

## Transport ferroviaire



Les rames entreront en service en septembre, après le remplacement de la crémaillère dans le val d'Illicz. CHANTAL DERVEY

# Huit minutes de moins sur le trajet Aigle-Monthey

**Les TPC ont présenté hier en gare d'Aigle la première des sept futures automotrices de la ligne AOMC**

**Christophe Boillat**

«C'est le plus important contrat qu'il m'ait été donné de signer à ce jour», révèle, d'humeur joyeuse, Frédéric Borloz. Sous sa casquette de président du conseil d'administration des Transports publics du Chablais SA (TPC), le syndic d'Aigle - entre autres - a présenté hier à la gare la première des sept nouvelles rames qui effectueront le trajet Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) prochainement.

«En septembre, précise Claude Oreiller, le directeur des TPC. Après le changement de la crémaillère dans le val d'Illicz, qui représentera une première suisse, voire mondiale.» La tension électrique sera encore modifiée. Tous ces éléments feront de cette «véritable épine dorsale du projet d'agglomération chablaisien» -

comme la qualifie Stéphane Copey, président (syndic) de Monthey - une ligne entièrement neuve.

Les cadences seront poussées au quart d'heure et le trajet entre les capitales vaudoise et valaisanne du Chablais passera de 20 minutes, comme aujourd'hui, à 12 minutes seulement (*lire ci-dessous*). A l'horizon 2025, l'entreprise entend faire progresser son volume voyageurs de «6 à 8%», annoncent en chœur Frédéric Borloz et Claude Oreiller. Selon une étude demandée par la Confé-

dération, l'augmentation imaginée serait de l'ordre de 3%.

## Intérieur spacieux

A n'en pas douter, les usagers du nouveau matériel roulant fabriqué par Stadler Rail vont être conquis. Les larges portes basses permettent d'embarquer facilement, y compris pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Avec son plancher bas et son plafond haut, l'intérieur est particulièrement spacieux. Ce qui a permis d'équiper chaque rame de hautes et larges fenêtres. Les siè-

ges sont confortables. Des tablettes représentent le parcours de l'AOMC et sa région. Dessous, des prises électriques permettront de raccorder ordinateurs et téléphones. Un système d'information acoustique et visuel est embarqué. Chaque automotrice offre 180 places, soit une augmentation d'une quinzaine par rapport aux wagons actuels.

Le coût des sept rames fabriquées par Stadler Rail, qui en a fourni également quatre à Transports Montreux-Vevvey-Riviera (ligne des Pléiades), est de 45,9 millions. Les TPC ont contracté sous leur nom un emprunt via une banque suisse. La Confédération et les deux cantons concernés le financeront via un crédit-cadre.

Les TPC sont également en train de travailler à la modernisation de leurs autres lignes. «D'abord l'Aigle-Leysin, puis ce sera ensuite au tour de l'Aigle-Sépey-Les Diablerets, pour finir à l'horizon 2025-2030 avec le Bex-Villars-Bretaye», conclut le syndic aiglon.

## En quelques chiffres

Ce sont donc **7** nouvelles rames à adhérence et crémaillère construites par l'entreprise thurgovienne Stadler Rail qui circuleront sur le trajet de l'AOMC. De type GTW Beh 2/6, elles rouleront à la vitesse de **80** km/h en adhérence. Ce qui permettra d'abaisser le temps de parcours entre Aigle et Monthey de **20** à **12** minutes. A noter que la vitesse en crémaillère sera de **40** km/h en montée,

**26** km/h en descente. Chaque rame est longue de **39** m. Son roulement est constitué de **3** bogies à **2** essieux. **180** personnes (**107** assises, **73** debout) au total pourront embarquer dans chaque automotrice. Le poids à vide de chaque automotrice est de **54,2** tonnes. Le poids avec le plein de voyageurs est estimé à **66,9** tonnes. Le budget global est de **45,9** millions de francs.



Découvrez nos photos sur [tpc.24heures.ch](http://tpc.24heures.ch)