

Forum transfrontalier de la mobilité

Jeudi, 30 octobre 2025, 17h00-20h00

Salle des Spectacles, Route Cantonale 28, Port-Valais (Bouveret)

Modération de la soirée : **M. Justin Grept**, Journaliste RP, Le Nouvelliste



1. Mot de bienvenue

M. Patrice Tamborini, Président de Port-Valais

2. Propos introductifs

M. Jean-Marc Udriot, Co-Président de la Plateforme 3 Chablais et Syndic de Leysin

1. Introduction et remerciements
2. Contexte et raison d'être du forum
 - Répondre aux défis humains et techniques de la mobilité transfrontalière
3. Objectifs du forum
 - Avancer sur des solutions pour une mobilité plus fluide, durable et cohérente à l'échelle du Chablais
4. Vision
 - Enjeu transversal : aspects socio-économiques, politiques, environnementaux, territoriaux...
5. Suite du programme

3. Présentations

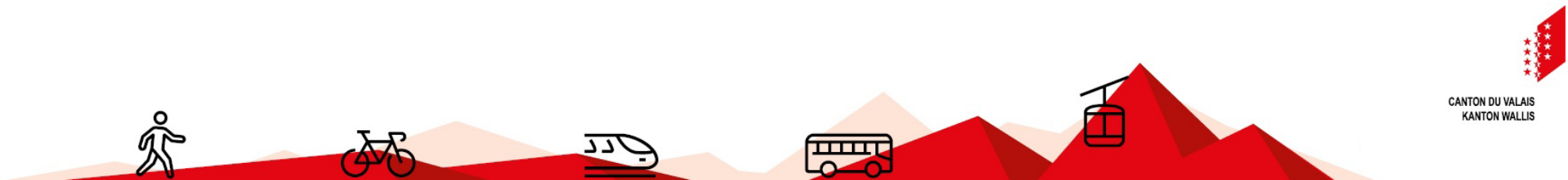
- M. Sylvain Dumoulin, Chef du service valaisan de la mobilité
- M. Clément Haller, SMA et M. Jean-Louis Mignot, CCPEVA

Forum transfrontalier de la mobilité

Etat de situation des travaux routiers et ferroviaires entre Monthey et St-Gingolph



Bouveret, le 30 octobre 2025



Ordre du jour

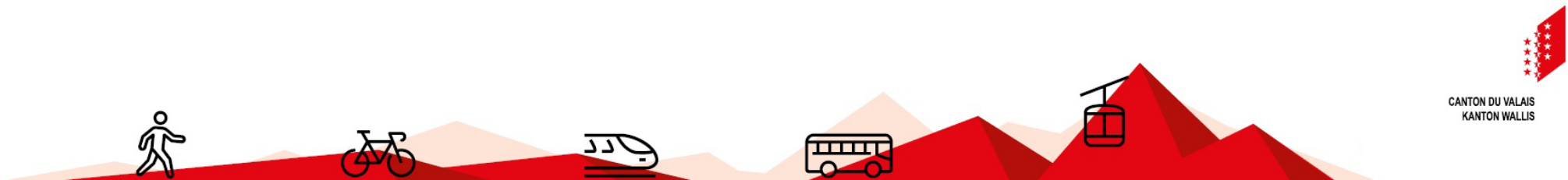
▲ Etat de situation des travaux routiers

▲ Etat de situation des travaux ferroviaires

- Travaux sur ligne du Tonkin
- Horaire cadencé chaque 30' sur la ligne Monthey – St-Gingolph, construction d'un point de croisement Vouvry

