

Les transports publics en Valais

CONCEPTION CANTONALE - SYNTHÈSE



EDITORIAL

Les dernières années de la fin du siècle ont été marquées par d'importantes mutations dans la politique des transports, aux plans mondial, européen, suisse et valaisan. Dans cet ordre citons les éléments les plus significatifs:

- l'élan planétaire de libéralisation qui touche l'ensemble des activités, dont les transports aériens ainsi que les transports terrestres, routiers et ferroviaires de voyageurs et de marchandises;
- les préoccupations croissantes en matière de protection de l'environnement, de pollution de l'air et de développement durable, domaines dans lesquels les transports ont à jouer un rôle important;
- l'augmentation du trafic et des échanges qui pose, pour les grandes agglomérations et sur les grands axes, des problèmes de capacité et de gestion;
- la sécurité dans les transports aériens, routiers et ferroviaires qui exige une attention accrue dans la logistique de gestion des circulations ainsi que dans la maîtrise des risques d'accidents, en tunnel notamment;
- les accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union Européenne qui portent entre autres sur les transports aériens, terrestres, routiers et ferroviaires ainsi que sur la libre circulation des personnes et des biens;
- la politique suisse des transports qui vise un meilleur équilibre entre la route et le rail dans les transports terrestres de voyageurs et de marchandises avec des mesures concomitantes: libéralisation progressive de la circulation des camions de 40 tonnes, fiscalisation de ceux-ci, réforme des chemins de fer et investissements en matière ferroviaire;
- au plan cantonal les points essentiels suivants méritent attention:
 - L'autoroute A 9 ouverte jusqu'à l'Est de Sierre et dont la réalisation se poursuit dans le Haut-Valais.
 - Le tunnel de base du Lötschberg en phase de construction et dont l'ouverture peut être confirmée pour l'horizon 2006/2007.
 - La suppression du goulet d'étranglement de la ligne du Simplon entre Salquenen et Loèche grâce à la réalisation, actuellement en chantier, de la double-voie ferroviaire en coordination avec la route cantonale, la route nationale et la protection de la nature et de l'environnement de la forêt de Finges.
 - L'entrée en vigueur au 1^{er} juin 1999 de la nouvelle loi sur les transports publics (LTP).
 - La création du service des transports, chargé de la planification, de la gestion et de la coordination des transports publics du canton.

Plusieurs études sectorielles ont été entreprises pour orienter la conception cantonale des transports. Mentionnons tout particulièrement l'étude sur la stratégie valaisanne de développement du transport ferroviaire, rendue publique en août 1999. En fonction des nouvelles conditions cadres susmentionnées, cette étude cherche à tirer le meilleur parti des potentialités de développement des axes ferroviaires du Lötschberg et du Simplon pour le transport de voyageurs et de marchandises, et à promouvoir un meilleur équilibre entre le rail et la route.

La conception cantonale des transports se veut également une contribution à la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de développement durable indispensable à l'essor harmonieux des activités économiques, sociales et culturelles du canton dans la Suisse et l'Europe.

Le présent document d'information et de communication fournit la synthèse des analyses et des réflexions principales entreprises durant ces 2 dernières années, dans le cadre de l'étude de la conception cantonale des transports publics.



Jean-Jacques Rey-Bellet
Conseiller d'Etat

*Chef du département des transports,
de l'équipement et de l'environnement*

LES TRANSPORTS PUBLICS VALAISANS EN QUELQUES CHIFFRES

Le Valais c'est

- ▶ 273'000 habitants
- ▶ 130'000 postes de travail
- ▶ 338'000 lits touristiques et 14 millions de nuitées
- ▶ 142'000 voitures de tourisme
- ▶ 14'000 motocycles
- ▶ 25'000 autres véhicules à moteur

Les transports publics représentent

- ▶ 22 millions de voyageurs par an
- ▶ 263 millions de voyageurs x km par an
- ▶ 18% estimation de la part des déplacements de personnes par transport public
- ▶ 35 entreprises de transport public

- ▶ 132 lignes de transport public dont:
 - 8 de chemin de fer
 - 14 téléphériques de liaison régionale plaine-montagne
 - 109 de bus
 - 1 de navigation lacustre
- ▶ 600 installations de remontées mécaniques
- ▶ 1 aéroport régional de 2^{ème} niveau
- ▶ 114 millions Fr/an pour l'exploitation du trafic régional dont 9% à la charge du canton, soit environ 10.5 millions
- ▶ 21 millions Fr/an pour les transports publics, à la charge du Valais (part cantonale et communale):
 - 10.5 millions Fr/an pour l'exploitation du trafic régional

- 7 millions Fr/an pour l'exploitation du transport scolaire
- 3.5 millions Fr/an pour le trafic d'agglomération
- ▶ 8 millions Fr/an d'investissements dans le plan financier quadriennal 1998-2001

Et le réseau routier

- ▶ 1'820 km de routes principales et cantonales, en grande partie utilisées par des lignes de bus.
- ▶ 100 km de route nationale A9 en exploitation, dont 43.0 km en semi-autoroute (Simplon) et 35 km d'autoroute en construction ou en projet.

1. LE CONTEXTE VALAISAN

1.1 Structure géographique et rôle des transports

Le contexte géographique du canton du Valais confère un caractère particulier aux moyens de communication. La vallée du Rhône est un axe structurant regroupant, avec les voies principales de circulation, l'essentiel des activités économiques concentrées autour de huit centres régionaux entre Monthey et Brig. Il est indispensable qu'il existe de bonnes liaisons entre ces centres et les vallées latérales dont les déplacements représentent près de 40% du trafic interne au canton.

La structure du Valais n'est pas favorable à l'exploitation des transports publics, compte tenu de la géographie mouvementée et de l'urbanisation éclatée.

La voiture a sans doute favorisé la dispersion de l'urbanisation. Mais elle a aussi contribué au maintien des populations dans des localités éloignées des centres d'activités. D'autre part, elle est particulièrement bien adaptée à la structure des doubles emplois (ouvrier, employé, paysan, vigneron), nécessitant une grande mobilité individuelle. Elle pose des problèmes de circulation et de stationnement dans les centres

urbains ainsi que dans certaines stations de montagne. Elle contribue à la pollution de l'air et à la dégradation de l'environnement.

Le maintien et le développement de transports publics sont, par conséquent, des objectifs importants de politique cantonale des transports dans une perspective de développement durable.

1.2 Evolution de la mobilité et motorisation

Cinq facteurs au moins conditionnent l'évolution de la mobilité:

- l'évolution démographique;
- l'amélioration du niveau de vie;
- la mutation des habitudes sociales en matière de formation, de culture, de loisirs, de santé, de consommation et de mobilité;
- la modification des structures économiques, notamment le développement du secteur tertiaire, l'organisation de la production (flux tendus) et les choix de localisation des entreprises;
- La motorisation individuelle

La motorisation répond à un besoin de mobilité qui, à son tour, stimule la motorisation.

A partir des années 60, la croissance de la motorisation a été particulièrement forte en Suisse et dans tous les pays industrialisés. Le taux de motorisation a plus que sextuplé en Valais en 40 ans.

Avec 520 voitures de tourisme pour 1000 habitants en 1998, le canton du Valais a dépassé la moyenne Suisse et se trouve au 3ème rang des cantons les plus motorisés (cf. figure 1.1).

La répartition de la motorisation n'est pas homogène dans le canton. Moins motorisé (435 voitures pour 1000 habitants), le Haut-Valais connaît néanmoins une croissance annuelle semblable à celle du Valais romand qui compte déjà plus de 550 voitures pour 1000 habitants. Le district de Leuk occupe une position charnière en terme de motorisation, entre le Valais Romand et le Haut-Valais. Bien que le Haut-Valais soit mieux équipé en transports publics que le Valais romand, un certain équilibre des taux de motorisation semble inévitable.

Durant la même période, les transports publics ont connu une croissance de trafic nettement plus lente, reflétant les tendances nationales.



1.3 Evolution socio-économique

L'évolution des principaux indicateurs socio-économiques: population, postes de travail, lits hôteliers et para-hôteliers et parc des voitures de tourisme est illustrée par la figure 1.3 pour les huit régions économiques du canton. En 13 ans seulement (1985-1998), la croissance de 46'000 habitants, 12'000 lits hôteliers, 30'000 lits para-hôteliers et 40'000 voitures de tourisme modifie sensiblement la structure valaisanne des flux de transports.

Les profils d'évolution des indicateurs socio-économiques sont loin d'être uniformes entre régions. En effet, la région de Monthey - St-Maurice enregistre les plus fortes croissances démographiques et de motorisation. La région de Sion consolide son premier rang valaisan de population, d'emplois, de lits para-hôteliers et de motorisation. La région de Visp est largement en tête en matière de lits hôteliers avec 37 % de l'effectif valaisan et une croissance soutenue de 44 % en 13 ans.

Si le Bas-Valais et le Valais central bénéficient, depuis une dizaine d'années, d'une meilleure accessibilité grâce à l'autoroute A9, le Haut-Valais connaîtra des mutations importantes d'accessibilité au cours de la prochaine décennie en raison de l'achèvement de l'autoroute A9 Sierre-Brig et de la mise en service du tunnel de base du Lötschberg.

Taux de motorisation
(voit. de tourisme/1'000 hab.)

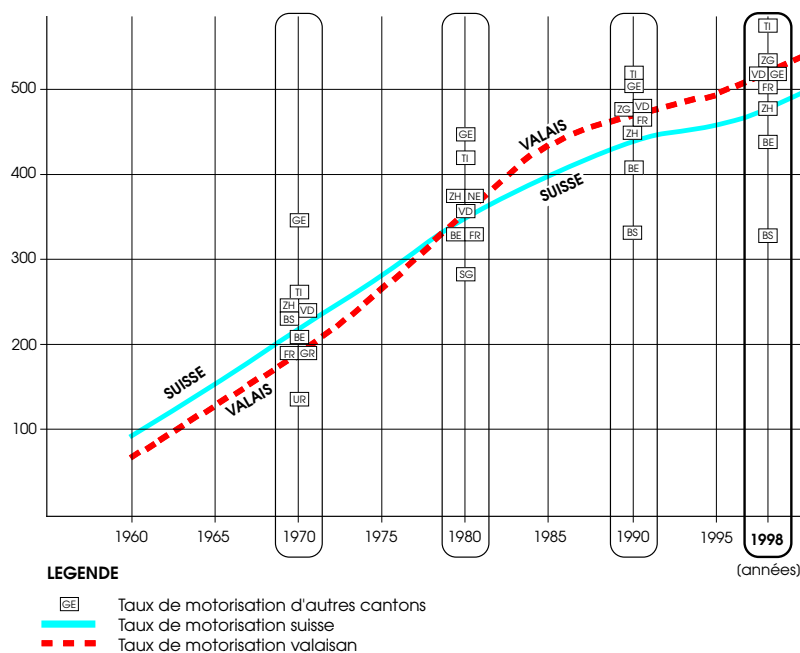


Fig. 1.1 Evolution du taux de motorisation en Suisse et en Valais

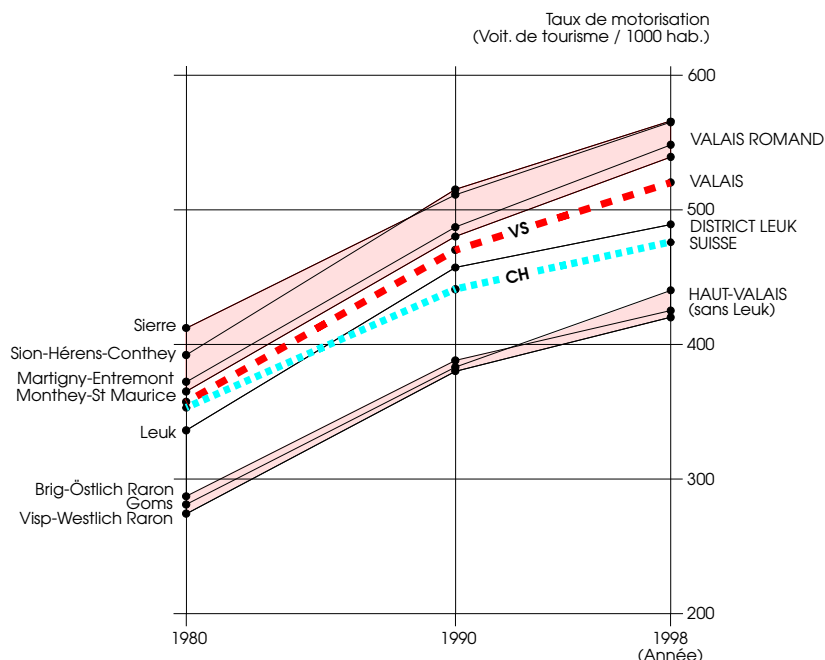


Fig. 1.2 Evolution de la motorisation des régions valaisannes 1980-1998



Fig. 1.3 Evolution des données socio-économiques par région - 1985-1998
 Source: Annaires statistiques du canton du Valais; Inventaires du Tourisme valaisan.

2. LE RÉSEAU GLOBAL DES TRANSPORTS PUBLICS

2.1 Le système global

En raison de sa morphologie géographique et de la dispersion de ses populations, notamment sur les coteaux de la vallée du Rhône et dans les vallées latérales, le Valais dispose d'un réseau de transports publics étendu et très diversifié, dont la vision globale est illustrée par la figure 2.1.

L'ossature du système regroupe les réseaux ferroviaires et de bus régionaux: ils assurent plus de 80% des prestations de trafic public. De nombreux autres composants, à fonction de transport public ou à vocation touristique, sont en articulation avec le réseau de base et le complètent.

2.2 Le système en interaction avec les transports publics

Outre les réseaux et modes de transports publics présentés par le tableau 2.2, il convient de mentionner les interactions souvent essentielles du système de transport public avec:

- **les mobilités douces** (piétons et deux-roues) dans le rôle d'accessibilité aux arrêts, stations et gares des transports publics ainsi que des itinéraires pédestres (8'000 km balisés) et cyclables (600 à 800 km) de plaine et de montagne qui leur sont liés;
- **la voiture particulière et les bus publics ou privés** par le biais de parkings d'échange ou parcs-relais (P+R) dans les gares ferroviaires et de téléphériques ainsi qu'aux abords des stations de base des installations de remontées mécaniques. Remarquons par exemple qu'avec 1'650 places en été et 1'100 places en hiver, le parking d'échange de Täsch est une des plus grandes installations permanentes de ce type en Suisse.

