



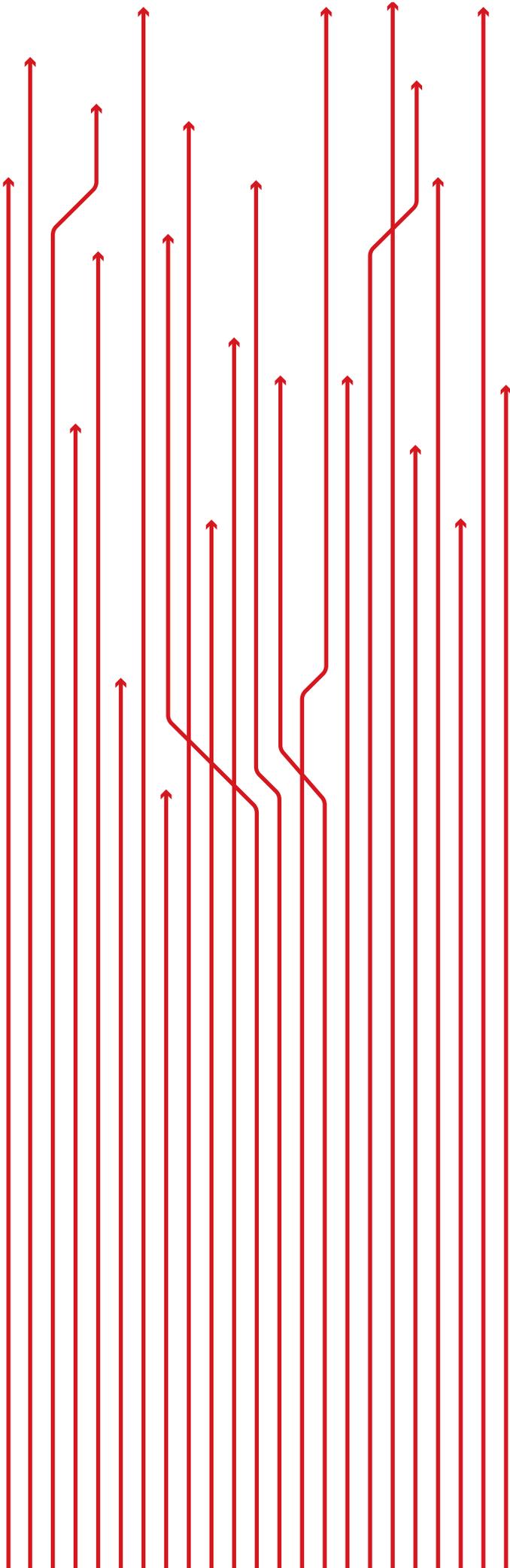
CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Le Valais sur les rails du futur

Rapport de l'espace de planification

VALAIS

pour l'horizon PRODES 2030



FAIF

Une nouvelle approche de la planification de l'offre ferroviaire

Les valaisannes et les valaisans, comme d'ailleurs le reste de la population suisse et des nombreux visiteurs de nos régions, aiment et soutiennent « nos » chemins de fer. Rappelons qu'avec plus de 62% de « OUI » le 9 février passé, notre canton était parmi les locomotives du succès en votation, pour soutenir la création du fonds d'aménagement pour les infrastructures ferroviaires (FAIF).

La Confédération a immédiatement proposé une « feuille de route » dynamique, à laquelle les cantons se sont associés. Six régions de planification ont été créées. Elles doivent rapidement soumettre à l'OFT leurs attentes en termes de développement du trafic régional ferroviaire. Sur ces bases, l'OFT va préparer un message qui sera soumis vers 2018 au Parlement fédéral. Nos autorités devront alors valider et s'engager sur les projets prioritaires qui devraient être réalisés entre 2025 et 2030 et financés avec ce nouveau fonds FAIF.

Le Valais a su anticiper et s'engage activement depuis plusieurs années dans le développement d'un système de mobilité qui puisse être à la fois adapté aux attentes des habitants, de l'économie et des visiteurs du Valais. Le trafic par le rail constitue, à n'en pas douter, une colonne vertébrale efficace pour les transports publics régionaux.

Mon département est aussi actif pour améliorer d'autres modes de transports, qu'il s'agisse des bus régionaux ou urbains, des installations à câbles reliant la plaine à la montagne ou de la mobilité douce sous toutes ses formes. Nous voulons renforcer l'accessibilité des divers vecteurs de mobilité, en assurant à chaque fois une chaîne de déplacements efficace et performante, afin d'être en adéquation avec les contraintes imposées par la topographie alpine de nos régions.

Nous voulons développer une nécessaire complémentarité entre le rail et la route, entre les transports individuels et collectifs, pour utiliser au mieux les infrastructures nécessaires pour une mobilité efficace et respectueuses des règles du développement durable. De nouvelles filières de mobilité comme le covoiturage, l'auto-partage, le Bike-Sharing et j'en passe sont mises en place.

De très grands projets ferroviaires sont en cours, comme les travaux d'adaptation sur la ligne du Simplon, pour permettre dès 2018 la circulation des trains à deux étages ou à l'étude, comme l'augmentation de capacité dans le tunnel ferroviaire de base du Lötschberg. De nombreux engagements ont été pris entre les cantons, les exploitants et la Confédération, pour que le Valais reste au centre d'un réseau de mobilité compétitif et bien connecté à nos régions voisines.

Puisse ce document vous apporter un éclairage de qualité sur les perspectives souhaitées par notre canton, pour l'amélioration à moyen terme des conditions de mobilité ferroviaire.



Jacques Melly
Président de la CTSSO,
Chef du Département des transports,
de l'équipement et de l'environnement (VS)

Présentation socio-économique

Territoire

- 5'224 km²
- 3 régions :
 - Haut-Valais 50% (superficie)
 - Valais central 24%,
 - Bas-Valais 26%
- 13 districts
- 2 langues officielles : français et allemand
- 343 km de chemin de fer, dont 132 kilomètres CFF
- 6 entreprises de transport ferroviaire :
 - BLS - CFF - RegionAlps - AOMC/TPC - TMR - MGBahn

Population

En 2013, la population résidante permanente du Valais atteint environ 327'000 habitants avec un taux de croissance annuel de +1.64%. Celui-ci est supérieur à la moyenne suisse qui s'élève à +1.25%. Il se situe en troisième position derrière les cantons de Fribourg (+2.13%) et Vaud (+2.04%).

La répartition de la population sur le territoire cantonal est la suivante :

- Haut-Valais : 25% soit ~ 81'750 habitants
- Valais central : 40% soit ~ 130'800 habitants
- Bas-Valais : 35% soit ~ 114'450 habitants

Le Bas-Valais est la région du canton qui présente la plus forte dynamique démographique avec un taux de +2% en 2012.

A l'horizon 2030, l'Office cantonal de la statistique et de péréquation estime que la population atteindra plus de 373'600 habitants selon un scénario moyen, soit une augmentation de 14% par rapport à 2013 largement supérieure à l'estimation de +7.9% faite à l'échelle nationale sur la même période. Les cinq districts du Valais romand vont voir la concentration de leur population augmenter malgré un taux de croissance cantonal progressivement moins soutenu. Ils comptabiliseront à eux seuls 80% de la croissance démographique de la période 2011-2030 sur le territoire cantonal.

Emplois

L'activité en Valais représente près de 130'200 emplois en 2008 (recensement fédéral des entreprises) dont 29% dans le secteur secondaire et 71% dans le tertiaire.

Au niveau des régions cantonales, la répartition est la suivante :

- Haut-Valais : 29% soit ~ 37'700 emplois
- Valais central : 40% soit ~ 52'700 emplois
- Bas-Valais : 31% soit ~ 39'800 emplois

Répartitions d'habitants et d'emplois en regard de la superficie de chaque région

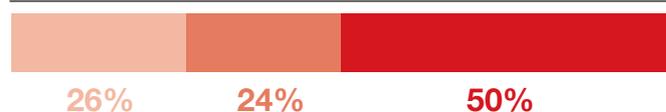
Emplois



Population



Surface km²



¹ 2013 – Le Valais en chiffres, Office cantonal de la statistique et de péréquation.

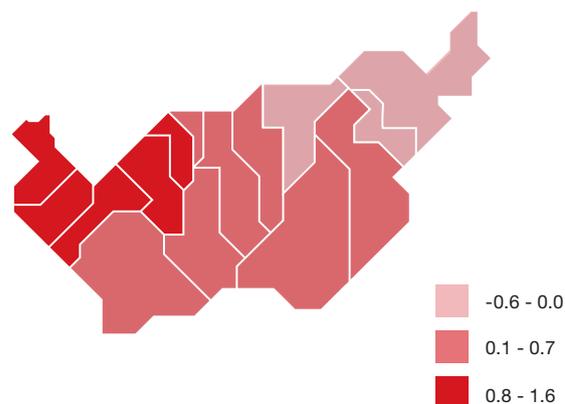
² www.vs.ch

³ Statistiques de population – Perspectives démographiques à l'horizon 2040 – Valais et ses régions, Office cantonal de la statistique et de péréquation, mars 2014.

Répartition modale 2010 et objectif 2030

Avec un taux de motorisation de plus de 600 voitures de tourisme pour 1'000 habitants, le canton du Valais se situe parmi les cantons les plus motorisés de Suisse. Néanmoins, avec une part des transports individuels motorisés de 73% et une part des transports publics de 21%, il se situe à un niveau comparable à ceux des cantons de Vaud et Neuchâtel, dont le taux de motorisation est sensiblement inférieur. Donc, même si des efforts sont nécessaires pour atteindre l'objectif 2030 d'une part des transports publics de l'ordre de 26% à 30% (dans la moyenne nationale), les transports publics font aujourd'hui partie intégrante du quotidien de la population valaisanne.