▲ Des investissements importants dans le Chablais

▲ Politique de communication des travaux

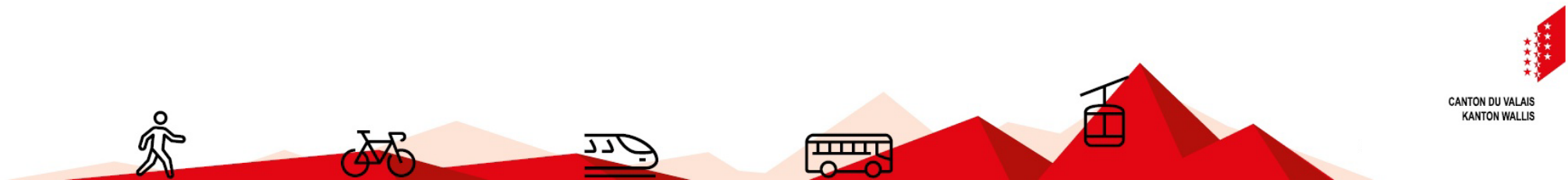


Note de prudence

▲ Le calendrier présenté repose sur la planification en vigueur

▲ Evolution possible selon

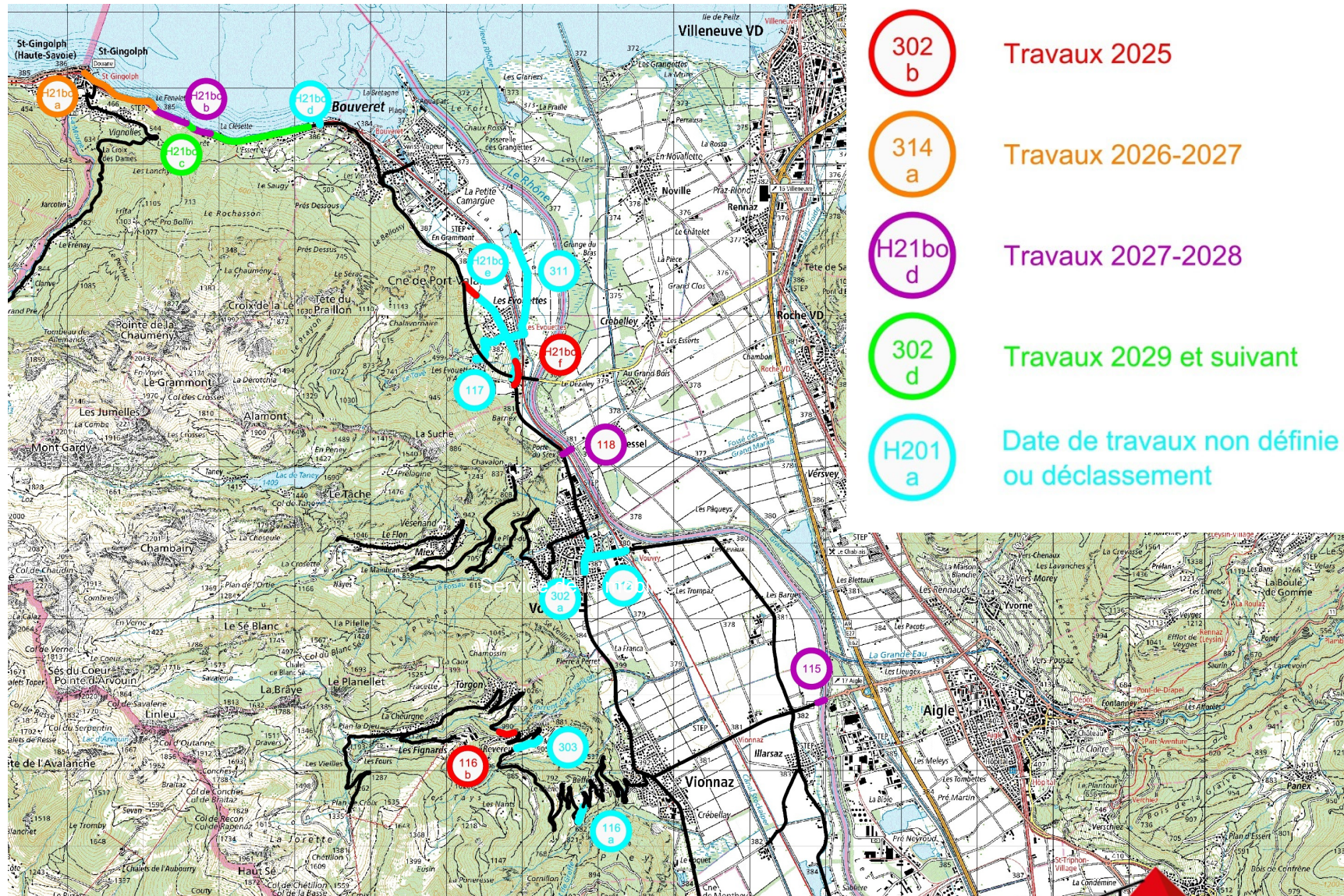
- l'avancement de la planification
- les procédures administratives
- la coordination entre plusieurs chantiers
- les opportunités encore à identifier
- les disponibilités financières
-