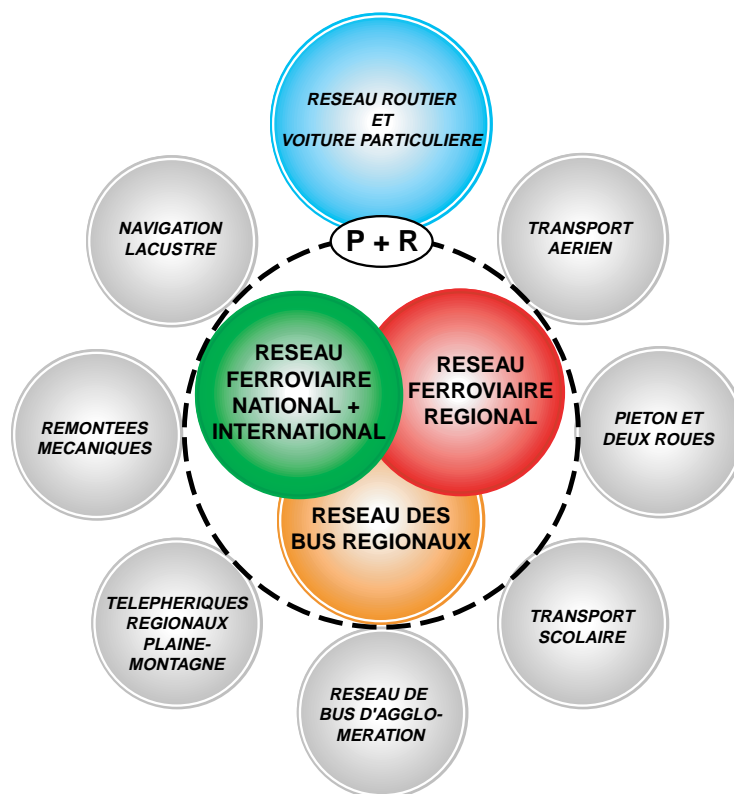


Fig. 2.1 Le réseau global des transports

LIGNE	Lignes	Long. en km	Voyageurs par an en milliers	Voyageurs x km par an en millions	Km par voyage
CHEMINS DE FER					
CFF Trafic régional seulement	1	143	1'065	25.2	24
BLS Brig - Goppenstein	1	25	140	2.4	17
FO Brig - Oberwald - Frontière VS/Uri	1	51	750	20.0	27
BVZ Brig - Visp - Zermatt	1	44	2'525	41.5	16
SMC Sierre - Montana - Vermala (funi)	1	4	165	2.2 ¹⁾	13
MO Martigny - Orsières	1	25	330	6.0	18
MC Martigny - Châtellard-Frontière	1	18	245	2.7	11
AOMC Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (partie VS)	1	24	805	6.2	8
Total chemins de fer	8	334	6'025	106.2	18
TELEPHERIQUES					
avec service régulier de voyageurs	14	27	2'550	39.3¹⁾	15
BUS					
ETC Entreprises concessionnaires	35	442	3'340	32.3	10
CP Service des cars postaux	61 ²⁾	854	6'250	52.9	9
Transports urbains	13	92	2'550	8.0	5
Trafic scolaire courses spéciales			1'300	14.0	11
Total bus	109	1'388	13'440	107.2	9
NAVIGATION					
CGN	1	6	65	0.4	5
TOTAL	132	1'755	22'080	253.10	12

1) Prestations pour téléphériques et funiculaire basées sur des voyageurs x km équivalents

2) y.c. les 3 lignes saisonnières de cols alpins

Tabl. 2.2 Transports publics en Valais - Prestations de trafic régional - Moyenne 1996 - 1998

2.3 Le système des transports publics

Comme l'indique le tableau 2.2, 132 lignes, d'une longueur de près de 1'800 km, forment le réseau de base du système public et assurent la desserte territoriale du canton.

Ce réseau global est composé des éléments spécifiques ci-après:

- **Le réseau ferroviaire national et international:**

L'ossature de base du réseau est constituée par la ligne CFF du Simplon sur laquelle convergent la ligne du Lötschberg, tous les chemins de fer régionaux et la plupart des lignes de bus.

Les lignes du Simplon et du Lötschberg sont les deux principaux axes d'importance nationale et internationale pour les trafics voyageurs et marchandises.

- **Le réseau ferroviaire régional**

Les lignes ferroviaires du Tonkin (CFF) et du Martigny-Châtellard (MC) assurent, à côté de leur fonction régionale, des liaisons avec la France.

Les lignes du Brig-Visp-Zermatt (BVZ), du Furka-Oberalp (FO) et les Chemins de Fer Rhétiques présentent un grand intérêt général et touristique tant au niveau national (transversale Est-Ouest) qu'intercantonal (VS, UR, GR). Cet axe ferroviaire à voie métrique est relié



au réseau ferroviaire principal à Visp, Brig, Göschenen et Chur.

L'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) est une liaison régionale intercantonale entre les Chablais vaudois et valaisan.

Le Martigny-Orsières (MO), par son écartement à voie normale, assure la possibilité d'une connexion sans transbordement avec le réseau ferroviaire principal CFF.

Le Sierre-Montana-Crans (SMC) est un funiculaire rénové assurant la liaison plaine-montagne entre Sierre et le Haut-Plateau.

- **Le réseau des bus régionaux**

Réseau le plus étendu assurant la desserte fine du canton, le réseau de bus englobe les lignes de Car Postal (CP) et les lignes des entreprises de transports concessionnaires (ETC).

Les lignes du Grand-St-Bernard et du Simplon assurent des liaisons internationales avec l'Italie.

- **Autres lignes ou réseaux de bus**

Des courses spéciales, faisant l'objet d'autorisations cantonales, assurent et complètent le transport des écoliers et d'ouvriers.

Les centres urbains de Martigny, Sion, Sierre et Brig/Glis/Naters sont desservis par des réseaux de bus d'agglomération. En outre, des transports publics locaux fonctionnent dans diverses stations touristiques: Les Marécottes, Verbier, Crans-Montana, St-Luc, Saas-Fee et Zermatt.

- **Les téléphériques avec service régulier de voyageurs**

Quatorze téléphériques offrent un service public régional régulier entre localités de plaine et de montagne.

- **Autres modes de transports publics**

Genève-Cointrin (env. 170 km de Sion) et Milano-Malpensa (env. 210 km de Sion) sont les aéroports internationaux les plus proches du Valais. Un excellent service ferroviaire relie le Valais directement à l'Aéroport International de Genève. L'Aéroport de Sion complète l'offre aérienne alors que la Compagnie générale de navigation (CGN) assure des services réguliers entre deux ports valaisans et l'ensemble du lac Léman.



3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE D'IMPORTANCE NATIONALE ET INTERNATIONALE

3.1 Les problématiques suisse et européenne de la traversée des Alpes

La promotion du transport ferroviaire demeure, à terme, en Suisse comme en Europe, un impératif majeur. En effet, les réseaux autoroutiers et aériens sont de plus en plus saturés et leur développement pose des problèmes techniques et environnementaux considérables.

Pourtant, l'Europe requiert une intensification des échanges. L'avenir des transports en Europe passe obligatoirement par l'amélioration du patrimoine ferroviaire et la réalisation de maillons manquants entre les réseaux nationaux.

Le chemin de fer assure environ le tiers de l'ensemble des transports de marchandises entre l'Europe du Nord et l'Italie. Le reste des transports est assuré, à parts plus ou moins égales, par la route et la navigation. Alors que plus de la moitié du trafic marchandises routier et ferroviaire transalpin transitait par la Suisse en 1970, cette valeur est tombée actuellement à 32%. Les caractéristiques d'évolution les plus récentes (mi-1998) sont résumées ci-après:

- **Le trafic marchandises total à travers les Alpes** (interne+import+export+transit) sur route et rail (F+CH+A) a augmenté d'environ 77% en 16 ans (1982-1997).
- La répartition modale 1997 du **trafic de transit** indique que 82% des marchandises traversant la Suisse ont emprunté le rail, alors que cette proportion ferroviaire a été de 28% aussi bien en France qu'en Autriche. La proportion routière a donc été de 72% en France et en Autriche, tandis que celle n'était que de 18% en Suisse.
- Environ 1.1 million de **ponds lourds marchandises** (PLM) ont franchi les Alpes suisses en 1997, dont la moitié en transit à travers la Suisse, transportant 3.5 millions de tonnes. Les poids lourds en transit à travers les pays voisins étaient de 575'000 en France avec 10.4 millions de tonnes et de 1'150'000 en Autriche (Brenner) avec 18.7 millions de tonnes.
- Le trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes suisses interne + import + export+transit s'élevait à 18.0 millions de tonnes en 1997

dont environ 24% pour l'axe Lötschberg/Simplon et 76% pour le Gothard. Le trafic marchandises devrait plus que doubler au cours des 20 prochaines années.

- Sur l'ensemble de l'arc alpin France-Suisse-Autriche, le trafic transalpin de voyageurs est estimé actuellement à 60-70 millions de voyageurs. Environ un sixième utilise le train. On prévoit une augmentation de 50% du trafic ferroviaire voyageurs au cours des 20 prochaines années.

Approuvé par les Chambres Fédérales, le peuple suisse et les cantons, le projet Alptransit des NLFA s'inscrit fondamentalement dans ce contexte. Sa conception s'appuie sur les axes complémentaires de transit du Gothard et du Lötschberg / Simplon, fonctionnant en réseau. Ce système permet le raccordement de la Suisse et de ses régions au réseau européen à grande vitesse. Il répond aux engagements de la Suisse et donne une réponse satisfaisante à l'Initiative des Alpes.

Le financement des grands projets ferroviaires (Rail 2000, Transversales alpines, Intégration de la Suisse dans le réseau européen, Bruit ferroviaire) à réaliser dans les 20 prochaines années pour un montant de 30 milliards de FS est assuré. Ce fonds de financement est alimenté notamment par une part de la redevance poids lourds liée à la prestation (RPLP), par des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, par 0.1% de la TVA ainsi que par un emprunt de la Confédération.

3.2 L'axe Lötschberg / Simplon

L'axe Lötschberg / Simplon est une voie importante de franchissement des Alpes. Le passage ferroviaire du Simplon recueille actuellement 24% du trafic marchandises et 30% du trafic voyageurs des deux traversées alpines Gothard et Simplon.

L'arrivée du TGV à Lausanne, même si elle a provoqué une rupture de charge, a constitué une attractivité nouvelle pour cette ligne. La mise en place, dès 1995, d'un **TGV des neiges** (prolongement tous les samedis d'hiver jusqu'à Brig) rencontre un franc succès.

D'autre part, le Valais est desservi depuis 1996 par le **Pendolino** sur les lignes Milano-Genève et Milano-Bern-Basel. Depuis le changement d'horaire 1999, sept paires de liaisons journalières relient Genève à Milan et trois Bâle à Milan.

L'axe Lötschberg / Simplon dispose d'un marché de transport voyageurs important sur le plan régional et pour des relations à motifs professionnel et touristique sur les moyennes et longues distances. Environ 80% des voyageurs traversent les Alpes par le Simplon pour des raisons de loisirs et de vacances, ce qui correspond à l'attractivité des pôles desservis.

Cet axe en forme de Y constitue l'ossature ferroviaire du réseau de Suisse Occidentale. Il est idéalement implanté pour assurer un rôle vital d'irrigation des régions de France Orientale, de Suisse Occidentale ainsi que du Piémont et de la Lombardie.

3.3 La ligne du Simplon

La connexion de cet axe avec les aéroports internationaux revêt une grande importance. C'est le cas de Genève, mais potentiellement aussi de Malpensa (Milano).

Elle est aménagée à double voie et permet une vitesse de 140 km/h à 200 km/h à travers le Valais, à part sur le tronçon encore à voie unique de Salgesch-Leuk. Pour ce dernier, le projet de correction et de doublement de la voie a été approuvé en 1997 dans le cadre d'un concept global des axes de transports à travers la Forêt de Finges. Les travaux d'aménagement ont débuté en 1998 et seront achevés en 2004.

3.4 La ligne du Lötschberg

Son rôle et son avenir ont été évoqués dans le contexte du projet Alptransit. Les aménagements réalisés et planifiés sont:

- **Aménagement de la ligne du Lötschberg à double-voie:** augmentation de la capacité de transit: 1976-1992
- **Aménagement du chargement des véhicules routiers accompagnés:** adaptation de la capacité du tunnel

existant (jusqu'à 550 véhicules par heure et par sens) 1989-1993

- **Corridor de ferroutage Basel-Bern-Brig-Domodossola-Novara:** adaptation du profil des tunnels au gabarit «chaussée roulante» pour camions d'une hauteur d'angle de 4 m (Gothard 3.80 m): **2001**
- **Réalisation du Tunnel de base du Lötschberg pour mise en service en 2006-2007.**

Le projet Alptransit Lötschberg est en construction. Le projet de tunnel mis à l'enquête publique en 1996, au Nord et au Sud, a été approuvé en 1999 et se trouve en phase de travaux. Seuls les raccordements à la ligne existante à Frutigen et à Raron sont encore en phase d'approbation. Son financement est assuré (grand projet ferroviaire).

3.5 Intégration de la Suisse au réseau ferroviaire européen à haute vitesse et à haute performance

L'Arrêté fédéral sur le transit alpin prévoit, en plus de la réalisation des deux transversales ferroviaires Nord-Sud, l'intégration de la Suisse Orientale et de la Suisse Occidentale au réseau européen à haute vitesse et à haute performance. Pour cette dernière, cela signifie l'amélioration des connexions TGV de Paris vers Genève (via Mâcon), vers Basel (via TGV Est et via TGV Rhin-Rhône) ainsi que vers Lausanne (par Vallorbe) et vers Neuchâtel-Bern (par Pontarlier).

La valorisation de ce patrimoine ferroviaire revêt une très grande importance pour la Suisse Occidentale et le Valais. Même si la dégradation des finances publiques, en Europe comme en Suisse, a imposé, à l'instar des NLFA, un redimensionnement des projets et un étalement de leur réalisation dans le temps, ces grands projets vont incessamment faire l'objet de conventions inter-étatiques fixant la programmation de leur réalisation et de leur financement.

Les accidents dramatiques survenus dans les tunnels du Mont-Blanc et du Tauern sont de nature à renforcer, voire à accélérer la mise en place d'une politique de transport visant à un meilleur équilibre entre le rail et la route.