Taux de croissance annuel de la population pour la période 2011-2030



Moyens de transport

	 Transports individuels motorisés	 Transports publics	 Mobilités douces	... Autres ¹
Monthey-Aigle	74%	16%	5%	5%
Sion	73%	19%	8%	0%
Sierre-Montana	72%	20%	7%	1%
Brigue-Viège	41%	52%	6%	1%
Moyenne valaisanne	73%	21%	4%	2%

Tous les déplacements selon la distance parcourue par mode de transport.

¹ Autres moyens de transport : en l'absence d'une autre indication, on entend sous cette désignation les camions, les autocars, les taxis, les bateaux, les téléphériques, les avions, les appareils apparentés à des véhicules, etc.

Le rail, notre solution pour la mobilité de demain



Pour une région forte, nous souhaitons une **offre internationale** compétitive :

- en améliorant l'intégration de la Suisse occidentale dans le réseau européen à grande vitesse,
- en offrant des liaisons directes plus fréquentes et plus rapides vers les grands centres économiques européens,
- en utilisant au mieux les trains voyageurs internationaux (EC) qui transitent par les axes internationaux du Simplon et du Lötschberg,
- par la mise en oeuvre complète de raccordements performants vers les lignes à grande vitesse.



Grâce à une **offre nationale** répondant aux besoins de la Suisse occidentale, nous renforçons l'économie et la qualité de vie de tous les Suisses :

- en reliant efficacement par le rail les centres économiques, les régions touristiques et les aéroports internationaux,
- en améliorant l'accessibilité vers le Valais depuis les autres régions de la Suisse,
- en intégrant notre région dès 2025 dans un système efficace et cadencé à la demi-heure de trafic voyageurs longue distance, qui s'appuie sur des nœuds ferroviaires complets à Berne, Viège et Lausanne,
- en adaptant le nombre de places assises offertes dans les trains Grandes lignes en fonction des besoins des pendulaires et des visiteurs du Valais,
- en soutenant la Perspective du rail à long terme arrêtée par l'Office fédéral des transports¹.



¹ disponible sous www.bav.admin.ch/aktuell/03876/03904/03913/?lang=fr



A l'échelle du Valais, nous nous engageons pour une **offre régionale** de qualité :

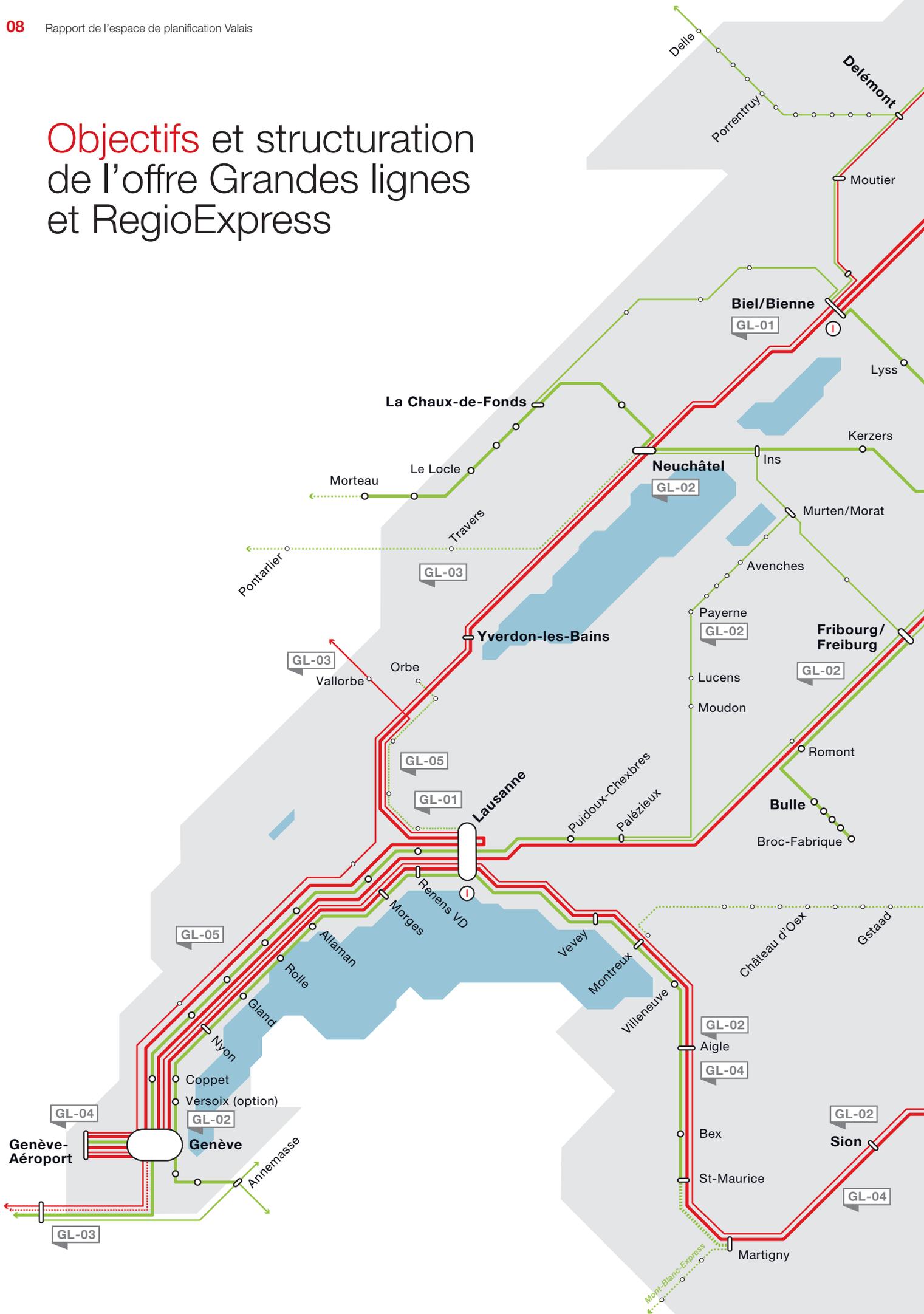
- en proposant des liaisons performantes et attractives entre les pôles régionaux,
- en intégrant mieux le RER Valais|Wallis et les lignes régionales dans l'offre nationale, y compris pour les liaisons transfrontalières,
- en assurant des capacités de transports suffisantes pour le trafic pendulaire aux heures de pointe,
- en répondant aux besoins particuliers du trafic touristique et de loisirs,
- en desservant efficacement les sites stratégiques d'agglomération identifiés par les services d'aménagement du territoire,
- en encourageant la complémentarité entre les divers moyens de transports,
- en créant les conditions favorables à une mobilité financièrement maîtrisée et conforme aux principes du développement durable,
- en assumant notre part d'indemnisation supplémentaire pour les coûts non couverts occasionnés,
- en nous engageant pour une offre en transports publics qui irrigue autant que possible l'ensemble du territoire.

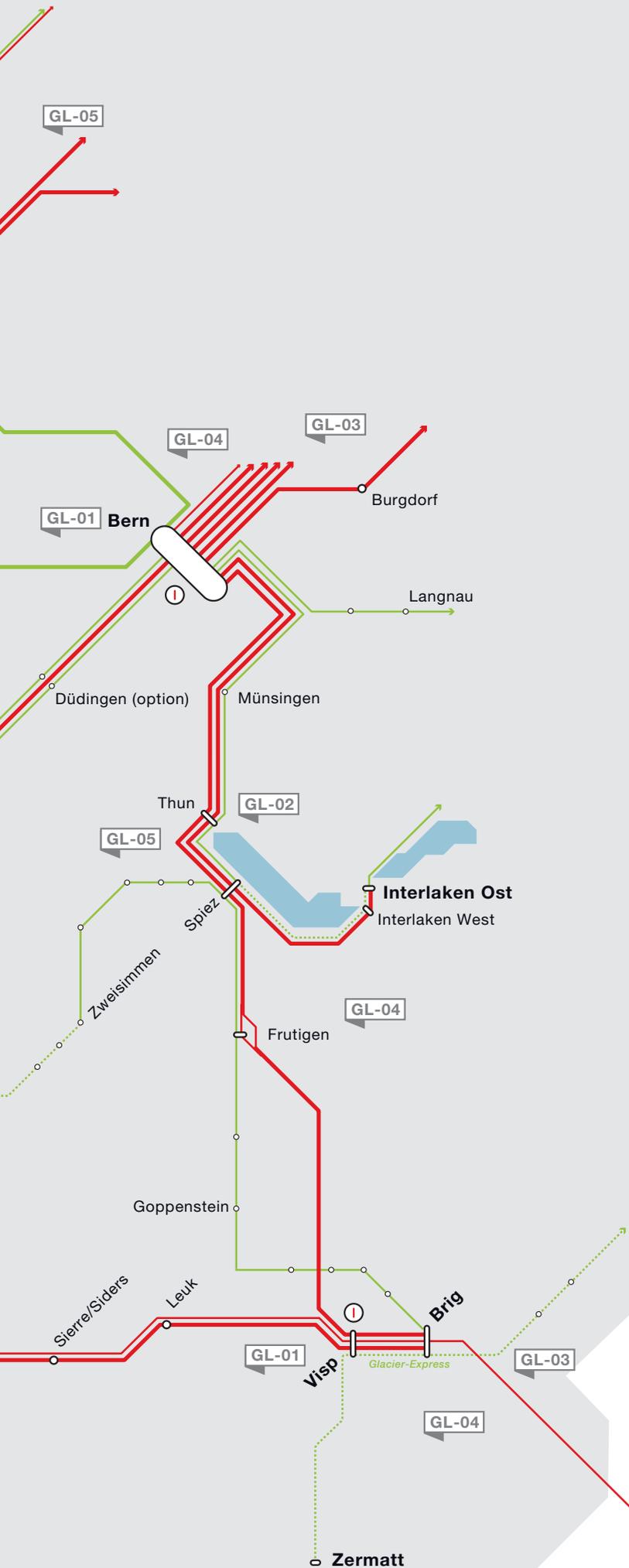


Par une **offre en trafic fret** moderne et flexible, nous renforçons les conditions-cadres pour nos emplois et notre environnement :

- en privilégiant le transfert modal par l'augmentation des capacités sur l'axe Lötschberg-Simplon,
- en assurant des capacités suffisantes pour le trafic marchandises tant sur les lignes principales que sur les lignes secondaires,
- en regroupant les points de desserte pour créer trois véritables centres régionaux logistiques et/ou des terminaux pour les conteneurs et les caisses mobiles.