TRAVAUX ROUTIERS IMPORTANTS

Travaux routiers importants



302
b

Travaux 2025

314
a

Travaux 2026-2027

H21bo
d

Travaux 2027-2028

302
d

Travaux 2029 et suivant

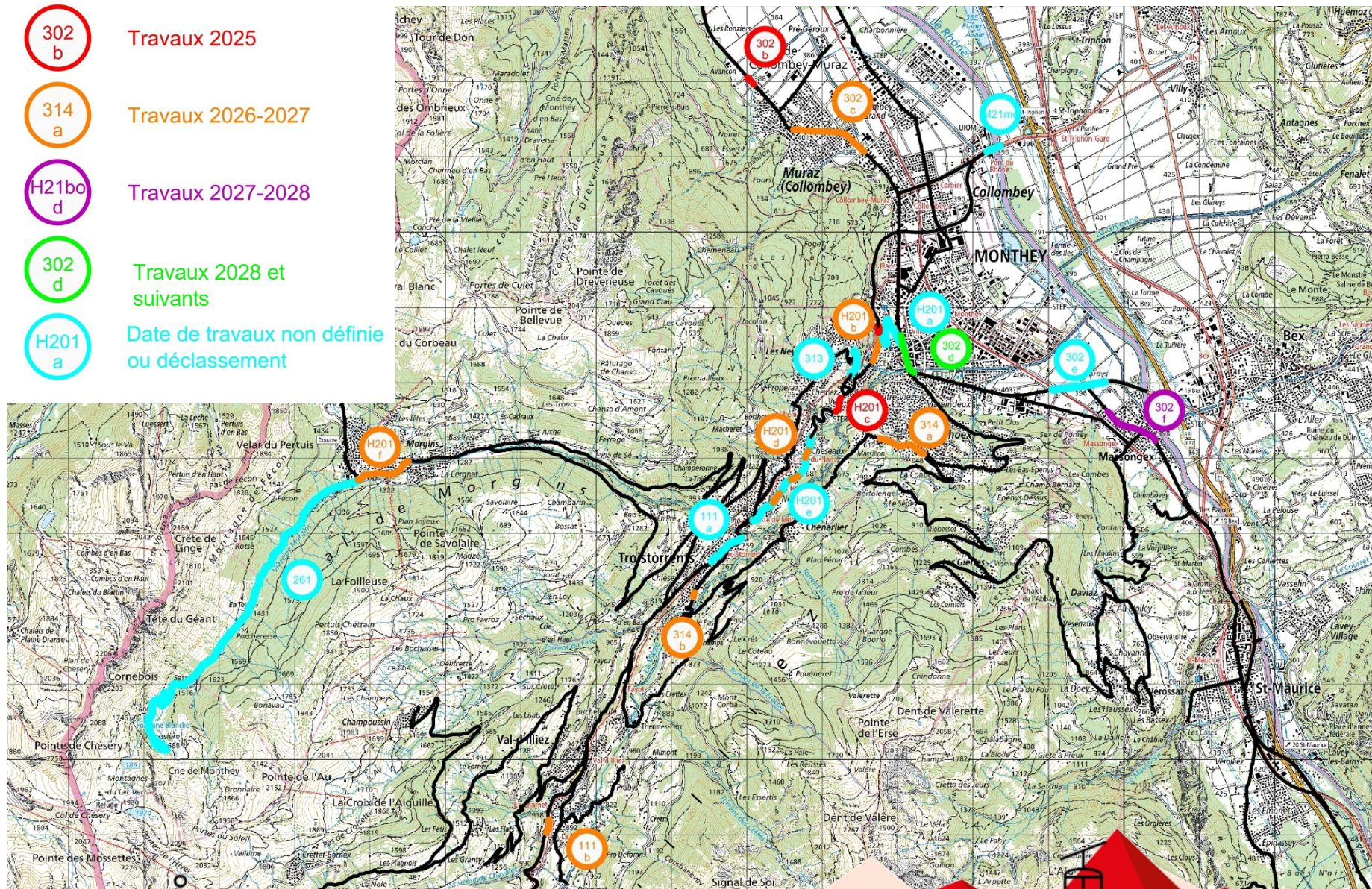
H201
a

Date de travaux non définie
ou déclassement

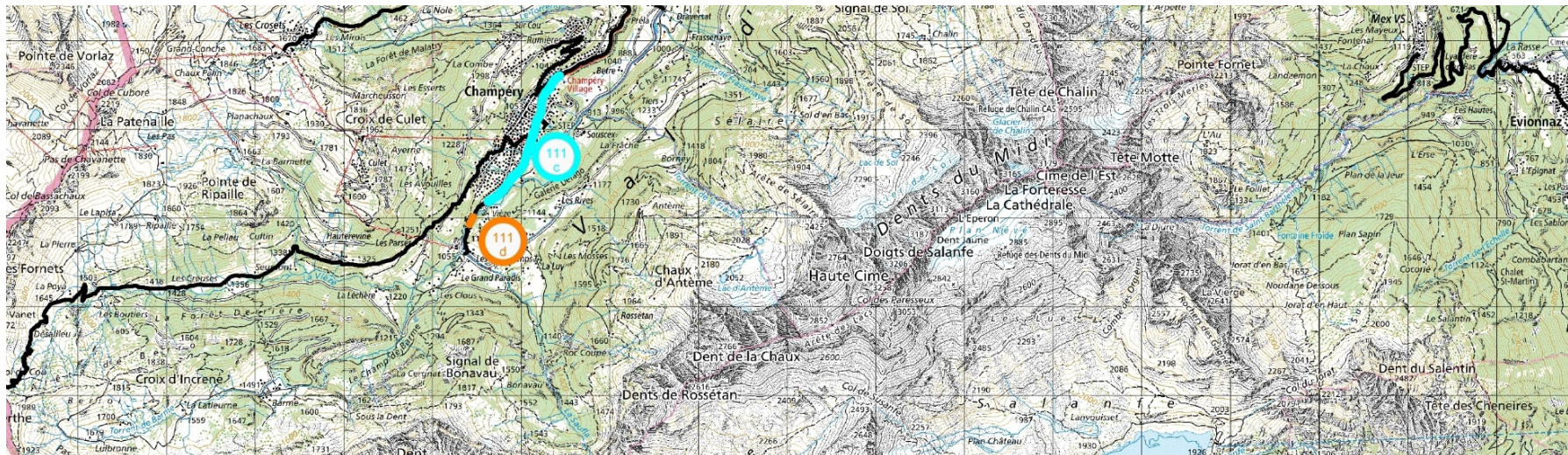


Travaux routiers importants

- 302
b Travaux 2025
- 314
a Travaux 2026-2027
- H21b
d Travaux 2027-2028
- 302
d Travaux 2028 et suivants
- H201
a Date de travaux non définie ou déclassement