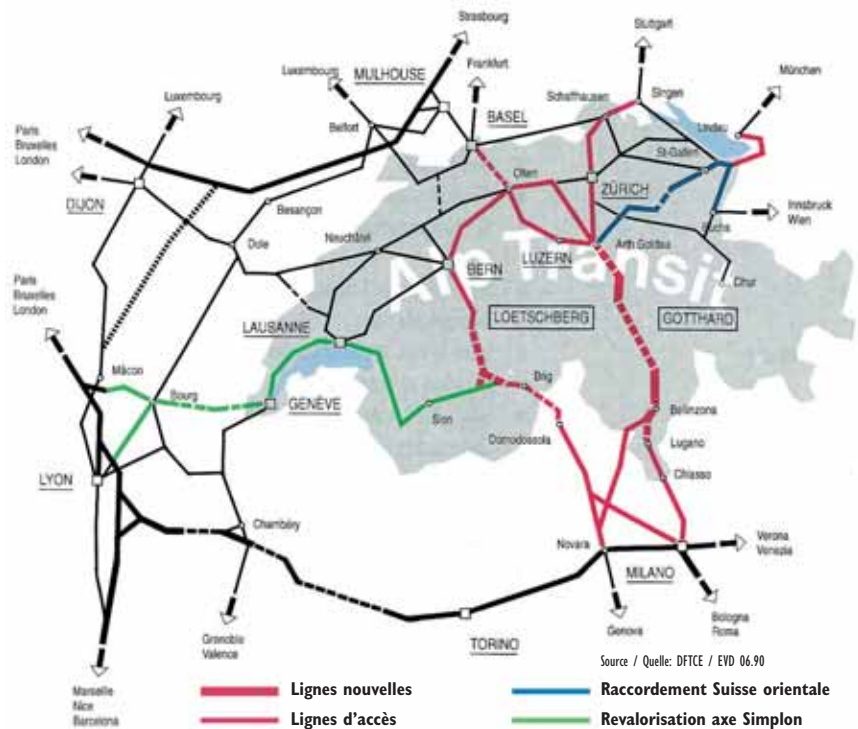


Fig. 3.1 Alptransit et Rail 2000 dans l'Europe ferroviaire

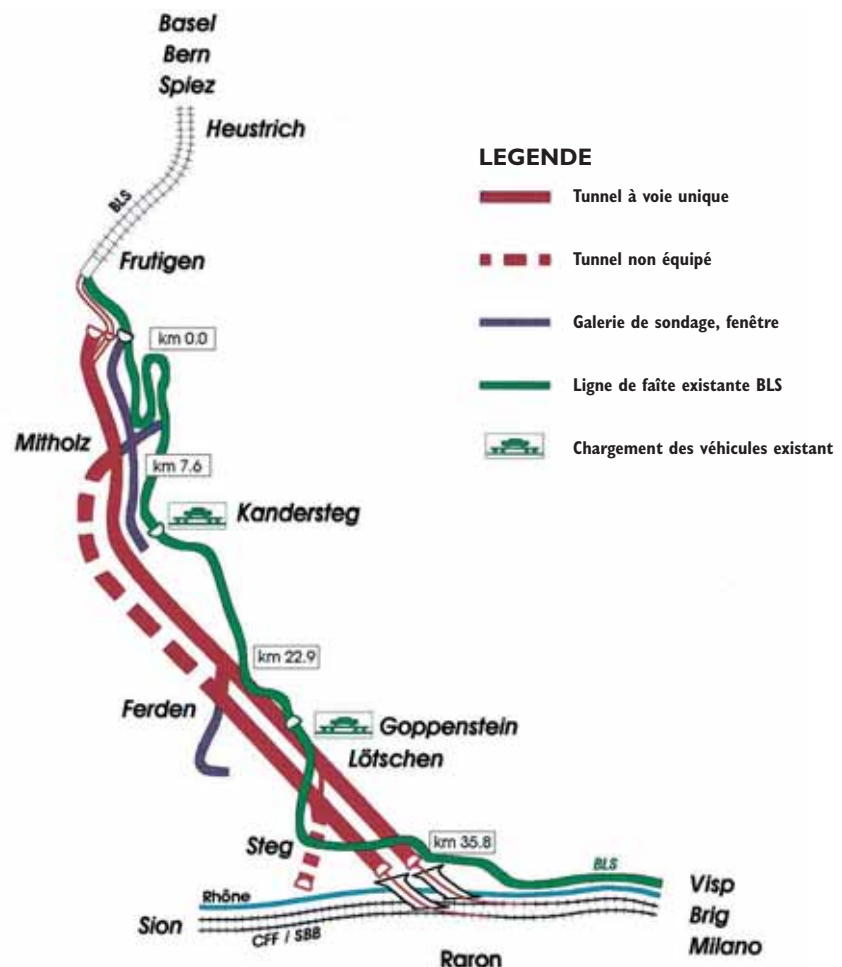


Fig. 3.2 Le tunnel de base du Lötschberg, pièce maîtresse de l'axe Alptransit Lötschberg-Simplon

4. LE RÉSEAU FERROVIAIRE VALAISAN

4.1 Les fonctions ferroviaires régionales

Les lignes ferroviaires régionales ne peuvent survivre sur la base du seul trafic régional et local. Leur intégration dans le développement économique et touristique leur fournit un marché annexe complémentaire indispensable qui assure leur pérennité et améliore la desserte régionale et locale.

4.2 La ligne du Simplon (CFF)

Le maintien d'une desserte régionale sur cette ligne est indispensable et compatible avec sa fonction nationale et internationale. L'amélioration de l'attractivité, de l'accessibilité, du transbordement et du parcage dans les gares est prioritaire.

4.3 La ligne du Tonkin (CFF)

Suite à une proposition des CFF de remplacer la desserte ferroviaire entre Monthey et St-Gingolph par des bus, des études ont été entreprises par le Conseil du Léman et l'EPFL. Le canton et les régions ont manifesté leur volonté de maintien du trafic ferroviaire. Une solution de desserte mixte rail/bus a été proposée et agréée par les instances fédérales, cantonales et régionales. Sur la base des résultats d'exploitation, l'offre ferroviaire minimale (4 paires de courses par jour du lundi au vendredi) a pu être augmentée (7 paires de courses par jour). Sur le tronçon sud lémanique entre St-Gingolph et Evian, les autorités françaises ont décidé le maintien de l'infrastructure ferroviaire existante.

4.4 L'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC)

Menacée de suppression il y a 15 ans, cette ligne a finalement pu être maintenue et améliorée. Inauguré en 1991, le prolongement d'un kilomètre de la ligne a permis de rapprocher la gare du centre du village de Champéry et de l'intégrer dans la gare du téléphérique reliant Champéry au domaine skiable des Portes du Soleil. Grâce à cette connexion, une promotion «**train féerique**» a pu être conduite avec l'offre

de produits combinés train-ski. Une amélioration notable de la fréquentation a été relevée et démontre l'intérêt d'un investissement qualitatif, accompagné d'une bonne campagne promotionnelle.

4.5 Le Martigny-Châtelard (MC)

Prolongée en direction de Chamonix et St-Gervais, sur le réseau SNCF à voie métrique, cette ligne offre une liaison transfrontalière alpine présentant un attrait touristique évident.

Inaugurées en été 1997, les nouvelles compositions «**Mt-Blanc-Express**», ont été commandées en commun par le MC et la SNCF. Elles permettent une desserte continue, sans transbordement, avec un matériel moderne et panoramique qui s'adapte aux spécificités des deux compagnies:

- circulation en adhérence ou crémaillère
- double alimentation électrique (3ème rail ou caténaire)
- équipements de freinage renforcés.

Cette ligne offre les potentialités suivantes:

- desserte régionale transfrontalière attractive
- vente du produit «Mont Blanc» avec la destination prestigieuse de Chamonix
- raccordement au réseau «Grandes lignes et TGV» de la SNCF à St-Gervais
- desserte du domaine skiable franco-suisse de la Tête de Balme dans le massif du Trient et pour laquelle la concession octroyée fait encore l'objet de recours.



4.6 Le Martigny-Orsières (MO)

C'est le seul chemin de fer régional valaisan à écartement normal. Cette caractéristique permet l'acheminement direct, et sans transbordement, de convois utilisant le réseau CFF.

La connexion avec la télécabine de Verbier à la gare du Châble permet d'offrir le produit «**Train des Neiges**» (Pass train-ski). Dans les années 80, ce produit a dû être supprimé en raison de son succès (temps d'attente trop élevé pour les hôtes de Verbier).

L'augmentation de la capacité des installations de remontée entre Verbier et son domaine skiable permet d'envisager la réintroduction de ce service en semaine et en dehors des pointes de trafic. Il s'agit d'un ski-pass valable sur les installations de Téléverbier, dont le forfait comprend le transport dès la gare du domicile sans transbordement à Martigny.

Depuis le 1^{er} janvier 2000, les sociétés MO et MC ont fusionné sous la nouvelle appellation Transports de Martigny et Région SA (TMR).

4.7 Le Sierre-Montana-Crans (SMC)

Précédemment composé de deux tronçons, avec un transbordement intermédiaire, cette ligne de funiculaire a été transformée avec le passage à un seul tronçon, une augmentation de la vitesse et de la capacité. L'ouverture a eu lieu en décembre 1997. Avec les améliorations apportées sur la ligne et sur ses liaisons avec le reste du réseau à Sierre et à Montana, son attractivité sera grandement améliorée.

4.8 Le Brig-Visp-Zermatt (BVZ)

Ce chemin de fer offre une desserte régionale de qualité et une accessibilité confortable et attractive entre Brig et Zermatt et pour les hôtes de cette station touristique. Cette ligne fonctionne en navette cadencée entre Täsch et Zermatt, vu la restriction d'accéder à la station aux véhicules privés.

La gare de Brig figure dans les priorités d'aménagement visant à améliorer la qualité de service de ce nœud d'échange entre les réseaux CFF, BLS, FO et BVZ, bus urbains et régionaux. L'aménagement de la gare de Visp est à l'étude.

Un nouveau terminal avec P + R, partiellement couvert et protégé contre les dangers naturels, est en projet à Täsch.

Le raccordement de la gare de Zermatt aux remontées mécaniques, ainsi que la desserte locale de Zermatt sont assurés par des transports non polluants (électro-mobiles, bus solaires).

4.9 Le Furka-Oberalp (FO)

L'ouverture, en 1982, du tunnel de base de la Furka entre Oberwald et Realp, permettant une exploitation durant toute l'année, a donné un nouvel essor et une dimension nationale à cette ligne de chemin de fer.

Le FO offre une desserte régionale moderne et efficace entre Brig et Disentis, ainsi que le raccordement à la ligne du Gothard à Göschenen. De gros investissements ont été consentis pour la ligne, le matériel roulant et les ateliers/dépôts. Par ailleurs, cette ligne est utilisée pour les travaux du tunnel de base du Gothard (puits de Sedrun). Parmi les derniers grands travaux

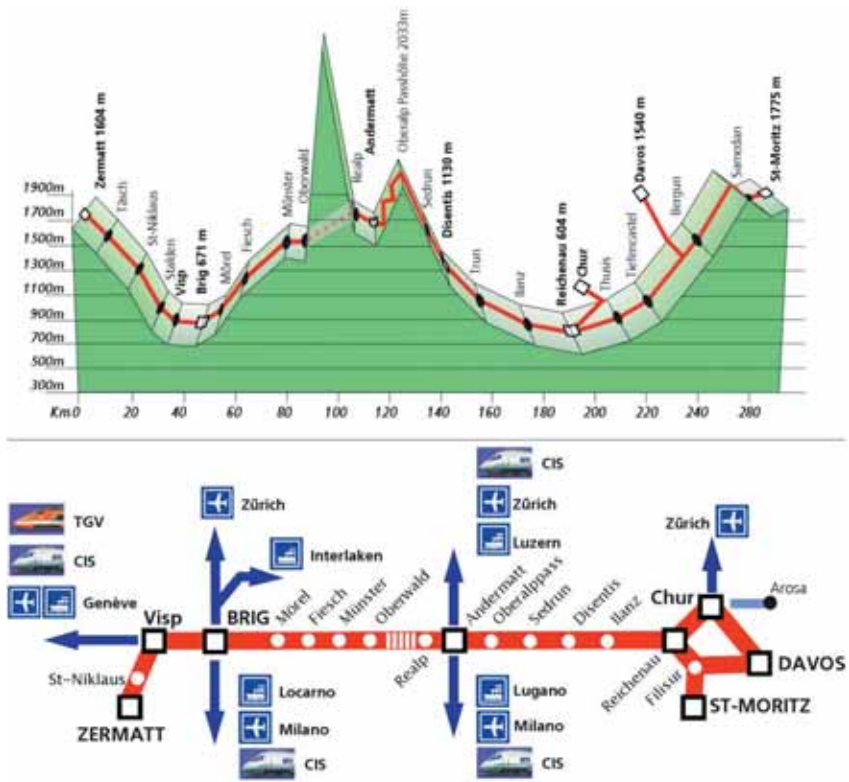


Fig. 4.1 Le Glacier-Express, de Zermatt à St-Moritz

encore à réaliser en priorité, il convient de signaler la sortie Est de Brig permettant d'éviter la traversée urbaine de Naters et le rebroussement des trains à Brig.

La liaison du «Glacier-Express», qui, avec le BVZ et les Chemins de Fer

Rhétiques, constitue une transversale alpine Est-Ouest de 300 km entre Zermatt et St-Moritz, est mondialement connue. Entre Oberwald et Réalp, le FO assure le chargement de véhicules accompagnés.



5. LES RÉSEAUX DE BUS

5.1 Le réseau des bus régionaux

Le réseau des bus régionaux comprend 96 lignes (hormis les 13 lignes urbaines) se développant sur près de 1'300 km. Il assure la desserte de la quasi totalité des localités non reliées par un autre transport public. Sa caractéristique essentielle consiste en un **système structuré en «étoiles» autour des pôles urbains**, avec connexion sur les gares de la ligne CFF du Simplon. Deux-tiers des lignes ont leur terminal dans les centres urbains et plus de 70% du trafic est concentré dans les trois régions de Sion, Siere et Brig. Le fonctionnement du réseau est en constante recherche d'améliorations tenant compte des aspects suivants:

- étendue du réseau et dispersion de l'urbanisation
- diversité des entreprises: Car Postal (CP: 61 lignes) et Entreprises de Transport Concessionnaires (ETC: 35 lignes)
- diversité des services: local, régional, trafic général, écoliers
- recherche de complémentarités avec les courses spéciales: écoliers, ouvriers
- impératifs de connexions multimodales avec le réseau principal et entre les lignes du réseau régional
- rationalisation du réseau: harmonisation des horaires et des correspondances, suppression des lignes parallèles
- équilibre entre le maintien d'un service attractif et les moyens financiers à disposition, et recherche d'adéquation de l'offre pour les zones à faible demande
- augmentation des coûts d'exploitation
- promotion du marché touristique comme trafic et recette d'apport pour le trafic général
- adaptation et promotion de l'offre et de la politique tarifaire aux conditions du marché
- mise en concurrence des prestations suite à la révision de la Loi sur les Chemins de Fer (LCF).

