



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Stéphane Montangero et consorts – Les transports publics dans le Chablais sont-ils à la croisée des chemins (de fer) ? (21_INT_41)

Rappel de l'interpellation

Le Chablais est une région en plein développement et l'offre en transports publics a également suivi cette tendance : elle a fortement augmenté ces dernières années, notamment par le lancement de MobiChablais fin 2018. Nous nous réjouissons de cet essor des transports publics.

Cependant, tout développement devrait être accompagné, si possible en amont, par une réflexion, un cadre, un schéma directeur qui permette de créer le maximum de synergies et d'éviter la profusion de fausses bonnes idées, créant des attentes auprès de segments de la population et qui, au final, ne pourront être satisfaites, car basées un focus trop partiel (pour ne pas dire partial) et ne répondant pas à l'intérêt général.

Aujourd'hui nous constatons que diverses propositions émergent çà et là, de manière sporadique, avec à chaque fois un focus particulier, mais manquant la plupart du temps de la nécessaire vision d'ensemble susmentionnée. Ces idées, propositions et autres sont le reflet d'un besoin plus large : répondre à des besoins actuels pressant, dus au développement susmentionné. D'où la nécessité d'une réflexion globale, comprenant l'ensemble du Chablais, englobant les deux cantons, qui permettrait de poser un cadre d'analyse, de proposer des pistes de travail et d'éviter la dispersion de forces induit par les propositions susmentionnées et le fait que chaque auteur-e défende bec et ongles uniquement son point de vue.

Or, cette réflexion, indispensable, ne semble pas avoir eu lieu. Elle permettrait pourtant de répondre entre autres à des questions tels que (liste non exhaustive) : Comment optimiser le réseau ? Comment utiliser au mieux la complémentarité entre l'offre CFF (ligne du Simplon, que l'on sait saturée) et l'offre TPC, que ce soit au niveau du rail ou des lignes de bus ? Est-il possible, pertinent, réaliste de créer un vrai RER avec les TPC ? Comment trouver des solutions rapides pour relier Monthey ? Comment éviter que certaines communes ne fassent les frais d'une « optimisation », style ligne directe pour Monthey ? Certaines lignes pourraient-elles être optimisées, par exemple en repensant le trajet ?

Les soussigné-e-s estiment que l'ensemble de l'offre doit être pensée en complémentarité, non en opposition, entre les deux côtés du Rhône. Le Chablais doit être pensé région. C'est dans cette optique que, au vu de ce qui précède, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1) Quel est l'avis général du Conseil d'Etat quant à la nécessité d'une réflexion globale concernant les transports publics au niveau de l'ensemble du Chablais ?*
- 2) Quelles mesures le Conseil d'Etat a-t-il déjà prises ou compte-t-il prendre dans ce but ?*
- 3) Quelles autres pistes pourraient être explorées dans cette optique ?*
- 4) Enfin, comment cette réflexion et l'ensemble de cette thématique est-elle discutée, concertée, partagée avec les autorités valaisannes, notamment afin de bénéficier de financements fédéraux dans le cadre de certains projets d'intérêt régional ?*

Nous remercions par avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

*(Signé) Stéphane Montangero
et 15 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat est conscient du fort développement de la région du Chablais. Dans ce sens, il a toujours apporté son soutien en mettant tout en œuvre pour que l'offre ferroviaire accompagne harmonieusement ce développement. La mise au gabarit de la ligne du Simplon permettant l'introduction dès 2012 de rames ferroviaires à deux niveaux sur les *RegioExpress* Genève – Lausanne – Vevey, le prolongement de ces trains en direction du Chablais dès décembre 2019, la modernisation de la gare de Bex (inaugurée en décembre 2021), celle à venir de Villeneuve puis d'Aigle, le prolongement du RER Vaud de Villeneuve à Aigle en décembre 2020, à Bex en décembre 2021 puis à St-Maurice en décembre 2022 sont les principaux dossiers dans lesquels le Conseil d'Etat s'est engagé avec fermeté et avec l'appui de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Pour le Conseil d'Etat, une amélioration conséquente de la desserte ferroviaire de la Riviera et de l'ensemble du Chablais est primordiale. De plus, le développement des infrastructures routières existantes déjà fortement sollicitées, sera très onéreux. Dans le contexte climatique actuel, le Conseil d'Etat entend favoriser des investissements sur le rail pour assurer une mobilité performante et respectueuse du climat de cette région dynamique du Canton.

Par ailleurs, le développement du rail dans le Chablais a déjà fait l'objet d'une interpellation du député Nicolas Croci Torti au sujet du projet de raccordement de Monthey sur la ligne du Simplon (20_INT_031). La réponse du Conseil d'Etat (20_REP_79, décembre 2021) clarifie sa vision à long terme en matière de développements ferroviaires dans le Chablais, rappelle le contexte historique et met en évidence les nombreuses actions du Conseil d'Etat dans la dernière décennie. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat confirme qu'une amélioration de la desserte ferroviaire de Monthey ne pourra pas se faire au détriment d'une autre gare de la ligne du Simplon. En effet, cette éventuelle nouvelle desserte doit se positionner comme une offre supplémentaire et complémentaire à l'offre existante. Le Conseil d'Etat conclut qu'une réflexion d'ensemble doit être conduite entre les Cantons de Vaud et du Valais en vue de préparer la prochaine étape d'aménagement du programme de développement stratégique de l'offre ferroviaire (PRODES), qui est prévue pour un horizon après 2035.