Travaux routiers importants



302
b

Travaux 2025

314
a

Travaux 2026-2027

H21bo
d

Travaux 2027-2028

302
d

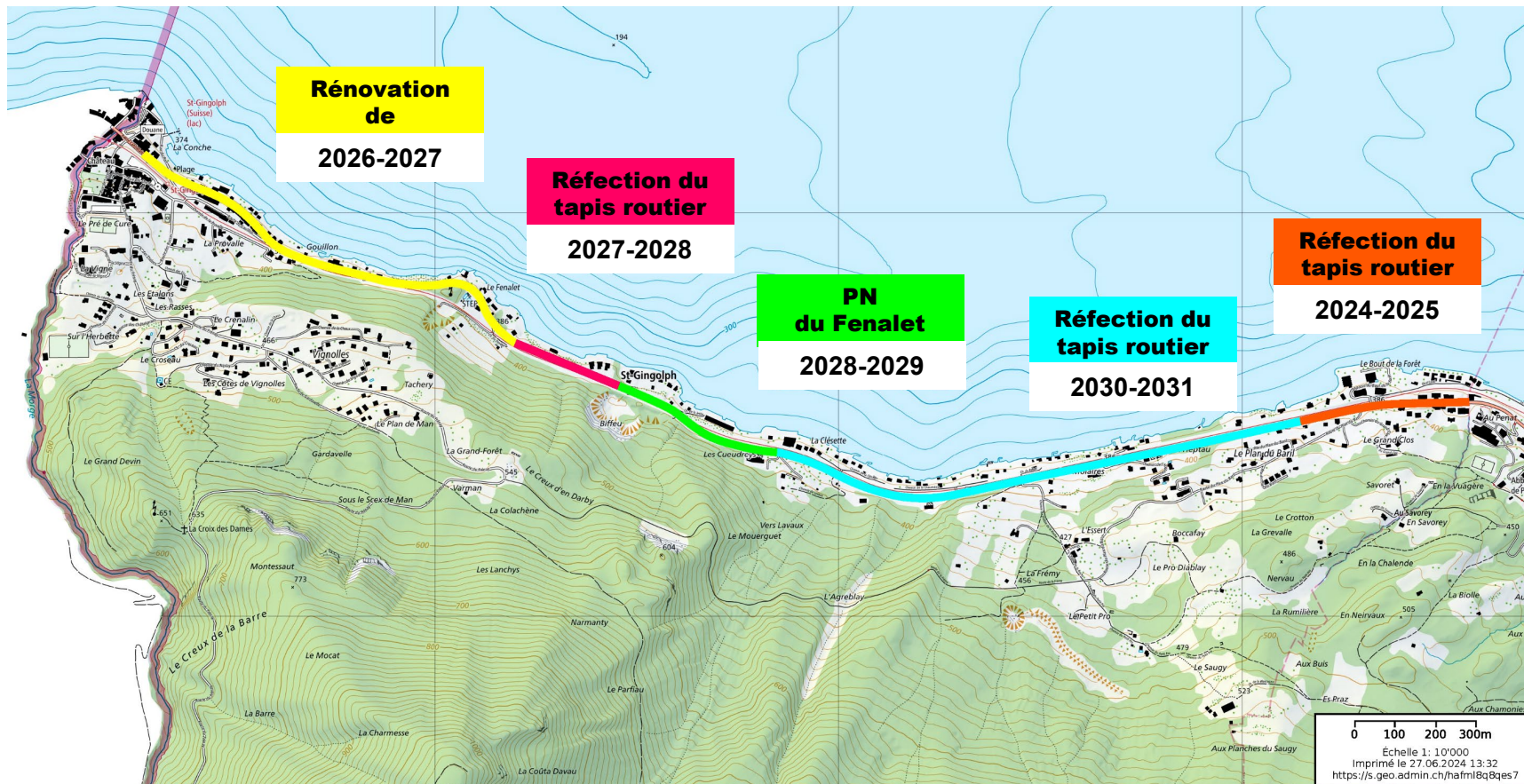
Travaux 2028 et
suivants

H201
a

Date de travaux non définie
ou déclassement



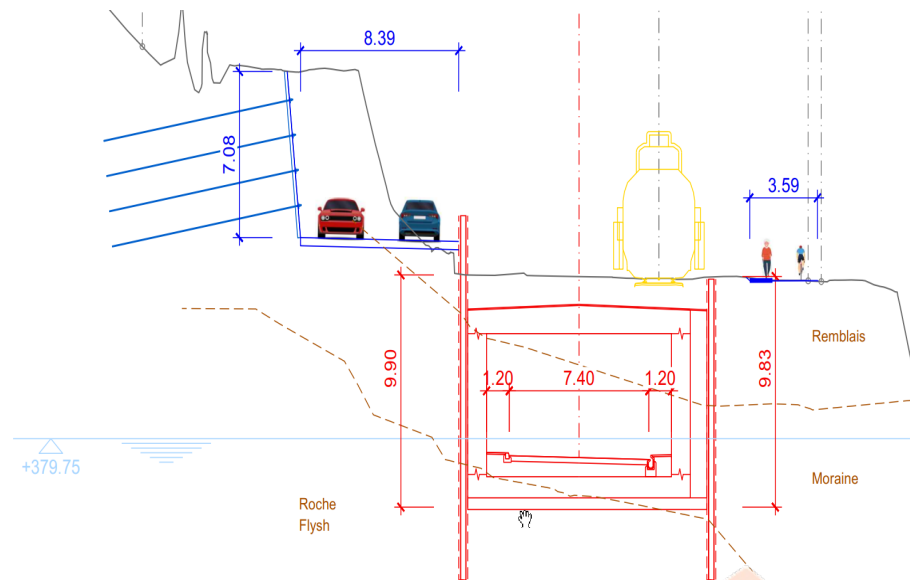
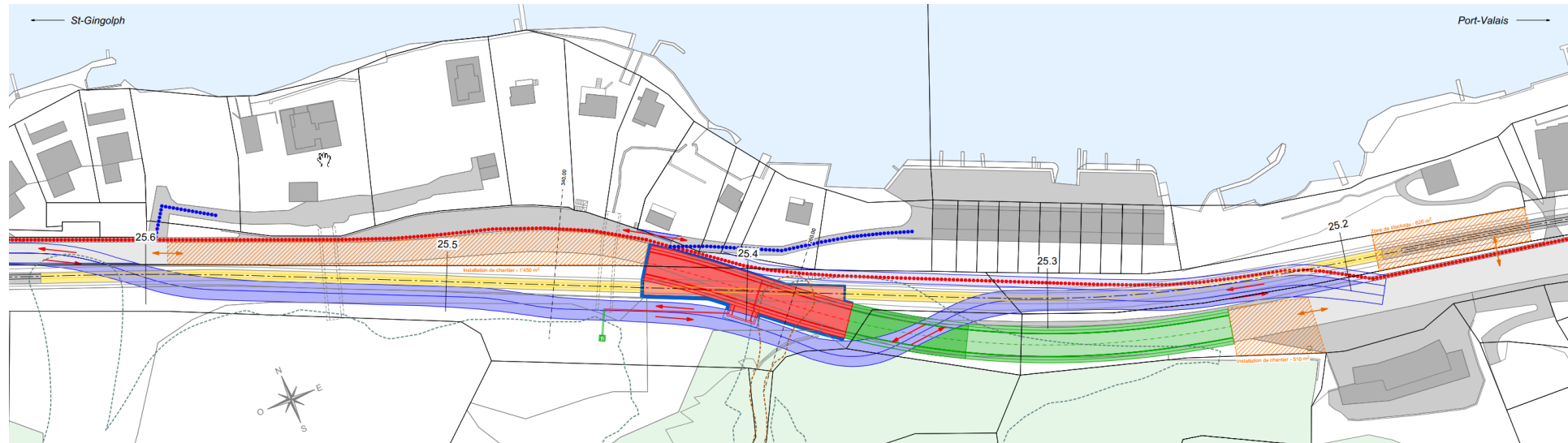
Travaux routiers importants