	Monthey St-Mce	Martigny	Sion	Siere	Leuk	Visp W.Raron	Brig O.Raron	Goms	Valais
Nombre de lignes									
Total par région	13	16	23	18	9	11	7	7	96
A partir des centres	8	4	23	9	5	7	7		62
Longueur (Km)	131	180	390	160	99	150	159	27	1296
Voyageurs x Km (en millions)	5.6	4.4	20.0	19.7	3.0	11.7	20.2	0.6	85.2
(en% du total VS)	(6.6)	(5.2)	(23.5)	(23.1)	(3.5)	(13.7)	(23.7)	(0.7)	(100.0)
Population centre	17'400	14'100	26'500	14'000	3'300	6'400	19'200	500	101'400
Population hors centre	21'700	35'000	41'200	24'300	9'100	29'100	6'400	5'200	172'000

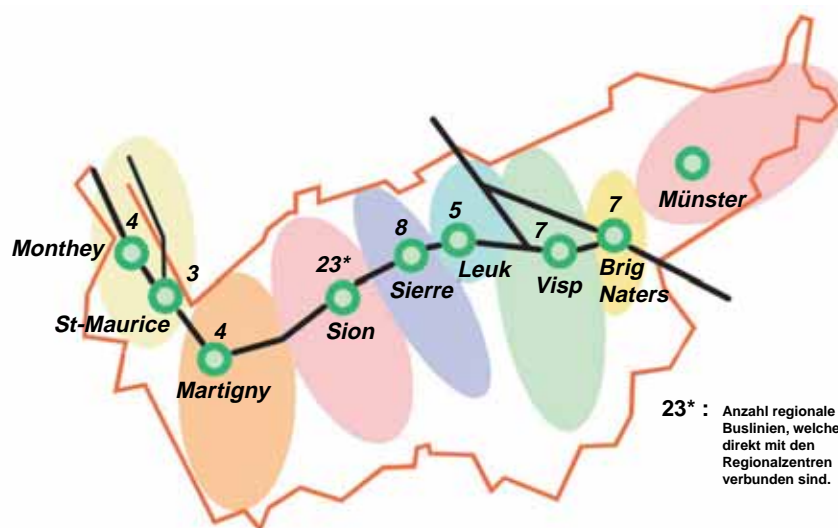


Fig. 5.1 Le réseau des bus régionaux

5.2 Transports d'agglomération

Les agglomérations de Martigny, Sion, Sierre et Brig/Glis/Naters, disposent d'un **réseau de bus urbains**.

Ces transports publics ne bénéficient pas d'une indemnité de la part de la Confédération. Une participation financière de 15% du Canton et de 15% des communes de la région socio-économique concernée a été décidée par le Grand Conseil au titre de solidarité régionale. En effet, depuis la révision de la LCF, les centres urbains doivent participer à l'ensemble des lignes régionales. Une recherche d'harmonisation et de complémentarité des lignes, des horaires et des tarifs est à poursuivre avec le réseau régional.

5.3 Transports scolaires et de travailleurs

Le **transport des écoliers** est assuré essentiellement par les courses à l'horaire. Cependant, compte tenu de la mise en place de Cycles d'orientation régionaux et la suppression de certaines écoles ou classes primaires, des **courses spéciales** pour écoliers ont été instaurées. Dans le cadre de la nouvelle législation, ces courses doivent faire l'objet, non plus de concessions fédérales, mais seulement d'autorisations cantonales. Ce processus est en cours de réalisation et vise à rechercher, dans la mesure du possible, une intégration ou pour le moins une harmonisation avec l'horaire régulier.

Diverses entreprises disposent en outre d'autorisations cantonales pour le transport des travailleurs.

5.4 Services saisonniers

Un certain nombre de sites touristiques sont desservis périodiquement en saison d'été ou d'hiver par des services de bus. Il en va de même pour les cols alpins situés au sommet de la vallée de Conches.



	Agglomération population desservie	Longueur du réseau km	Voyageurs / an (milliers)	Voyageurs x km / an (millions)
Martigny	14'100	2.9	165	0.3
Sion	26'500	39.8	960	3.4
Sierre	14'000	25.3	725	2.2
Brig/Glis/Naters	19'200	24.0	700	2.1
Total		92.0	2'550	8.0

Tabl. 5.2 Les réseaux de bus d'agglomération – 1997



6. LES TRANSPORTS PAR CABLE

6.1 Les téléphériques de liaison régionale plaine – montagne

Depuis la révision de la LCF, les téléphériques assurant un transport entre localités de plaine et de montagne sont reconnus et indemnisés par la Confédération au même titre que les autres lignes régionales.

Initialement, ces téléphériques ont été construits pour pallier l'absence de route. En principe, lorsqu'une route se réalisait, ces installations étaient supprimées, comme par exemple les liaisons Turtmann-Ergisch et Gamsen-Mund.

Bien que chaque cas doive être examiné en fonction de sa situation particulière, les **avantages suivants** militent en faveur du maintien de ces installations:

- faible coût d'exploitation et possibilité d'automatisation partielle
- vitesse, fréquence et souplesse d'exploitation élevées
- mode de transport indépendant de la route, avec un faible impact sur l'environnement
- intérêt touristique.

Le handicap du téléphérique apparaît par contre lorsqu'il s'agit de desservir une urbanisation dispersée le long d'un itinéraire. Il nécessite parfois un service de transport complémentaire d'accès.

Le Valais dispose de 14 installations reconnues de service général, dont la moitié sont gérées ou exploitées par le canton. Ces dernières ont toutes été rénovées et rationalisées. Leur exploitation a été partiellement automatisée pour un fonctionnement avec un seul agent grâce à la pose de caméras et haut-parleurs.

6.2 Les installations de remontées mécaniques

Les transports à câble (funiculaires, téléphériques, télécabines, télésièges, téléskis) jouent un rôle considérable dans l'exploitation des domaines skiables et pour l'accès aux sites touristiques du canton.

Le Valais dispose de 30% des installations de remontées mécaniques de la Suisse.

Les 600 installations valaisannes de remontées mécaniques ont une longueur totale de 640 km et offrent une capacité de 465'000 personnes par heure.



7. LES TRANSPORTS AERIENS ET LACUSTRES

7.1 Les aéroports internationaux et régional

• L'Aéroport International de Genève (AIG)

Genève-Cointrin est l'aéroport international de la Suisse occidentale et de la France voisine. Avec 25 paires de trains par jour, le Valais bénéficie d'une excellente liaison aéroportuaire directe.

Le trafic annuel 1998 de l'AIG était de 6.2 millions de passagers. Sur l'ensemble de l'année 1998, plus de 100 destinations ont été desservies par des vols directs de ligne de et vers l'Aéroport International de Genève, dont plus d'un tiers en dehors d'Europe. Malgré le retrait de la plupart des vols long-courriers de Swissair, la desserte de Genève est restée performante en comparaison internationale, avec un excellent réseau européen, en termes qualitatif et quantitatif, et un réseau intercontinental non négligeable.

Un programme d'investissement de plus de 100 millions de francs est engagé pour moderniser l'aérogare côté piste, notamment par la création de nouvelles salles d'embarquement et de nouvelles «gates» visant à améliorer la qualité du service et le confort des usagers.

• L'Aéroport International de Milano - Malpensa

Dans le cadre de l'actualisation du plan sectoriel Alptransit, et en particulier de son intégration au réseau des chemins de fer italiens à haute performance, le Canton du Valais s'est prononcé en 1997 en faveur

d'une connexion de la ligne du Simplon avec le nouvel Aéroport International de Malpensa-Milano, situé au Nord-Ouest de la ville. Cette potentialité ouvre une alternative intéressante d'accessibilité au réseau aérien international et en particulier à un aéroport jouant un rôle de «hub».

• L'Aéroport régional de Sion-Valais

L'aéroport mixte de Sion dispose d'une piste en dur de 2.4 km, d'un nouveau terminal, d'un équipement pour le vol aux instruments et, tout récemment, d'une tour de contrôle réalisée par l'Office Fédéral des Exploitations des Forces Aériennes (OFEFA) qui assurera la responsabilité de la sécurité aérienne. Cette infrastructure est soutenue, pour la partie civile, en matière d'investissement et d'aide à l'exploitation, à parts égales par le canton et la ville de Sion qui en est la propriétaire.

Plus de 80'000 mouvements d'avions par année sont effectués, dont près de 70'000 par l'aviation civile. Un développement qualitatif

des vols de ligne et des vols charter est recherché en vue de compléter la desserte longue distance du canton pour le trafic d'affaires et touristique. C'est ainsi que, outre la liaison régulière Sion-Zürich toujours en recherche de marché, des vols charters saisonniers en direction de Londres, Amsterdam et Düsseldorf ont été mis en exploitation.

7.2 Les transports lacustres

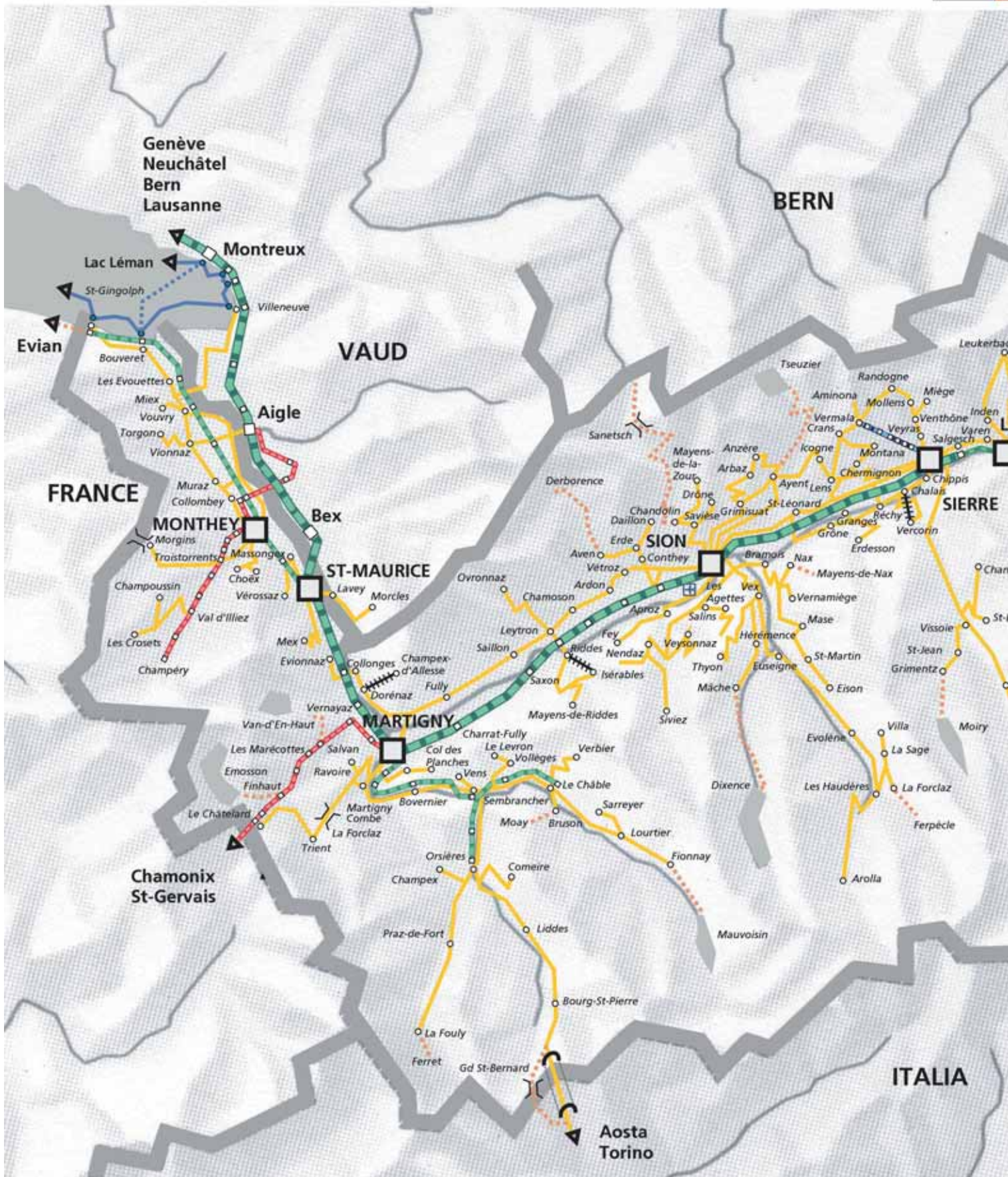
La Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN)

(CGN) dispose de deux ports en Valais: St-Gingolph et Le Bouveret. Les prestations sur territoire valaisan représentent 5% environ des recettes de la CGN. Les lignes sur territoire valaisan ont une longueur de l'ordre de 6 km, soit environ 3% du réseau CGN exploité. Les personnes transportées sont de l'ordre de 60'000 par année.

Compte tenu du développement des projets touristiques tels qu'Aquaparc, et pour répondre aux besoins de transports transfrontaliers, une desserte entre St-Gingolph, le Bouveret et Montreux a été mise en exploitation à titre d'essai pilote.

