

Transports ferroviaires au Sud du Léman et dans le Chablais

La citrap-vaud demande une meilleure collaboration entre les cantons de Vaud et Valais.

Eric Loutan La citrap-vaud a écrit aux Gouvernements vaudois et valaisan, en collaboration avec l'ATE, l'association RER Sud-Léman et le Groupe Mobilité Chablais, afin de demander une collaboration intercantonale renforcée, condition incontournable pour l'élaboration de projets qui auront des chances de trouver un financement et d'aboutir à des réalisations pérennes.

La région du Chablais est formée des territoires suisse et français au Sud du Léman. Elle compte plus de 260.000 résidents, environ 85.000 emplois et plus de 75.000 pendulaires.

Le Chablais suisse est desservi par les trains grandes lignes et les RER vaudois et valaisan circulant sur la ligne du Simplon ou St-Maurice – St-Gingolph. Quatre lignes à voies étroites complètent le réseau : Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD), Aigle – Leysin (AL), Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) et Bex – Villars – Bretaye (BVB). Dans ce réseau, la ville de Monthey est mal desservie et son accès nécessite un transbordement à Aigle ou St-Maurice.

Quant au Chablais français, il est desservi par le réseau Léman Express

jusqu'au terminus d'Evian-les-Bains. En parallèle, les bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN) traversent le Léman avec de nombreux pendulaires pour l'agglomération lausannoise.

Le développement du Chablais

Selon les autorités françaises, la ligne ferroviaire entre Evian-les-Bains et St-Gingolph sera remise en service vers 2025/2030. Avec le potentiel du Chablais français, un développement des transports ferroviaires prend toute son importance avec une exploitation complète autour du Léman au plus proche des côtes lacustres.

La demande centrale, exprimée par la citrap-vaud et ses partenaires, est le nouveau tronçon St-Gingolph – Villeneuve, car il permet de créer cette exploitation circulaire des trains autour du Léman, concurrentielle à la voiture et desservant directement le nouvel Hôpital Riviera-Chablais.

Au-delà de la demande exprimée avec ses partenaires, la citrap-vaud propose également une réflexion sur le hub de la gare d'Aigle, qui permettrait de restructurer le réseau ferré à voie

étroite dans le Chablais suisse avec un regroupement des quatre lignes ASD, AL, AOMC, BVB. Une nouvelle redistribution des lignes permettrait des gains de temps sur les trajets, malgré la concurrence de la voiture pour la desserte des vallées alpines, en restructurant particulièrement les lignes de l'AOMC et du BVB.

Le futur réseau ferré du Sud Léman – Chablais devrait relier :

- directement Evian-les-Bains – St-Gingolph – Villeneuve – Montreux,
- directement Aigle – Monthey,
- directement l'AOMC au BVB en longeant la ligne CFF du Simplon, soit par une voie nouvelle, soit en développant un écartement variable,
- l'ensemble des réseaux métriques tel un « métro alpin », de Champéry via Leysin jusqu'à Gstaad.

Conclusions

La création d'une véritable ligne au Sud du Léman et dans l'Ouest du Chablais est un enjeu à ne pas négliger, malgré les coûts d'investissements élevés. Ces nouvelles liaisons permettraient un transfert modal de la route vers le rail avec des durées de trajets

Gern eimal **GLARUS** **GLASGOW** retour.

SIMPLE TRAIN
Werde Trainsetter*in

simpletrain.ch – Die Buchungsplattform für Zugreisen an jeden Bahnhof in Europa

Ermöglicht durch **MIGROS** Pionierfonds

attractives et concurrentielles par rapport à la voiture. Le tronçon clé St-Gingolph – Villeneuve permettrait l'exploitation circulaire des trains autour du Léman, offrant une qualité de desserte élevée pour le bassin lémanique et ses presque 2 millions d'habitants. Cette nouvelle ligne permettrait aussi de restructurer les trains à voie étroite dans le Chablais suisse en créant un véritable hub ferroviaire à Aigle et de desservir correctement Monthey afin d'augmenter le potentiel de voyageurs.