Travaux routiers importants



Travaux routiers importants

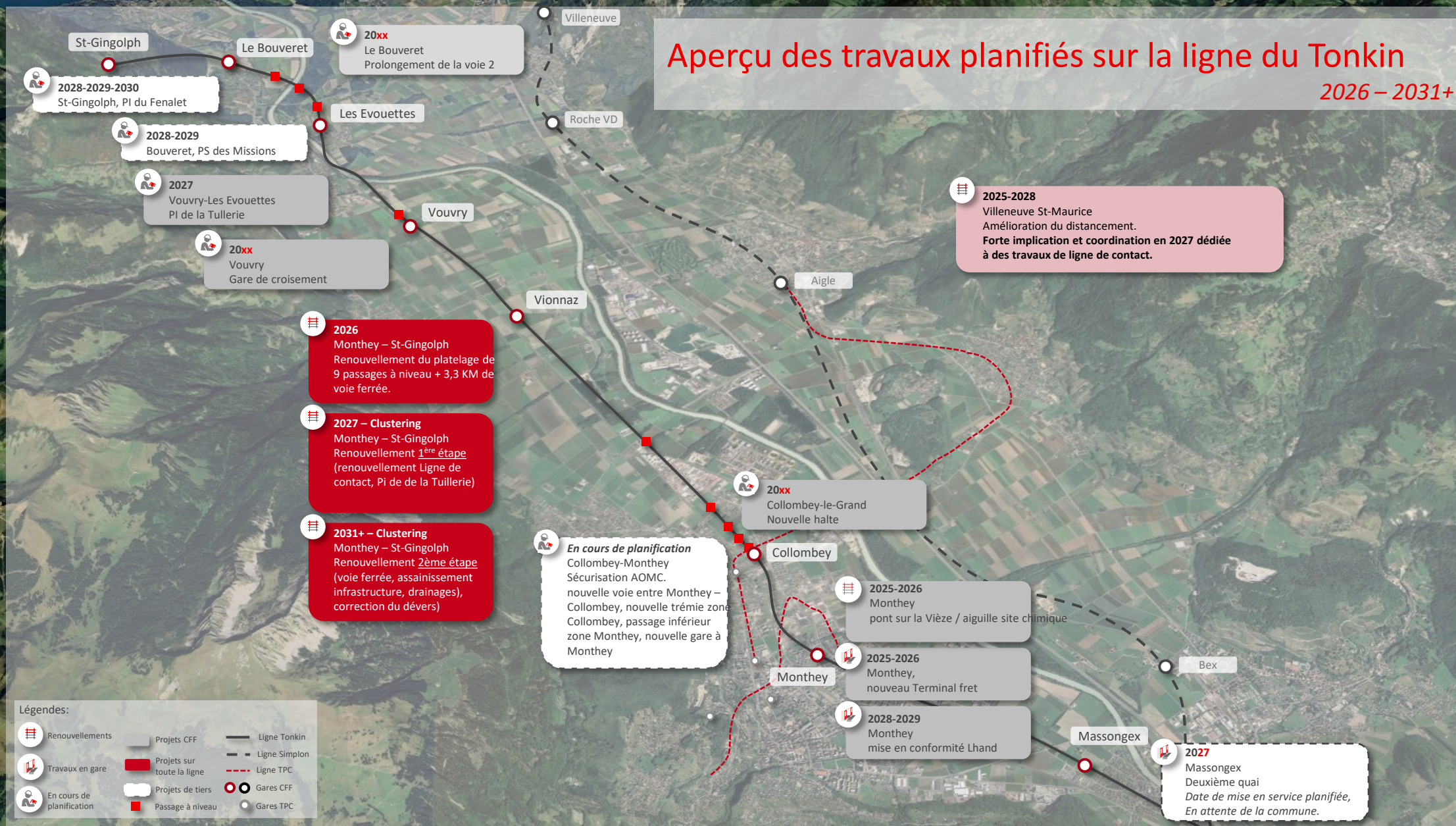




ETAT DES PROJETS FERROVIAIRES









Aperçu des travaux planifiés sur la ligne du Tonkin

2026 – 2031+

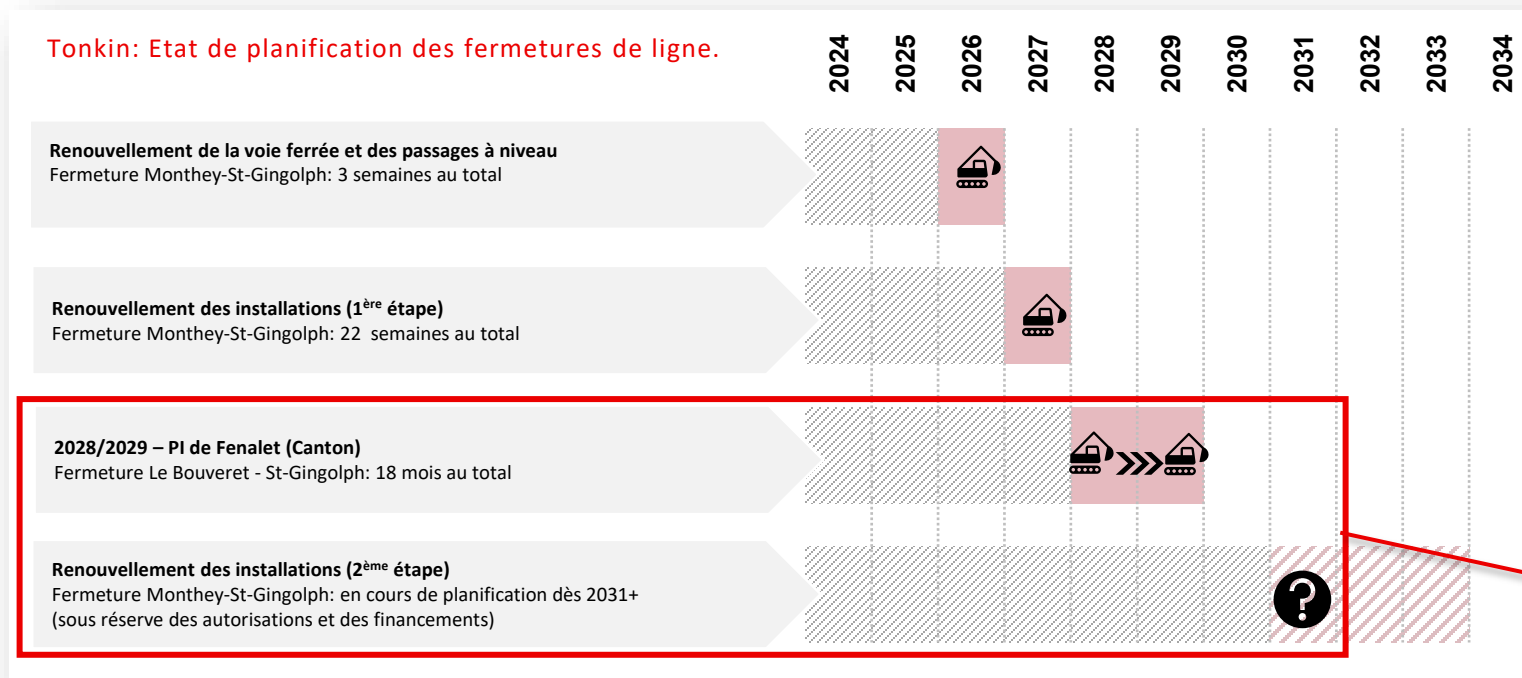


Différentes fermetures de ligne sont nécessaires afin de réaliser les travaux planifiés.

Replanification en cours de consolidation suite au communiqué de presse du 14.10.2025 des TPC

 2026 – Renouvellement des installations <div></div> <p>Fermeture Monthey (exclu) -St-Gingolph: 3 semaines au total</p> <ul style="list-style-type: none">- Renouvellement du platelage de 9 passages à niveau- Renouvellement de 3,3 KM de voie ferrée.		 Concept de substitution par Bus: <ul style="list-style-type: none">- 3 semaines de Monthey à St-Gingolph- Date du 10.8 au 31.8 2026- Cadence horaire (60')- 2 semaines de vacances sur la période
 2027 – Renouvellement des installations (1ère étape) <div></div> <p>Fermeture Monthey-St-Gingolph: 22 semaines au total*</p> <ul style="list-style-type: none">- Réalisation des projets CFF + tiers (PS Missions & quai de Massongex **) <p><small>* Durée de 22 semaines en cours d'optimisation. **A ce jour, pas de nouvelle de la commune de Massongex sur son projet.</small></p>		 Concept de substitution par Bus: <ul style="list-style-type: none">- 22 semaines de Monthey à St-Gingolph- Date du 5.4 au 5.8.2027- Cadence horaire (60')- 10 semaines de vacances sur la période