Objectifs et structuration de l'offre Grandes lignes et RegioExpress





GL-01

Des nœuds complets à Berne, Biel/Bienne, Lausanne et Viège.

Le concept des nœuds de correspondances instauré dans Rail 2000 est conservé. Biel/Bienne et Lausanne, dernières gares d'importance à ne pas être des nœuds complets, basculent vers des nœuds 00/30.

GL-02

Des nœuds de correspondances attractifs avec les lignes RER et régionales.

Les trains EC, IC et IR doivent marquer l'arrêt dans les gares d'importance cantonale pour y assurer les correspondances sur le trafic régional (trains et bus). Les possibilités de créer des nœuds régionaux structurés 00/30 ou 15/45 doivent être étudiées.

GL-03

Des liaisons directes plus fréquentes et plus rapides vers les grands centres économiques européens.

Les liaisons directes depuis la Suisse occidentale en direction de Paris, Lyon, Francfort et Milan sont maintenues et améliorées en terme de fréquence et de temps de parcours.

GL-04

Des liaisons directes entre les centres économiques, les régions touristiques et les aéroports internationaux.

Les aéroports internationaux sont reliés de manière directe avec les principales régions économiques comme la Métropole lémanique, l'Arc jurassien et la Région Capitale suisse. Les stations des Alpes vaudoises, valaisannes et bernoises profitent également de liaisons directes, fréquentes et de qualité sur les aéroports de Genève ou de Zürich.

GL-05

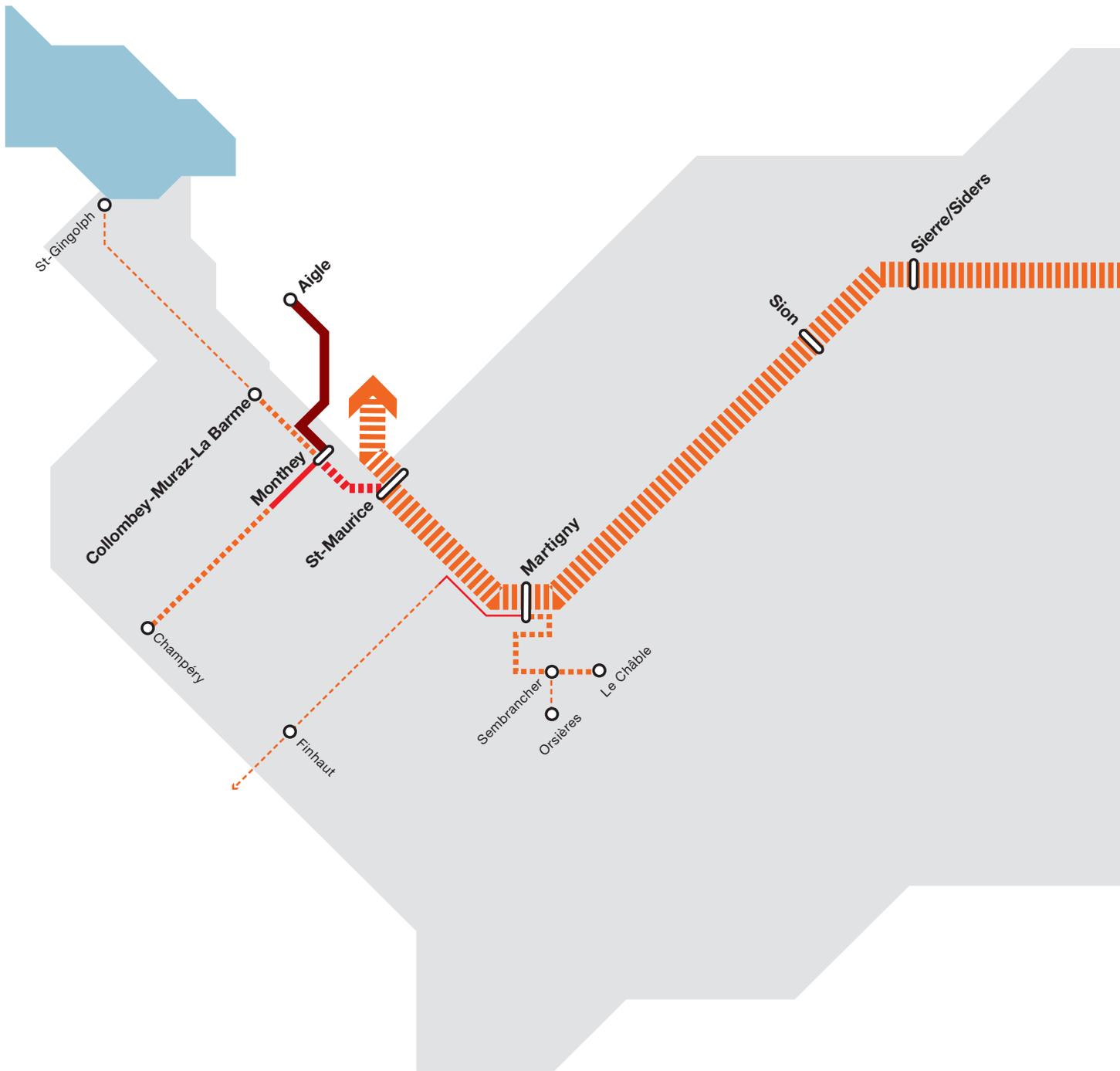
Plus de places assises en trafic Grandes lignes.

La capacité des trains actuels sera insuffisante à l'horizon 2030. L'augmentation des places assises en trafic Grandes lignes deviendra nécessaire sur les lignes de Lausanne – Yverdon-les-Bains, Lausanne – Genève, Lausanne – Montreux, Berne – Interlaken et Berne – Brig.

Légende

- Trafic Grandes lignes (EC, IC, IR)
- RegioExpress/TER
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- arrêt gare
- ⊞ nœud complet 00/30

Analyse de la demande 2030



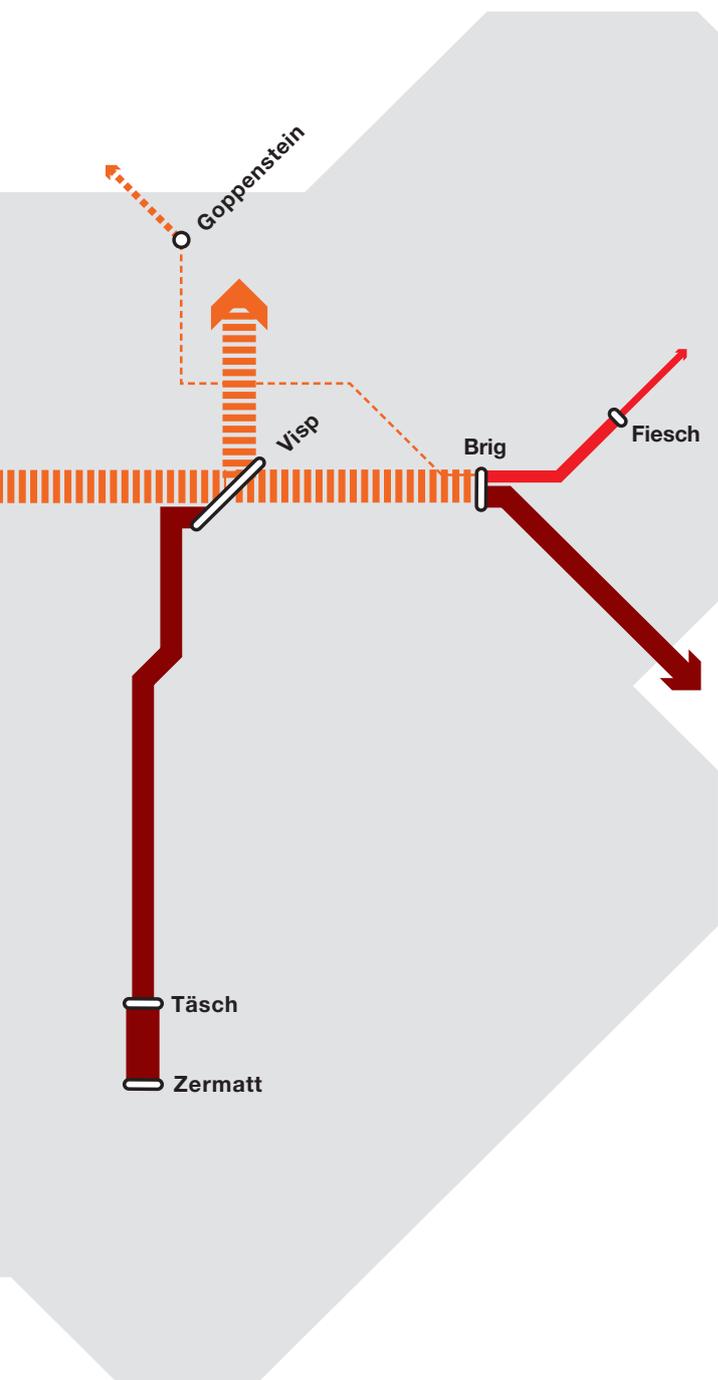
Le Valais est un vaste territoire, avec une forte densité de population dans la plaine du Rhône et dans les principales vallées latérales. Les clients pendulaires des transports publics parcourent des distances moyennes journalières largement supérieures aux valeurs moyennes nationales, en raison de la dispersion relative des pôles d'activités et de formations.

