

Pour un Chablais mobilisé



Propositions d'un groupe d'utilisateurs réguliers des transports publics dans le Chablais

Octobre 2010

Préambule

Des utilisateurs réguliers des transports publics se sont réunis afin de mettre en commun leurs expériences concrètes et de proposer quelques améliorations de ces transports dans le Chablais. De Vaud au Valais, ils se sentent concernés par les changements et objectifs qui se dessinent : réduction des embouteillages, protection du climat (au minimum 20% de réduction des émissions de CO₂ d'ici à 2020 décidée par le Conseil Fédéral), utilisation

optimale des ressources. La disponibilité limitée de ces dernières, pétrole en particulier, conduira nécessairement à un développement des transports collectifs et de la mobilité douce.

Ces dernières années, de nombreuses études et propositions relatives aux transports ont vu le jour dans le Chablais. Dernier en date, le projet d'agglomération concerne essentiellement le secteur centré sur les villes

d'Aigle et Monthey. Le groupe s'est penché sur ce dernier projet dont il a eu connaissance et tient à faire part de ses réflexions, axées sur quelques points précis.

En particulier, il estime qu'il ne faut pas dissocier complètement le projet d'agglomération de celui de la desserte du futur hôpital du Chablais à Rennaz, qui sont liés et concernent, tant l'un que l'autre, tous les habitants de la région.

Liaison Aigle-Monthey

La desserte actuelle par le train AOMC est assurée à raison d'un train par heure, avec renforts aux périodes de pointe. Le premier convoi quitte Monthey pour Aigle à 04h.55 en semaine, le dernier départ d'Aigle pour Monthey est à 23h.55. Le trajet s'effectue en 20 minutes, durée que plusieurs voix désirent réduire de moitié.

Depuis les années 70-80, le tracé de l'AOMC a bénéficié d'une première série de corrections, en relation avec la construction de l'autoroute, puis du nouveau pont sur le Rhône et, en automne 2006, le long des voies CFF à la sortie d'Aigle. De nouvelles propositions, tel un passage direct au bas d'Ollon, visent à réduire le temps de parcours Aigle-Monthey à dix minutes.

Il est difficile de concilier desserte fine et liaison rapide par le train AOMC. L'avenir de ce chemin de fer réside plus dans un service fréquent et de proximité que par le biais d'une vitesse très élevée. Ce service peut être assuré de manière optimale en conservant le passage à Ollon sur le tracé actuel et en modifiant l'arrivée à Monthey en passant par la gare CFF. Des trains accélérés pourraient compléter l'offre de base en direction de Champéry, notamment durant la saison des sports d'hiver.

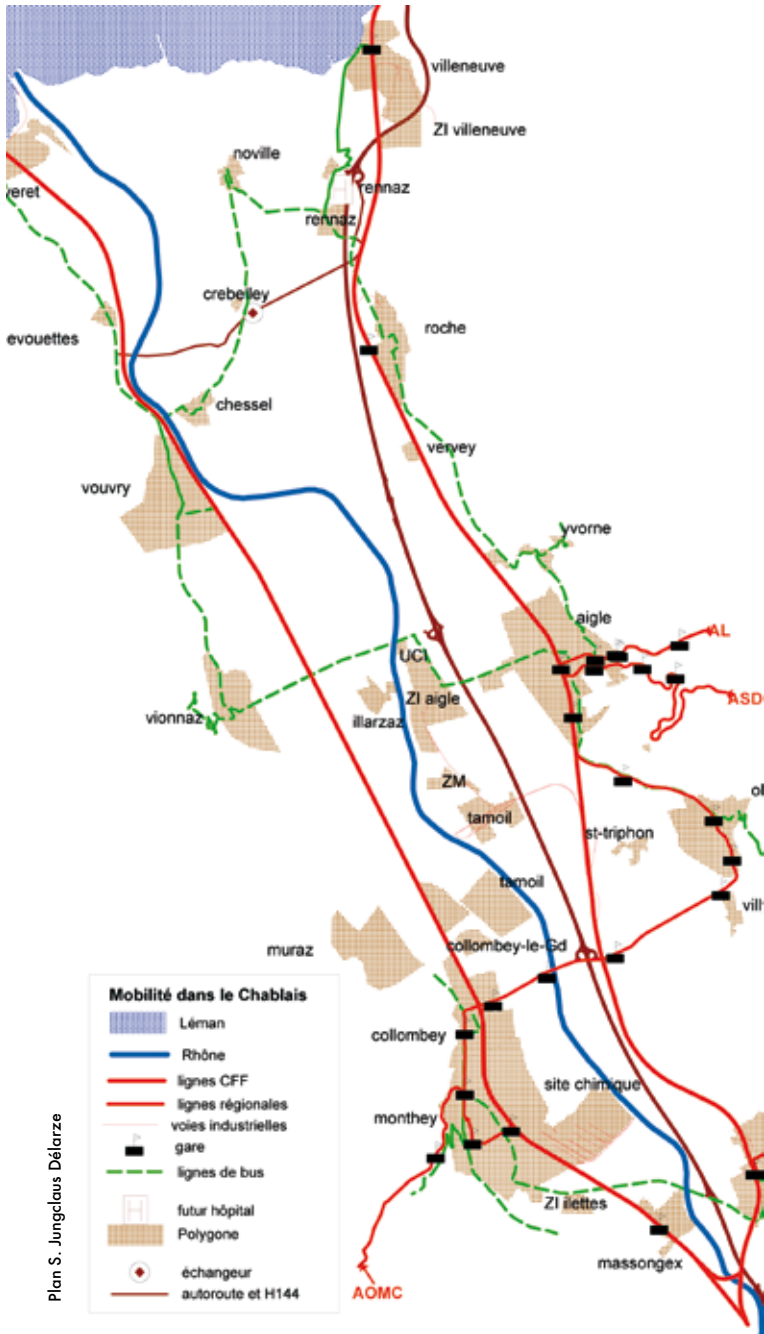
Propositions relatives à l'AOMC :