 2028/2029 – PI de Fenalet <div></div> <p>Fermeture Le Bouveret - St-Gingolph: 18 mois au total</p> <ul style="list-style-type: none">- Projet du Cantonal, construction d'un nouveau PI routier- Réfection des installations ferroviaires impactées localement- Aménagement d'une nouvelle mobilité douce, entre Le Bouveret et St-Gingolph		 Concept de substitution par Bus: <ul style="list-style-type: none">- 18 mois du Bouveret à St-Gingolph- Date: <i>en cours de planification</i>- Cadence horaire (60')- 6 mois de vacances sur la période
 2031+ – Renouvellement des installations (2ème étape) <div></div> <p>Fermeture Monthey-St-Gingolph: <i>en cours de planification</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Solde des travaux réalisés durant le clustering 2027- En cours d'étude: Rajout des projets de développement de Vouvry (gare de croisement) et du Bouveret (prolongement quai 2).		 Concept de substitution par Bus: <ul style="list-style-type: none">- <i>En cours de planification</i>

Une réalisation commune en 2031 des travaux de renouvellement et la réalisation du PI du Fenalet pourrait être envisagée.



Opportunité de regrouper les travaux du Canton du Valais et des CFF.

Horaires cadencés chaque 30' entre Monthey et St-Gingolph - Point de croisement de Vouvry

- ▲ Un point de croisement est nécessaire pour un horaire cadencé chaque 30 min (PRODES 2035).
- ▲ Le projet d'offre 2035 prévoit ce croisement à Vouvry (à valider par l'OFT).
- ▲ Dans l'analyse Transport'45 :
 - ▲ Vouvry (28 millions CHF) et Collombey-le-Grand (5 millions CHF) sont en priorité 2,
 - ▲ Réalisation possible après 2045.
- ▲ Le canton du Valais défendra une revalorisation de ces projets lors de la consultation nationale 2026.
- ▲ Sans croisement, un horaire 30' pourrait être anticipé après 2029, avec arrêts différenciés et adaptation de la gare Monthey.



