey – Sion – Viège avec un objectif de moins de 90 minutes de temps de parcours entre Lausanne et Viège).

Dans le cadre de cette variante R, il est souhaité que le trafic des trains InterRegio et des RegioExpress soit par contre maintenu sur la ligne du Simplon, afin de garantir le maintien de la desserte souhaitée pour les gares CFF de Bex et d'Aigle.

La suite des opérations se fera sous l'égide de FAIF – PRODES 2030-35

Les analyses complémentaires à mener porteront principalement sur le tracé et les compléments d'infrastructure qui vont en découler, les temps de parcours, l'impact sur la capacité de la ligne du Simplon ainsi que sur les questions d'ordre de grandeur des coûts, de faisabilité sommaire et d'horizon de mise en œuvre. A ce jour, il ressort qu'en première approximation, la famille des variantes en sinusoïde permet d'envisager la réalisation « fonctionnelle » d'une troisième voie offrant des possibilités importantes de dépassement/ augmentation de capacité entre Villeneuve et Saint-Maurice, ce qui entraîne de facto que les concepts actuels d'exploitation de la ligne ferroviaire du Sim-

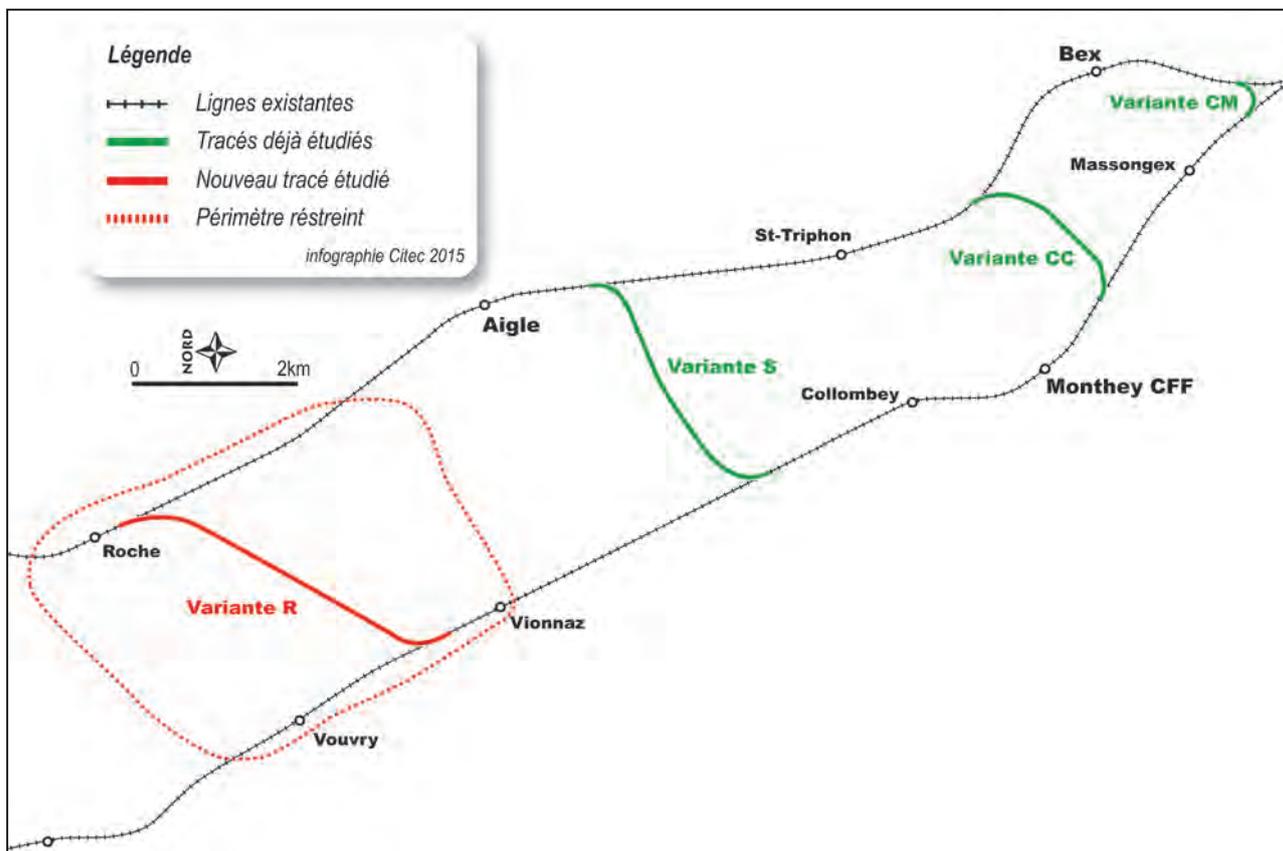
plon pourraient être encore améliorés et stabilisés sur une perspective fonctionnelle et pérenne.

Par contre, la réalisation d'une des solutions en virgule propose, grâce à cette nouvelle infrastructure de nouveaux concepts d'exploitations qui se démarquent des solutions fonctionnelles mises en place aujourd'hui ou qui le seront dans un proche avenir avec la mise en service des infrastructures liées au RER LEMAN Express (CEVA), dès 2019.

De facto, l'analyse de ces familles de variantes impose donc l'examen d'une large famille de nouveaux concepts d'exploitation qui seront à étudier entre 2015 et 2016 par les partenaires concernés et sous le contrôle de l'autorité fédérale de surveillance.

L'acceptation du Fonds d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF) par le peuple suisse, en février 2014, a rendu possible un examen quant à la faisabilité d'une possible connexion entre l'agglomération Monthey/Collombey-Muraz et les infrastructures ferroviaires de la ligne du Simplon. Grâce à ce nouvel outil dans la législation fédérale, les cantons sont en mesure de proposer l'examen de concepts innovants, mais la Confédération a mis en place des règles claires qui proposent un processus participatif et cohérent pour se prononcer sur la faisabilité et la mise en œuvre de nouveaux aménagements ferroviaires, lesquels doivent clairement répondre à l'intérêt du plus grand nombre et cela, à des coûts admissibles pour les pouvoirs publics concernés.

Pascal Bovey
Délégué à la mobilité
Canton du Valais



Les quatre familles de couloirs qui seront sommairement analysées par la Confédération en lien avec PRODES 2030-35 (Etat du Valais / citec)



Prochain arrêt : Pfyn-Finges.

Retrouvez nos idées-loisirs en train sur
www.regionalps.ch/loisirs

/boomerang © Valais/Wallis Promotion | Roland Garth



SBB CFF FFS

RER Valais | Wallis

Mise en œuvre de la prochaine étape à fin 2015

Le Valais est entré depuis mi-décembre 2012 dans le club des cantons qui disposent d'un RER (Réseau Express Régional). Une cadence de trains RegionAlps à la demi-heure a été instaurée aux heures de pointe (de 6 heures à 9 h 30 et de 16 heures à 21 heures, du lundi au vendredi) entre Brigue et Monthey. Depuis l'introduction de cette offre cadencée à 30 minutes aux périodes de plus forte demande, le trafic régional a vu sa clientèle augmenter de 35 %, entre décembre 2012 et décembre 2014.

La Direction de RegionAlps estime que cette augmentation provient de la présence de nouveaux voyageurs/pendulaires séduits par une offre étoffée. Mais pas uniquement, car la plus forte progression se situe entre Martigny et Sierre, ce qui est en grande partie dû à la suppression de la rupture de correspondance à Sion. En effet, cela génère un supplément de trafic, principalement dû aux étudiants qui se rendent à Sion, capitale cantonale et important centre d'enseignement.

Une deuxième étape a été franchie par le Canton du Valais en décembre 2014, avec la mise en place d'une offre cadencée toute la journée à la demi-heure entre Zermatt et Fiesch, sur le réseau à voie métrique de la Matterhorn Gotthard Bahn. Après un peu plus de six mois d'exploitation, on constate des hausses de fréquentation pouvant atteindre 9 à 10 % sur certains tronçons desservis par les trains régionaux du MGBahn. Selon le délégué à la mobilité, ces premiers chiffres indicatifs sont clairement liés aux substantielles améliorations apportées de part et d'autre de l'agglomération Brigue-Vièges-Naters, qui sont particulièrement intéressantes pour la clientèle du MGBahn située entre Stalden et Fiesch.



Hausse de fréquentation aussi dans les rames de la MGBahn sur le tronçon de ligne reliant Fiesch à Zermatt (MGBahn)

Dès mi-décembre 2015, le Canton du Valais, par son Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) a prévu d'étendre la cadence semi-horaire à toute la journée sur l'offre RegionAlps Monthey – Brigue. Le projet d'horaire 2016 publié sur www.projet-horaire.ch renseigne en détail sur la densification prévue de l'offre.

Extension de la cadence à la demi-heure

Tant la Direction de RegionAlps que le DTEE sont convaincus qu'un accroissement de la fréquenta-

tion sera à nouveau observable, mais probablement dans une proportion plus modérée que celle constatée entre 2012 et 2014. En effet, comme le relève le Délégué à la mobilité de l'Etat du Valais « la période entre 11 h 30 et 14 h 30 va connaître une forte croissance de la demande si l'offre de transport de RegionAlps est proposée toutes les 30 minutes. Tant la clientèle des scolaires qu'une partie de la clientèle des actifs pendulaires pourraient être attirés par la possibilité d'utiliser les trains régionaux durant la pause de midi. Pendant les autres périodes de plus faible attractivité, de la matinée et du milieu de l'après-midi, une hausse sera observée, mais certainement avec des valeurs de croissance plus modérées. Le pronostic est qu'une croissance de l'ordre de 7 à 10 % devrait pouvoir être observée entre mi-décembre 2014 et mi-décembre 2016 sur le trafic régional entre Brigue et Monthey ».