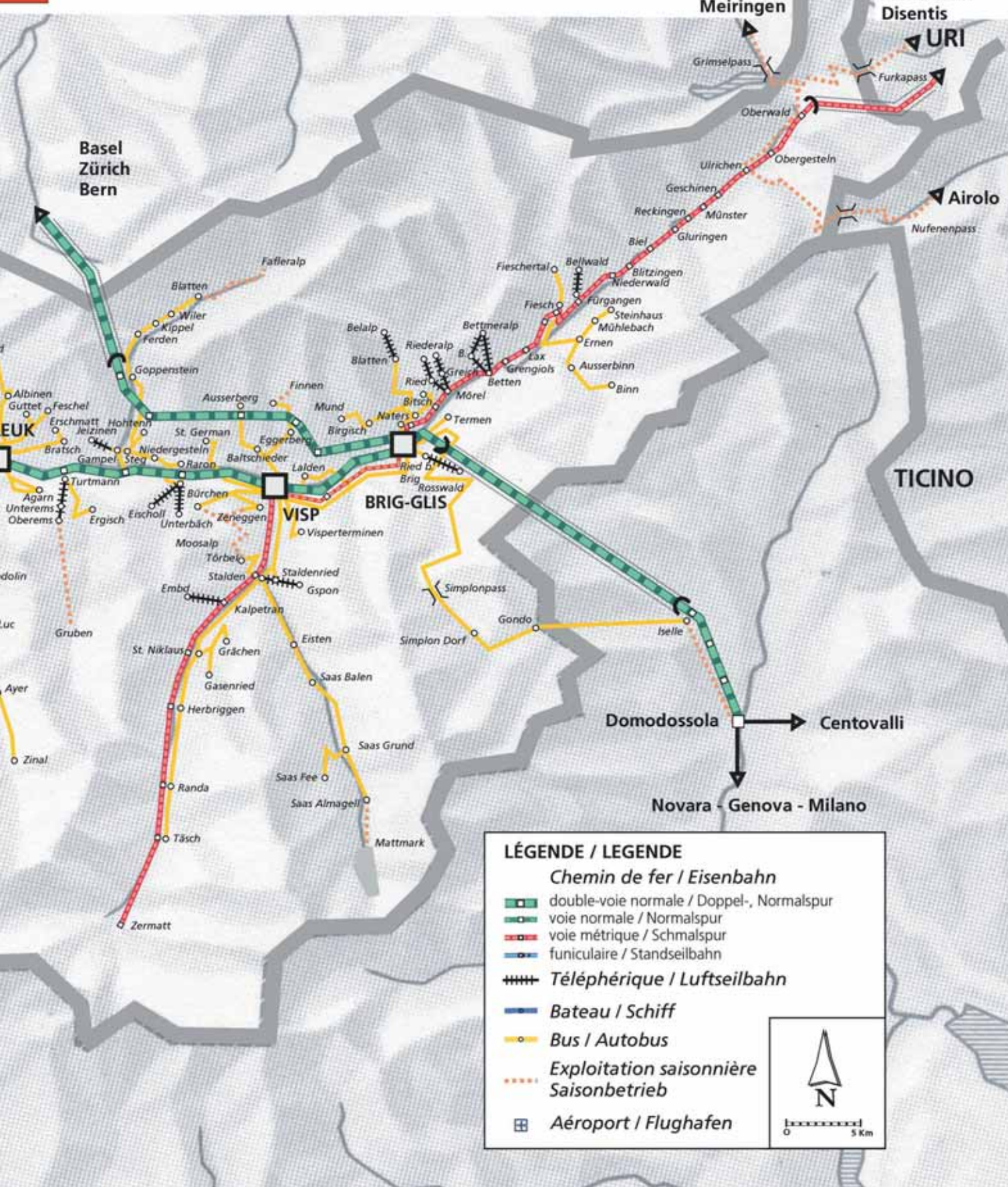


Réseau des transports publics





Öffentliches Verkehrsnetz



LÉGENDE / LEGENDE

- Chemin de fer / Eisenbahn
- double-voie normale / Doppel-, Normalspur
- voie normale / Normalspur
- voie métrique / Schmalspur
- funiculaire / Standseilbahn
- Téléphérique / Luftseilbahn
- Bateau / Schiff
- Bus / Autobus
- Exploitation saisonnière / Saisonbetrieb
- Aéroport / Flughafen

N
 0 5 Km

8. LES PRESTATIONS GLOBALES DE TRAFIC

8.1 Répartition modale du trafic voyageur

La répartition modale entre les transports publics et les transports privés, mesurée en passagers x km, montre la part prépondérante des transports individuels. La participation des transports publics au trafic total s'approche malgré tout de 18% en Valais, une valeur proche de la moyenne nationale.

Le recensement fédéral de 1990 indique qu'en Valais, un écolier ou étudiant sur trois et une personne active sur sept, utilisent régulièrement un moyen de transport public.

8.2 Répartition des prestations du transport public régional

Le calcul des prestations de trafic en passagers x km donne une répartition équilibrée entre le rail (43%) et les bus (41%), le solde allant aux téléphériques (16% avec prise en compte des km équivalents), ainsi qu'une part minimale à la navigation (sur le territoire valaisan).

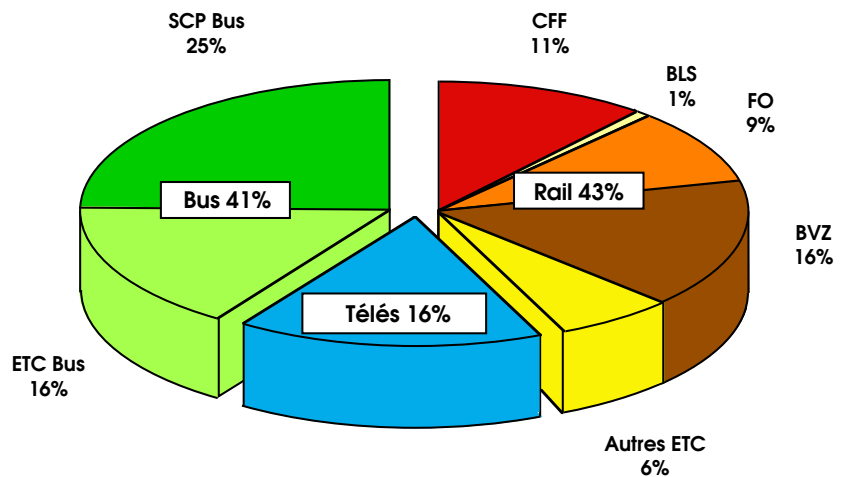


Fig. 8.1 Répartition des prestations de transport public régional (passagers x km) Moyenne 1996 - 1998



9. LE CADRE JURIDIQUE, INSTITUTIONNEL ET FINANCIER

9.1 La législation

Révision de la loi sur les chemins de fer (LCF)

La législation fédérale régissant la construction et l'exploitation des transports publics est constituée d'un nombre élevé de lois et d'ordonnances. Pour la commande de l'offre et son indemnisation, ainsi que pour les investissements, il convient de citer la «**Loi fédérale sur les chemins de fer - LCF**» du 20.12.1957, modifiée le 24 mars 1995 et le 20 mars 1998, et ses ordonnances d'application:

- OIPAF
Ordonnance du 18.12.1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières, selon la LCF, modifiée le 25.11.1998.
- OPCTR
Ordonnance du 18.12.1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional, modifiée le 5.5.1999.
- OCTV
Ordonnance du 18.12.1995 sur les concessions pour le transport des voyageurs, modifiée le 25.11.1998.
- ORCO
Ordonnance du 18.12.1995 du DFTCE concernant la comptabilité des entreprises de transports concessionnaires, modifiée le 15.3.1999.
- OH
Ordonnance du 18.12.1995 sur les horaires, modifiée le 25.11.1998.
- **Nouvelle loi cantonale sur les transports publics (LTP)**
Sur le plan cantonal, la base légale en vigueur depuis le 1er juin 1999 est la nouvelle «Loi sur les transports publics» qui a été adoptée par le Grand Conseil le 28 septembre 1998.
- **Réforme des chemins de fer**
L'entreprise des CFF a perdu, au 01.01.1999, son statut juridique de régie fédérale et est devenue, à cette

date, une société anonyme de droit public, soumise à concession au même titre que les autres entreprises de transport public. A l'instar d'autres secteurs de l'économie, les transports publics, tout en préservant leur statut de service public, sont désormais mis en concurrence.

Pour ce faire, il a fallu, en date du 25.11.1998, modifier diverses lois et ordonnances, dont la LCF, et établir une série de nouvelles ordonnances, dont les principales sont:

- Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)
- Ordonnance sur l'octroi de concessions pour les infrastructures ferroviaires (OCIF)
- Ordonnance sur les infrastructures non-assujetties à la loi sur les chemins de fer (OINALCF)
- Ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OTC)
- Ordonnance sur les chemins de fer (OCF)
- Ordonnance sur le transport public (OTP)
- Ordonnance sur les émoluments de l'OFT (OseOFT)
- Ordonnance abrogeant et modifiant les ordonnances sur la base de la réforme des chemins de fer

Ces dispositions légales sont entrées en vigueur au 1.1.1999.

9.2 Objectifs des nouvelles dispositions légales

- **Objectifs de la révision de la LCF**
 - Amélioration de l'efficacité et de la transparence des transports publics
 - Utilisation optimale des moyens de transport par une gestion par objectifs
 - Responsabilisation plus grande des cantons dans le processus de la commande de l'offre de prestations
 - Dynamisation des entreprises par la fixation d'indemnités au préalable et de manière contraignante sur la base d'un compte prévisionnel

- Introduction de la comptabilité analytique comme outil de gestion et de planification.

- **Objectifs de la révision de la LTP**

- Promotion des transports publics
- Adaptation des dispositions cantonales à la LCF révisée
- Elaboration d'un système cohérent de répartition du financement entre le canton et les communes
- Attribution des compétences cantonales, régionales et locales en matière de planification et de gestion des transports publics.

- **Objectifs de la réforme des CFF**

- Amélioration de la qualité des services ferroviaires
- Responsabilisation accrue de l'entreprise en matière de gestion
- Accroissement de la productivité
- Renforcement de la position du rail sur le marché
- Concurrence équitable (libéralisation du trafic marchandises, accès au réseau, mise au concours des prestations de transport)
- Prise en charge par les pouvoirs publics uniquement des prestations convenues d'avance comme pour les transports régionaux.

9.3 Le financement de l'exploitation

La révision de la LCF donne plus de responsabilité au canton, plus d'autonomie aux entreprises et plus de transparence et d'équité entre les entreprises (égalité de traitement). La somme annuelle versée aux entreprises pour indemniser leurs coûts non couverts de trafic régional en Valais s'élève à quelque 114 millions de francs pour la période de l'horaire 1999/2000. Le canton est appelé, d'entente avec la Confédération, à commander l'offre annuelle de prestations auprès des entreprises de l'ensemble du réseau. Les dispositions d'application de la LCF impliquent un certain nombre de conditions **qui doivent** être respectées en vue d'obtenir la contribution fédérale qui s'élève à environ 91% du total de l'indemnité.

Les entreprises établissent un compte prévisionnel servant de base à la fixation au préalable de l'indemnité pour les coûts non couverts planifiés et à l'établissement de la convention y relative. Elles disposent ainsi d'une plus grande liberté de gestion en vue d'atteindre les objectifs fixés dans la commande de l'offre.

Dans le domaine des transports publics, le Valais assume encore une part des coûts des transports scolaires (~7 millions à la charge des communes et du Département de l'éducation, de la culture et des sports - DECS) et du trafic d'agglomération (15% d'environ 3.5 millions).

La part cantonale de l'indemnité des transports publics régionaux (y.c. la part des communes) se compose donc ainsi en 1999:

• Participation à l'indemnité pour le trafic régional	10.5 millions
• Transports scolaires	7.0 millions
• Trafic d'agglomération	3.5 millions
Total	21.0 millions

9.4 Le financement des investissements

Les investissements des entreprises de transports concessionnaires (ETC) sont financés conjointement, à hauteur respectivement de 55% et 45%, par la Confédération et le canton, en vertu des articles 56, 60 et 61 de la LCF. Contrairement aux indemnités pour le maintien de l'exploitation, les communes ne participent pas financièrement à cette forme d'aide.

Pour bénéficier du subventionnement, les travaux et fournitures de matériel prévus dans ce cadre sont consignés dans des programmes quinquennaux, arrêtés par l'Office fédéral des transports (OFT). Actuellement, c'est le programme pour les années 1993 - 1997 qui est en cours, programme qui a été prolongé jusqu'en l'an 2000, en raison de la dégradation des finances fédérales.

Les crédits de paiement des contributions respectives entrent, du côté de la Confédération, dans le VIII^e crédit-cadre fédéral d'investissements en faveur des ETC et, du côté du canton, dans la planification financière quadriennale.

Le plan financier cantonal pour les années 1995/1998 affectait un montant annuel de l'ordre de 4.5 millions de francs pour les contributions dévolues au canton à ce titre. Ce montant, insuffisant par rapport aux crédits fédéraux correspondants, a été augmenté dans le cadre des mesures en faveur de la relance de l'économie. Par ce biais, des crédits complémentaires de respectivement de 3.15 et 3.0 millions de francs ont été alloués pour les années 1997 et 1998, générant ainsi un volume de travaux de quelque 16 millions.

Le plan financier 1998/2001 prévoit des tranches annuelles de crédits d'investissements de 8 millions, ainsi qu'une rallonge budgétaire de 1.5 million de francs durant 3 ans, destinée au paiement des arriérés de subventions.

Grâce à ces adaptations budgétaires, le canton est en passe d'assumer les charges financières qui lui sont dévolues dans ce domaine.



10. LA CONCEPTION CANTONALE DES TRANSPORTS PUBLICS

10.1 Ancrage historique et évolution à long terme des transports terrestres en Valais

La conception cantonale des transports publics du Valais vise à fixer les orientations prioritaires de développement des transports publics pour les dix à quinze prochaines années. Entreprise deux ans avant le tournant du XXI^e siècle, cette démarche de planification s'inscrit dans la longue évolution d'un système multi-modal de transport de personnes et de marchandises assurant la desserte de l'ensemble du canton ainsi que ses relations vitales aux réseaux national et international.

Toute conception prospective des transports s'appuie sur un héritage infrastructurel d'un poids considérable (plus de 95 % du système de transport de l'an 2010 existe déjà) dont il importe de tirer parti en étroite conjonction avec les orientations de la politique fédérale des transports négociées avec l'Union européenne.

Relevons tout d'abord la position stratégique immuable du Valais à l'intersection de deux des couloirs majeurs de communication transalpins (Fig. 10.1) que sont:

- l'axe Nord-Sud
Vallée du Rhin - Bâle - Berne - Lötschberg - Simplon - Milan - Novare - Gênes
- l'axe Ouest/Sud
Paris - Genève - Lausanne - Simplon - Milan et Martigny - Grand-St-Bernard - Aoste - Turin

Le développement à long terme ainsi que la vitalité opérationnelle et économique de ces axes structurants de l'Europe et de la Suisse occidentale conditionnent durablement la politique des transports du Valais. En effet, ils forment l'ossature de son système de transports publics articulé sur les six nœuds régionaux que sont Monthey / Aigle / St-Maurice, Martigny, Sion, Sierre, Leuk et Visp/Brig.

Les évolutions à long terme du système et des législations de transport sont des données essentielles. La figure 10.2 donne une vision synoptique des principaux événements ainsi que des décisions les plus marquantes de la seconde moitié du XX^e siècle en matière de transport en Suisse avec un éclairage particulier sur le Valais et son système de transport public.

Pour cerner le contexte politico-institutionnel dans lequel s'inscrit la conception cantonale TP-Valais pour les 15 prochaines années, trois grandes époques significatives sont identifiées.

Avant 1950: prédominance quasi absolue du transport public

Bénéficiant d'un remarquable patrimoine de transport public développé par les secteurs public et privé à la fin du XIX^e siècle, l'essentiel du transport de personnes et de marchandises était le fait des transports publics, tout particulièrement du ferroviaire. Le premier essor automobile d'avant-guerre a été stoppé net par la Deuxième guerre mondiale, **apogée du transport public en Suisse.**

De 1950 à 1985: trente-cinq années de croissance automobile

Durant cette longue période d'essor économique marquée par l'avènement de la société de consommation, la motorisation individuelle se multiplie par dix (de 40 véh/1000 habitants en 1950 à 400 véh/1000 habitants en 1985). En l'absence de toute infrastructure autoroutière d'avant-guerre, le peuple suisse accepte en 1960 l'initiative pour la réalisation et le financement du réseau des routes nationales.