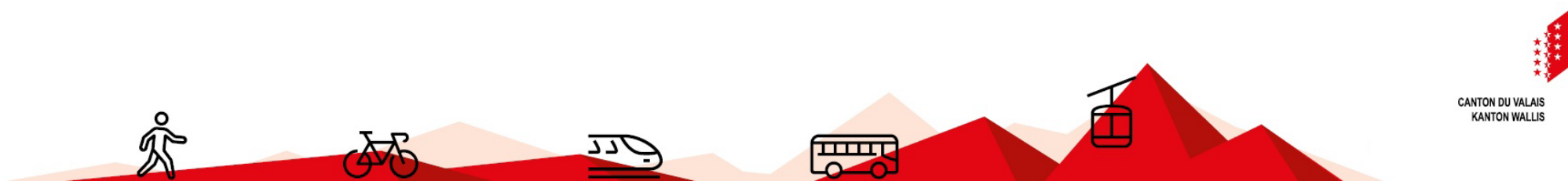
Des investissements importants dans le Chablais

▲ Monthey – St-Gingolph, renouvellement, 1 ^{ère} étape (voies, LC et PN)	MCHF	30.20
▲ Monthey – St-Gingolph, renouvellement, 2 ^e étape (voies)	MCHF	39.00
▲ Gare de Monthey, mise en conformité LHand	MCHF	29.40
▲ Nouvelle gare de Collombey-le-Grand	MCHF	5.20
▲ Vouvry, gare de croisement	MCHF	40.00
▲ Vouvry – Les Evouettes, passage inférieur de la Tuillerie	MCHF	1.80
▲ Sécurisation de l'AOMC (montant initial)	MCHF	210.00
▲ Suppression du passage à niveau du Fenalet	MCHF	32.50
▲ Autres projets routiers	MCHF	40.00
▲ Total	MCHF	428.10



Politique de communication des travaux

- ▲ Information aux présidents du district de Monthey sur la situation actuelle (16.10.2025)
- ▲ Informations générales au forum de la mobilité (30.10.2025)
- ▲ Site internet du SDM
- ▲ Communication des travaux CFF en temps utile, courant premier semestre 2026
- ▲ Information aux voyageurs sur les restrictions de circulation par les entreprises de transports via les canaux de communication ordinaires.
- ▲ Communication du canton du Valais en temps voulu sur les travaux et le calendrier liés au projet Fenalet
- ▲ Communication à prévoir en fonction des besoins et des attentes des communes



Conclusions

«Cela semble toujours impossible... jusqu'à ce qu'on le fasse.»

Nelson Mandela

▲ Facteurs clés de succès :

- Coordination
- Dialogue
- Communication transparente
- Planification



SIAC

Scénarios d'amélioration de l'offre TC routiers du Chablais, Synthèse

Version présentée le 14 avril 2025 au SIAC

Contenu

1. **Cadre et rappel du diagnostic**
2. Démarche de planification
3. Offre bus proposée
4. Enseignements et recommandations

Cadre de l'étude

Contexte :

- Le Chablais français est une région avec un développement économique et démographique dynamique ayant de nombreux échanges transfrontaliers
- L'offre a été notablement améliorée ces dernières années avec la mise en service du Léman Express mais l'offre globale TC reste peu coordonnée
- Le SIAC a mandaté SMA pour établir un diagnostic de l'offre globale de TC existante qui a identifié plusieurs inadéquations et marges de progrès
- Sur cette base, une feuille de route a été définie avec les actions prioritaires afin d'améliorer la qualité de l'offre globale TC dans le secteur.

Objectif :

En conformité avec la feuille de route, proposer des scénarios d'optimisation de l'offre TC routiers afin de corriger les problèmes identifiés dans le diagnostic.

Champs de l'étude :

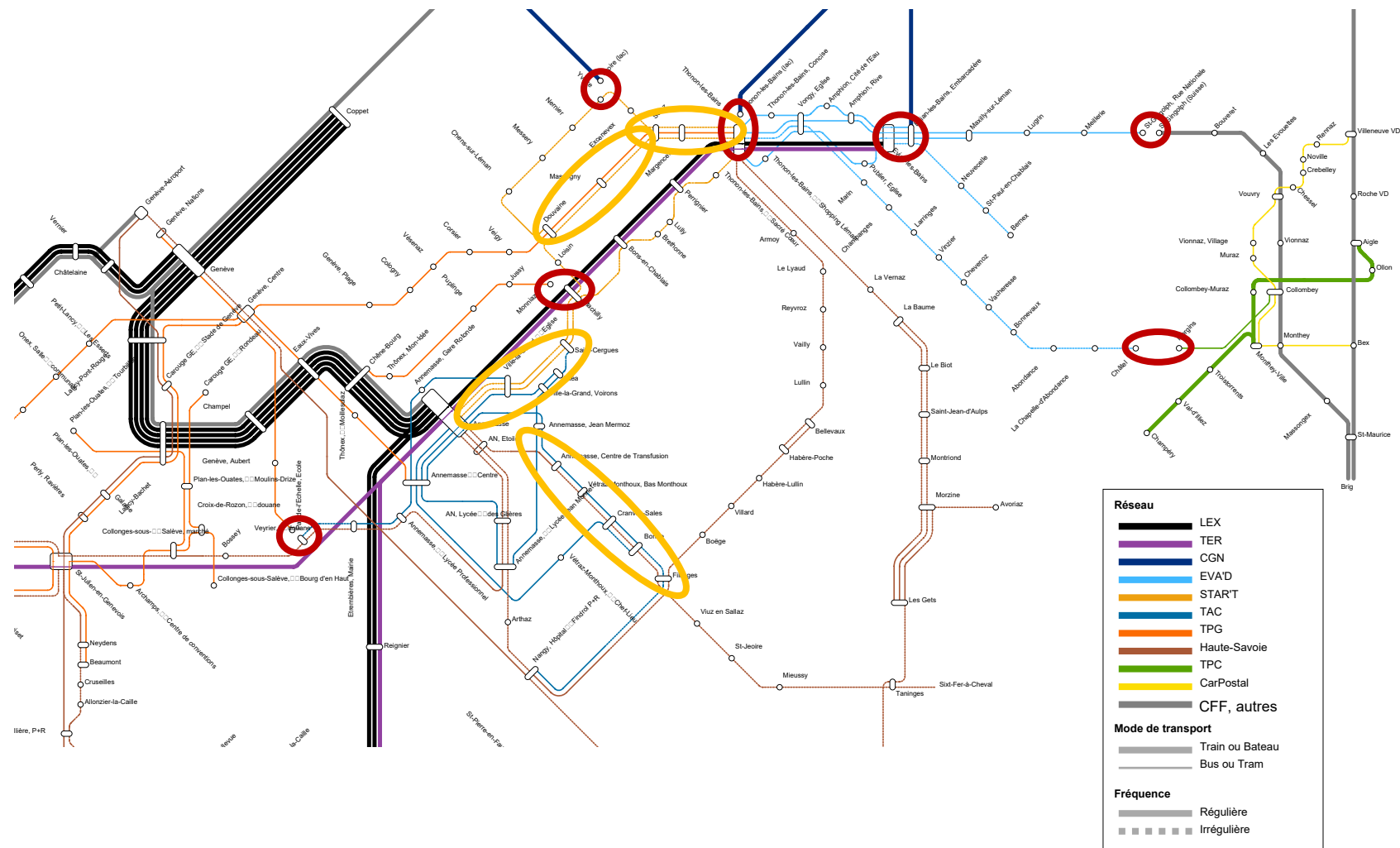
Périmètre : ensemble du territoire SIAC. Prise en compte du ferroviaire, du lacustre et d'une trentaine de ligne de bus et car. Horizon temporel : 2026