Les défis générés par des besoins en déplacement pour le futur du Valais sont donc de nature assez différente de ceux qui peuvent être observés dans les agglomérations du plateau suisse.

L'analyse de la demande et des potentiels s'est déroulée en deux approches distinctes. La première s'appuie sur les données du modèle de trafic national mises à disposition par l'Office fédéral des transports. L'ensemble de l'offre RER Valais|Wallis a ainsi été dimensionné à l'heure de pointe à partir de ces chiffres et du retour d'expérience de l'exploitant RegionAlps SA.

Pour l'offre des chemins de fer à voie métrique, chaque compagnie dispose d'études de développement du trafic qui ont servi à dimensionner l'offre à l'heure de forte affluence. Ainsi les problématiques touristiques qui ne peuvent être modélisées précisément, ont pu être prises en compte grâce à l'expérience et aux données de ces compagnies, le Matterhorn Gotthard Bahn, les Transports de Martigny et Régions ainsi que les Transports publics du Chablais.

Au niveau des nouveaux projets d'offre, les projets d'agglomération ont fourni les bases statistiques nécessaires. Les analyses de détail pour l'augmentation de la fréquentation et le potentiel des nouvelles haltes ont été faites par des bureaux de planification spécialisés. Il s'agit en particulier des projets de l'agglomération du Chablais (Transports publics du Chablais) et des nouvelles haltes dans l'agglomération du Valais central (Sion-Sierre). L'ensemble de ces données a été discuté et validé avec les différentes entreprises ferroviaires concernées.



Légende

- Pas de surcharge observée
- Surcharge entre 100% et 125% de la capacité à l'heure de pointes
- Surcharge supérieure à 125% de la capacité à l'heure de pointe
- Moins de 1'000 voyageurs par jour
- Entre 1'000 - 2'500 voyageurs par jour
- Entre 2'500 - 5'000 voyageurs par jour
- Entre 5'000 - 10'000 voyageurs par jour
- Entre 10'000 - 20'000 voyageurs par jour
- Plus de 20'000 voyageurs par jour

Un canton, trois bassins de transport

Le Valais est situé à la croisée des axes ferroviaires du Simplon et du Lötschberg, qui relient nos cantons à de grands pôles économiques et politiques. Le RER Valais|Wallis, qui utilise ces infrastructures, doit offrir un service régional de qualité, avec un haut niveau de service. Il assure les échanges avec notre desserte fine (rail, routes ou câbles) qui irrigue les flancs de coteaux et les vallées latérales.

Par analogie avec le découpage socio-économique, le Valais s'articule autour de trois bassins de transport. Ces bassins permettront de mieux organiser les dessertes régionales et urbaines, en permettant des échanges de proximité entre les autorités organisatrices des transports (AOT) que sont le canton et les communes, voire les agglomérations, les clients des transports publics et les entreprises de transport concessionnaires.



Bassin Chablais

Une même offre de RER desservant l'ensemble de l'agglomération Aigle/ Monthey / Collombey-Muraz est souhaitée. La ligne AOMC des TPC représente l'ossature de la desserte régionale entre Aigle, Monthey et Collombey-Muraz et la vallée latérale. Des compléments d'offres de bus cadencées à l'heure et renforcées aux heures de pointe selon la demande assurent la desserte fine et l'accessibilité aux stations de ski des Portes du Soleil. Les ports valaisans sont desservis par la CGN, pour répondre à la demande touristique.

Bassin Haut-Valais

En complément de l'offre RER qui circule sur la ligne du Simplon, l'offre diamétrale du MGBahn entre Zermatt et Andermatt et la ligne de bus Brigue-Viège-Saas-Fee sont structurantes pour le bassin Haut-Valais. L'ouverture du tunnel de base du Lötschberg a amené un grand nombre de voyageurs à destination du Haut-Valais et du Valais en général. Il faut également rappeler la très grande importance pour le canton de la ligne internationale du Simplon en direction de l'Italie.

La ligne structurante de chemin de fer du MGBahn sera exploitée à la cadence à la demi-heure entre Viège et Fiesch dès 2015. Par ailleurs, le téléphérique Stalden – Staldenried – Gspon sera rénové vers 2018-2020. A l'horizon 2030, cette cadence à la demi-heure sera prolongée de Fiesch à Andermatt et Disentis. De plus, l'offre est complétée par cinq circulations quotidiennes du Glacier Express. Ces accroissements de l'offre nécessitent d'augmenter les capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt.

Bassin Valais central

Dans la partie Martigny / Entremont, la ligne de l'Entremont sera intégrée à l'offre du RER Valais|Wallis en 2018. Pour l'Espace Mont-Blanc, la volonté du canton est de développer les conditions d'exploitation conjointement avec nos partenaires français de l'Espace Mont-Blanc.

Dans la partie centrale du Valais, pour répondre aux besoins liés au développement socio-économique du pôle principal du Valais central, RegionAlps et les CFF souhaitent compléter dès que possible et de manière systématique la densité de l'offre régionale de transport dans le périmètre de l'agglomération Valais central, en vérifiant la compatibilité d'une offre de transport cadencée à 15 minutes au coeur de cette agglomération, qui serait à mettre en œuvre au-delà de 2030.

L'ouverture par étapes de nouveaux points d'arrêt (Sion Ouest, Granges, Sierre Ouest) contribuera sensiblement au renforcement de l'attractivité du RER Valais|Wallis dans la partie centrale du canton.

Offre dans le Chablais

Le Chablais accessible

Aujourd'hui déjà, les Chablais vaudois et valaisans connaissent un développement parmi les plus dynamiques de la Suisse occidentale, car ils accueillent de nombreux et nouveaux habitants que l'Arc lémanique suisse n'est plus en mesure de recevoir. Un tissu économique favorable accentue aussi la création de nouveaux emplois.

Avec Léman 2030 et le programme ZEB, la Confédération va renforcer de manière spectaculaire le rôle de la gare CFF d'Aigle et, dès 2025, elle sera la plaque tournante pour l'accessibilité en transports publics de toute la région. A ce même horizon, après plus de 150 millions investis dans les infrastructures et le matériel roulant moderne et performant, les TPC seront devenus le transporteur régional qui assurera le rabattement de nombreux flux de clients vers Aigle. RegionAlps assurera une connexion RER efficace vers le Valais, en desservant le territoire de l'agglomération Monthey/Collombey-Muraz, ainsi que le bas-Chablais valaisan.

Les propositions d'offre pour l'horizon 2030 s'inscrivent dans la continuité des mesures déjà engagées, pour que le Chablais puisse continuer à se développer en disposant d'un système de transports publics efficace.



Des liaisons attractives entre les pôles régionaux

VS-01

Cadence 30 minutes des RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice, prolongée jusqu'en Valais central aux heures de pointe.
Prolongement aux heures de pointe des RegioExpress jusqu'à Martigny.

VS-02

Connexion directe CFF de Monthey à l'Arc lémanique.

En regard des importants potentiels de trafic entre l'agglomération Monthey-Collombey et le bassin lémanique, il est demandé que des compléments d'offres performantes soient mis en place.

VD-01

Prolongement des RE Annemasse – Lausanne à la cadence 30 minutes vers St-Maurice.

Deux RegioExpress par heure et par sens entre Lausanne, Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex et St-Maurice grâce au prolongement des RegioExpress Annemasse – Lausanne.

Un RER mieux intégré dans le réseau national

VS-03

Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais|Wallis entre Monthey et Brigue.

Cadence à la demi-heure stricte et systématique du RER Valais|Wallis, sans restriction liée tant au trafic EC Genève – Milan, qu'au trafic marchandises sur l'axe du Simplon.

VS-04

Prolongement de la cadence à 30 minutes entre Monthey et Muraz, aux heures de pointe jusqu'à St-Gingolph.

Prolongement de la cadence 30 minutes jusqu'à Collombey-Muraz-La Barne pour une desserte homogène de l'agglomération Monthey-Collombey. Aux heures de pointe ce train est prolongé jusqu'à St-Gingolph.

VS-05

RER Sud-lémanique : remise en service de l'offre régionale transfrontalière entre St-Gingolph et Evian (F) à la cadence horaire (hors périmètre).

Connexion des RER Valais|Wallis et RER FVG par la rive sud du Léman, avec une cadence horaire du RER Valais|Wallis jusqu'à Evian (F).

Des capacités suffisantes sur les lignes régionales

VS-07

Renforcement des cadences des TPC entre Monthey et Aigle aux heures de pointe, ainsi que jusqu'à Champéry.