Du premier maillon interville Genève-Lausanne inauguré en 1964 (pour l'Exposition nationale), le réseau des autoroutes se développe sur le plateau, l'axe du Gothard et la vallée du Rhône, pour atteindre Sierre en 1996. Pour faire face aux besoins considérables d'équipement, les cantons développent leurs services routiers et autoroutiers.

Durant toute cette période, les services cantonaux de transports publics sont quasi-inexistants ou squelettiques, reflétant l'absence de priorité accordée à ce secteur des transports. Toutefois, contrairement aux pays voisins, le système de transport public est préservé et graduellement modernisé. Les abandons d'exploitation ferroviaire sont rares, tout particulièrement en Valais à l'exception de Leuk-Leukerbad en 1967.

Cette période marque une **inversion complète de la répartition modale** qui de 85 à 90 % en faveur des transports publics en 1950 passe à 80-85 % en faveur du transport routier et de l'automobile en 1985.



De 1985 à 1998: mise en œuvre d'une politique de transport plus équilibrée

L'engorgement des principaux pôles urbains dès le début des années 70, la saturation progressive du réseau autoroutier du plateau et de l'axe Gothard dès les années 80, ainsi que la sensibilisation accrue aux nuisances du trafic et à la protection de l'environnement ont graduellement conduit à réorienter la politique de transport d'agglomération ainsi que la politique fédérale des transports terrestres de personnes et marchandises.

Approuvée en 1985, la loi fédérale sur la protection de l'environnement est suivie, trois ans après, du premier projet de redéploiement du chemin de fer au niveau national: le projet RAIL 2000 approuvé en 1988. A partir de cette date, les choses s'accélérent en matière de législation et de projets de transports publics (Fig. 10.3).

Les années qui suivent voient l'élaboration de l'ambitieux projet NLFA destiné à accroître la performance et à repositionner le système ferroviaire suisse dans l'Europe du XXI^e siècle. Le projet est accepté en 1992. Deux années plus tard, l'acceptation de l'initiative pour la protection des Alpes prescrit une limitation de la capacité routière transalpine et un transfert des grands transits marchandises Nord-Sud de la route sur le rail.

Enfin, coup sur coup, en septembre et novembre 1998, le peuple suisse accepte la RPLP (Redevance poids lourds liée à la prestation) et la Fin TP (Loi sur le financement des transports publics) qui, à eux deux, fournissent les moyens financiers nécessaires à la réalisation de l'essentiel de la modernisation et du renforcement

de performance des chemins de fer principaux (RAIL 2000 et NLFA) jusqu'en 2020.

Ainsi, cette période relativement courte voit l'avènement d'une nouvelle politique suisse des transports, une politique sensible aux effets externes et donc plus durable en terme de développement des mobilités.

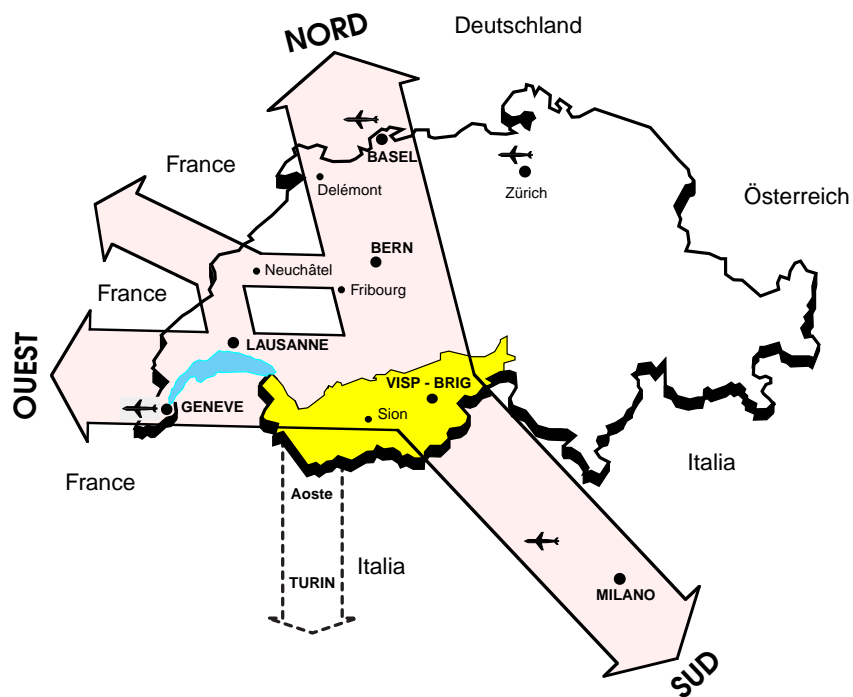


Fig. 10.1 Le Valais à l'intersection de deux axes de communication transalpins



	RAIL	ROUTE
PREDOMINANCE DU TRANSPORT PUBLIC ▲ ▼	1859 Ouverture du 1 ^{er} tronçon ferroviaire en Valais entre St-Gingolph-Bouveret-Monthey-St-Maurice-Martigny 1878 Ligne du Simplon jusqu'à Brig 1891 BVZ jusqu'à Zermatt 1897 Chemin de fer électrique Gornergrat 1906 Simplon 1, plus long tunnel ferroviaire 1913 Mise en service Lötschberg 1922 Simplon 2 1957 Loi fédérale sur les chemins de fer	
	1960 ▼	1960 Loi sur les routes nationales 1960 Motorisation CH = 100 / VS = 70
FORTE CROISSANCE ET PREDOMINANCE ROUTIER DU TRAFIC ▲ ▼		1964 Genève-Lausanne, première liaison autoroutière suisse 1964 Tunnel du Grand-Saint-Bernard
	1970 ▼	1970 Motorisation CH = 225 / VS = 190
PREDOMINANCE ROUTIER DU TRAFIC ▲ ▼		
	1980 ▼	1980 Motorisation CH = 350 / VS = 350 1980 Tunnel N2 du Gothard 1982 N9 St-Maurice - Martigny - Riddes
REEQUILIBRAGE DES POLITIQUES DE TRANSPORT ▲ ▼	1982 Mise en service tunnel Furka 1983 Loi sur la protection de l'environnement	1984 Abandon liaison N6-Rawyl
	1990 ▼	1988 Adoption projet RAIL 2000 1994 Loi sur la protection des Alpes 1998 Adoption financement transports publics 1998 Accord sur les bilatérales CH - UE
REEQUILIBRAGE DES POLITIQUES DE TRANSPORT ▲ ▼	2000 ▼	1996 Autoroute A9 à Sierre-Ouest 1998 Motorisation CH = 475 / VS = 520 1999 Autoroute A9 à Sierre-Est/Finges
	2010 ▼	2004 Double voie intégrale ligne du Simplon 2006/7 Mise en service du tunnel de base du Lötschberg 2005 A9 Contournement Sud Visp 2012 Mise en service du tunnel de base du Gothard 2012 Achèvement A9 Haut-Valais

Fig. 10.2 Evénements marquants du développement des transports CH et VS

ASPECTS LEGISLATIFS		PROJETS + REALISATIONS		
1988		1988	Lancement des études NLFA	
	1992	Adoption du projet NLFA - réseau Gothard et Lötschberg	1991	Prolongement AOMC Champéry-Téléphérique
	1995	Loi fédérale sur les chemins de fer	1996	Rénovation / modernisation du funiculaire SMC
	1997 Création du Service des transports du Valais			
	1997	Réforme des chemins de fer	1997	Mt-Blanc Express, liaison internationale continue Martigny-Chamonix-St-Gervais TGV
			1997	Lancement des travaux de la galerie Ferden (Lötschberg de base)
1998	1998	Loi cantonale sur les transports publics	1998	Début des travaux de double voie CFF Salgesch-Leuk
	1998	Acceptation RPLP		
	1998	Acceptation FinTP	1999	Début des travaux du tunnel de base du Lötschberg

Fig. 10.3 Événements marquants du développement des transports publics CH et VS durant la période 1988 - 1998

10.2 Une conception cantonale des transports publics en cohérence avec les autres politiques cantonales et tirant parti des nouvelles conditions-cadres

Après plus de trois décennies de déclin relatif du secteur des transports publics face à la progression fulgurante du transport routier, un faisceau de nouvelles conditions-cadres a été mis en place durant la décennie 1988-1998 pour rééquilibrer le système. Il s'agit d'une orientation majeure de la politique des transports allant dans le sens d'un développement plus durable des mobilités de personnes et de marchandises. A l'avant-garde dans ce domaine, la Suisse a pu faire accepter sa position dans le cadre des négociations bilatérales CH-UE.

Ces orientations fédérales rejoignent les politiques valaisannes dans plusieurs secteurs, notamment ceux du développement socio-économique, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Le développement socio-économique

La promotion de conditions équilibrées et complémentaires d'accessibilité et de mobilité par transport public

et par transport automobile individuel est essentielle pour le développement socio-économique et touristique. Cette exigence est particulièrement vitale pour les régions dites " périphériques " comme le Valais. A cet égard, le positionnement du canton dans la géographie européenne des transports, grâce à la redynamisation des grands axes ferroviaires Nord-Sud du Lötschberg et Ouest-Sud du Simplon est un atout majeur pour le XXI^e siècle.

L'aménagement du territoire

Premier objectif d'aménagement du territoire en Valais, la " décentralisation concentrée " exprime la volonté de lutter contre l'urbanisation éclatée largement favorisée par l'automobile. Composante la plus structurante de l'aménagement du territoire, le transport public est essentiel pour permettre cette forme d'organisation de l'espace.

L'environnement

La protection d'un environnement alpin sensible est au centre des préoccupations d'un canton à vocation touristique très affirmée. Toute la démarche valaisanne du Forum de l'air est logiquement axée sur la recherche de meilleurs équilibres entre mobilités individuelles automobiles et mobilités par transport public, cela par une pro-

motion systématique des formes de mobilités les plus compatibles avec l'environnement.

Les nouvelles conditions-cadres

Elles se sont radicalement modifiées au cours de cette dernière décennie. Mentionnons tout particulièrement:

- La protection des Alpes interdisant toute augmentation du transit alpin par la route sur les axes de transit du San Bernardino (A13), du Gothard (A2), du Simplon (A9) et du Grand St-Bernard (A21) (1994).
- La révision de la loi sur les chemins de fer (LCF) et de ses ordonnances d'application (1996).
- La fiscalisation routière et la libéralisation progressive du tonnage RPLP (1998).
- La modernisation des chemins de fer en Suisse: acceptation du financement des grands projets ferroviaires (1998).
- La réforme des chemins de fer (25 novembre 1998) et l'approbation de dix ordonnances par le Conseil Fédéral.
- L'aboutissement des négociations bilatérales UE/CH, notamment des dossiers relatifs aux transports terrestres ainsi qu'à la libre circulation des personnes et des marchandises (décembre 1998).

10.3 Les transports voyageurs longue distance

La politique suisse des transports vise un meilleur équilibre entre la route et le rail aussi bien des transports voyageurs que de marchandises (cf. section 10.4). Dans le cadre du projet NLFA et de son financement approuvé par le peuple, le renforcement de l'axe international Lötschberg-Simplon a été décidé. Les travaux sont engagés et le tunnel de base du Lötschberg doit être mis en service en 2006/2007.

Cette requalification de l'axe Lötschberg-Simplon a non seulement une grande importance au plan de la géographie ferroviaire suisse, mais elle marque la consécration de cet axe comme liaison transalpine majeure au plan européen. Cette amélioration substantielle de l'offre de transport Nord-Sud (tunnel de base et maintien du tunnel de faîte) assure aussi la pérennité de la ligne Nord-Ouest / Sud-Est du Simplon pour le troisième millénaire.

Quelle opportunité pour le Valais?

Grâce à des gains de temps de parcours très appréciables réalisés conjointement par le tronçon RAIL 2000 Olten-Bern et par le tunnel de base du Lötschberg proprement dit, l'axe Basel-Brig-Milano devient la traversée ferroviaire des Alpes suisses la plus compétitive:

- dès 2005, moins de 5 h entre Basel et Milano via Brig (plus de 5 h 30 par le Gothard)
- dès 2007, environ 3 h 50 entre Basel et Milano via Brig (4 h 50 par le Gothard).

Cet avantage indéniable est à même de drainer transitoirement la quasi-totalité du trafic voyageurs en transit Allemagne-Italie via Basel et le Lötschberg-Simplon d'où un nombre potentiellement plus élevé de trains et une meilleure desserte à longue distance du Valais.

La double interconnexion des deux lignes maîtresses du Simplon et du Lötschberg à Visp et à Brig améliore considérablement les possibilités et la qualité des correspondances horaires. La réduction du parcours Bern-Visp à un temps inférieur à une heure (54 minutes) permet de placer Visp au

niveau des autres noeuds du système des liaisons et correspondances RAIL 2000 du plateau suisse. Les liaisons à partir du Valais central vers la Suisse alémanique sont les principales bénéficiaires puisque la ligne de partage des flux - par Lausanne ou par le Lötschberg - actuellement située entre Leuk et Sierre "descend" à l'aval de Martigny (cf. illustration 10.4). Par ailleurs le double nœud de correspondance profite à l'ensemble du Haut-Valais grâce aux deux pôles d'échanges avec les transports régionaux ferroviaires et par bus que sont Brig et Visp. L'attraction nettement renforcée du rail par l'axe Lötschberg va conduire, selon des estimations prudentes, à un doublement du trafic journalier moyen qui passera d'environ 6'000 voyageurs/jour en 1996/1997 à plus de 12'000 voyageurs/jour en 2007.

La figure 10.5 présente une comparaison des principaux flux actuels de trafic utilisant l'axe Lötschberg ainsi que les flux prévisibles dès l'ouverture du tunnel de base.

Une meilleure offre à quelles conditions?

Les conditions nécessaires d'amélioration substantielle de l'offre ferroviaire sont réunies: la réalisation du tunnel de base du Lötschberg et le maintien du tunnel de faîte pour les raisons données au chapitre suivant.

Toutefois, pour être réellement performant, le système nécessite des interventions complémentaires à court, moyen et long termes.

A court terme, il importe de relier de façon optimale la sortie Sud (Raron-

Baltschieder) du tunnel du Lötschberg de base à la gare de Visp distante de seulement 3 km. En effet, la convergence des deux grandes lignes du Simplon et du Lötschberg exige une section à trois voies permettant une exploitation efficace de ces deux axes.

