

# Il est temps de partir à l'assaut de Glacier 3000... en chemin de fer!

Accessibilité aux Alpes vaudoises: quel rôle pour les transports publics?

**Daniel Mange** Les habitants du Chablais, entre Monthey et Montreux, assistent chaque hiver, le dimanche après-midi, à un spectacle hallucinant: dès 15 heures, l'afflux des skieurs motorisés, pressés de regagner leur foyer, sature autoroute et routes, paralysant complètement certaines localités. Les conseillères d'Etat vaudoises Nuria Gorrite et Isabelle Moret ont convoqué les milieux politiques et associatifs à une table ronde, le 4 septembre 2024, à Aigle, consacrée à l'accessibilité aux Alpes vaudoises lors des pics de fréquentation.

A l'heure où 85% des visiteurs débarquent en voiture, la solution qui fait l'unanimité est le développement des transports publics.

La citrap-vaud a directement contribué au débat par la rédaction d'un rapport (voir QR code) résumant la planification ferroviaire du Chablais, et développant une vision originale pour le long terme. Trois projets majeurs concernent le réseau ferroviaire à voie normale:

- la réhabilitation de la ligne d'Evian-les-Bains à Saint-Gingolph, avec des relations directes de Genève au Valais via le Léman Express;
- le bouclage ferroviaire du Léman, reliant le Valais, entre Bouveret et Vouvry, et Vaud, entre Villeneuve et Rennaz;
- le raccordement de la gare de Monthey à l'axe principal Lausanne–Martigny (ligne du Simplon): quatre variantes sont aujourd'hui à l'étude.

Le Chablais 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) qui ont fusionné et constituent aujourd'hui les Transports publics du Chablais (TPC); les projets en cours peuvent se résumer comme suit:

- le tronçon Collombey–Monthey de l'AOMC détourné pour atteindre la gare CFF de Monthey;

Aujourd'hui, seuls 15% des skieurs utilisent les transports publics.  
Photo: TPC



- la desserte de Leysin de l'AL transformée, avec un tracé souterrain aboutissant à la télécabine pour la Berneuse;
- la station des Planches de l'ASD réaménagée avec un passage direct des trains d'Aigle aux Diablerets, sans rebroussement au Sépey, puis un prolongement des Diablerets jusqu'à la télécabine du Meilleret;
- transformation de la gare de Bex avec un quai commun BVB/CFF et nouveau tronçon du BVB entre Bex et Monthey, reliant enfin le BVB aux trois autres lignes des TPC;
- corrections majeures du tronçon Barboeuzaz–Villars du BVB, avec séparation des trafics routier et ferroviaire, y compris un nouveau pont et un tunnel à l'entrée de Villars.

## De l'étoile aiglone au métro alpin

C'est Pierre Starobinski 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. Ce projet a été détaillé dans l'article «Aigle–Leysin–Les Diablerets: vers un métro alpin?» paru dans InfoForum 3/2022.

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 s'y préparent: Léman Express de Genève au Chablais,

gare de 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.

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. 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.

Aujourd'hui, il est temps de partir à l'assaut de Glacier 3000... en chemin de fer!

## Adresse rapport

[www.citrap-vaud.ch/wp-content/uploads/2024/09/AlpesVaud22.8.24.pdf](http://www.citrap-vaud.ch/wp-content/uploads/2024/09/AlpesVaud22.8.24.pdf)