Voyageurs plus nombreux dans les rames de RegionAlps assurant le service RER ValaisWallis dans la plaine du Rhône (RegionAlps)

Les prochaines étapes d'amélioration de l'offre du RER ValaisWallis seront :

- Une cadence à 30 minutes aux heures de pointe entre Martigny et Orsières/Le Châble ;
- Une cadence à 30 minutes aux heures de pointe entre Monthey et Saint-Gingolph ;
- Le prolongement éventuel du RER ValaisWallis au-delà de Brigue, vers Iselle et Domodossola.

Ces améliorations seront introduites progressivement dès 2017-2018, en fonction des résultats de fréquentation, et de la croissance des recettes qui en découlera, d'une part, ainsi que des compléments de moyens financiers qui devraient être alloués par la Confédération et le Grand Conseil valaisan, d'autre part.

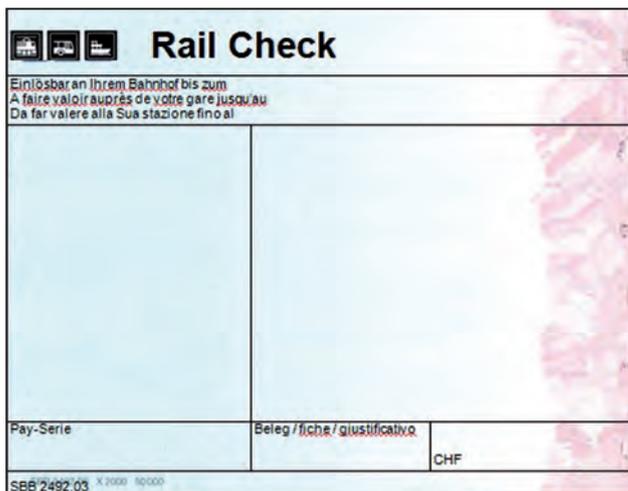
Rédaction TRANSPORTS ROMANDS
avec l'aide de Pascal Bovey,
Délégué à la mobilité

Promotion des transports publics auprès des jeunes Valaisans

Le Rail-Check en quelques mots

Grâce au Rail-Check, l'Etat du Valais et la commune de domicile de l'utilisateur prennent en charge une part des frais de déplacements en transports publics des apprentis et des étudiants en formation dans les écoles du secondaire II général.

Les pouvoirs publics valaisans souhaitent ainsi promouvoir les transports publics auprès des jeunes, tout en simplifiant l'accès à l'offre et les risques financiers liés.



Exemple de Rail-Check (CFF)

Ce système a comme avantage que l'Etat du Valais et la commune de domicile assurent, par un système de paiement en début d'année scolaire, une part des coûts de la mobilité des jeunes en formation. Cette solution évite au jeune, ou à ses parents, de devoir avancer des montants financiers importants pour payer ses besoins de mobilité en lien avec la formation, puis de se les faire rembourser seulement en fin d'année scolaire.

Le Rail-Check permet d'acquérir un abonnement de parcours annuel personnel et intransmissible. En vue de son utilisation, le jeune se présente muni de son Rail-Check au guichet d'un transporteur public sur territoire valaisan, avec une pièce d'identité récente et valable.

La mise à disposition d'un Rail-Check à chaque ayant droit encourage celui-ci à mener une réflexion sur l'utilité de recourir aux transports publics, en l'incitant à :

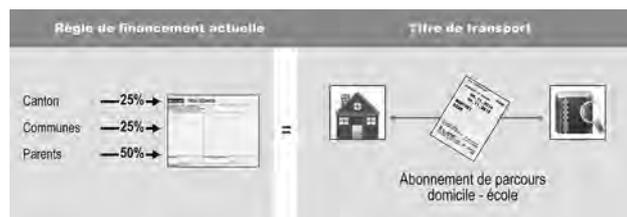
- S'interroger sur le coût de cette mobilité.
- Pouvoir choisir une offre de transport au-delà de celle proposée pour un coût marginal à sa charge.

Principe actuel de cofinancement

A ce jour, les 50 % du prix de l'abonnement de parcours annuel de deuxième classe sont pris en charge par le canton et la commune de domicile. La part restante est à assumer par le jeune ou ses représentants légaux. Le jeune en formation dispose ainsi d'un titre de transport pour utiliser librement les transports publics entre son lieu de domicile et son lieu principal de formation.

Aujourd'hui, c'est plus des deux tiers des étudiants et apprentis qui utilisent leur Rail-Check, sur un total

légèrement supérieur à 15'000 jeunes concernés par cette action.



Principes actuels du Rail-Check (Citec)

Les principaux objectifs poursuivis

- Réduire de manière volontariste et incitative la part modale du transport individuel des étudiants, d'autant plus à un âge charnière où se pose la question du permis de conduire et de la voiture.
- Encourager, convaincre, promouvoir, amener à tester les modes alternatifs aux transports individuels et tendre vers une politique durable des déplacements.
- Réduire l'emprise de la voiture sur des sites forcément contraints (centre-ville), libérer le stationnement public de cette demande de « longue durée en lien avec la formation » et favoriser ainsi l'accueil des clients et visiteurs (« courte durée »).

Un signe tangible : la part modale des transports publics a augmenté de +2 % entre 2010 et 2014.

Les principaux aspects novateurs du Rail-Check

- Disposer d'une incitation qui encourage le recours aux transports publics, où tous les partenaires participent financièrement ; en ce sens, le Rail-Check est un bon bras de levier pour une prise de conscience des coûts inhérents du transport public.
- Travailler avec les « adultes de demain » sur le choix modal des futures personnes actives.
- Faire prendre conscience aux jeunes de l'impact du choix du lieu d'habitation dans leurs futurs déplacements pendulaires.
- Autoriser les solutions personnalisées : l'utilisateur peut acheter librement l'abonnement qui lui convient tout en bénéficiant du montant financier auquel il a droit pour ses déplacements domicile-école.
- Renforcer la collaboration entre communes, canton et filières de formation : en raison de la participation financière de chacun, ce produit met le doigt sur les enjeux de localisation des équipements publics (aménagement du territoire) en fonction des transports publics (mobilité).

Par sa souplesse (choix individuel du client final) et le caractère révoquant (le financement n'est imputé aux pouvoirs publics que si le chèque est utilisé), cet outil est très bien adapté aux régions périphériques qui disposent de peu de moyens financiers.

Les développements envisagés

Plusieurs démarches sont en cours de discussion pour continuer à faire évoluer le Rail-Check. L'objectif politique affiché par le Conseil d'Etat valaisan pour les prochaines années est clair : améliorer encore ce produit, tout en cherchant de nouvelles recettes.

Relevons notamment :

- Les clients demandent désormais plus. En effet, de nombreux parents ont compris qu'en mettant un petit peu plus d'argent, ils peuvent disposer d'un produit encore plus intéressant pour leurs enfants, notamment pour les déplacements non liés au scolaire (loisirs, sport, sorties). Cette pratique est à stimuler, elle augure d'un changement fondamental de comportement de mobilité sur le long terme.
- S'appuyer sur les nouvelles technologies pour faire évoluer le Rail-Check. Le Canton suit de près le nouveau système de billetterie électronique « BIBO » (« be in be out ») qui doit permettre de voyager plus simplement grâce à une carte à puce enregistrant les déplacements en transports publics.
- Considérant l'objectif du Gouvernement de limitation des dépenses, des discussions sont également en cours en ce qui concerne la répartition financière tripartite du Rail-Check.

Le souhait commun est d'inscrire le Rail-Check dans une démarche globale, en tendant vers un « bouquet mobilité » intégrant d'autres mesures volontaristes et d'encouragement aux modes alternatifs à la voiture (la mobilité douce, le covoiturage, l'auto-partage, etc.), mais également des mesures contraignantes vis-à-vis par exemple du stationnement sur le domaine privé ou public. Il faut faire prendre conscience à l'usager que le stationnement a un coût non négligeable pour la collectivité et qu'il n'est pas un droit acquis !

Lors de sa neuvième procédure d'appel à projet (mars 2014), le centre de services du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour une mobilité innovatrice et durable a retenu plusieurs projets dont « le Rail-Check, une incitation à une mobilité durable des adultes de demain ». Ce projet en cours est cofinancé par le DETEC, l'Etat du Valais et la Ville de Sion. Il a pour cadre six sites scolaires de la Ville de Sion avec un objectif de mise en œuvre test d'un

« bouquet mobilité » complet pour la rentrée scolaire 2016-2017.