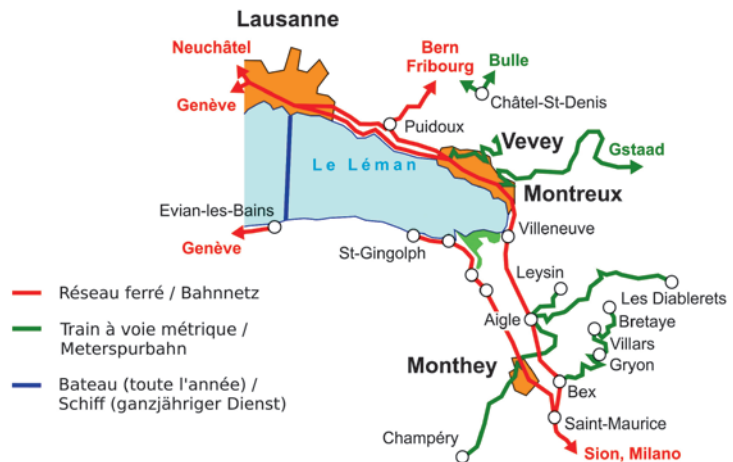
La citrap-vaud considère que ces développements locaux devraient être alimentés par un réseau européen fort, en plaçant la Suisse sur l'axe grande vitesse entre Barcelone et Munich, et ainsi provoquer un transfert modal massif de la voiture et de l'avion vers le rail.

Réseau actuel et ses futurs développements possibles.

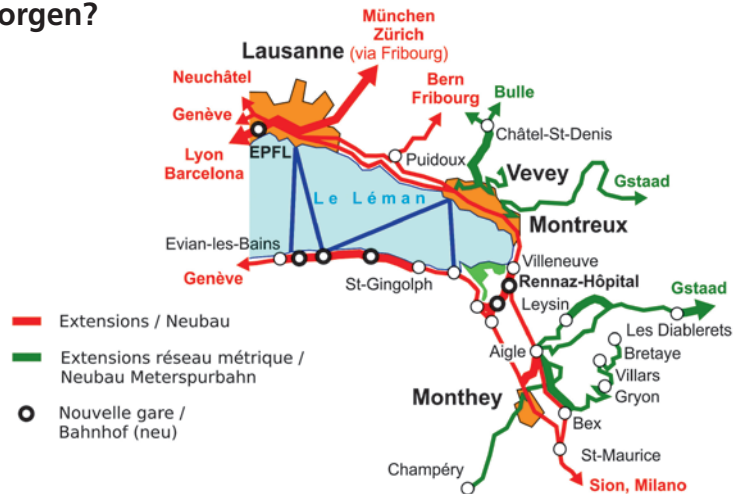
Das heutige Bahnnetz und seine möglichen Entwicklungen.

Grafiken: Tobias Imobersteg/Citrap VD

Aujourd'hui Heute



Après-demain ? Übermorgen?



Plädoyer für bessere Bahnverbindungen am Südzügel des Genfer Sees

Eric Loutan Citrap-Vaud hat sich in Zusammenarbeit mit anderen Gruppen, die an einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs interessiert sind, an die Regierungen der Kantone Waadt und Wallis gewandt. Ziel ist es, eine engere interkantonale Zusammenarbeit zu fordern. Und zwar in Bezug auf die Region Chablais, welche sich aus den schweizerischen und französischen Gebieten im Süden des Genfersees zusammensetzt. Diese Region hat mehr als 260 000 Einwohner, zirka 85 000 Arbeitsplätze und mehr als 75 000 Pendlerinnen und Pendler.

Das Schweizer Chablais wird von den Zügen des Fernverkehrs und den Waadtländer und Walliser RER-Zügen bedient, die auf der Simplonlinie und auf der Li-

nie St-Maurice – St-Gingolph verkehren. Vier Schmalspurstrecken ergänzen das Netz: Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD), Aigle – Leysin (AL), Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) und Bex – Villars – Bretaye (BVB). In diesem Netz ist die Stadt Monthey schlecht angebunden und kann nur mit Umsteigen in Aigle oder St-Maurice erreicht werden. Das französische Chablais wird vom Netz des Léman Express bis zur Endstation in Evian-les-Bains bedient. Gleichzeitig bringen Schiffe der Compagnie Générale de Navigation (CGN) viele Pendler über den See in den Raum Lausanne.

Nach Angaben der französischen Behörden soll die Bahnstrecke zwischen Evian-les-Bains und St-Gingolph um

2025/2030 wiedereröffnet werden. Die zentrale Forderung von Citrap-Vaud und seinen Partnern betrifft eine neue Verbindungslinie St-Gingolph – Villeneuve, da sie einen Eisenbahn-Ringverkehr um den Genfersee ermöglichen würde. Die Schaffung einer guten Verbindung am Südende des Genfersees und im westlichen Teil der Region Chablais ist eine Herausforderung, die trotz der hohen Investitionskosten unbedingt verwirklicht werden sollte.

(Zusammenfassung in deutscher Sprache: GL)

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud