

citrap-vaud, 1000 Lausanne

«Accessibilité aux Alpes vaudoises lors des pics de fréquentation: quelles solutions?»

Table ronde du 4 septembre 2024, Aigle

Les Alpes vaudoises constituent une destination prisée: un constat réjouissant pour les pouvoirs publics et les milieux touristiques qui s'engagent pour une offre diversifiée, couvrant les quatre saisons. L'hiver attire de très nombreux touristes, engendrant des déplacements massifs, paralysant durant plusieurs week-ends l'accessibilité de la région: bouchons sur l'autoroute, engorgements des villages, parkings et trottoirs saturés dans les stations et transports publics surchargés.

A moyen terme, le réchauffement climatique risque de limiter drastiquement les espaces enneigés du Canton: il n'est pas impossible que la dernière station exploitable soit celle de Glacier 3000, accessible via Les Diablerets et le col du Pillon. Cet axe doit retenir tout particulièrement notre attention.

Dans ce contexte, le rôle primordial de la communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud (citrap-vaud) sera de rappeler que les transports publics permettent d'atténuer ou de résoudre certains problèmes routiers (trafic, parcage, etc.); les transports publics constituent une réponse importante à tous les problèmes actuels de mobilité.

1) La future desserte ferroviaire du Chablais vaudois et valaisan: réseau à voie normale

En balayant l'espace d'Ouest en Est, on relève trois projets majeurs pour le réseau ferroviaire à voie normale, essentiellement exploité par les CFF:

- la [réhabilitation](#) de la ligne à voie unique reliant Evian-les-Bains à Saint-Gingolph (18 km), permettant via le Léman Express des relations directes de Genève au Valais, en particulier à Monthey, connectée directement à l'axe Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC) et au futur barreau Monthey–Bex planifié par l'Etat de Vaud. Le Canton du Valais a voté en mars 2024 un crédit de 22,8 millions de CHF pour cette réhabilitation, en attendant la décision de la France, dans le cadre de son Contrat de Plan Etat Région (CPER).
- Le bouclage ferroviaire du lac Léman (Fig. 1), prévoyant une liaison en Y partant de Saint-Gingolph et rejoignant Villeneuve à l'Ouest et Aigle à l'Est, selon le projet d'Eric Loutan, paru dans [Transports romands](#) No 22, juin 2014, pp. 14-15. Dans le même esprit, l'Association transports & environnement (section Vaud), accompagnée de quatre autres associations dont la citrap-vaud, a [écrit](#) le 3 février 2021 aux Conseils d'Etat vaudois et valaisan afin de demander l'étude d'une liaison ferrée entre Villeneuve, Rennaz et Le

Bouveret/Vouvry afin d'encourager le report modal des déplacements pendulaires, de loisir et de tourisme.



Fig. 1 Bouclément ferroviaire du Léman.

- Le raccordement de la gare de Monthey, deuxième ville du Canton du Valais, à l'axe principal Lausanne–Martigny–Sion–Brigue (ligne du Simplon) selon quatre variantes (R, S, CC et CM) est brièvement exposé dans [Transports romands](#) No 26, juin 2015, pp. 10-11, sous la plume de Pascal Bovey, délégué à la mobilité du Valais (Fig. 2). L'analyse complète fait l'objet du rapport confidentiel *Etude de liaison ferroviaire Simplon–Sud-Léman* publié en juillet 2019 par BG Ingénieurs Conseils, à Lausanne. La variante 4.8 de ce rapport suggère une solution presque idéale: on part des deux InterRegio «réguliers» Genève–Brigue; l'un des deux emprunte le parcours actuel Aigle–Bex–Martigny–Brigue; l'autre suit le parcours «détourné» Aigle–Monthey–Martigny–Brigue via la variante S: on obtiendrait ainsi une liaison directe une fois par heure Genève–Monthey–Brigue, tout en conservant l'arrêt à Bex une fois par heure également.

Le 22 juin 2022, le Conseil d'Etat vaudois a répondu de façon exhaustive à l'interpellation du député Stéphane Montangero *Les transports publics dans le Chablais sont-ils à la croisée des chemins (de fer)?*. Le Conseil d'Etat a confirmé son engagement pour une stratégie commune dans le Chablais partagée par les cantons de Vaud et du Valais, a rappelé sa réflexion dans le cadre de Vision 2050 pour le rail et son intention de proposer avec le Canton du Valais les projets de développement de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du programme PRODES de la Confédération.

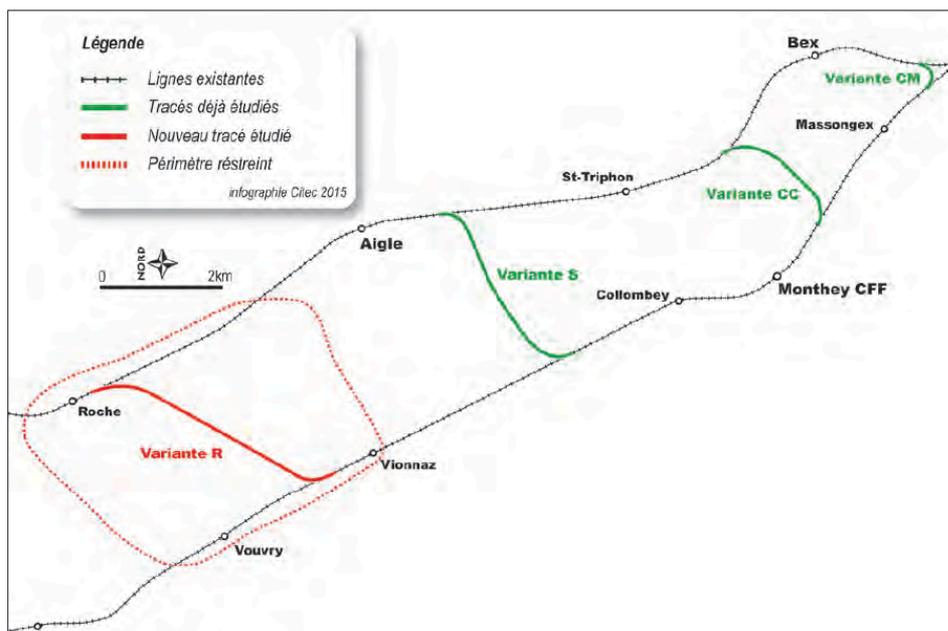


Fig. 2 Raccordement de Monthey à la ligne du Simplon selon les variantes R, S, CC et CM.

2) La future desserte ferroviaire du Chablais vaudois et valaisan: réseau à voie étroite

Le Chablais vaudois et valaisan est essentiellement desservi par les quatre lignes à voie métrique AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry), AL (Aigle-Leysin), ASD (Aigle-Sépey-Diablerets) et BVB (Bex-Villars-Bretaye); ces quatre compagnies ont fusionné et constituent aujourd'hui les Transports publics du Chablais (TPC). Chacune de ces lignes a des projets à court et moyen terme qui peuvent se résumer comme suit:

- le [tronçon Collombey–Monthey de l'AOMC](#) (Fig. 3) sera transformé dans le but de séparer totalement le trafic automobile du trafic ferroviaire. Un nouveau tronçon de 4,3 km, avec un souterrain d'un kilomètre, reliera Collombey-Muraz à Monthey où les gares CFF et AOMC seront fusionnées; la ligne de l'AOMC repartira en direction de Champéry grâce à un nouveau souterrain évitant toute intersection avec la route. La validation par l'OFT de la dernière mise à l'enquête est attendue pour fin 2024, et la mise en service espérée pour fin 2029. Le budget total s'élève à 184 millions de CHF.