Afin d'échanger sur les visions de développement de l'offre ferroviaire de cette prochaine étape d'aménagement PRODES, la Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite a rencontré le Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, le Conseiller d'Etat valaisan Franz Ruppen, courant octobre 2021. Au terme des discussions, les deux Conseillers d'Etat ont conclu qu'une position commune devait être établie pour ensuite être partagée avec l'Office fédéral des transports (OFT). Ce papier de position commune est en cours d'élaboration entre les Services cantonaux. Il reprendra les éléments fondamentaux partagés lors de la discussion entre les Conseillers d'Etat, à savoir :

- La ferme intention du Canton de Vaud que la desserte prévue dans les gares de Villeneuve, Aigle et Bex dans le schéma d'offre 2035 soit garantie et qu'un renforcement de la desserte soit analysé avec des trains supplémentaires circulant par exemple entre Lausanne et Monthey.
- La volonté du canton du Valais que le raccordement de Monthey à la ligne du Simplon soit approfondi avec les conditions du Canton de Vaud ;
- Les investissements pour les transports publics du Chablais (TPC), consentis par la Confédération et les Cantons, en particulier dans la sécurisation du chemin de fer Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) sur le tronçon urbain de Collombey à Monthey ne soient pas mis en périls par une nouvelle infrastructure ferroviaire.

Il a aussi été convenu que les études devant mener au dépôt des projets dans le processus PRODES nécessitent une bonne coordination entre les Cantons et les partenaires locaux afin de bien ancrer les projets dans le territoire chablaisien et d'obtenir ainsi le soutien de tous.

Le Conseil d'Etat a toujours été clair sur le fait qu'un éventuel raccordement de Monthey sur la ligne du Simplon devait se concevoir comme une offre supplémentaire et complémentaire à l'offre existante. Dans le cadre des discussions qui seront menées avec le Canton du Valais, le Conseil d'Etat vaudois veillera à conserver voire développer l'offre existante sur la ligne du Simplon (gares de Villeneuve, Roche, Aigle et Bex). Toutefois, il faut aussi être conscient que des aménagements de l'infrastructure seront d'abord nécessaires pour augmenter la capacité de la ligne ferroviaire sur l'Arc lémanique pour pouvoir ensuite augmenter le nombre de trains desservant le Chablais.

A plus court terme, concernant les prochains développements ferroviaires attendus, le Conseil d'Etat s'active auprès des CFF pour que tous les trains RegioExpress Annemasse – Lausanne – Vevey circulent jusqu'à St-Maurice voire Martigny, offrant une cadence à 30 minutes des gares desservies. Il travaille aussi avec le Canton du Valais et les transports publics du Chablais (TPC) pour améliorer à moyen terme – à l'horizon 2025 – les liaisons ferroviaires entre Monthey et Aigle par la ligne des TPC, en visant une amélioration du temps de parcours et en doublant la cadence (4 trains par heure aux heures de pointe). La sécurisation du tronçon urbain de Collombey à Monthey fait partie de ce programme.

D'autres projets de développement de l'offre de transport, favorisant aussi le trafic pour les loisirs, sont en cours de planification sur le réseau des TPC et font l'objet d'un suivi spécifique par la DGMR :

- Le prolongement de la ligne Aigle – Le Sépey – Les Diablerets vers la nouvelle remontée mécanique Diablerets Express (vers Les Mazots) et le passage direct aux Planches (Ormons-Dessous) pour offrir des liaisons plus rapides vers les Diablerets ;
- Sur la ligne Aigle – Leysin, le projet de nouveau tracé dans le village de Leysin et le raccordement aux remontées mécaniques de la Berneuse, le passage direct à Aigle-Dépôt afin de mettre en place une cadence semi-horaire dès la livraison du nouveau matériel roulant ;
- Le projet de modernisation de la gare TPC de Bex, la transformation du tronçon Villars – Arveves et la modernisation de la gare de Villars sont prévus sur la ligne Bex – Villars – Bretaye.

Le Conseil d'Etat suit aussi l'évolution du dossier de la ligne Sud-Léman, réintroduction de liaisons ferroviaires entre Le Bouveret et Evian-les-Bains, ainsi que les projets de nouvelles haltes dans le secteur de Monthey-Collombey ; le pilotage et le portage de ces deux projets est assuré par le canton du Valais.