A court terme également, il convient de définir comment le système des trois lignes (Simplon, Lötschberg de base et Lötschberg de faîte) et de la double interconnexion de Visp/Brig pourra être optimalement exploité, avec quels matériels roulants existants et à commander, avec quels exploitants et en fonction de quels horaires à l'échelle suisse et internationale? La "stratégie valaisanne de développement du transport ferroviaire" esquisse des pistes et des variantes d'exploitation qu'il importera d'approfondir avant de parvenir à des choix tenant compte d'un nombre très élevé de paramètres.

A moyen terme, au vu de l'accroissement du trafic des trains voyageurs et marchandises, la rampe Sud du Simplon devra faire l'objet d'améliorations appropriées de deux tronçons relativement courts, mais comportant des tunnels immédiatement au Sud d'Iselle ainsi qu'entre Mognatta et Preglia.

A plus long terme, il y aura lieu, selon l'évolution européenne des demandes de transport voyageurs et marchandises (saturation des grands réseaux autoroutiers, des voies aériennes et des aéroports), d'entreprendre l'équipement du second tube du tunnel de base du Lötschberg.



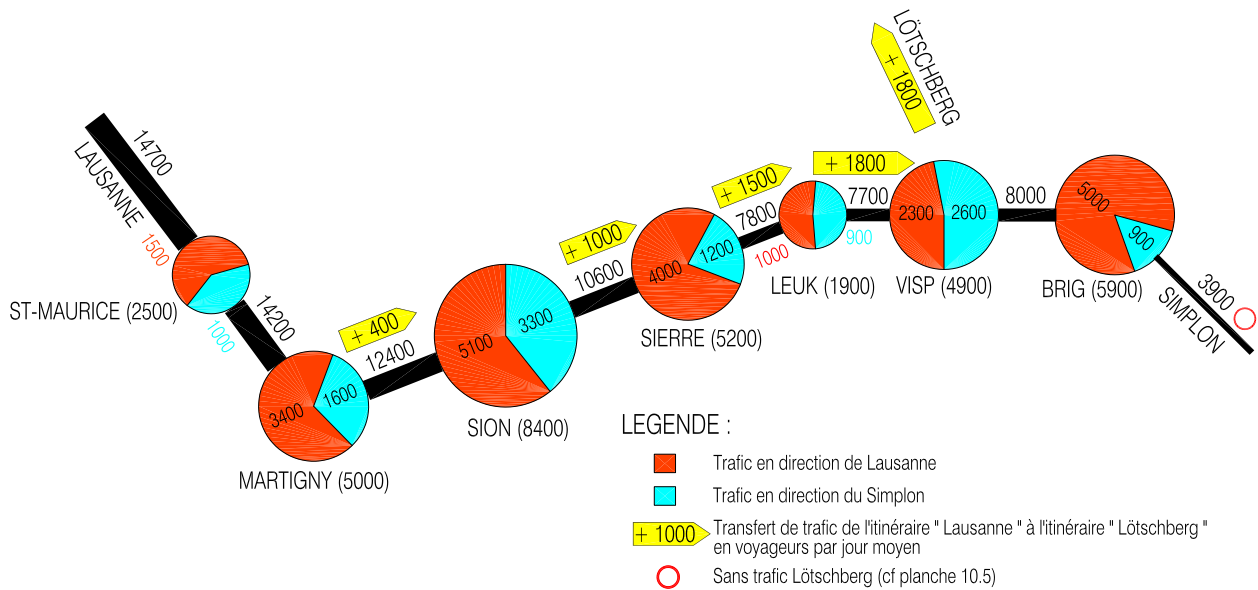


Fig. 10.4. Trafic 1996/1997 sur la ligne du Simplon en nombre total de voyageurs par jour moyen (deux directions confondues) et transfert de trafic 2007 sur l'axe Lötschberg (Source: Stratégie valaisanne de développement du transport ferroviaire transalpin de voyageurs, EPFL - ITEP / ECOPLAN / INFRAS, juillet 1999)

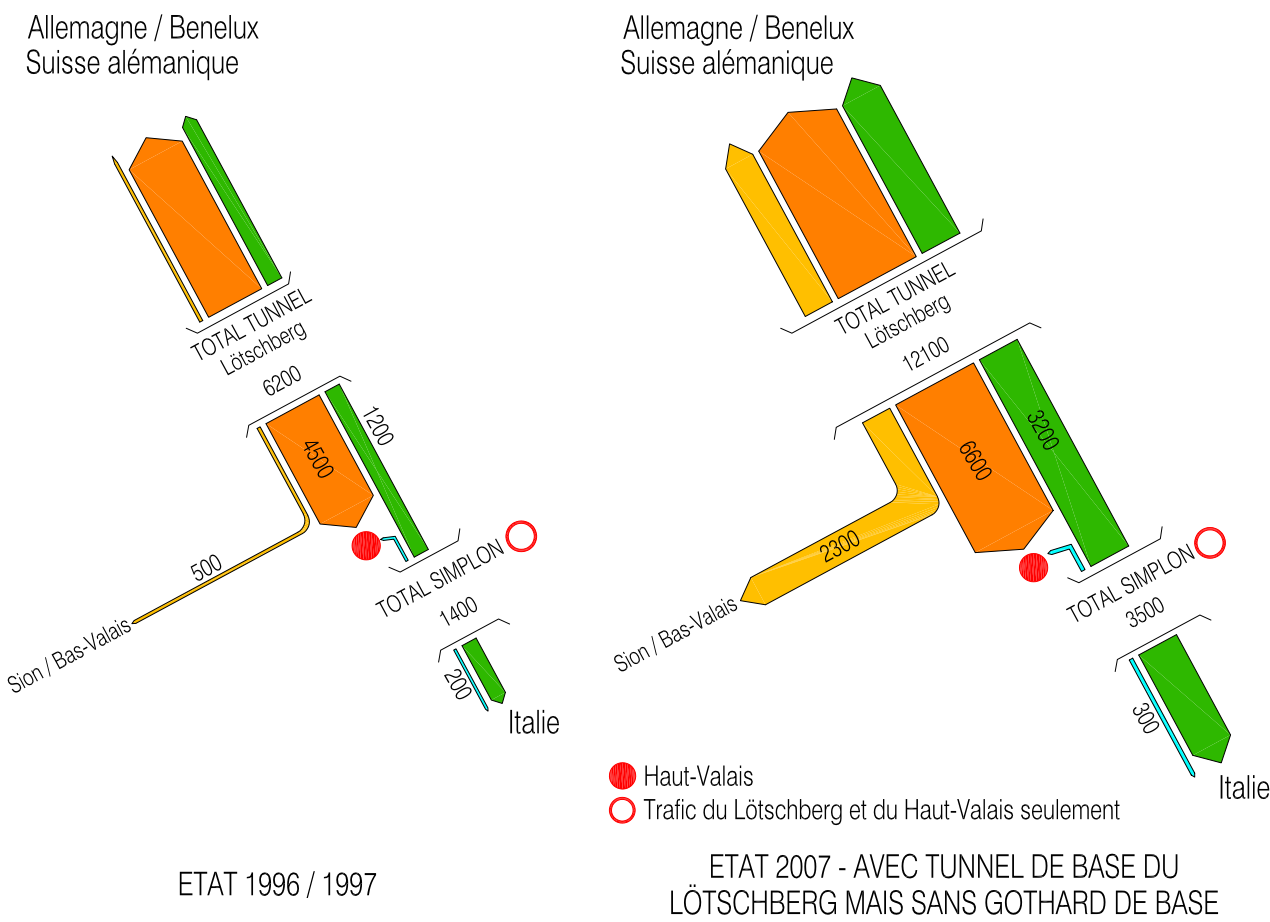


Fig. 10.5. Trafic sur l'axe Lötschberg en nombre total de voyageurs par jour moyen (Deux directions confondues) (Source: Stratégie valaisanne de développement du transport ferroviaire transalpin de voyageurs, EPFL - ITEP / ECOPLAN / INFRAS, juillet 1999)

10.4 Les transports de marchandises et de voitures

Au plan européen et tout particulièrement pour les régions montagneuses (Arc alpin, Pyrénées, Jura, etc.), les plus graves problèmes de transports terrestres sont ceux posés par la croissance massive des flux de marchandises: problèmes d'engorgement des autoroutes urbaines et interurbaines, nuisances très sensiblement supérieures à celles des trafics voyageurs, concentration des flux à travers des régions sensibles à vocation touristique.

La politique suisse des transports a progressivement défini des actions concrètes visant à un meilleur équilibre (développement plus durable selon la terminologie en vigueur) entre la route et le rail comportant notamment des mesures de libéralisation progressive des camions de 40 t, de fiscalisation de ceux-ci et de réforme des chemins de fer en concordance avec les directives européennes.

Au plan technique, les mesures prises sont complexes car elles portent sur le développement de capacités suffisantes pour accommoder différents types de trafics: trafic marchandises conventionnel, couloir de ferroutage et trafic combiné régional, national et international. Ainsi les études sont en cours pour l'intégration de l'axe Lötschberg-Simplon dans le concept de transport combiné développé au niveau suisse.

Quel intérêt pour le Valais?

Le passage, à travers le territoire cantonal, d'un des principaux axes européens de transport ferroviaire de marchandises est une opportunité pour l'économie valaisanne qu'il convient de saisir notamment grâce à des plateformes de transbordement adéquates à consolider dans les pôles ferroviaires existants de Monthey, St-Maurice, Martigny, Sion, Sierre, Visp et Brig pour ne citer que les principaux.

Il est évident que se sont les acheminements nationaux et internationaux de marchandises regroupés par caisses mobiles ou containers à partir ou vers ces plateformes valaisannes de transbordement qui seront facilités.

En parallèle, les mesures de protection antibruit seront mises en places.

Quel avenir pour les navettes autos?

D'une grande simplicité, la navette-voitures exploitée dans le tunnel de faite du Lötschberg est une des opérations de ce genre les plus performantes d'Europe. L'évolution du trafic (cf. figure 10.6) témoigne de l'attractivité et du succès de ce service qui doit impérativement être maintenu, probablement même après une éventuelle exploitation d'un tunnel de base du Lötschberg à double voie.

Ces dernières années la fréquentation de la navette-auto du Lötschberg s'est stabilisée aux environs de 1'250'000 véhicules par an. Avec 2,75 millions de voyageurs, la navette a un trafic légèrement supérieur au trafic voyageurs de la ligne proprement dite.

La fréquentation de la navette englobe un trafic relativement stable de voyageurs en déplacements professionnels et affaires, et un trafic touristique connaissant de très amples fluctuations. Ainsi, le trafic hebdomadaire moyen de 24'000 véhicules s'inscrit dans une fourchette de 14'500 véhicules en hors-

saison à 37'500 véhicules en retour de vacances de Pâques.

Le trafic hebdomadaire moyen a le profil suivant:

- 2500 véhicules par jour du lundi au jeudi
- 4000 véhicules par jour le vendredi
- 5000 véhicules par jour en fin de semaine.

Le trafic journalier de pointe d'un samedi d'hiver culmine à 4 fois le trafic moyen de 3400 véhicules/jour moyen.

Pour faire face à la croissance soutenue du trafic autoroutier, un système de télématique autoroutière sera mis en place au cours des dix prochaines années sur les grands itinéraires du pays. Le système donnera une information continue «en temps réel» sur les conditions de fonctionnement du réseau, les perturbations (accidents, travaux, congestion) et les itinéraires alternatifs notamment par le rail. Dans ce contexte, il y a tout lieu de compter sur une croissance du trafic de la navette-auto du Lötschberg.

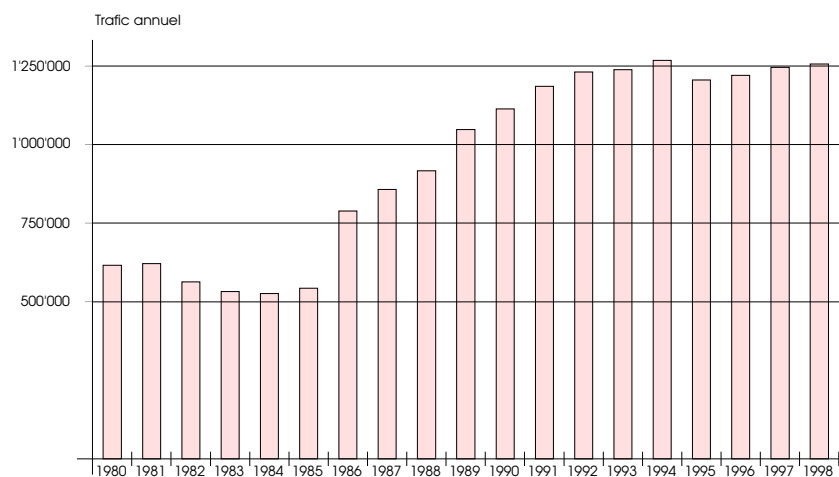


Fig. 10.6 Evolution du trafic sur la navette-voiture du tunnel de faite du Lötschberg



Les études montrent que la réouverture d'un service de navette-voitures dans le tunnel du Simplon est techniquement possible malgré la croissance du trafic normal prévisible lors de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement du Valais a mis en soumission, en octobre 1999, l'exploitation du transport de véhicules à moteur accompagnés entre Brig et Iselle. Une offre est à l'examen.

Perspective et préservation pour l'avenir

L'avenir est fait d'inconnues, tout particulièrement dans un domaine aussi dépendant de l'économie européenne et mondiale que les transports de marchandises. Ainsi le canton du Valais se doit-il de préserver la possibilité de revitaliser à terme l'infrastructure ferroviaire sud-lémanique (Annemasse-Evian-St-Maurice) afin de servir d'itinéraire de délestage marchandises ou d'itinéraire alternatif pour des trains voyageurs saisonniers.

10.5 Le trafic voyageur régional

a) Diagnostic de la situation

- La structure géographique du canton, avec une urbanisation dispersée, exige un réseau de desserte de lignes très étendu, de près de 1'800 km. Un tel réseau a pour conséquence un **faible taux de couverture des coûts** malgré des fréquences de desserte relativement peu denses. En 1998, le taux de couverture moyen des coûts a été de 46%. Cependant, la disparité des taux entre les lignes de transport est considérable (de 5% à 72%).
- **Les niveaux de desserte et d'équipement sont très divers selon les régions** du Valais. Cela se confirme dans les prestations du trafic mesurées ainsi que dans les coûts. Le Haut-Valais, par exemple, présente une «culture transport public» plus marquée, ainsi qu'en témoigne son taux de motorisation nettement plus faible qu'en moyenne valaisanne. Relevons aussi la part importante

que représente l'équipement en transport ferroviaire et par câble dans cette région.

- Avec un nombre de lits touristiques plus élevé que celui de la population, il faut relever en Valais l'**importance majeure du marché touristique**. Les stations importantes comme Zermatt, Saas-Fee, Crans-Montana, Verbier, etc. entraînent de fortes pointes de trafic. Le tourisme représente un excellent marché d'appoint permettant d'étoffer l'offre de base des transports publics.
- **Le trafic scolaire joue un rôle significatif dans les transports publics régionaux**. Dans le Haut-Valais, une grande partie de ce trafic est intégré dans l'horaire de base, avec peu de courses spéciales. Par contre, dans le Valais romand, de nombreuses lignes scolaires se sont développées au fur et à mesure de l'éclatement de l'urbanisation et de la restructuration des centres scolaires régionaux.
- **Le réseau valaisan présente des axes forts où le transport public est attractif et performant**. Dans la plaine du Rhône, les CFF forment la colonne vertébrale du système, avec un axe à vitesse élevée. Par exemple entre Sierre et Brig ou même entre St-Maurice et Sion, le rail est compétitif avec la route. Les axes entre les bipôles urbains sont également desservis parallèlement



par bus: Visp-Brig, Sierre-Sion, Sion-Martigny, St-Maurice-St-Gingolph.

Il existe en outre quelques axes forts de liaisons plaine-montagne: Visp-Stalden, Sion-Grimisuat, Sierre-Montana (avec une liaison express en 11 minutes).

- **Une harmonisation des tarifs s'effectue sur l'ensemble de la Suisse** avec l'abandon du tarif indigène et la mise en valeur des abonnements multicourses. En Valais, une exception est faite pour le BVZ et le MC où les écarts sont trop importants entre les tarifs et où il faudra un certain temps pour aboutir à une harmonisation. Le Valais n'offre pas encore de communauté tarifaire mais quelques accords tarifaires et reconnaissances réciproques d'abonnement voient le jour: Chablais, Sion-Région, Brig-Visp-Naters, Sierre (à l'étude). Sur l'ensemble de la Suisse, le projet «Easy Ride» vise à mettre en place un système de paiement de la prestation effectivement consommée.

b) Objectifs

- La loi cantonale sur les transports publics contient les objectifs généraux à atteindre:
 - assurer une desserte de base équilibrée et complémentaire
 - valoriser et rationaliser les axes à forte demande
 - intégrer le transport scolaire dans l'horaire normal
 - regrouper et coordonner les offres
 - intégrer le transport public dans le développement durable économique et touristique.
- Un effort important est à faire dans le sens d'une plus grande sensibilisation de la population aux transports publics ainsi que d'une meilleure promotion des produits.
- Compte tenu de la situation légale et des données économiques, il s'agit d'offrir un système de transport public régional de meilleure qualité avec des moyens financiers limités, en fait de **faire mieux avec moins d'argent!**



c) Axes d'intervention

Des améliorations sont envisageables dans plusieurs directions. D'une part, on doit rechercher des mesures de rationalisation et d'économie et, d'autre part, valoriser le transport public.

- Mesures d'économie et de rationalisation
Ces mesures sont à mettre en place sur l'ensemble du réseau, dans le sens des exemples suivants:
 - Offre combinée rail-route Chablais
Exploitation des transports de la région Monthey - St-Gingolph et amélioration des liaisons Vaud - Valais en direction d'Aigle par un pool de trois entreprises, conjointement avec une offre ferroviaire améliorée.
 - Liaison de plaine Sion - Martigny
Mise en place d'une ligne de bus sur la rive droite, avec une cadence à la demi-heure aux heures de pointe pour compléter la desserte ferroviaire de la rive gauche du Rhône.
 - Liaison de plaine Sion - Sierre
Accord tarifaire partiel et insertion d'une desserte combinée. Accord tarifaire encore à réaliser sur l'ensemble des lignes desservant Sierre.
 - Région de Leuk
Restructuration du réseau dans cette région à faible desserte.

- Restructuration Leuk - Visp
Les CFF assurant la desserte de base, la desserte fine est à étudier par bus fonctionnant comme sous-traitant des CFF.
- Visp - Brig
L'offre pléthorique sur cette liaison (CFF, BVZ, bus) est à rationaliser.
- Goms
Le Glacier Express desservant cette région est complété par une desserte régionale pratiquement à la cadence horaire dont le taux d'utilisation doit encore être amélioré.

- **Transport scolaire et de travailleurs**
L'aspect légal de ce transport est établi dans un règlement d'application «Autorisation cantonale de transport» publié le 1.6.1999. Le principe de base consiste à intégrer au mieux ce transport dans les courses à l'horaire. Il est judicieux de faire figurer également à l'horaire même des courses

très spéciales, comme par exemple celles conduisant les ouvriers vers une usine, très tôt le matin.

Il s'agit aussi de résoudre le problème des lignes non autorisées. L'obligation d'appliquer la loi dans ce domaine permettra de les intégrer dans l'effort indispensable de rationalisation et d'optimisation. Il conviendra également d'envisager le transport scolaire avec un droit de transport par zone plutôt que par ligne.

- **Tourisme**

Le trafic régional est à intégrer dans le développement économique et touristique. Une coordination est à assurer aussi bien avec le tourisme hivernal (ski, surf des neiges, ski de fond, etc.) qu'avec le tourisme d'été (randonnées pédestres, deux-roues, etc.)

- **Rapprochement tarifaire**

Des accords tarifaires partiels existent dans certaines régions, avec des problèmes au passage d'une région à l'autre.

Le projet «Easy Ride» permettra, dès 2005, un rapprochement tarifaire sur l'ensemble de la Suisse. Dans l'intervalle, il apparaît judicieux d'étudier et d'encourager la mise en place d'une communauté tarifaire en Valais, soit par zones ou tronçons-zone, soit sur l'ensemble du canton.

- **Régions à faible desserte**

Dans ces régions, des solutions alternatives sont à expérimenter, dans le sens par exemple des essais effectués par la Poste en Ajoie et dans le Nord vaudois.



11. DE LA CONCEPTION CANTONALE VALAISANNE DES TRANSPORTS PUBLICS AU PROGRAMME D'ACTION

11.1 Orientation stratégique

Dans un canton géographiquement très structuré comme le Valais, le transport ferroviaire joue un rôle de colonne vertébrale pour l'ensemble du système des transports publics. Ce rôle central sera substantiellement accru au cours des dix prochaines années. En effet, les deux grands axes ferroviaires qui traversent le canton vont connaître

une mutation historique grâce au renforcement majeur de la diagonale européenne Lötschberg-Simplon environ un siècle après l'ouverture du premier tunnel de base du Simplon.

Le Valais doit tirer parti des nouveaux potentiels d'attractivité et de communication qu'offrent ces deux axes à fonctions internationale, nationale et inter-

régionale au profit de l'ensemble du système des transports publics irriguant le canton. Cette dynamisation des services ferroviaires, notamment par l'insertion du Valais dans l'offre nationale RAIL 2000, est un des éléments prioritaires de la conception cantonale des transports publics du Valais définie par les principales orientations ci-après.

11.2 Consolider et développer l'offre et les services

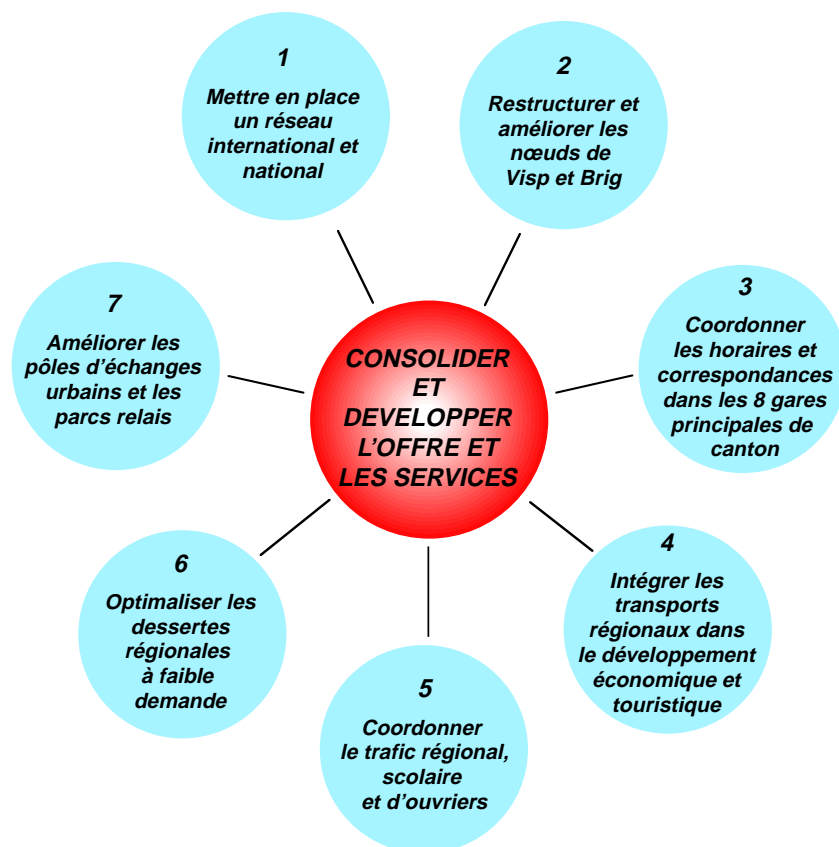


Fig. 11.1 Consolider et développer l'offre et les service



1. Par la mise en place progressive du réseau international et national des lignes ferroviaires à haute performance, principalement le projet NLFA-Lötschberg, ainsi que les raccordements de la Suisse Occidentale à l'Italie et à la France, en examinant également les possibilités de réhabilitation de l'axe sud lémanique.

2. Par la restructuration et amélioration des nœuds de correspondance de Brig et Visp.

3. Par la recherche d'optimisation de la qualité de service pour la clientèle, tout particulièrement en matière d'horaires et de correspondances dans les huit principaux nœuds d'interconnexion du canton.

4. Par l'intégration du transport régional dans le développement économique et touristique du canton.

5 Par une insertion, aussi complète que possible, des dessertes scolaires et des transports d'ouvriers dans le trafic régional.

6. Par le développement de solutions alternatives plus efficaces pour les dessertes régionales à faible demande.

7. Par l'amélioration des pôles d'échanges urbains des transports publics et des installations de parcs-relais dans les gares.

11.3 Valoriser les politiques tarifaires et d'investissement



Fig. 11.2 Valoriser la politique tarifaire et d'investissement

1. Par la mise sur pied progressive d'une politique tarifaire cantonale harmonisée sur l'ensemble du canton.
2. Par une politique de rattrapage et d'investissements dans les réseaux et les équipements de transports publics ciblée et conforme au marché.

11.4 Rationaliser la gestion en coordination avec les autres politiques cantonales

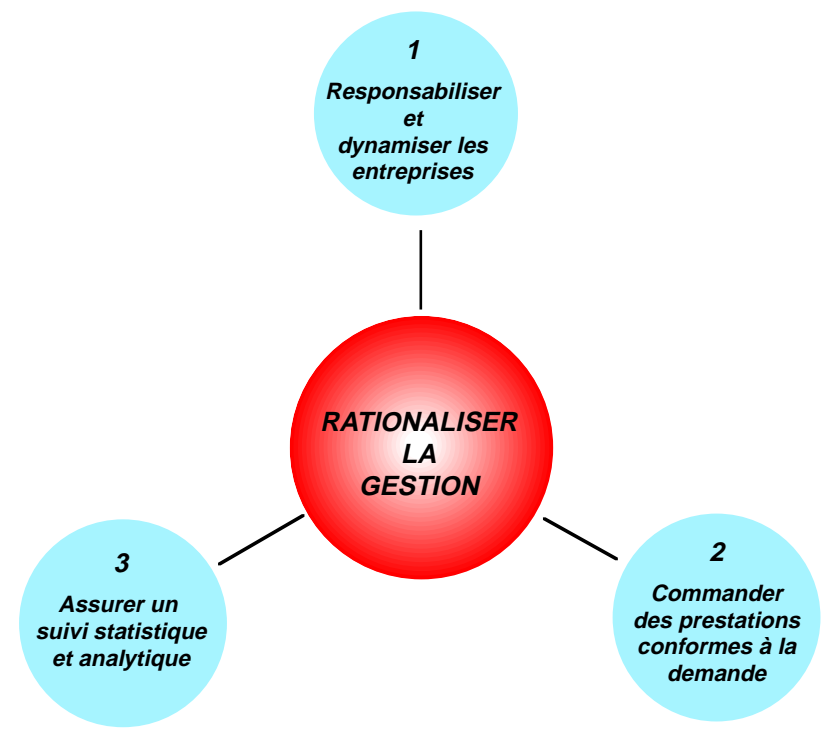


Fig. 11.3 Rationaliser la gestion en coordination avec les autres politiques cantonales

1. Par la prise en compte des nouvelles responsabilités du canton découlant de la Loi fédérale sur les Chemins de fer, notamment le contrôle des conditions permettant l'obtention de la subvention fédérale.
2. Par la mise en place de conditions-cadres pour définir les commandes de prestations.
3. Par un suivi statistique et analytique plus poussé des paramètres d'offre et de demande de transport.



TABLE DES MATIÈRES

EDITORIAL	2
1. LE CONTEXTE VALAISAN	3
2. LE RÉSEAU GLOBAL DES TRANSPORTS PUBLICS	6
3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE D'IMPORTANCE NATIONALE ET INTERNATIONALE	8
4. LE RÉSEAU FERROVIAIRE VALAISAN	10
5. LES RÉSEAUX DE BUS	12
6. LES TRANSPORTS PAR CABLE	14
7. LES TRANSPORTS AERIENS ET LACUSTRES	15
8. LES PRESTATIONS GLOBALES DE TRAFIC	18
9. LE CADRE JURIDIQUE, INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	19
10. LA CONCEPTION CANTONALE DES TRANSPORTS PUBLICS	21
11. DE LA CONCEPTION CANTONALE VALAISANNE DES TRANSPORTS PUBLICS AU PROGRAMME D'ACTION	30

**Demande de renseignements!
Des questions?
Contactez-nous
et nous vous répondrons
dans les meilleurs délais:**

Département des Transports,
de l'Équipement
et de l'Environnement (DTEE)
Service des Transports (ST)
Bâtiment Mutua
Rue des Cèdres 11
Case postale 478
1951 Sion
Tél.: 027 / 606 33 90
Fax: 027 / 606 33 94
E-Mail:
st/dv@vs.admin.ch
Site internet Etat du Valais:
www.vs.ch

IMPRESSUM:

Document réalisé
par la Communauté d'Etude TP-Valais:
ITEP/EPFL, Bützberger, Transportplan.

Photos:
P. Métry - T. & H. Deprez - B. Dubuis
CGN-P. Rumquist - La Poste Suisse
OFEFA Sion - FO - BLS - SBB-CFF

Impression:
Arts Graphiques Schoechli - Sierre
Mars 2000