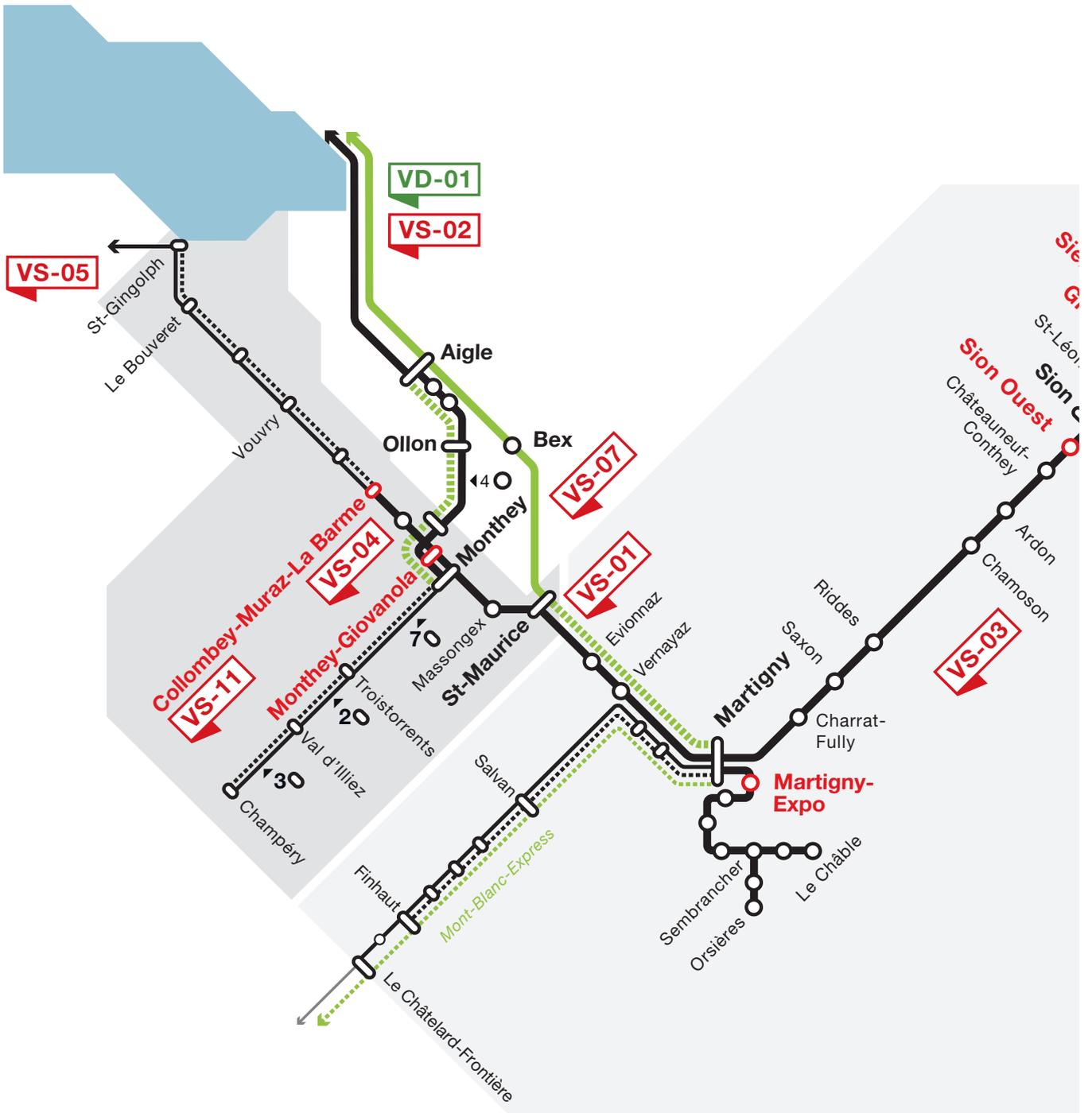
L'offre régionale Monthey – Aigle cadencée à 30 minutes est renforcée, aux heures de pointe, par deux trains supplémentaires rapides circulant eux aussi à une cadence de 30 minutes. Des renforts cadencés sont mis en circulation en période de forte demande entre Champéry et Monthey.

Une desserte efficace des sites stratégiques d'agglomération

VS-11

Nouvelles haltes CFF de Monthey-Giovanola et Collombey-Muraz-La Barne, sur la ligne Monthey – St-Gingolph.

Création de deux nouveaux points d'arrêt dans l'agglomération de Monthey-Collombey en relation avec le programme d'agglomération Chablais.



Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress
- seulement aux heures de pointes ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare



Offre dans le Valais central

Le RER Valais|Wallis, colonne vertébrale de l'agglomération du Valais central

Cadencé à 30 minutes dès 2017, le RER Valais|Wallis permettra des temps de parcours au sein de cette agglomération largement inférieurs à tout autre moyen de transport public ou privé. Conformément aux attentes de la Confédération, du canton et des communes concernées un développement significatif va se faire dans la plaine du Rhône, en encourageant une densification à proximité de bonnes offres en transports publics.

En lien avec ce développement, la création ou la réouverture de points d'arrêts du trafic régional ferroviaire est souhaitée à l'horizon 2025 – 2030, afin de valoriser au mieux les développements en cours et prévus pour le court à moyen terme.

En parallèle, les communes concernées entendent améliorer et restructurer les réseaux de transport publics (bus urbains et régionaux), en accroissant leur efficacité pour assurer un maillage correct du territoire, tout en offrant des temps de parcours attractifs pour les clients. Mais de nouvelles liaisons entre plaine et montagne, caractéristiques de notre environnement alpin, sont également à l'étude, pour proposer de nouvelles offres de transport qui puissent répondre tant aux attentes des habitants que des visiteurs de cette région.

Enfin, engagées depuis plusieurs années dans la requalification de leurs espaces publics, les villes de Sierre et Sion ont mis en place une nouvelle dynamique pour valoriser la mobilité douce dans le cœur de leurs communes. Ces démarches ayant été bien reçues, les autres communes de cette agglomération du Valais central engagent à leur tour des démarches similaires, qui contribueront à n'en pas douter à un accroissement par étapes de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.

Des liaisons attractives entre les pôles régionaux

VS-01

Cadence 30 minutes des RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice, prolongée jusqu'en Valais central aux heures de pointe.
Prolongement aux heures de pointe des RegioExpress jusqu'à Martigny.

Un RER mieux intégré dans le réseau national

VS-03

Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais|Wallis entre Monthey et Brigue.
Cadence à la demi-heure stricte et systématique du RER Valais|Wallis, sans restriction liée tant au trafic EC Genève – Milan, qu'au trafic marchandises sur l'axe du Simplon.

Des capacités suffisantes sur les lignes régionales

VS-08

Cadence 30 minutes du TMR entre Salvan et Martigny aux heures de pointe, avec prolongation possible jusqu'à Finhaut.
Aux heures de pointe, mise en place d'une cadence 30 minutes entre Salvan et Martigny pour répondre aux besoins des pendulaires. Cette offre cadencée peut être prolongée à la demande jusqu'à Finhaut, pour répondre aux attentes du tourisme.

Une desserte efficace des sites stratégiques d'agglomération

VS-12

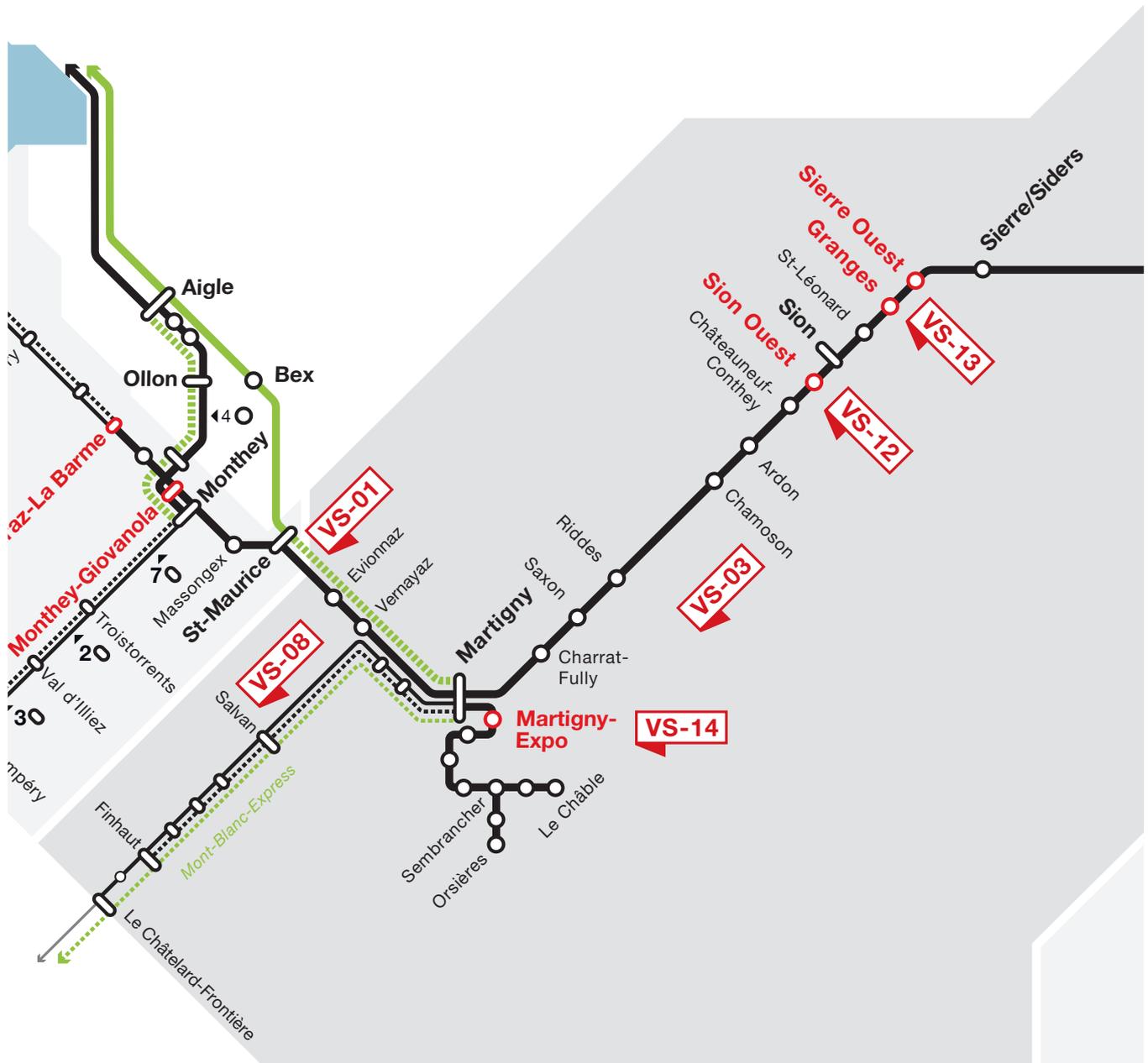
Nouvelle halte de Sion Ouest entre Châteauneuf-Conthey et Sion.
La création d'un nouveau point d'arrêt à l'ouest de Sion offrira une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel, en relation avec le programme d'agglomération Agglo Valais central (Sion-Sierre).

VS-13

Réouverture des points d'arrêt de Granges et de Sierre Ouest entre Sion et Sierre.
La création de nouveaux points d'arrêt à l'est de Sion offrira une meilleure desserte de ces zones, en relation avec les attentes de l'agglomération du Valais central (Sion-Sierre).

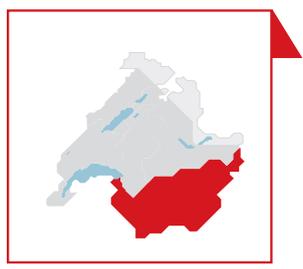
VS-14

Nouvelle halte de Martigny-Expo.
La création de ce nouveau point d'arrêt à Martigny doit offrir une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel, en relation avec les attentes de la Ville de Martigny.



Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress
- seulement aux heures de pointes ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare



Offre dans le Haut-Valais

Le Haut-Valais – attractives connexions ferroviaires vers les régions voisines

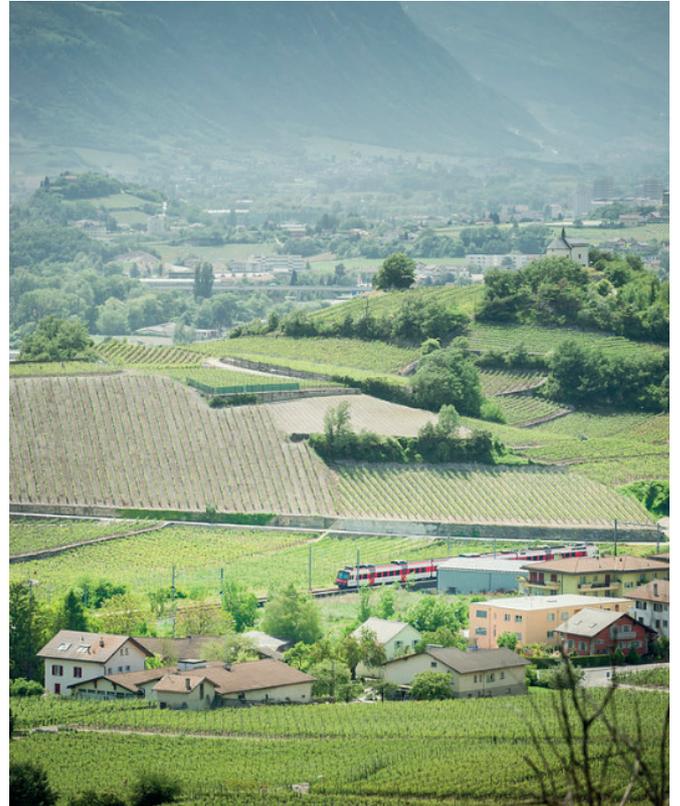
Au cœur du massif alpin et entourée de montagnes, la région du Haut-Valais n'a eu pendant des siècles que la seule vallée du Rhône comme débouché naturel vers le reste du pays. Mais depuis un peu plus d'une centaine d'années, des nombreuses et importantes infrastructures ferroviaires ont permis à cette région d'être connectée de manière extrêmement performante au reste de l'Europe et ce, malgré les difficultés de réalisation et d'exploitation de ces réseaux ferroviaires.

Avec l'ouverture en 2007 du tunnel de base du Lötschberg, le plateau suisse s'est encore rapproché! La Confédération s'est engagée à accroître la capacité de ce tunnel de base dans le cadre de FAIF-PRODES 2.

Les souhaits et propositions d'offre pour l'horizon 2030 s'inscrivent dans le prolongement et la valorisation des mesures déjà décidées par la Confédération (programmes ZEB et FAIF-PRODES 1).

Le MGBahn entend poursuivre la modernisation de ses installations et de son réseau, pour qu'il puisse assurer dans de bonnes conditions les activités liées au transport des personnes et des marchandises sur son réseau à voie métrique.

Pour ce qui est du réseau à voie normale, les acteurs du trafic régional (CFF, BLS et RegionAlps) doivent coopérer pour améliorer l'attractivité de leurs offres respectives, tout en proposant des solutions adaptées à la demande. En outre, au vu de l'importance des trafics voyageurs grandes lignes et marchandises, gros consommateurs de capacité et de sillons sur un système ferroviaire très chargé, il n'est pas simple de répondre à toutes les contraintes qu'imposent les gestionnaires d'infrastructures.



Un RER mieux intégré dans le réseau national

VS-03

Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais | Wallis entre Monthey et Brigue.

Cadence à la demi-heure stricte et systématique du RER Valais | Wallis, sans restriction liée tant au trafic EC Genève – Milan, qu'au trafic marchandises sur l'axe du Simplon.

VS-06

Cadence horaire entre Brigue et Domodossola en trafic régional.

Un train par heure entre Brigue et Domodossola pour offrir une desserte régionale répondant aux besoins tant des habitants et emplois, qu'aux attentes liées au tourisme transfrontalier.

Des capacités suffisantes sur les lignes régionales

VS-09

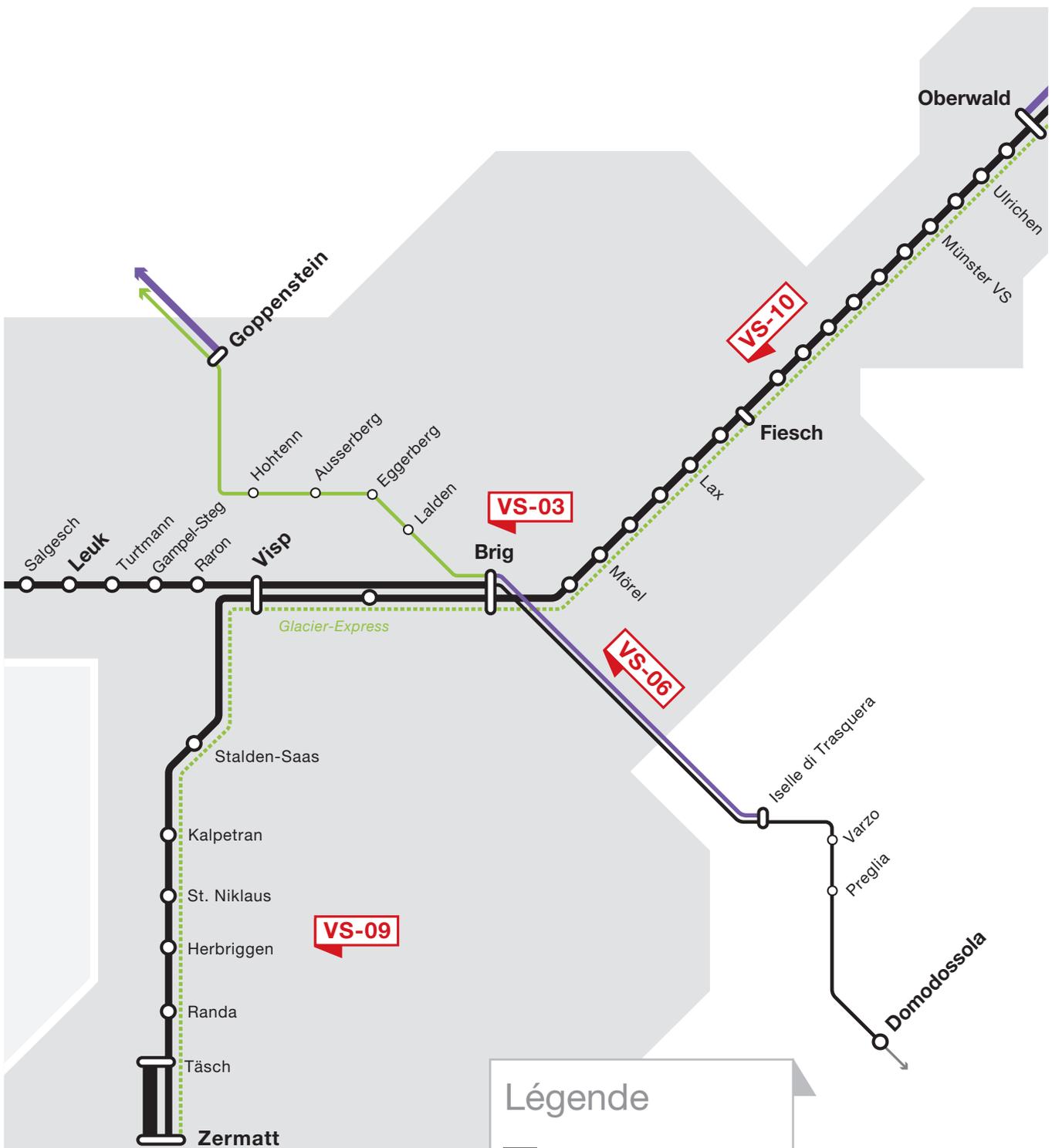
Augmentation des capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt.

Bien que la fréquence au quart d'heure Täsch – Zermatt a été déjà prise en compte dans la planification PRODES 2025, les capacités d'accueil à Zermatt doivent être augmentées pour répondre à l'évolution de la demande. Le tronçon Viège – Zermatt doit également être amélioré pour offrir plus de stabilité et de flexibilité lors des pointes saisonnières.

VS-10

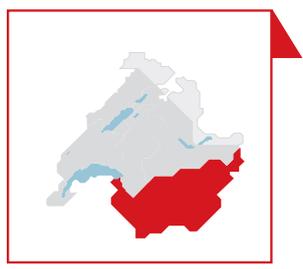
Cadence 30 minutes du MGBahn entre Fiesch et Andermatt.

L'offre régionale Zermatt – Fiesch cadencée à 30 minutes est prolongée, pour répondre aux besoins des pendulaires et aux attentes du tourisme.



Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress
- Trains porte-autos
- seulement aux heures de pointes ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare



Une desserte rail-route efficace pour le trafic **marchandises**

De nouvelles conditions-cadres proposées par la Confédération

La Confédération a développé diverses réflexions pour réduire et optimiser les coûts du trafic des marchandises tant par le rail que par la route, avec pour objectif de minimiser autant que possible la part des coûts imputables aux acteurs institutionnels, tout en assurant une chaîne logistique qui réponde bien aux besoins du marché et de l'économie de notre pays. Les cantons ont été informés de ces travaux et sont invités à adapter leur planification pour prendre en compte ces nouvelles données.

Créer des conditions favorables pour la complémentarité entre le rail et la route

Afin de réduire l'impact du transport de marchandises sur notre environnement, l'Etat du Valais souhaite optimiser dans la mesure du possible les chaînes de transport des marchandises, en offrant de bonnes conditions-cadres pour favoriser la complémentarité entre le rail et la route. Les études menées à l'échelle du canton ont mis en évidence que très peu de sites ont une taille suffisante pour une rentabilité suffisante pour des échanges entre rail et route.

Accroître les flux de marchandises sur le rail nécessite, d'une part, de disposer d'un réseau efficient et performant d'interfaces logistiques, lesquels assurent l'accessibilité aux réseaux ferré et routier principaux, et d'autre part, de garantir des capacités suffisantes pour le fret sur les grands axes ferroviaires qui desservent et traversent le Valais.

Développer un réseau valaisan d'interfaces rail-route efficient

Le canton du Valais soutient activement la mise en place de trois interfaces rail-route qui soient modernes et performants, en les localisant dans chaque région socio-économique (Haut-Valais, Valais central et Bas-Valais/Chablais), en partenariat avec les acteurs du secteur des transports de marchandises, les communes et les régions concernées.

L'objectif est de regrouper hors des agglomérations la plus grande partie des activités liées au transport des marchandises par le rail, en assurant une compétitivité économique favorable aux acteurs du secteur, grâce à une masse critique suffisante. La localisation de ces sites au plus proche des points de distribution, la pérennité de leur raccordement aux réseaux ferroviaire et routier principaux, ainsi que la valorisation des infrastructures existantes sont des éléments-clé pris en considération.

Les sites retenus sont :

Pour le Haut-Valais

Le site est à Viège, centre du BOCKBART, exploité par une filiale de MGBahn/transporteur Planzer, en service depuis fin 2013, pleinement opérationnel dès fin 2014 ;

Pour le Chablais

Ce sera Monthey (interface CIMO, projet technique prêt, montage financier en cours, horizon de mise en œuvre vers 2016-2018) ;

Pour le Valais central

Une première étude conduite par le Service des transports en 2012 a mis en évidence plusieurs sites, qui tous répondent aux exigences suivantes :

- proches à la fois de la ligne CFF du Simplon et d'un accès au réseau autoroutier ;
- pas de trafic supplémentaire dans des zones habitées voisines ;
- terrain libre suffisant pour une interface performante.

Garantir la disponibilité des sillons sur les grands axes du transport de marchandises

La garantie de réserves de capacité suffisantes pour le fret sur les axes ferroviaires du Simplon et des deux tunnels du Lötschberg (base et ligne de faite) est capitale pour appuyer le développement du trafic de marchandises par le rail. Le canton s'engage aux côtés de la Confédération pour s'assurer d'une juste répartition des sillons offertes, pour assurer un niveau de disponibilité du réseau ferré répondant de manière concertée et durables aux divers type de trafic attendus.

Le tronçon Viège – Zermatt du Matterhorn Gotthard Bahn accueille également du trafic marchandises régulier à raison de quatre, parfois trois tracés par jour et par direction. A l'horizon 2030, il est nécessaire de disposer de cinq tracés par jour et par direction.

Le nouveau terminal pour marchandises «Bockbart» situé à Viège, a été mis en service en 2013. Dans le cadre du projet de rénovation et d'extension de la gare MGBahn de Zermatt, la construction d'un nouveau terminal pour marchandises «Gruebe» est planifiée à l'entrée de Zermatt.



Un projet clé pour le Valais

La « région de planification Ouest », réunissant sept cantons de la Confédération suisse occidentale (soit Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Berne, Neuchâtel et Jura) a identifié environ 90 mesures de développement de l'offre qui répondent en premier lieu à des problèmes de capacité à l'horizon 2030. Le document « Rapport de la région de planification Ouest / CTSO - PRODES 2030 - Développement de l'offre ferroviaire régionale » déposé par la CTSO présente l'ensemble de ces mesures.

Une majorité de ces projets d'offre ne devrait en principe pas déclencher de mesure d'infrastructure. Certains sont encore au stade de premières réflexions et nécessiteront des études plus approfondies ces prochaines années dans le cadre des groupes de travail de PRODES.

Parmi les mesures proposées par la « région de planification Ouest », ce sont huit mesures qui ont été mises en évidence comme « projets clé » pour l'ensemble de la Suisse occidentale, car ils assurent pour un développement cohérent et coordonné de l'ensemble des mesures proposées et représentent des enjeux majeurs pour l'ensemble des cantons concernés.

Projet clé pour l'« Espace de planification Valais »

VS-03

Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais|Wallis entre Monthey et Brigue

Le RER Valais|Wallis doit offrir un service régional de qualité en disposant des mêmes conditions-cadres que la Confédération offre au reste du pays. Il est donc primordial que l'offre régionale puisse circuler, sans restriction, de manière régulière et systématique entre Lausanne et Brigue.

Notre RER est l'élément structurant du système de transport valaisan et doit assurer les échanges avec la desserte fine des offres de transport (rail, route ou câbles) et mobilité douce qui irrigue les agglomérations, les flancs de coteaux et nos vallées latérales.





Trois projets phares pour nos bassins valaisans de transport

En plus du projet clé VS-03, l'« Espace de planification Valais » propose encore trois mesures plus locales, qui sont néanmoins d'une importance capitale en termes d'améliorations de l'offre de transport dans chaque bassin de transport. Ont été retenues comme « projets phar » les mesures qui apporteront des accroissements importants et significatifs de la fréquentation des trains régionaux, en forte concordance avec les objectifs voulus tant par le canton du Valais, les communes et les agglomérations desservies, mais qui sont aussi conformes aux attentes énoncées par la Confédération. Il s'agit de :

Pour le Chablais : VS - 04 et VS - 11 – pour assurer une desserte RER cadencée à 30 minutes homogène de l'agglomération Monthey/Collombey-Muraz

VS-04

Prolongement de la cadence à 30 minutes entre Monthey et Muraz, aux heures de pointe jusqu'à St-Gingolph et nouvelle halte CFF de Collombey-Muraz-La Barne

VS-11

Prolongement de la cadence 30 minutes jusqu'à Collombey-Muraz-La Barne pour une desserte homogène de l'agglomération Monthey/Collombey-Muraz. La création d'un nouveau point d'arrêt à Muraz-La Barne, combinée à une possibilité technique d'assurer un rebroussement entre Monthey CFF et Vouvry CFF est indispensable pour ce concept de desserte systématique du RER Valais|Wallis. Aux heures de pointe cette offre peut être prolongée jusqu'à St-Gingolph.

Pour le Haut-Valais : VS-09 – pour achever le renforcement de l'offre MGBahn cadencée à 30 minutes entre Fiesch et Zermatt

VS-09

Augmentation des capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt.

Bien que la fréquence au quart d'heure Täsch – Zermatt a été déjà prise en compte dans la planification PRODES 2025, les capacités d'accueil

à Zermatt doivent être augmentées pour répondre à l'évolution de la demande.

Le tronçon Viège – Zermatt doit également être amélioré pour offrir plus de stabilité et de flexibilité lors des pointes saisonnières. Cette mesure permet ainsi d'achever les réalisations engagées avec PRODES-STEP 1 et le Haut-Valais disposera d'une infrastructure optimisée pour assurer la desserte régionale cadencée à 30 minutes, tout en assurant une accessibilité des flux touristiques répondant aux attentes des acteurs locaux.

Pour le Valais central : VS-12 et VS-14 – pour renforcer l'attractivité du RER autour des plus forts potentiels de développement

VS-12

Nouvelle halte de Sion Ouest entre Châteauneuf-Conthey et Sion et Nouvelle halte de Martigny-Expo.

VS-14

La création de ces nouveaux points d'arrêt offrira une meilleure desserte de ces zones qui ont de très forts potentiels avérés de développement, en relation avec les programmes de développement des communes concernées. La mise en œuvre de cette mesure profite également à des bassins importants d'habitants, d'emplois et d'activités.

Tous les projets présentés seront analysés

La «région de planification Ouest» a demandé à l'Office fédéral des transports de procéder à l'analyse de l'ensemble des projets d'offre présentés dans les diverses fiches de projet et rapports afin d'identifier les besoins en infrastructure et d'en établir le rapport coût/utilité. L'ensemble des projets proposés dans le présent rapport de l'«Espace de planification Valais» sera donc examiné par les services compétents de la Confédération.



Visions pour le très long terme

De nombreux projets ferroviaires ont été évoqués dans le passé. Toutefois, les conditions-cadres, les coûts de réalisation et la conjoncture économique du début du XX^{ème} siècle ont empêché leur réalisation.

Mais planifier, c'est aussi prévoir!!!

Parmi les nombreuses idées amenées dans le débat citoyen, quelques-unes méritent d'être évoquées, à l'heure où le programme des nouvelles transversales ferroviaires (NLFA, qui a été initié il y a presque 40 ans !!!) arrive à son terme, avec la première étape du tunnel de base du Lötschberg qui est en service depuis 2007 et l'achèvement programmé pour l'horizon 2016 du tunnel de base du Gotthard.

Maintenir la place du Valais dans le réseau ferroviaire européen

Il convient de mettre en œuvre la réalisation complète du deuxième tube du tunnel du Lötschberg. La prochaine étape d'accroissement de la capacité du tunnel de base est programmée. Les moyens financiers pour la mise à jour des études sont inscrits dans FAIF/PRODES STEP 1 ; cette mise à jour se réalisera entre 2015 et 2020/2022. La réalisation d'un nouveau tronçon du second tube est inscrite pour une réalisation dans le programme FAIF/PRODES STEP 2. Le parlement fédéral devra confirmer cette décision lors de la validation de ce message, prévue en 2018.



Prévoir pour le long à très long terme

A - Entretenir et améliorer les infrastructures existantes

L'augmentation de capacité du tunnel du Simplon, entre Brigue et Milano deviendra certainement un sujet de réflexion à long terme, dès l'horizon 2030 à 2035, en fonction des développements des volumes de transport de marchandises sur les nouveaux axes des tunnels de bases du Lötschberg et du Gotthard. La Confédération, appuyée par les cantons concernés, devra proposer cette thématique de réflexion dans le cadre des études en lien avec les attentes en matière de transport des marchandises par le rail et cela pour l'horizon PRODES-STEP 2.

B - Se projeter dans un horizon à très long terme, pour se préparer....

Il importe de poursuivre les réflexions permettant d'améliorer à la fois la modernisation du réseau ferroviaire suisse, s'agissant de ses connexions internationales, et le passage des Alpes pour le long à très long terme, soit vers le milieu de notre siècle (2045-2050).

L'idée de réaliser une nouvelle liaison ferroviaire internationale entre Martigny (CH) et Aoste (I) est portée depuis près de 25 ans par la Communauté d'intérêt du Grand-Saint-Bernard (CIGB). Le canton du Valais, la Confédération et la région autonome d'Aoste sont les principaux porteurs de ce projet.

Un avant-projet concernant cette éventuelle nouvelle traversée ferroviaire du massif des Alpes, entre Martigny et Aoste, existe. Les dernières études ont mis en évidence ce que ce projet pourrait apporter sur le plan régional et européen. Si l'accroissement du transport de marchandises à travers les Alpes se poursuit et que d'autres traversées alpines venaient à être engorgées de manière permanente, ce projet pourrait alors être proposé pour être le prochain développement stratégique d'une l'infrastructure ferroviaire à travers la partie occidentale des Alpes, afin d'augmenter les capacités de transit à travers les Alpes.

En lien avec ce projet, la mise en service de la branche Gampel-Steg du TBLötschberg pourrait être envisagée, afin de garantir une fluidité et une capacité suffisante pour les traversées alpines de la seconde moitié du XXI^{ème} siècle.

Et quelques projets ferroviaires à vocation touristique

Divers projets répondant en premier lieu à un développement d'offre touristiques sont régulièrement évoqués :

- Liaison via le Sanestch,
- Aménagements ferroviaires vers le Tessin depuis le tunnel de la Furka,
- Projet de nouvelle liaison sous le Grimsel,
- Connexion entre Sierre-Val d'Anniviers vers Zermatt.

Pour chacun des projets évoqués, des avant-projets sommaires existent, mais l'examen détaillé reste à faire, avant que toute réalisation puisse seulement être envisagée.

Toutefois, ils méritent d'être mentionnés, au cas où des changements importants dans la conjoncture économiques rendraient à nouveau de tels projets envisageables pour le long terme.



Suite et conclusions

Une proposition valaisanne conforme aux directives fédérales

Les sept cantons de la région de planification de la Suisse occidentale soutiennent la nouvelle démarche mise en place par l'Office fédéral des transports pour la planification PRODES 2030. A ce titre et avec le rapport déposé par l'« Espace de planification Valais » et les fiches d'offres y relatives, mon Département des Transports, de l'Équipement et de l'Environnement, par ses collaborateurs et mandataires spécialisés manifeste notre volonté de développer une offre à l'échelle du Valais en respectant les dispositions édictées par la Confédération.

L'Etat du Valais s'engage, sous réserve de l'approbation des futurs budgets annuels par le Grand Conseil, à commander les offres de prestations décrites dans le présent rapport et à prendre en charge la part du besoin en indemnisation supplémentaire occasionné.

Une planification intégrée de tous les types de trafic

Les phases de la planification qui conduiront à l'approbation par les Chambres fédérales du message PRODES 2030 en 2018, sont connues. L'« Espace de planification Valais » souhaite, conjointement avec les attentes de la « région de planification Ouest », être associé étroitement à la suite du processus et être informé des résultats et des choix qui seront pris par l'Office fédéral des transports lors des prochaines étapes.

Les développements de l'offre Grandes lignes et ceux du trafic marchandises ne sont pas de la compétence de la « région de planification Ouest » et des instances qui lui sont subordonnées. Toutefois ces développements devront tenir compte des objectifs exprimés dans le présent rapport et les fiches d'offres y relatives, afin que les futurs développements nécessaires aux trafics marchandise et voyageurs Grandes lignes soient parfaitement compatibles avec les extensions souhaitées d'offres régionales.

Une offre régionale cohérente pour le Valais

Le développement prévu de l'offre régionale pour le Valais vise à disposer de capacités suffisantes aux heures de pointe et à absorber de nouveaux potentiels de clientèle sur nos lignes régionales de chemin de fer. Les solutions proposées sont pragmatiques et durables. Elles répondent aux défis socio-économiques et démographiques du Valais, en conformité avec son concept cantonal de développement territorial.

En proposant trois « mesures phares » en plus d'un « projet clé » essentiel pour le développement du trafic ferroviaire lié au RER Valais|Wallis, le canton entend mettre en œuvre une stratégie participative avec les trois bassins régionaux de transport. Ces bassins régionaux deviendront ainsi les relais et les plateformes d'échanges pour les problématiques liées à la mobilité dans le canton. Grâce à la collaboration et à l'engagement du canton, des communes et des agglomérations, il sera possible de poursuivre le développement d'une mobilité adaptée à la demande. Nous souhaitons une mobilité raisonnablement économique, répondant aux exigences d'un développement mesuré et conforme aux attentes du développement durable.

Une bonne intégration dans le réseau ferré national est assurée grâce aux nœuds principaux d'échanges. Pour notre canton, nous pouvons nous appuyer sur les nœuds ferroviaires structurants que sont Viège, Berne et Lausanne.

C'est avec ce système systématique et cadencé qu'il est possible d'assurer des niveaux d'offre équilibrés par rapport aux autres régions. L'investissement à prévoir est raisonnable et les coûts d'exploitation restent supportables pour les clients, les entreprises et les collectivités publiques.

Nous construisons dès aujourd'hui le réseau des générations futures

Nos propositions de développement de l'offre ferroviaire permettront de relever les enjeux futurs de mobilité à l'échelle du Valais, d'une manière raisonnable et réaliste. Mais nous souhaitons aussi que les infrastructures ferroviaires de notre canton, qu'elles soient à voie normale ou métrique, restent toujours partie intégrante d'un système ferroviaire intégré, qui est l'une des composantes essentielles de la qualité de vie de notre canton.

La Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale veillera à une répartition équilibrée des investissements et des avantages entre les différentes régions de Suisse.

Les gouvernements des sept cantons de Suisse occidentale attendent de la Confédération l'application d'une méthode transparente, fiable et comparable pour l'analyse de tous les projets d'offres.

Sion, le 25 novembre 2014



Editeur

Canton du Valais
Département des transports,
de l'équipement et de l'environnement
Rue des Creusets 5
Case postale 478
1950 Sion

**Concept, rédaction,
réalisation graphique**

promodal.ch SA
Case postale 7181
CH-1002 Lausanne
www.promodal.ch

Photos pages 7, 14, 18, 22, 25 et 29

© lindaphoto.ch

Photos pages 6 et 7

© promodal.ch SA

Photos pages 21, 26 et 27

© ???

Novembre 2014

Canton du Valais
Département des transports,
de l'équipement et de l'environnement
Rue des Creusets 5
Case postale 478
1950 Sion