Et finalement, pour permettre un développement massif et harmonieux du rail, le Conseil d'Etat est en train de définir sa stratégie, appelée « Vision 2050 pour le Rail ». Cette stratégie doit permettre de convaincre la Confédération de financer la réalisation de nouvelles infrastructures sur les lignes ferroviaires dans le Canton de Vaud. Dans ce sens, le Conseil d'Etat avait déposé une demande de crédit d'étude auprès du Grand Conseil. Ce dernier l'avait adoptée en juillet 2020. Le processus d'élaboration de cette stratégie est en cours et aboutira dans le courant 2023. Le Canton du Valais effectue une démarche similaire, les coordinations seront assurées entre les deux Cantons selon ce qui avait été convenu entre les deux Conseillers d'Etat en octobre 2021 et qui sera repris dans la position commune énoncée ci-dessus. Les principes de gouvernance sont évoqués dans la réponse à la question 4) ci-après.

Réponses aux questions

1) Quel est l'avis général du Conseil d'Etat quant à la nécessité d'une réflexion globale concernant les transports publics au niveau de l'ensemble du Chablais ?

Le Conseil d'Etat partage l'avis du Député et confirme qu'il est essentiel d'avoir une stratégie commune de développement des transports publics sur l'ensemble du territoire chablaisien, partagée entre les deux cantons du Valais et de Vaud.

2) Quelles mesures le Conseil d'Etat a-t-il déjà prises ou compte-t-il prendre dans ce but ?

Comme expliqué en préambule, la Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, a rencontré le Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, le Conseiller d'Etat valaisan Franz Ruppen, courant octobre 2021.

Ils ont échangé sur la partie structurante du réseau de transport public, à savoir le développement du réseau ferroviaire. Il a été convenu qu'une coordination était essentielle pour préparer la prochaine étape de développement, prévue après 2035, du programme de développement stratégique (PRODES). L'objectif est de déposer des projets qui pourraient être défendus communément par les deux Cantons auprès de la Confédération. Cela afin d'augmenter les chances d'être retenus par la Confédération lors du processus d'évaluation.

Au terme des discussions, les deux Conseillers d'Etat ont conclu qu'une position commune devait être établie pour être ensuite partagée avec l'Office fédéral des transports. Il a aussi été convenu que les études devant mener au dépôt des projets dans le processus PRODES seraient coordonnées entre les Cantons et que les partenaires locaux (Communes) seraient informées par l'intermédiaire de Chablais Région.

3) Quelles autres pistes pourraient être explorées dans cette optique ?

Pour le Conseil d'Etat, une amélioration conséquente de la desserte ferroviaire de la Riviera et de l'ensemble du Chablais est primordiale. De plus, le développement des infrastructures routières existantes déjà fortement sollicitées, sera très onéreux. Dans le contexte climatique actuel, le Conseil d'Etat entend favoriser des investissements sur le rail pour assurer une mobilité performante de cette région du Canton et respectueuse du climat.

Donc, pour permettre un développement massif et harmonieux du rail, le Conseil d'Etat doit définir une stratégie, appelée « Vision 2050 pour le Rail ». Cette stratégie doit permettre de convaincre la Confédération de financer la réalisation de nouvelles infrastructures sur les lignes ferroviaires dans le Canton de Vaud. Le développement du réseau des TPC et sa transformation en RER du Chablais est au cœur des réflexions.

4) Enfin, comment cette réflexion et l'ensemble de cette thématique est-elle discutée, concertée, partagée avec les autorités valaisannes, notamment afin de bénéficier de financements fédéraux dans le cadre de certains projets d'intérêt régional ?

En termes de gouvernance, il est prévu que l'ensemble de la thématique soit traité de la manière suivante :

- Au niveau politique, les Chefs de Département valaisan et vaudois se rencontrent une fois par année pour asseoir les décisions politiques au sein d'un Comité politique (COPOL) ;
- Au niveau stratégique, l'Ingénieur cantonal du Canton du Valais et le Directeur général de la mobilité et des routes du Canton de Vaud, ainsi que leurs équipes respectives se rencontrent environ deux fois par an dans un groupe de pilotage (GROPIL) pour échanger sur les dossiers stratégiques ;
- Au niveau technique, en collaboration avec Chablais Région et avec son appui administratif, dans un but de coordination intercantonale, les spécialistes cantonaux se réuniraient 2 à 4 fois dans un groupe technique (GT) pour le traitement des dossiers techniques, dont notamment :
 - Développement du réseau ferroviaire CFF ;
 - Evolution et développement du réseau ferroviaire des TPC vers un RER Chablaisien ;
 - Coordination et développement du réseau des bus régionaux, puis urbains (MobiChablais) ;
 - Coordination avec les réflexions des développements d'offre sur le Léman (CGN).

Un des objectifs principaux étant d'identifier dès à présent les prochains développements de l'infrastructure ferroviaire, afin de les intégrer au processus PRODES pour la prochaine étape d'aménagement (après 2035).

Ainsi, le Conseil d'Etat entend tout mettre en œuvre pour assurer une bonne coordination avec le Canton du Valais, mais aussi avec l'Office fédéral des transports afin que les projets de développement de l'infrastructure ferroviaire bénéficient d'un soutien local fort, en vue d'être retenu et financé dans le cadre du programme PRODES piloté par la Confédération.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 juin 2022

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

A. Buffat