Les possibilités de généralisation de l'usage du Rail-Check sont discutées actuellement

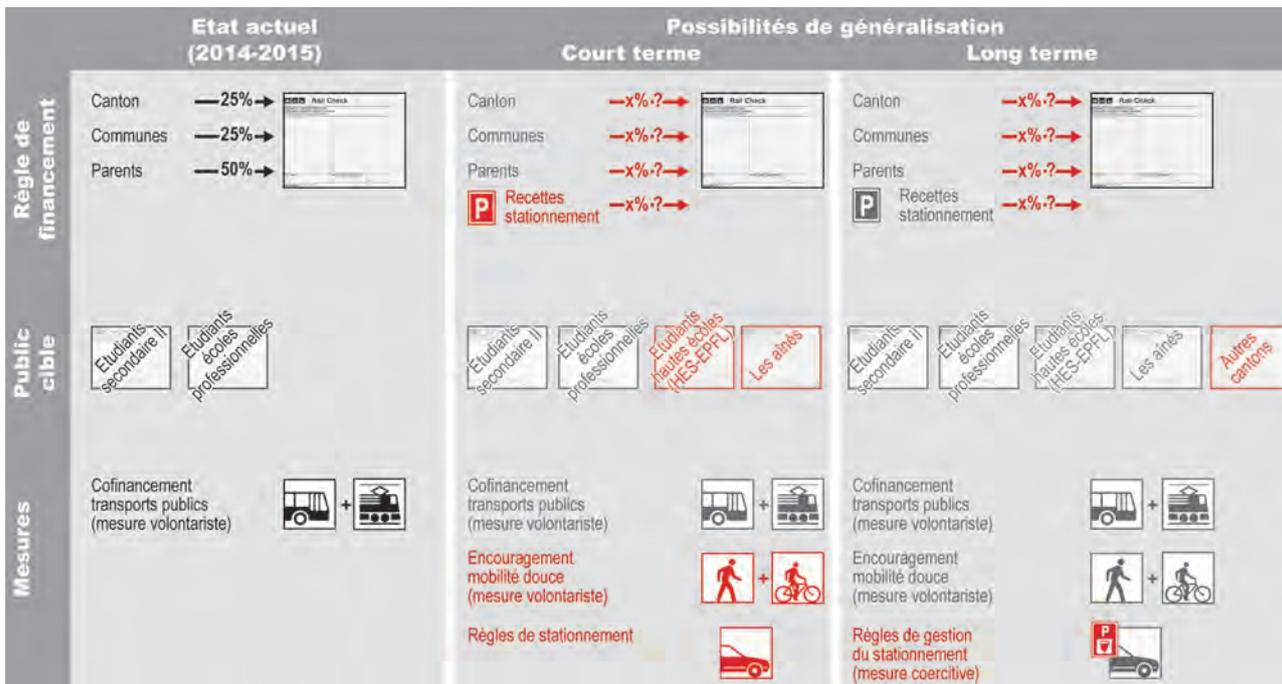
En parallèle, des possibilités de généralisation se discutent également au sein des pouvoirs publics en Valais. Ces réflexions générées par des instances diverses sont toutes au stade préliminaire ; une fois les publics cibles identifiés, les clés de répartition financière seront discutées au cas par cas.

Citons notamment :

- Différentes analyses sont en cours au sein des services cantonaux autour de la question du droit à une place de stationnement pour les collaborateurs de l'Etat, de son coût réel qu'il s'agirait de reporter en partie sur l'usager et des mesures alternatives à proposer, voire à cofinancer. En ce sens, le Rail-Check (répartition financière à définir), pourrait faire partie intégrante du « bouquet mobilité » qui pourrait leur être prochainement proposé. Une part des recettes du stationnement permettraient d'alimenter un fonds de cofinancement des Rail-Checks.
- En lien avec l'implantation du Campus EPFL/HES à la gare de Sion, certains milieux politiques s'interrogent sur l'éventualité d'étendre le Rail-Check aux étudiants valaisans fréquentant des hautes écoles. Cette idée n'a toutefois pas encore trouvé un mode de mise en œuvre acceptable sur les plans financier et politique.

Finalement, le canton du Valais nécessitant une mobilité forte (habitat dans les vallées, réseau limité d'infrastructures de mobilité et concentration des activités en plaine du Rhône), une autre piste de généralisation se discute également autour des besoins de mobilité du troisième âge.

Pierre Favre
Citec Ingénieurs-Conseils



Etat actuel et évolution à court et long termes du produit Rail-Check (Citec)

citec

Les transports publics, ossature durable de mobilité

- Expertiser
- Analyser
- Proposer
- Mettre en œuvre

Modes

Outils et logiciels

Scan TC Viriato Capres OpenTrack

Produits

Diagnostic des réseaux	Variante d'horaires
Relevé de temps de parcours	Calcul de marche (temps de parcours)
Analyse des dysfonctionnements	Pôle multimodal (aménagement et dimensionnement)
Concept d'offre - schéma de desserte	Stratégie de régulation
Etude d'exploitation	Etude socio-économique
Etude de faisabilité	Gestion et coordination de projet
Etude d'insertion et aménagement	

RER Valais
Potentiel de densification des arrêts existants et priorités de développement

Réseau bus urbain de Monthey
Bilan et propositions de développement (mise en service à mi-décembre 2014)

Citec Ingénieurs Conseils SA Genève Vaud Valais Neuchâtel Lyon La Réunion Torino www.citec.ch

Expertises
Planification
Modélisation
Etudes d'impacts
Régulation du trafic
Gestion de projets
Aménagement

OUESTRAIL
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

NOTRE VOCATION

Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale (BE/FR/GE/JU/NE/VS/VD)

NOTRE OBJECTIF ACTUEL

Préparer la prochaine étape de développement de l'infrastructure ferroviaire (étape 2030). Assurer de bonnes cadences sur l'ensemble du réseau et augmenter la capacité sur les lignes saturées.

NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS

Le onzième colloque d'OUESTRAIL. Il aura lieu le vendredi 6 novembre 2015 (09h-13h30) à Yverdon-les-Bains et sera consacré à la (télé)billettique du futur. Une date à noter dans votre agenda !

>> www.ouestrail.ch >> ouestrail@bluewin.ch



Canton et communes unis pour encourager les jeunes Valaisans à utiliser les transports publics (CFF)

VS Mobility

Application sur Smartphone pour tous les transports publics desservant le Valais

Depuis mi-décembre 2012, l'application VS Mobility est proposée gratuitement et dans quatre langues (français-allemand-italien-anglais) à tous les clients, occasionnels ou réguliers, des transports publics afin de faciliter leurs déplacements en Valais et dans le Haut Léman.

Les entreprises de transports publics valaisannes sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP) du Valais et avec un fort soutien de l'Etat du Valais, par son Département des transports, de l'équipement et de l'environnement, offrent depuis plus de trente mois cette nouvelle application.

L'application peut être téléchargée gratuitement depuis l'Apple Store pour iPhone et iPad ainsi que sur Google Play Store pour les appareils Android. Plus de 11'000 téléchargements ont été effectués au cours des deux premières années. Cet outil informatique permet aux usagers occasionnels, aux touristes ou aux pendulaires de trouver facilement des informations sur les horaires des transports en communs. De plus, une fonctionnalité « réalité augmentée » facilite la recherche des arrêts pour les touristes ou les Valaisans égarés.

L'Etat du Valais a été le premier canton de Suisse à offrir une application pour la téléphonie mobile qui contient tous les transporteurs cantonaux. Par ailleurs, le canton et les entreprises de transport du Valais proposent également leur horaire de poche pour les clients qui préfèrent feuilleter les cadres officiels dans un extrait de l'indicateur officiel.

Information horaire en temps réel

Grâce au soutien financier de l'Etat du Valais et des communes de Monthey, Collombey-Muraz, Martigny, Sion, Viège et Brigue, les cars postaux ainsi que les bus urbains des villes précitées sont visibles dans l'application avec des données en temps réels. Cette fonctionnalité a été mise en place par la volonté du conseiller d'Etat Jacques Melly et d'autres entreprises de transports valaisans vont suivre.

Les informations en temps réel sont disponibles lorsque le signe « RT » (Real Time) est visible à côté du numéro de la ligne. La fonction temps réel permet par exemple de consulter les horaires d'arrivée, prévus ou réels, et de connaître le temps d'attente d'un bus à tel ou tel arrêt.

L'Union des transports publics du Valais (UTP Valais)

L'UTP Valais est une association fondée en 2009 qui a pour objectif la défense et la promotion de transports publics de qualité, efficaces, performants et attractifs dans le Canton du Valais.

L'UTP Valais emploie quelque 1'200 personnes, exploite plus de 2'500 kilomètres de réseau et totalise 900 véhicules.

Cette entité regroupe les principales sociétés de transports actives dans le trafic régional soit, CarPostal, LLB (ligne de bus de Loèche), MGB (Matterhorn Gotthard Bahn), RegionAlps, TMR (Transports de Martigny et Régions), TPC (Transports Publics du Chablais), SMC (funiculaire et bus Sierre-Montana-Crans) et BLS (Bern-Lötschberg-Simplon).

Plus d'informations sur l'UTP Valais – VÖV Wallis
www.utpvs.ch

VS Mobility
L'App idéale
pour vos déplacements

Available on the App Store

Google play

QR code

Téléchargez-la gratuitement

UTP | VÖV
Union des transports publics du Valais
Walliser Verband öffentlicher Verkehr

Tous les horaires des transports publics valaisans sont disponibles sur smartphone et horaire de poche (VS Mobility)

Une première en Suisse romande

Une plateforme de covoiturage combinée aux transports publics !

Chablais Région, associé au Laboratoire de mobilité (Mobility Lab) et CarPostal Suisse SA, teste une nouvelle offre de covoiturage dénommée PubliRide. Elle sera déployée dans deux zones distinctes du Valais.

Le projet PubliRide met à disposition une plateforme informatique qui permet d'organiser des trajets en covoiturage de manière simple et flexible, que ce soit pour se rendre au travail ou pendant les loisirs. Le projet, soutenu par Chablais Région, dans le cadre du programme INTERREG IV, la Poste Suisse et le canton du Valais, offre une nouvelle solution de mobilité.

Deux projets pilotes en Valais

La commune de Vionnaz est l'une des deux zones retenues du projet PubliRide. Carrefour entre la plaine et la montagne, cette commune est idéale pour introduire le covoiturage comme offre complémentaire aux transports publics. Selon le président de Vionnaz, Laurent Lattion, « PubliRide constitue pour les habitants de la commune une opportunité puisqu'ils pourront être encore plus mobiles dans un esprit communautaire ».

L'autre zone choisie s'étend sur les quatre communes d'Ayent, Arbaz, Grimisuat et Savièse. Il s'agit d'introduire sur ce périmètre une offre de covoiturage afin de désengorger les axes routiers vers Sion, en optimisant l'utilisation des moyens de transport. « Je suis heureuse que nos citoyens puissent profiter de cette nouvelle solution de mobilité très simple d'accès. Je les invite à l'utiliser dès à présent afin de contribuer à la fluidité du trafic en direction de Sion » s'enthousiasme Géraldine Marchand-Balet, présidente de la commune de Grimisuat.

PubliRide invite au covoiturage

Que l'on soit conducteur ou passager, la démarche est simple : proposer ou chercher un trajet. La recherche lancée via l'application ou le site Internet (voir les liens ci-dessous), des propositions sont faites automatiquement à l'utilisateur pour le trajet désiré. Mais le service PubliRide va au-delà d'une simple plateforme de covoiturage. En mettant l'application CarPostal en lien avec le logiciel développé par la firme allemande flinc, le système propose simultanément des offres en covoiturage et en transports publics. Ainsi, une personne qui recherche un horaire de bus, par exemple pour se rendre à Sion, se verra également proposer des alternatives, si disponibles, en covoiturage pour le même trajet. Le système fonctionnera également dans l'autre sens, c'est-à-dire quelqu'un qui cherche un itinéraire sur la plateforme de covoiturage flinc recevra aussi des alternatives en transports publics, si disponibles. PubliRide devient ainsi la première plateforme en Suisse à combiner une offre de covoiturage avec les horaires des transports publics et inversement.

Période test de deux ans

Au terme d'une période de test de deux ans qui sera menée dans le cadre du Mobility Lab, les enseignements de ce projet permettront d'une part de savoir si le covoiturage peut être un complément intéressant à l'offre en transports publics dans des régions alpines et d'autre part de connaître l'impact de réduction du trafic sur les grands axes routiers.

Liens utiles

www.publiride.ch/vionnaz

www.publiride.ch/lienne-morge

www.mobilitylab.ch

D'après le communiqué du Mobility Lab



PubliRide, une plateforme de covoiturage originale combinée aux transports publics (PubliRide / CarPostal)

Mobiles dans l'espace, mobiles dans l'esprit



Vincent Riesen (SP)

Les infrastructures représentent le fondement d'une économie florissante et d'une société qui fonctionne. Afin que la Suisse puisse continuer de profiter d'excellentes conditions-cadres, elles doivent être adaptées aux exigences toujours plus élevées d'une population croissante et d'une économie concurrentielle. Peu de pays disposent de si bonnes ressources que celles de la Suisse pour modéliser le futur. Pour l'industrie valaisanne, une réalisation rapide du terminal ferroviaire de marchandises est indispensable.

La Suisse est reconnue pour ses infrastructures exceptionnelles. Chaque maison dispose d'une liaison de transports et les touristes règlent leurs montres sur la ponctualité de nos trains. Nos infrastructures sont à l'origine de notre qualité de vie et représentent un avantage économique concurrentiel central. Par la

croissance, la surface habitable et la mobilité de la population ont constamment augmenté au cours de ces dernières années. De nombreux travailleurs européens hautement qualifiés et spécialisés ont rejoint le pays. Ils contribuent à la prospérité de la Suisse.

Le défi de la croissance

Cependant, la croissance se pose également comme un défi. Afin de relever ce dernier, nous devons développer les infrastructures et mettre un terme à la congestion de ces dernières, tout en assurant le maintien de la qualité et le financement à long terme. Les investissements nécessaires pour les infrastructures sont coûteux, mais ils sont à considérer sur le long terme. Nous avons besoin de solutions regroupant tous les types de transports et tenant compte de l'aménagement du territoire.

Pour rester mobile, il ne suffit pas de développer les infrastructures. Nous devons en plus garder l'esprit mobile : le progrès technologique rendra possible des formes de mobilité encore inimaginables à l'heure actuelle. Les changements pourraient se produire rapidement. L'époque où des voitures restent inutilisées 23 heures par jour sera bientôt révolue. Bientôt nous pourrons commander, via les smartphones, des véhicules en autopartage qui viendront nous chercher à chaque coin de rue pour nous emmener à notre destination. Les limites entre les transports publics et le trafic individuel s'estomperont.

Restons mobiles dans nos têtes et façonnons ensemble un avenir de la mobilité qui intègre les nouvelles possibilités technologiques. Pour le bien de l'économie, de l'homme et de l'environnement.

Vincent Riesen, Directeur
Chambre valaisanne de commerce et d'industrie



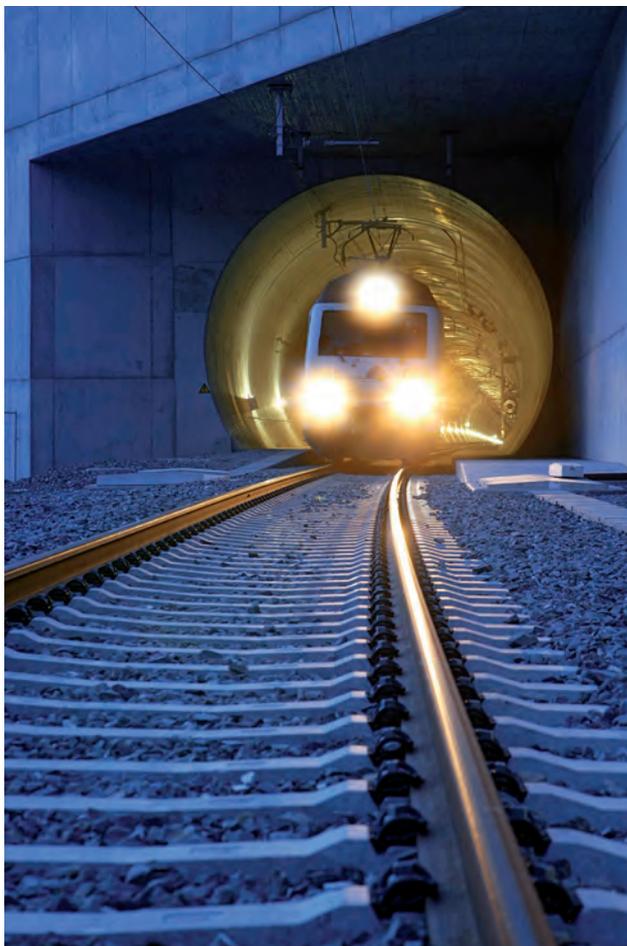
Façonner ensemble l'avenir de la mobilité des Valaisannes et des Valaisans en y intégrant les nouvelles possibilités technologiques (RegionAlps)

Tunnel de base du Lötschberg

L'aménagement complet est une option judicieuse à moyen terme

Lors de l'assemblée générale du Comité du Lötschberg, tenue le 18 juin 2015 à Berne, il a été mis en évidence que l'aménagement complet est l'option de développement la plus judicieuse pour le tunnel de base du Lötschberg, que ce soit du point de vue de l'exploitation ferroviaire comme du point de vue de l'économie d'entreprise. Telle est la conclusion d'une analyse coûts-bénéfices mandatée par le BLS, qui a effectué une comparaison entre les installations existantes et l'aménagement partiel Mitholz-Ferden, l'aménagement complet Frutigen-Ferden, ainsi qu'un aménagement par étapes.

Le Comité du Lötschberg partage les conclusions de l'étude, et demande une réalisation rapide de l'aménagement complet.



L'optimisation du trafic ferroviaire dans le tunnel de base du Lötschberg passe par un aménagement complet de l'ouvrage (Comité du Lötschberg)

Rappelons qu'en regard de considérations de politique financière lors de l'élaboration du programme de réalisations des nouvelles transversales alpines (message fédéral NLFA), le tunnel de base du Lötschberg, qui a été mis en service en 2007, n'a été, dans une première étape, qu'en partie aménagé. Aujourd'hui, sur les 34,6 kilomètres du tunnel, 21 kilomètres sur le tronçon Frutigen-Ferden ne sont praticables que sur une seule voie. Sur 15 kilomètres entre Mitholz et Ferden, il existe déjà un deuxième tube, mais à l'état brut, et sans équipement de technique

ferroviaire. Cette configuration complexe des installations entraîne des coûts d'exploitation élevés, réduit la marge de manœuvre pour l'élaboration de l'horaire, et empêche toute extension des capacités pour le trafic voyageurs et marchandises ; des capacités qui sont déjà épuisées aujourd'hui.

L'installation actuelle a le plus mauvais rapport coûts-bénéfices

Dans l'optique d'un développement optimal du tunnel de base du Lötschberg, la compagnie exploitante BLS a mandaté une étude sur les incidences financières de différentes variantes d'aménagement. Cette étude, qui a été présentée lors de l'assemblée générale du Comité du Lötschberg, compare sur une période de 90 ans les coûts et les bénéfices des variantes suivantes : l'aménagement partiel Ferden-Mitholz, l'aménagement complet Ferden-Frutigen, ainsi que l'aménagement par étapes (d'abord Ferden-Mitholz, puis le reste). Elle prend en compte les investissements nécessaires, les frais d'exploitation et d'entretien ainsi que les produits des sillons. L'étude adopte un point de vue d'économie d'entreprise : les aspects économiques globaux comme les effets sur le trafic voyageurs et marchandises, la réduction de la durée des trajets, la croissance économique ou le développement régional ont été délibérément laissés de côté, même s'ils doivent également être pris en compte dans la décision.

L'étude montre que les trois variantes d'aménagement présentent un rapport coûts-bénéfices nettement meilleur que celui de l'installation actuelle. Cela signifie que chaque franc investi le serait pour un bénéfice plus important par rapport à la situation actuelle. Il convient également de relever, comme autre élément central, que toutes les variantes d'aménagement permettraient l'introduction de la cadence semi-horaire pour le trafic grandes lignes entre le Plateau et le Valais.

L'aménagement complet réduit les risques et offre des opportunités

Du point de vue de l'économie d'entreprise, les trois variantes d'aménagement ne diffèrent que légèrement. D'importantes considérations économiques globales, ainsi que de qualité, amènent cependant les experts à recommander, comme meilleure variante, l'aménagement complet pour les raisons suivantes :

- Celui-ci permet de réaliser des économies considérables en redimensionnant la ligne de faite et en la déchargeant en bonne partie du trafic marchandises.
- L'aménagement complet augmente la marge de manœuvre pour l'élaboration de l'horaire et améliore la stabilité de l'exploitation. Les correspondances aux nœuds de Berne et de Viège pourraient ainsi être optimisées, avec également des répercussions positives au niveau de l'offre sur les réseaux voisins, comme celui de la Matterhorn Gotthard Bahn.
- Sans aménagement complet, il sera nécessaire, vraisemblablement vers 2050, de mettre hors-service la ligne de base durant deux ou trois ans, pour permettre l'assainissement total du tronçon actuel

à voie unique. Cela aurait un impact difficilement prévisible sur le trafic marchandises ainsi que sur l'accessibilité du Valais.

- Du point de vue technique ainsi que de l'exploitation, la faisabilité d'un aménagement par étapes n'a pas encore été prouvée jusqu'à présent.

Début de l'étude de projet en 2016

Le Comité du Lötschberg partage les conclusions des experts et s'engagera sur le plan politique pour une réalisation aussi rapide que possible de l'aménagement complet. Dans le cadre du projet FAIF (étape d'aménagement 2025), l'Assemblée fédérale a déjà alloué des fonds pour l'étude de projet de l'aménagement partiel Ferden-Mitholz. Le BLS prépare actuellement les travaux correspondants, qui devraient commencer en 2016. A la suite de la présente étude, leur compatibilité avec un éventuel aménagement complet sera assurée.

La réalisation des mesures d'aménagement doit être décidée par le Parlement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030 du FAIF/PRODES. Les débats sur le sujet auront lieu aux Chambres fédérales au plus tard en 2018.

Rédaction TRANSPORTS ROMANDS
D'après le communiqué du Comité Lötschberg

Le Comité du Lötschberg

L'association se compose d'environ 310 membres, dont les cantons de Berne, Bâle-Compagne, Bâle-Ville, Fribourg, Neuchâtel, Soleure, Valais, plusieurs villes et communes, des parlementaires fédéraux et cantonaux ainsi que d'autres personnes physiques ou morales issues de la politique, de l'économie, des transports, du tourisme, de l'aménagement du territoire, etc.

Le Comité du Lötschberg collabore activement avec OuestRail, le Comité du Wisenberg et le Comité du Gothard. Il est présidé par la conseillère d'Etat Barbara Egger-Jenzer (BE) et par le président du Conseil d'Etat et conseiller d'Etat Jacques Melly (VS).

Plus d'infos sur : www.loetschberg-komitee.ch/fr

ADHÉREZ AU:

Wisenberg — Bern — Aaretal — Rhodetal — Brig — Simplon

Sekretariat
Kramgasse 2 | Postfach 5464 | CH-3001 Bern | T+41 (0)31 388 60 30
info@loetschberg-komitee.ch | www.loetschberg-komitee.ch



L'optimisation du trafic ferroviaire dans le tunnel de base du Lötschberg passe par un aménagement complet de l'ouvrage (Comité du Lötschberg)

Valais & Riviera-Chablais

Prolongation des RegioExpress (RE) Berne – Palézieux jusqu'à Vevey durant les heures de pointe du lundi au vendredi

De nombreuses personnes doivent se déplacer entre la Riviera vaudoise et les villes de Romont, Fribourg ou Berne et n'optent pas forcément pour le train car l'alternative ferroviaire les oblige à devoir effectuer le détour par Lausanne avec un changement de train et de quai à chaque fois. L'exemple du RER fribourgeois de Bulle à Berne montre clairement qu'une relation directe permet un accroissement rapide du nombre de passagers sur une relation autrefois moins attractive (bus de Bulle à Fribourg et ensuite train de Fribourg à Berne). Une nouvelle relation directe Vevey – Palézieux – Romont – Fribourg et Berne permettrait à coup sûr de capter une partie des usagers utilisant la voiture ou passant par Lausanne.

La croissance démographique dans les différentes localités situées entre Vevey et Berne ainsi que l'implantation de nouvelles entreprises et sociétés importantes avec la création de nombreux emplois (exemple de Nespresso à Romont) justifient parfaitement la mise en place de nouvelles relations RE directes entre Vevey et Berne. Ces nouveaux trains pourraient circuler sans générer d'importants coûts supplémentaires aux cantons de Vaud et Fribourg puisqu'il s'agirait de la prolongation des actuels trains RE Berne – Palézieux jusqu'en gare de Vevey. Les rames Domino arrivant de Berne stationnent 50 minutes en gare de Palézieux avant d'assurer le prochain service en direction de la capitale. C'est justement le temps nécessaire pour effectuer, sans arrêt intermédiaire, le trajet de Palézieux à Vevey et retour. En gare de Vevey, l'agent de conduite disposerait de 5 minutes afin de changer de cabine et d'assurer un service en sens inverse. Actuellement les trains RE ne sont pas bien remplis entre Romont et Palézieux, principalement pour deux raisons : ils circulent à quelques minutes des RE Romont – Genève et surtout le terminus de Palézieux n'est pas une ville de taille suffisamment grande. En les prolongeant jusqu'à Vevey cela permettrait de captiver une clientèle devant actuellement faire le détour par Lausanne avec un changement de train à la clef. Prochainement débutera aussi le grand chantier de l'agrandissement de la gare de Lausanne. A ce moment-là, tous les moyens seront bons pour décharger le nœud lausannois.

Dans un premier temps ces RE pourraient être prolongés durant les heures de pointe du lundi au vendredi

durant les trois périodes du matin, midi et soir pour assurer environ huit allers et retours par jour. En heures creuses, les sillons en réserve pourraient être utilisés par des trains marchandises ou spéciaux. Au niveau de l'infrastructure, et dans un premier temps, il s'agirait de construire un quai provisoire en prolongation de l'actuel sur la voie 6 afin d'obtenir la longueur nécessaire à la réception d'une rame Domino à trois éléments ou d'une rame « Flirt ». Une période de deux ans permettrait d'observer l'évolution du trafic et le cadencement du RE toute la journée pourrait ensuite être établi. Un projet concernant la modernisation de cette partie de la gare de Vevey est en cours dans le cadre du développement urbanistique de ce secteur de la ville.

Disponibilité des sillons et occupations des voies

Afin de permettre la faisabilité de cette prolongation, il serait nécessaire de décaler l'horaire de l'actuel S31 du RER Vaud entre Vevey et Chexbres, afin que cette rame stationne plus de temps sur la voie 3 de la gare de Puidoux-Chexbre qui est libre.

Selon une estimation, voici les horaires des RE prolongés

Palézieux dép.	XX:10
Vevey dép.	XX:32
Puidoux-Chexbres	XX:17
Puidoux-Chexbres	XX:42
Vevey arr.	XX:27
Palézieux arr.	XX:49

Passages des trains à Puidoux-Chexbres sur la voie 2 et croisement avec la S31 de Vevey.

A Vevey stationnement sur la voie 6. Le RE Duplex de la relation Genève – Vevey stationne sur la voie 5

Horaire modifié du S31

Puidoux-Chexbres dép.	XX:42
Vevey dép.	XX:03
Vevey arr.	XX:55
Puidoux-Chexbres arr.	XX:16

Stationnement de la rame à Puidoux-Chexbres sur la voie 3 et à Vevey sur la voie 5

Samuel Pellissier
Membre ALP-RAIL et autres associations ferroviaires



Rame « Flirt » assurant une relation RegioExpress (RE) en gare de Romont (TPF)

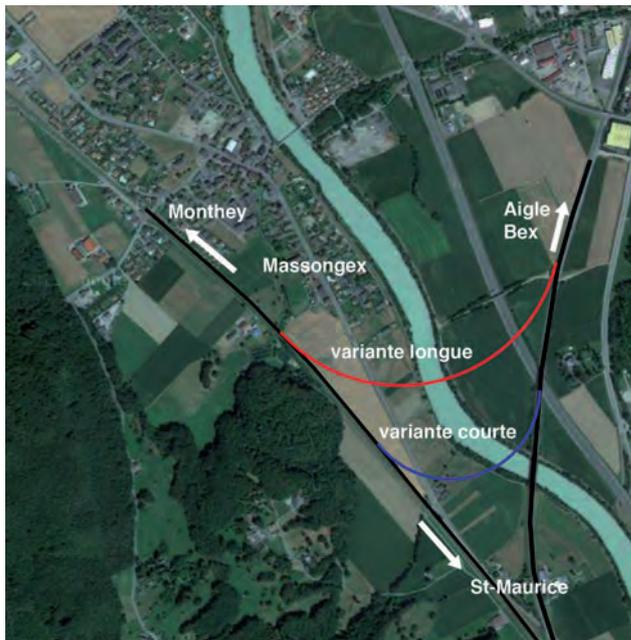
Le Groupe Mobilité Chablais (GMC), un poids lourd dans le débat

« Le GMC propose des solutions plausibles, pragmatiques, sans faire de sculpture sur nuage »

Cette citation de M. Pascal Bovey, délégué à la mobilité de l'Etat du Valais, confirme que le GMC est sur la bonne voie et qu'il constitue un acteur de poids dans le débat sur les transports dans les Chablais vaudois et valaisan.

Créé en juin 2010, lors de la consultation du projet Chablais Agglo, le GMC se compose d'utilisateurs réguliers des transports publics. Depuis janvier 2014, il s'est officiellement constitué en association. Ses buts principaux visent à promouvoir et valoriser les transports publics et la mobilité douce. Et dans ces domaines, il reste encore beaucoup à faire dans la région du Chablais.

Pour y parvenir, le GMC collabore étroitement avec d'autres formations apolitiques, telles l'Association transports et environnement (ATE) et la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP). Il interpelle également les municipalités des communes chablaisiennes concernées et participe aux séances du « Groupe de concertation pour les projets de mobilité liés à l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) », séances présidées par Mme Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat du canton de Vaud.

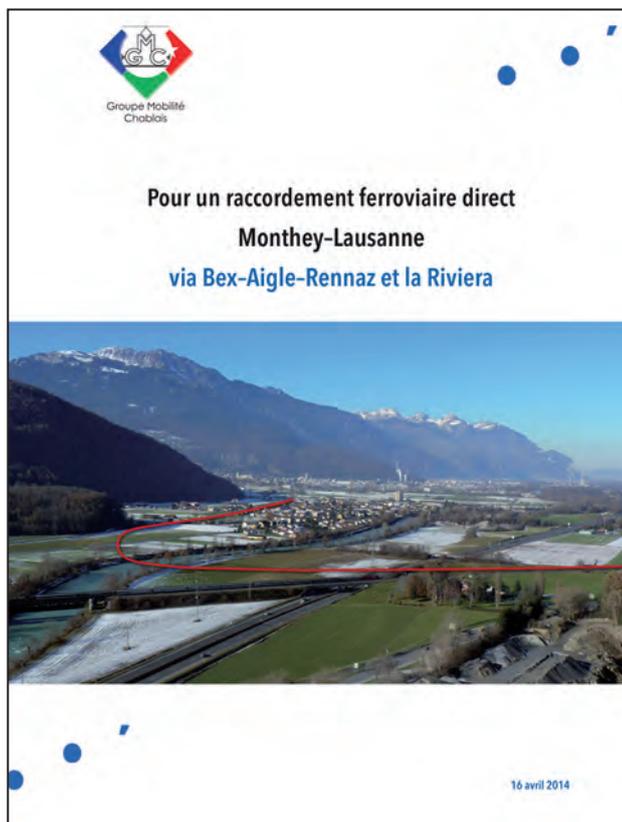


Les deux variantes de boucles ferroviaires CFF proposées par le GMC

Un rôle de réflexion et d'aiguillon

Si les propositions émises dans le cadre du projet Chablais Agglo n'ont suscité qu'une réponse polie du comité de pilotage, celles formulées pour l'amélioration de l'accès en transports publics au futur hôpital du Chablais et pour l'interconnexion des lignes du Simplon et Sud Léman ont retenu l'attention des exécutifs cantonaux vaudois et valaisan. En ce qui concerne l'accès à l'hôpital, l'intervention du GMC, allié aux associations susmentionnées, a permis de débloquer les crédits nécessaires pour réaliser une étude détaillée sur les différentes propositions soumises. Ce rapport, réalisé par la société CITEC, devrait être rendu

public très prochainement. Quant à l'interconnexion des deux lignes ferroviaires, le GMC a approfondi une proposition originale de l'ATE, efficace, économique et pragmatique, en réponse au postulat Nantermod (détournement de la ligne du Simplon par Monthey). La proposition de boucle ferroviaire CFF permettant de mettre en réseau les gares de Bex et Monthey en passant par Massongex a séduit le Conseil d'Etat valaisan. Elle ne nécessite en effet qu'un court tronçon de raccordement, idéalement situé hors des zones d'habitation et utilisable également pour le trafic marchandise. Un argument de sécurité à prendre en considération au vu des derniers événements de Daillens. Ce projet figure du reste en bonne place parmi les quelques variantes qui seront soumises à Berne par le canton du Valais. Il s'agit là de deux succès importants à mettre à l'actif du GMC.



Le GMC publie régulièrement le fruit de ses réflexions, ici sa brochure de 2014

Le GMC va poursuivre le rôle de réflexion et d'aiguillon qu'il souhaite avoir dans les Chablais vaudois et valaisan. Outre les gros dossiers que constituent la desserte en transports publics du nouvel hôpital Riviera-Chablais et la liaison efficace entre Monthey-Bex-Aigle (trois zones en forte expansion démographique), la problématique de la mobilité douce dans le périmètre de l'agglomération du Chablais et l'amélioration, en gare de Bex, de la desserte et du confort des utilisateurs, sont à l'ordre du jour des actions prévues en 2015.

Enfin, relevons que plusieurs partis politiques se sont emparés de la thématique des transports pour nourrir leur campagne, signe que l'action du GMC a porté ses fruits sur ce terrain également !

Pierre-Yves Pièce
Groupe Mobilité Chablais



15 % rabais

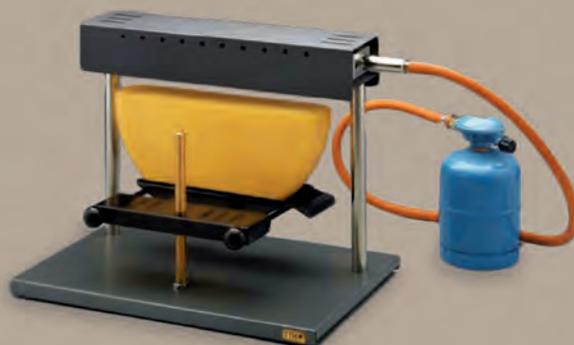
◀ Twiny Cheese
Tout le plaisir de la raclette à deux ou en solitaire

CHF 41.50
au lieu de CHF 49.-

EASY-GAZ four à raclette pour la route ▶

CHF 361.-
au lieu de CF 498.-

27 % rabais



La Plancha ▲
Une élégante plaque de Grill pour toute l'année

CHF 142.-
au lieu de CHF 189.-

24 % rabais



20 % rabais

◀ MilkShaker
Un mouseur à lait de qualité supérieure

CHF 54.90
au lieu de CHF 69.-

Offres exclusives et limitées sur
www.carpostal.ch/myplus



CarPostal 

La classe jaune.

TGV Rhin-Rhône

Plaidoyer en faveur de l'achèvement de la branche Est

Le 11 février 2015, Philippe Trimaille, adjoint au Maire de Mulhouse et assesseur de Mulhouse-Alsace Agglomération, et Anne-Pernelle Richardot, adjointe au Maire de Strasbourg et conseillère régionale d'Alsace, ont plaidé pour l'achèvement complet de la branche Est de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône qui, rappelons-le, le projet comporte également une branche Sud (en direction de Lyon) et une branche Ouest (en direction de Paris). Voici donc leur plaidoyer s'appuyant sur le bilan des trois premières années d'exploitation présenté par la SNCF, le 10 février 2015.

« En dressant le bilan des trois premières années d'exploitation de la LGV Rhin-Rhône, dont la première phase de la branche Est a été mise en service en décembre 2011, la SNCF vient de faire implicitement le plaidoyer pour l'achèvement de cette branche.

La SNCF nous apprend en effet que l'exploitation de la première phase de la branche Est n'a pas encore permis d'atteindre l'équilibre économique. Or, les ajustements qu'elle se propose de faire pour en améliorer la performance économique montrent qu'elle a besoin pour ce faire d'arrêts plus nombreux et de temps de parcours améliorés.

La seule solution permettant la résolution de cette équation est clairement l'achèvement de la branche Est, qui générera un gain de temps de parcours de 25 minutes (seize minutes sur l'axe nord-sud et neuf sur l'axe est-ouest) et renforcera par conséquent la possibilité d'assurer un nombre suffisant de dessertes.

Aujourd'hui, le contexte est favorable à l'achèvement de ce projet d'intérêt européen qui est techniquement prêt à être lancé : les collectivités régionales ont confirmé leur engagement financier, l'Europe a ouvert un appel à projets dans le cadre duquel ce projet crucial pour le corridor européen Mer du Nord – Méditerranée pourrait bénéficier d'un financement d'un montant exceptionnel, les taux d'intérêts sont historiquement au plus bas, et il existe des modalités de financement innovantes qui permettraient à l'Etat de faire face à cette dépense somme toute raisonnable (250 millions d'euros).

Le succès de fréquentation et la santé économique de la LGV Rhin-Rhône sont conditionnés par l'achèvement de la branche Est. Voilà ce qui ressort du bilan que vient de faire la SNCF.

Il faut que le gouvernement entende ce message et décide enfin de débloquer la réalisation de la deuxième phase de la branche Est, en commençant par l'inscrire au titre de l'appel à projets européen. »

Philippe Claude



Double rame « TGV Lyria » sur la LGV Rhin-Rhône (SME)

FORNAGE SA SE PRÉSENTE : 25 ANS D'EXISTENCE

L'année passée, le bureau d'ingénieurs civils Fornage SA a fêté ses 25 ans d'existence. Certifié ISO9001 depuis 2001, il n'a cessé de se développer et de diversifier ses activités. La qualité du travail fourni par un team de collaborateurs motivés et compétents, disposant d'outils sans cesse renouvelés pour se maintenir à la pointe de la technologie, le respect des délais et l'excellent rapport qualité prix en ont assuré la prospérité.

C'est en 1989 que Pierre-Marie Fornage, ingénieur civil HES crée son bureau à Val d'Illiez. Très vite le succès est au rendez-vous grâce à la qualité des prestations fournies par une équipe de collaborateurs expérimentés aux talents et aux parcours professionnels multiples.