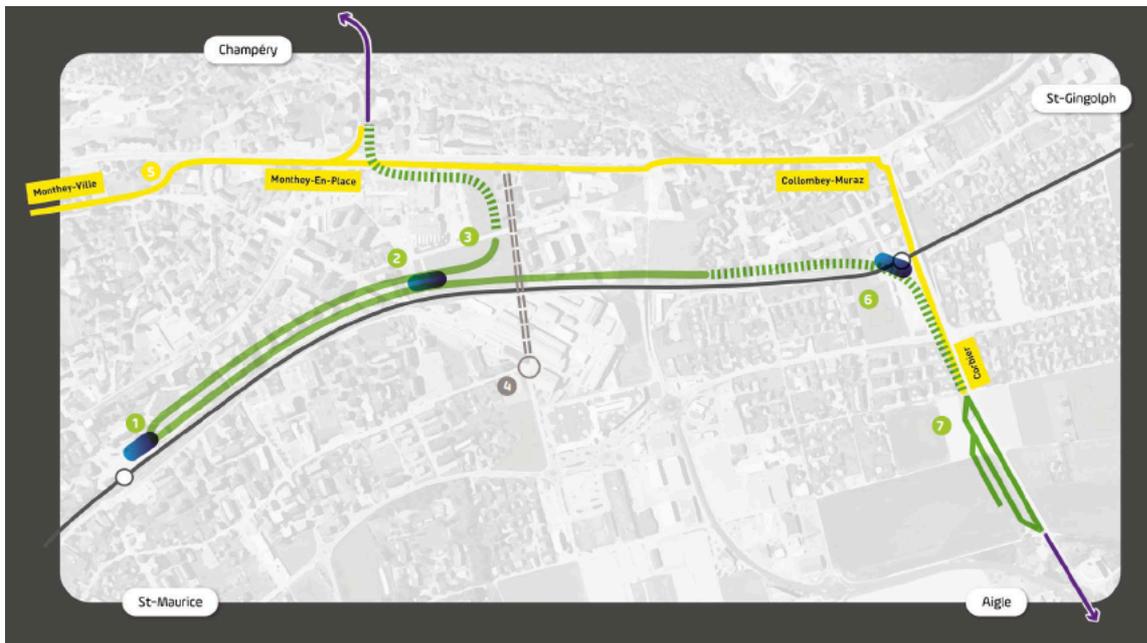


Fig. 3 Transformation du tronçon AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey CFF.

- La [desserte de Leysin de l'AL](#) (Fig. 4) sera complètement transformée, avec un nouveau tracé souterrain de 1140 m de Leysin-Village à la gare de la télécabine pour la Bernese (Place Large), l'abandon du tracé historique de Leysin-Village au Grand-Hôtel et la construction d'un nouveau funiculaire souterrain entre la patinoire et Leysin-Feydey. Mise à l'enquête vers 2025, mise en service vers 2030.
- La [station des Planches de l'ASD](#) sera réaménagée, avec un passage direct permettant aux trains d'Aigle aux Diablerets d'éviter le rebroussement au Sépey; un croisement complémentaire sera aménagé dans la même station. Réalisation entre 2024 et 2025.
- [Gare des Diablerets de l'ASD](#): un prolongement de la ligne, d'environ 600 mètres, est prévu pour relier la gare des Diablerets à la nouvelle gare de la télécabine du Meilleret. Réalisation entre 2027 et 2028.
- [Gare de Bex \(BVB\)](#): mise en conformité de la gare de Bex, avec un quai commun BVB/CFF. Réalisation: entre 2025 et 2026.

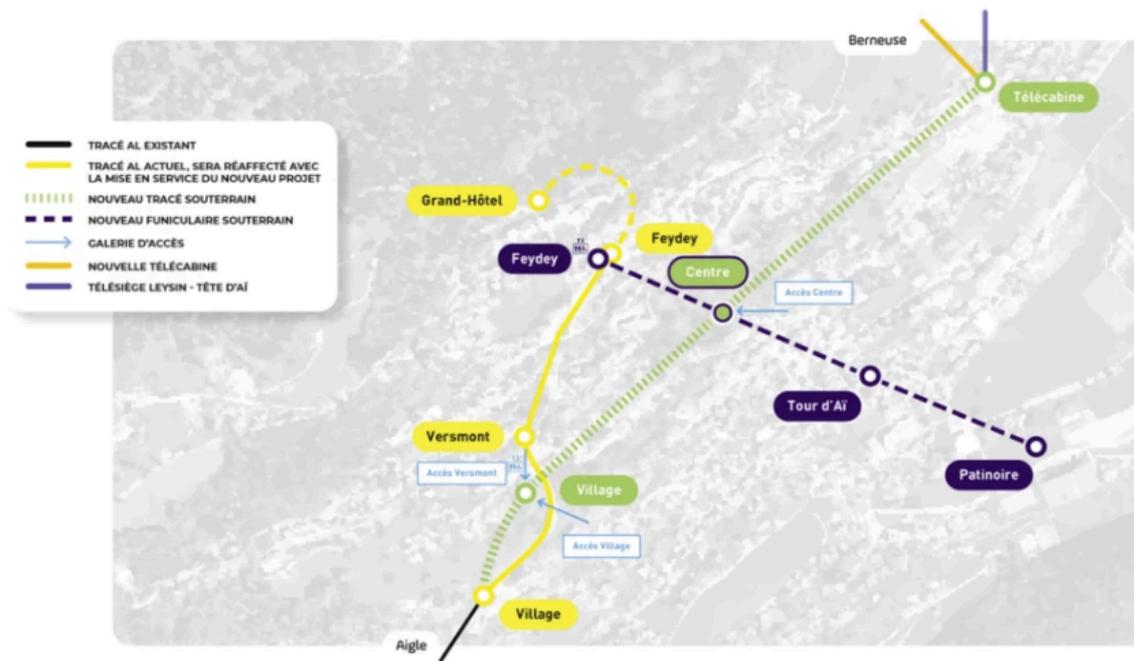


Fig. 4 Nouvelle desserte souterraine AL entre Leysin-Village et la télécabine de la Berneuse.