- Redresser le tracé au bas d'Ollon, en particulier en renonçant au projet de passage à niveau au futur giratoire du Lombard au profit d'un passage supérieur. La diminution de la longueur de la rampe à l'entrée d'Ollon qui en résulterait contribuerait à l'accroissement de la vitesse des trains sur ce tronçon et offrirait un avantage indéniable en matière de sécurité. Au besoin, la route peut être abaissée au point de croisement avec la ligne AOMC, les déblais étant utilisés sur place pour l'établissement du talus de la voie ferrée.
- Construire un nouveau tronçon entre le Corbier et la gare CFF de Monthey, le long de la voie CFF. Un passage en souterrain au Corbier devrait être réalisé pour passer sous l'école et la ligne du Tonkin (idée du projet aggro).
- Rétablir la voie démontée en 1976 dans l'Avenue de la Gare de Monthey, afin d'assurer une liaison fréquente et rapide avec la ville et de rétablir de bonnes correspondances entre le Val d'Illeiez et le réseau CFF. Le train circulerait comme un tram sur ces 700 mètres, solution qui prévaut dans plusieurs localités de Suisse allemande (par ex. Trogenerbahn à St-Gall, Forchbahn à Zurich). La suppression du rebroussement à Monthey-Ville (Cotterg) permet une simplification de l'exploitation et une accélération du service. A étudier : le maintien d'une boucle Monthey-en-Place – Corbier via le tracé actuel.
- Remplacer le matériel roulant actuel par des rames légères et rapides semblables à celles en cours de livraison pour le LEB ou à plusieurs compagnies de Suisse allemande.



Photo G. Hadorn

Un exemple pour l'Av. de la Gare à Monthey : le Trogenerbahn de St-Gall



Nouvelle liaison rapide Aigle-Bex-Monthey

Relier Monthey à Aigle en douze minutes par les CFF est réalisable avec la construction d'un raccordement à voie normale Bex-Massongex.

Ce raccordement relierait la ligne du Simplon peu après l'usine Cablofer, à la sortie de Bex, à celle du Tonkin au sud-est de Massongex. Il implique la construction d'un pont sur le Rhône et, éventuellement, d'un autre sur l'autoroute suivant le tracé retenu. L'absence de constructions sur le tracé faciliterait l'établissement de cette ligne. De tels raccordements existent déjà en plusieurs endroits du réseau CFF (par ex. à Bussigny).

Avantages de cette variante :

- L'objectif de relier Aigle à Monthey en dix minutes est presque atteint. Il est même dépassé pour les voyageurs à destination de la Riviera, Lausanne et au-delà, qui n'auraient pas besoin de changer de train à Aigle, ce qui présente un avantage indéniable.
- La desserte de Bex est sensiblement meilleure qu'actuellement : la relation horaire par trains IR pour Lausanne et St-Maurice et au-delà peut être complétée par un train rapide avec Monthey (remplacement du bus actuel), assuré par une rame du RER vaudois prolongé depuis Villeneuve. Monthey serait dès lors relié par une liaison rapide CFF complétant celle de l'AOMC. La relation avec le Valais central ne serait pas affectée par ce nouveau service et la liaison avec le futur hôpital du Chablais serait assurée à Rennaz.
- La liaison assure une meilleure desserte des localités du bas Valais et de la rive sud du Léman (ligne du Tonkin).
- Le raccordement est également utile au trafic marchandises lié à l'industrie chimique montheyenne et au futur terminal rail/route prévu à proximité. Le rebroussement des trains à St-Maurice et les manoeuvres qui y sont liées peuvent être supprimés.

Desserte du futur hôpital de Rennaz

Le groupe regrette le choix de l'emplacement du futur hôpital, dont la desserte par les transports publics a été négligée. Il s'agit maintenant de «corriger le tir» le mieux possible.