La synergie des compétences permet d'élargir et d'enrichir le savoir-faire. Pour répondre à la demande qui se diversifie, Pierre-Marie Fornage s'entoure progressivement d'ingénieurs génie-civil & béton armé, de chefs de projets, de directeurs de travaux de dessinateurs en génie civil / bâtiments, de dessinateurs-constructeurs sur métal, de géomaticiens. Au plan administratif, comptable et assistante de direction viennent aussi compléter le team. L'équipe ainsi formée apporte ses connaissances pour se mettre au service d'un nombre croissant et diversifié de clients. La certification ISO9001 obtenue en 2001 et toujours renouvelée avec succès atteste de la qualité des prestations offertes.

Si la vocation première du bureau est le calcul des structures et les projets de génie civil, peu à peu sont venus s'ajouter d'autres domaines de compétences telles que : études de charpentes métalliques et de structure en bois, génie ferroviaire, mandats de coordination de travaux. Le bureau Fornage SA fonctionne également en tant que direction générale pour certains travaux. Il peut aussi être engagé dans le rôle de bureau d'appui au(x) maître(s) d'ouvrage (BAMO).

Le bureau Fornage SA a été engagé à plusieurs fois comme expert pour les tribunaux, Il est également reconnu comme expert par l'Office fédéral des transports (OFT), car il est spécialiste dans le domaine des installations de remontées mécaniques. Il peut apporter ainsi son expérience et son savoir-faire aux propriétaires de remontées mécaniques, que ce soit pour l'entretien et le renouvellement d'installations existantes ou le développement de nouvelles infrastructures.

Les projets et réalisations s'enchaînent dans des domaines parfois très différents les uns des autres. Cela inclut l'élargissement, la restructuration, la stabilisation de routes ou de voies ferrées, la construction ou la remise en état de systèmes de collecteurs. Lorsque le bureau s'occupe de calculs de structures, il peut agir ponctuellement sur un bâtiment ou alors se voir confier l'étude de tout un quartier ainsi que la coordination et la direction des travaux que cela va engendrer.

Les équipements et logiciels techniques dont dispose le bureau Fornage SA sont bien sûr à la pointe de la technologie :

- Programmes de calculs pour ingénieur civils ;
- Equipements informatiques performants pour la topographie (théodolite, programmes spécialisés, visualisation 3D, implantation assistée par ordinateur) ;
- Programme de calcul de tracés de génie civil (route & rail) en 3 D ;
- Programme de gestion et de suivi de chantier (devis, soumissions, contrats, métrés, situations) ;
- Gestion du temps et des ressources, plannings des travaux et/ou projets.

Ces exigences permanentes de disposer des meilleurs outils ont permis de résoudre de nombreux problèmes où la rapidité d'intervention et l'expérience étaient des facteurs déterminants pour apporter des réponses, comme dans le cas de glissements de terrain par exemple.

Les résultats sont là. La demande est d'une importance telle que l'effectif de cette équipe ne cesse d'augmenter. En 2008, le bureau a dû s'installer dans de plus grands locaux, situés à Monthey, car les anciens bureaux de Val d'Illiez n'étaient plus en mesure d'accueillir l'ensemble du personnel dans des conditions satisfaisantes. Le nombre de collaborateurs est proche de la vingtaine. Afin d'assurer la pérennité de la société, Fornage SA encourage la formation continue de son personnel et forme chaque année plusieurs apprentis dans divers domaines. Parfaitement implanté dans le Chablais, le bureau qui compte plus de 3'000 affaires à son actif rayonne dans toute la Suisse romande.



FORNAGE SA
Bureau d'Ingénieurs Civils

Pierre-Marie Fornage SA
Avenue des Alpes 3
CH-1870 Monthey
T +41 (0) 24 477 44 44
F +41 (0) 24 477 44 45
info@fornage.com
www.fornage.com



PROJETS GENIE FERROVIAIRE SA SE PRESENTE

Afin de faire face à la croissance régulière de la demande dans les domaines des activités liées à la maintenance et au développement des infrastructures ferroviaires, ainsi que dans une optique de centralisation et d'optimisation des prestations d'ingénierie spécialisée, la société anonyme Projets Génie Ferroviaire SA a vu le jour en avril 2012.

Ce bureau a été créé à l'initiative de M. Pierre-Marie FORNAGE, ingénieur HES et directeur du bureau d'ingénieurs civils Pierre-Marie FORNAGE SA, lequel est actif depuis 1989. Les deux sociétés sont désormais basées dans de nouveaux locaux à Monthey. Elles disposent également d'équipements technologiques (notamment 17 postes de travail informatisés) et de programmes de calculs de pointe.

Organisé pour répondre spécifiquement aux prestations de génie ferroviaire, ce bureau technique spécialisé peut s'appuyer sur une structure logistique de premier plan puisque les collaborateurs du bureau d'ingénieurs civils Pierre-Marie FORNAGE SA peuvent intervenir en qualité de sous-traitants pour toutes réalisations. Le cas échéant, des collaborations avec des spécialistes de domaines connexes (installations de sécurité, lignes de contact, mensuration, etc.) peuvent être aisément mises sur pied, afin de proposer des groupements compétents et efficaces au maître d'ouvrage et/ou au propriétaire d'infrastructure ferroviaire.

Ce qui précède a pour résultante une qualité professionnelle optimale, en raison d'un service à la clientèle sans cesse adapté aux hautes exigences du marché et un positionnement de leader dans le domaine.



TMR SA - Sembrancher : transformation du faisceau des voies (2014-2015)



CFF - Matran - Fribourg : renouvellement de la voie de drainage (2014-2015)

Principaux domaines d'activités

Etudes de projets, tels que tracé de voie et optimisation, de faisceaux de voies, faisabilité et expertise de réseau, assainissement d'infrastructure.

Procédure d'autorisation de construire et d'approbation des plans selon les directives de l'OFT

Réalisation de projets, qu'il s'agisse de direction générale/locale des travaux, organisation et planification, mise en soumission des travaux de voies, d'infrastructure et d'équipements, analyse des offres, propositions d'adjudication, gestion de la sécurité et gestion financière, etc.

Projet en entreprise totale.



TPC - Aigle : nouveau dépôt des TPC (Bamo + faisceau ferroviaire) (2000-2001)



PROJETS GENIE FERROVIAIRE SA
 CH - 1870 Monthey
 Tél. +41 (0)24 471 40 40
 Fax +41 (0)24 477 44 45
 www.pgfsa.ch
 info@pgfsa.ch



Valais & Riviera-Chablais

Le TransOrmonan

un train unique dans un décor unique

Les 4 et 18 juillet 2015 et
les 1^{er}, 15 et 29 août 2015



Sièges en bois et confort 1900 confèrent à ce matériel d'origine un cachet très apprécié. Retour en enfance assuré pour les aînés. Émotion garantie pour les enfants et les nostalgiques des trains d'autrefois !

LOCATION POUR GROUPES

Automotrice seule

Adultes/enfants (max. 35 pers.)

Aller simple : CHF 350.-

Aller-retour : CHF 520.-

Automotrice + 1 voiture

Adultes/enfants (max. 60 pers.)

Aller simple : CHF 500.-

Aller-retour : CHF 750.-

SPÉCIFICITÉS

COURSES HORAIRES 2015

- Le 4 et le 18 juillet 2015 et le 1^{er}, le 15 et le 29 août 2015
- Aller : Aigle 10 h 03.
- Retour : Les Diablerets 15 h 30.
- Adulte CHF 18.-
Enfant : CHF 7.-
- Le billet aller et retour comprend une entrée au Musée des Ormonts.

Réservation obligatoire auprès des gares TPC



024 468 03 37

info@tpc.ch – www.tpc.ch

Photos : © Michel Fornerod

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Assemblée générale 2015, extraits choisis

Exposés sur la nouvelle gare de Lausanne, le chantier du siècle.

Notre Assemblée 2015 s'est déroulée le 23 avril dans les locaux CFF à Lausanne, précédée par deux exposés consacrés au projet Léman 2030 et, plus précisément, aux transformations radicales de la gare de Lausanne, planifiées entre 2017 et 2025 pour un budget de plus d'un milliard de francs.

Nouveau comité et vote d'une résolution

L'Assemblée 2015 a élu par acclamations son nouveau secrétaire, Didier Pantet, et un nouveau membre, Antoine Jacquenoud ; elle a également pris congé, avec des remerciements chaleureux, de ses membres Alain Faucherre, Laurent Maerten et Michael Chatelan.

A la quasi-unanimité, l'Assemblée a réitéré son soutien à l'Initiative des Alpes contre le percement d'un second tube routier au Saint-Gothard et soutiendra la campagne de votation contre ce projet.

Nos principales activités

- Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne
- Transport hectométrique pour l'hôpital Riviera-Chablais

Le groupe de travail « Plan Rail 2050 » a terminé en avril 2014 son rapport intitulé « Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne » qui a été remis aux deux Conseils d'Etat genevois et vaudois, puis distribué dans les médias, les milieux politiques et économiques.

Le groupe de réflexion « Riviera » a participé au Groupe de concertation pour les projets liés à la mobilité pour le futur hôpital. La faisabilité d'un transport hectométrique reliant le réseau CFF à l'hôpital a été proposée par la citrap-vaud, puis étudiée sur mandat de l'Etat de Vaud. Les conclusions provisoires de ce rapport précisent que la réalisation d'un tel transport est possible, mais que ses coûts de construction et d'exploitation ne peuvent le justifier vu le nombre de passagers prévu aujourd'hui.

Pour plus d'information et/ou pour devenir membre de la citrap-vaud.ch :

www.citrap-vaud.ch secretariat@citrap-vaud.ch



Association lémanique pour la promotion du rail

Coprésident Suisse

Patrice Plojoux
route des Molards 22
1281 Russin / Suisse

Tél. +41 22 754 80 14
p.plojoux@bluewin.ch

Secrétaire

Boris Schereschewsky
chemin de la Grande-Cour 6
1284 Chancy / Suisse
Tél. +41 22 756 22 80
boris.sky@bluewin.ch

Coprésident France

Jean-Paul Roch
rue des Lanches 145
74890 Bons-en-Chablais / France
Tél. +33 4 50 36 38 20
rochjeanpaul@orange.fr

Trésorier

Serge Anet
ch. de l'Étang 64
1219 Châtelaine / Suisse
Tél. +41 76 332 93 70
serge.anet@sunrise.ch

Domicile de l'association

Patrice Plojoux
route des Molards 22
1281 Russin / Suisse
Tél. +41 22 754 80 14
p.plojoux@bluewin.ch

Buts de l'association

ALP-Rail est une association, fondée en 1993, dont le but est « la promotion et la défense du transport par rail conçu comme un service rendu à la collectivité ». L'article 2 précise : « L'association s'engage en faveur du maintien et du développement d'un réseau ferroviaire complet en région Léman – Mont-Blanc, apte à supporter tout type de trafic. ».



Le voyage ASCENSIONNEL

FACE AU MONT-BLANC

OUVERT JUSQU'AU 25 OCTOBRE 2015



Au cœur de l'Espace Mont-Blanc, à égale distance de Chamonix (F) et de Martigny (CH), VerticAlp Eموsson vous promet une expérience spectaculaire et inoubliable. Trois installations sur rails uniques en leur genre, vous emmènent jusqu'au site naturel remarquable d'Emosson, à 1965 m d'altitude, face au panorama grandiose du mythique Mont-Blanc.

T. +41 27 769 11 11 - info@verticalp-emosson.ch
www.verticalp-emosson.ch

SPÉCIALE BIENVENUE

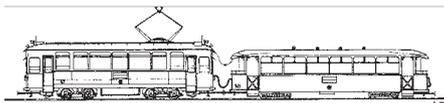
- 10% IMMÉDIAT SUR VOTRE BILLET !
SUR PRÉSENTATION DE CE COUPON*

Prénom _____ Nom _____ Email _____

*Bénéficiez de 10% de réduction valable sur un billet, sur présentation du coupon dûment rempli aux caisses de VerticAlp-Eموsson. Offre valable jusqu'au 25 octobre 2015.



Vallée du Trient Vallorcine
ESPACE MONT-BLANC



ASSOCIATION GENEVOISE
DU MUSÉE DES TRAMWAYS

Paru ce printemps, le tome III de l'« Histoire des transports publics dans le canton de Genève » (2^e moitié du XX^e siècle) s'ajoute aux deux tomes précédemment parus. Pour les commandes, voir ci-dessous.

Extraits de sa table des matières

Les services routiers

- La desserte de l'aéroport
- Les transports publics de Vernier
- Les taxis

De la Compagnie genevoise des tramways électriques aux Transports publics genevois

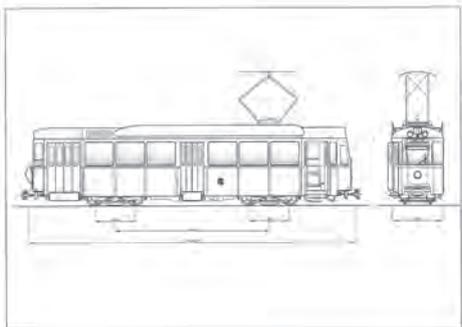
- L'historique
- Le réseau tramways
- Le réseau trolleybus
- Le réseau autobus
- L'infrastructure
- Le service de la traction
- Le service de l'exploitation
- Le personnel

Les chemins de fer

- La ligne Genève – La Plaine
- La ligne Genève – Versoix (Céligny)
- Les lignes du triangle de La Praille
- La ligne Genève – Aéroport
- La gare de Cornavin
- La gare de La Praille
- La ligne Genève – Annemasse
- Le raccordement ferroviaire de Genève à la Savoie

La navigation

- La Société des Mouettes genevoises (MG)
- La navigation sur le Rhône



Divers

- La surveillance de l'Etat
- Annexes, Glossaire, Bibliographie

Bulletin de commande

A envoyer à : **Association genevoise du musée des tramways**
Case postale 5465, 1211 Genève 11 Stand ou à info@agmt.ch

Nom Prénom

Adresse

Numéro postal Localité Pays

Je commande le(s) livre(s) ci-dessous :

Les transports publics dans le canton de Genève

- Volume 3 : le XX^e siècle (2^e partie)** **Nouveau**
31 x 23 cm, 440 pages, au prix de **96 CHF** (+ port)
- Volume 2 : le XX^e siècle (1^{re} partie)**
31 x 23 cm, 450 pages, au prix de **96 CHF** (+ port)
- Volume 1 : le XIX^e siècle**
31 x 23 cm, 424 pages, au prix de **90 CHF** (+ port)
- Volumes 2 et 3**, au prix promotion de **172 CHF** (+ port)
- Volumes 1, 2 et 3**, au prix promotion de **244 CHF** (+ port)

Date Signature

Cette rubrique constitue un résumé de l'ensemble des dossiers d'actualité visibles sur notre site Internet à la page www.transrom.ch/lactualite-de-la-mobilite. Vous trouverez sur ce site, comme sur la version électronique de *TRANSPORTS ROMANDS*, tous les liens vous permettant d'accéder aux documents originaux.

Futurs trains du RER LEMAN Express

Une flotte mixte composée de rames suisses et françaises circulera sur le futur réseau ferroviaire franco-valdo-genevois qui se nomme désormais LEMAN Express. La Région Rhône-Alpes a annoncé, le 11 juin 2015, une commande de 17 rames Régiolis au fabricant français Alstom pour 220 millions d'euros.

La France hésitait encore, il y a peu, entre une offre suisse du constructeur thurgovien Stadler Rail et une offre d'Alstom. Mais après comparaison, « l'offre suisse était décevante », a indiqué à Annemasse (France) Jean-Jack Queyranne, président de la Région Rhône-Alpes. Il souligne que le matériel roulant des deux constructeurs était assez semblable au niveau des performances. Mais le montage financier proposé par la Suisse qui impute les aléas du taux de change à la France et l'absence de contrepartie en termes d'emploi ont fait pencher la balance vers Alstom (lire aussi *Le Temps* du 12 juin 2015).

Malheureusement, un tel choix ne s'inscrit pas dans une dynamique de collaboration et d'optimisation de l'exploitation ferroviaire du futur RER ; un comble pour une agglomération qui est située au cœur d'un espace transfrontalier s'étendant sur deux pays et deux cantons.

Dailiens

Premiers résultats sur les causes du déraillement

Les CFF ont lancé des investigations à la suite de l'accident survenu à Dailiens le 25 avril 2015. Les premiers résultats des investigations menées par le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) indiquent que l'un des wagons pourrait être la cause de l'accident. Les CFF étudient l'opportunité de mesures telles que le renforcement des conditions d'homologation des wagons et la réduction ciblée de la vitesse des transports de marchandises dangereuses, à l'exemple de celles prévues pour les transports de chlore dans les régions de Genève et Lausanne au changement d'horaire 2015-2016 (d'après le communiqué de presse des CFF du 29 avril 2015 / 24 heures du 30 avril et du 1er mai 2015).

NOS PARTENAIRES

GESTE

MOBILITY & SAFETY



2015

- **29 et 30 août : 125 ans du Régional aux Brenets.**
Le Régional Le Locle – Les Brenets célébrera son 125^e anniversaire, la fin du mois d'août. Partie officielle et animations ludiques sont à l'affiche de ce week-end festif. La société exploitante TransN (Transports publics neuchâtelois), la commune des Brenets, l'association de développement du Régional et le dépôt ferroviaire du Locle préparent un programme qui ravira petits et grands.
- **9 au 11 septembre:** Palexpo à Genève, première édition du www.ferroworld.org.
- **1er octobre:**
100 ans du tunnel Moutier – Granges et de la ligne Moutier – Lengnau (Longeau).
- **6 novembre, de 09 heures à 14 heures:** colloque d'OuestRail à Yverdon-les-Bains.
- **13 décembre:**
changement d'horaire avec les adaptations liées à la réalisation des projets du programme Léman 2030.

AU SOMMET DU SPECTACULAIRE

Au cœur de l'Espace Mont-Blanc, à égale distance de Chamonix (F) et de Martigny (CH), VerticAlp Emosson vous promet une expérience spectaculaire et inoubliable. Trois installations sur rails, uniques en leur genre, vous emmèneront jusqu'au site naturel remarquable d'Emosson, à 1965 mètres d'altitude, face au panorama grandiose du mythique Mont-Blanc.

Pour venir au Châtelard VS (Suisse), n'hésitez pas à emprunter le Mont-Blanc Express (www.mont-blanc-express.com) pour un voyage unique et inoubliable. Entre Martigny et Chamonix, vous traverserez des forêts mystérieuses, vous franchirez des gorges sauvages, vous longerez des pics vertigineux, tout en profitant du spectacle grandiose de la vallée du Trient, montagnaise et authentique.

2016

- **26 au 27 avril à Bâle :**
Congrès bk16, 2. www.bk16.ch.
- **1er juin :**
inauguration officielle du tunnel de base du Gothard.
- **4 et 5 juin :**
festivités populaires de l'inauguration du tunnel de base du Gothard.
- **11 décembre :**
changement d'horaire et mise en service commercial du tunnel de base du Gothard.