- La [Barboleusaz–Arveyes \(BVB\)](#): correction des tracé routier (RC 719) et ferroviaire pour séparer les trafics et améliorer la sécurité; le projet implique notamment la construction d'un nouveau pont de 180 mètres de longueur. Les travaux se réalisent entre 2023 et 2026, avec des impacts sur le trafic ferroviaire et routier.
- [Arveyes–Villars \(BVB\)](#): séparation des trafics routier et ferroviaire avec percement d'un tunnel BVB de 850 mètres; mise en conformité des gares d'Arveyes et de Villars. Projet à moyen terme.

3) Chablais vaudois et valaisan: vers un futur métro alpin

Si le prolongement de l'Aigle-Leysin vers le nord est plein de promesses (voir ci-dessus), l'extrémité sud de l'AL reste problématique, car le trafic privé et les transports publics (trains de l'AL et de l'ASD) se disputent une voirie très contrainte en ville d'Aigle. Dans ce contexte compliqué, l'Entente Aiglonne a élaboré en 2016 l'étude *AL–ASD: tracé ferroviaire commun pour la traversée d'Aigle* comportant trois variantes communes aux deux chemins de fer: en surface, en tranchée couverte et en souterrain. Cette dernière sort du lot: à partir d'un tunnel à très faible profondeur de 300 mètres, la ligne se divise en deux, au nord de la ville, pour rejoindre les tronçons actuels de l'AL et de l'ASD.

L'étoile des Transports publics du Chablais (TPC)

En prenant de la hauteur, on observe la profonde mutation des chemins de fer régionaux du Chablais: en quelques années, les TPC ont transformé les quatre compagnies AL, ASD, AOMC et BVB en une seule société de transports, caractérisée par une forte unification technique. Il ne subsiste pour les trois compagnies aiglones plus qu'un seul type de crémaillère, de technologie Abt, et une seule tension d'alimentation électrique, de 1500 V, permettant ainsi la conception d'un matériel roulant unifié. Tout est donc en place pour une optimisation de l'étoile aiglonne qui voit confluer dans la gare CFF d'Aigle les trois lignes AL, ASD et AOMC.

L'AL est empêtré à Aigle, mais va filer vers le nord, en direction de la Place Large. De son côté, l'ASD fonce vers Le Sépey sans desservir aucune localité, à l'exception de quelques haltes. Enfin, la nouvelle extrémité de l'AL, Place Large, est distante d'environ 4 km du Sépey, avec une pente moyenne de 8,6 % entre ces deux points.

C'est Pierre Starobinski, ancien président de l'Association touristique des Alpes vaudoises, qui a lancé l'idée en 2008: alignons sur le même axe Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets pour obtenir un seul système de transport, un véritable métro alpin. Outre les économies d'entretien du tronçon ASD Aigle-Le Sépey, menacé par les forces naturelles, la rentabilité d'un chemin de fer cumulant le trafic pour Leysin d'une part, pour Le Sépey et Les Diablerets d'autre part, sera sensiblement améliorée. Avec la suppression du rebroussement de l'AL à la station Aigle-Dépôt et grâce à un nouveau matériel roulant, la durée du trajet Aigle-Le Sépey via Leysin ne serait pas supérieure à celle du trajet actuel de l'ASD.

De l'étoile aiglonne au métro alpin

Si les localités d'Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets sont alignées sur un même axe, il est évident que l'étoile aiglonne disparaît au profit d'une seule ligne d'un [métro alpin](#), reliant Champéry aux Diablerets via Monthey et Aigle (Fig. 5). La simplification de l'exploitation est poussée à l'extrême avec, au passage, la résolution du casse-tête aiglou: une seule voie ferrée traverse la localité, peut-être par le nouveau tracé avec tunnel court proposé par l'Entente Aiglonne.

Un glissement de terrain aux Fontanelles, entre Aigle et Le Sépey, a interrompu l'exploitation de l'ASD pendant presque un an du 30 juillet 2021 au 2 mai 2022; la vision de Pierre Starobinski résout définitivement le problème de la fragilité du tronçon Aigle-Le Sépey de l'ASD. Et rien n'empêche de rêver: un métro alpin si bien parti peut viser plus loin, le col du Pillon, puis le raccordement au Montreux Oberland bernois du côté de Gstaad via Gsteig.

L'accès au Glacier 3000, dernière station hivernale du Canton, serait définitivement assuré!

Et le raccordement de Monthey à Bex?

La Vision 2050 du Canton de Vaud suggère un tronçon nouveau, à voie métrique, reliant Bex à Monthey (*Vision 2050. Etude de planification pour l'élaboration du programme cantonal de développement de l'offre ferroviaire à l'horizon 2050*, citec, Ingénieurs Conseils, Morges, 3 mars 2023): outre la réunion physique du BVB aux trois autres lignes des TPC (avec en particulier l'accès au dépôt principal d'Aigle), l'objectif principal est de créer un RER du Chablais avec des trains reliant sans transbordement Champéry à Bex et Monthey à Villars-sur-Ollon. Un écueil technique reste à résoudre, car malgré l'unification presque complète des TPC, le BVB a conservé sa propre tension électrique (650 V) inférieure à celle des trois autres compagnies des TPC (1500 V).

Quand Glacier 3000 sera notre dernier refuge...

Il n'est pas exclu que l'évolution climatique condamne à terme les stations d'hiver à basse et moyenne altitude, et que le Canton de Vaud ne conserve plus qu'un seul refuge hivernal, son Glacier 3000. Les infrastructures ferroviaires sont quasi prêtes: le chemin de fer à voie normale devrait relier Genève au Chablais via la ligne rénovée d'Evian-les-Bains à Saint-Gingolph, tandis qu'à moyen terme les CFF irrigueront Monthey, raccordée à la ligne du Simplon. La voie métrique offrira un double accès aux Diablerets: l'un via le métro alpin décrit plus haut et reliant Champéry, Monthey, Aigle, Leysin et Le Sépey, et l'autre, nouveau venu, raccordant Bretaye, Villars et Bex au métro alpin. Les stations de moyenne altitude, comme Villars, Champéry et Leysin seraient donc directement connectées aux Diablerets et à bout touchant de l'objectif ultime: Glacier 3000 (Fig. 5).

Au passage, on relèvera le fort soutien financier du Canton pour la rénovation de l'hôtel Eurotel Victoria, aux Diablerets, appartenant à la société bernoise Gstaad 3000 AG qui a déjà sauvé Glacier 3000 de la faillite...

Le tronçon des Diablerets à Gstaad via le col du Pillon a été soutenu par le Comité Nouvel ASD, présidé par Philippe Nicollier et assisté par un groupe d'ingénieurs, piloté par Olivier Français, ancien conseiller aux Etats. L'avant-projet, rendu public en 1997, prévoit une ligne Les Diablerets-Col du Pillon-Gsteig de 14,6 kilomètres, avec une pente modérée de 6% excluant la crémaillère; le tronçon comprend trois courts tunnels et deux ponts majeurs, et dessert notamment les remontées mécaniques du glacier des Diablerets à partir des haltes du Col du Pillon et de Reusch. L'investissement final, incluant le matériel roulant, s'élève à 180 millions de francs.

La connexion de notre métro alpin avec la ligne du Montreux Oberland bernois (MOB) à Gstaad suggère évidemment la circulation sur l'axe Monthey-Aigle-Les Diablerets des rames à écartement variable du GoldenPass Express roulant sans transbordement jusqu'à Interlaken. Mais l'absence de crémaillère sur ce train d'avant-garde nous suggère de conserver le tronçon Aigle-Les Planches de l'ASD pour sauvegarder le rêve...

Aujourd'hui, il est temps de remettre l'ouvrage sur le métier et de partir à l'assaut de Glacier 3000... en chemin de fer!