Si le prolongement de la ligne de trolleybus VMCV jusqu'au site de l'hôpital est acceptable pour les habitants de la région de Montreux, elle l'est moins pour les Veveysans (temps de parcours trop long) et inutile

pour les Chablaisiens.

La création d'un point d'arrêt sur la ligne CFF du Simplon doit être sérieusement envisagée. Un moyen de transport rapide et efficace doit prévaloir entre ce point d'arrêt et l'établissement hospitalier (idée du bureau Transitec).

Moyen à privilégier : un système de cabines effectuant la navette, automatiquement ou à la demande, circulant

sur voie indépendante, commandées comme un ascenseur.

La halte de Rennaz doit être desservie par le RER vaudois prolongé au-delà de Villeneuve pour offrir une possibilité d'accès simple et rapide à la fois aux habitants de la Riviera et à ceux du Chablais. L'accès au futur hôpital doit impérativement être englobé dans le projet d'agglomération Aigle-Monthey.



Photo G. Hadorn
Fêtera-t-on bientôt l'inauguration du nouveau tracé de l'AOMC ?

Qualité des dessertes et correspondances

Dessertes adaptées et correspondances adéquates favorisent le transfert modal vers les transports publics. Il est indispensable d'améliorer la qualité des services offerts en intégrant les divers moyens mis en oeuvre. Autour des axes « lourds » par chemin de fer CFF et TPC doivent s'articuler, en correspondance, les relations vers les centres secondaires de plaine ou de montagne par train (AL, ASD, BVB) ou par bus (TPC, La Poste).

L'établissement des horaires doit être étudié sérieusement : il est inutile de chercher à gagner cinq

minutes sur un trajet pour en perdre le double à attendre une correspondance. Sur les liaisons par bus principalement, l'offre orientée sur les « voyageurs captifs » (écoliers essentiellement) n'incite pas les autres clients potentiels à renoncer à la voiture.

A titre d'exemple, la ligne Bex-Villars des TPC reste bien mal lotie en matière d'horaires et de correspondances : jusqu'à 35 minutes d'attente à Bex pour les voyageurs en provenance de Lausanne, 17 minutes pour les autres trains, ce qui est beaucoup !

En soirée, il faut quitter Lausanne à 20h.20 au plus tard, alors que des liaisons beaucoup plus tardives existent vers Leysin et Monthey. Il faut offrir des alternatives à la voiture individuelle pour le retour de réunions, cours de formation continue, soirées culturelles ou rencontres entre amis.

Le projet aggro devrait aussi permettre de réfléchir sur l'ensemble du réseau chablaisien, par exemple sur l'aménagement de nouvelles lignes, telles celles proposées par l'ATE-VD ou une liaison directe Bouveret-Hôpital-Villeneuve par la H 144.

Développement de la mobilité douce

Force est de reconnaître que la mobilité douce a été oubliée dans le Chablais et que les investissements consentis en sa faveur restent fort timides, voire limités à des déclarations d'intention...

La situation s'est même dégradée avec les aménagements routiers récents (cf le secteur du

Boeufferrant ou l'accès à Villeneuve par exemple). Outre le développement des voies cyclables, l'aménagement de certains carrefours doit être corrigé : remplacement des feux à circuits inductifs ne se déclenchant pas pour les cyclistes (carrefour du centre de la gendarmerie à Rennaz, croisée route

d'Evian/route de transit à Aigle), priorités perdues deux fois à l'approche de chaque giratoire (sur la route cantonale à Bex). D'une manière générale, le terrain plat de la plaine du Rhône se prête particulièrement bien à la mobilité douce et les solutions trouvées en Suisse allemande devraient y faire école.

En guise de conclusion

Les membres du groupe ont malheureusement constaté qu'il est bien rare de rencontrer des élus communaux sur les lignes des TPC. C'est pourtant aux communes qu'il revient de demander des améliorations auprès des services cantonaux ad hoc. Il est grand temps que

les autorités communales concernées entreprennent les démarches nécessaires pour atteindre cet objectif. Certaines de nos gares (Bex par exemple) méritent une sérieuse adaptation de leurs structures d'accueil (niveau des quais, salles d'attente et abris, garages à vélos, propreté, etc).

Le groupe va poursuivre ses actions en concertation avec les TPC, les groupes d'intérêt, les instances concernées et les associations favorables aux transports publics, en vue de soutenir une politique faisant écho aux nombreux souhaits des habitants.

Pour le groupe de réflexion :

Evelyne Bezat : ate.valaisromand@gmail.com Tél. : 079 683 74 47
Gérald Hadorn : plambuit13@hotmail.com Tél. : 024 466 53 71
André Rosselet : andre.rosselet@bluewin.ch Tél. : 024 498 33 10
Ch. Chepy 5, La Peuffeyre, 1880 Bex