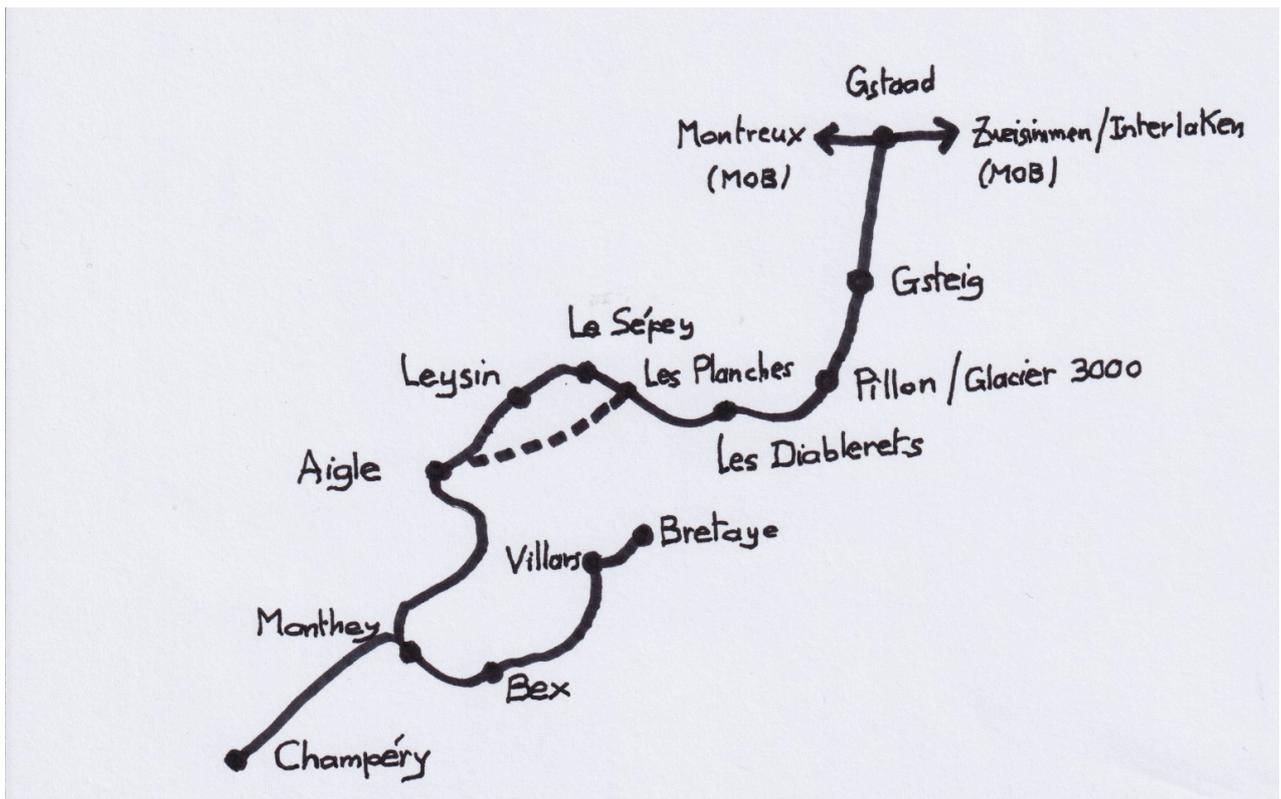


Fig. 5 Le métro alpin Champéry-Monthey-Aigle-Les Diablerets, avec son antenne Bretaye-Villars-Bex-Monthey, à l'assaut de Glacier 3000 via Pillon, Gsteig et Gstaad; le tronçon de l'ASD entre Aigle et Les Planches est conservé pour l'éventuel passage du GoldenPass Express.

Annexe: dispositions à moyen terme pour préserver les aménagements à long terme

- AOMC: la future gare AOMC/CFE de Monthey doit s'apprêter à accueillir le nouveau tronçon Bex–Monthey du BVB.
- AL: la nouvelle gare terminus de Leysin (télécabine de la Berneuse/Place Large) doit pouvoir être traversante pour sauvegarder un éventuel prolongement Leysin–Le Sépey.
- ASD: la nouvelle gare Diablerets/télécabine du Meilleret) doit pouvoir être traversante pour sauvegarder un éventuel prolongement Les Diablerets–Pillon–Gstaad.
- BVB: la mise en conformité de la gare de Bex doit tenir compte du nouveau tronçon Bex–Monthey.
- BVB: le nouveau tronçon Bex–Monthey entraîne l'unification électrique du réseau BVB (650 V) avec le reste des TPC (1500 V); il faudra prévoir par exemple un nouveau matériel roulant bicourant.

Au nom du comité de la citrap-vaud:

Antoine Jaquenoud, vice-président

Daniel Mange, membre

22 août 2024