Offre TC multimodale

Inadéquations de l'offre actuelle (2023)

Constats :

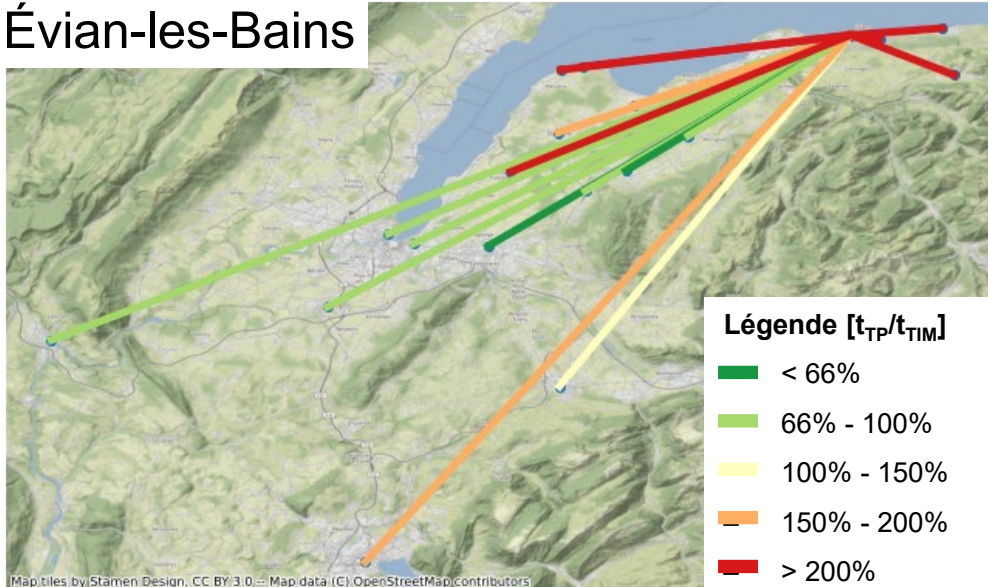
- Le niveau d'offre est insuffisant et irrégulier sur de nombreuses lignes routières.
- Il y a de nombreuses ruptures ou mauvaises connexions dans le réseau (○)
- Sur plusieurs corridors, les lignes parallèles non coordonnées conduisent à une offre peu lisible (○)



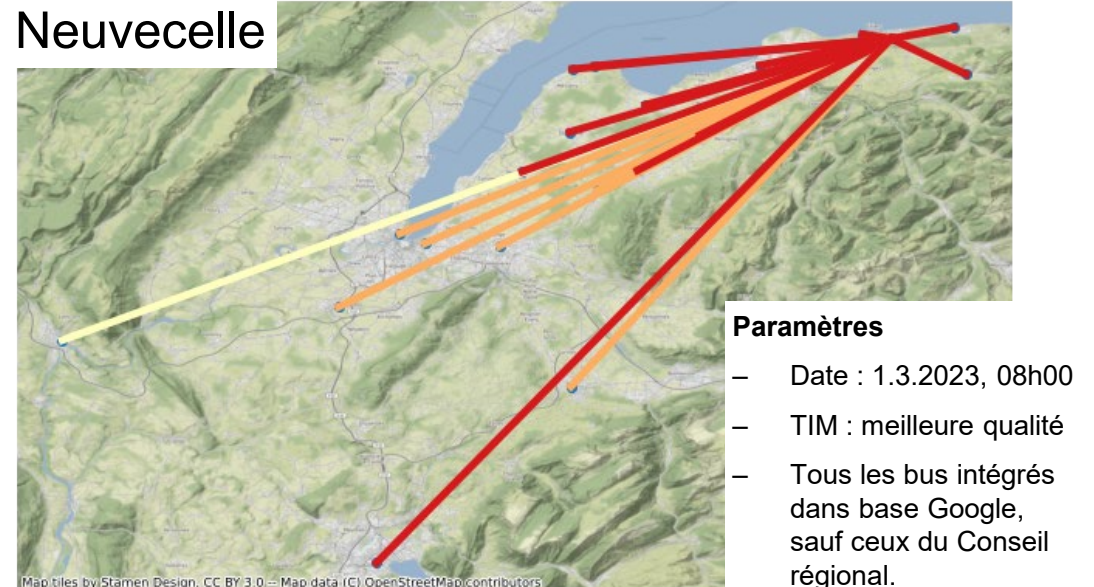
Offre TC multimodale

Comparaison des temps de parcours TC – TIM

Évian-les-Bains



Neuvecelle

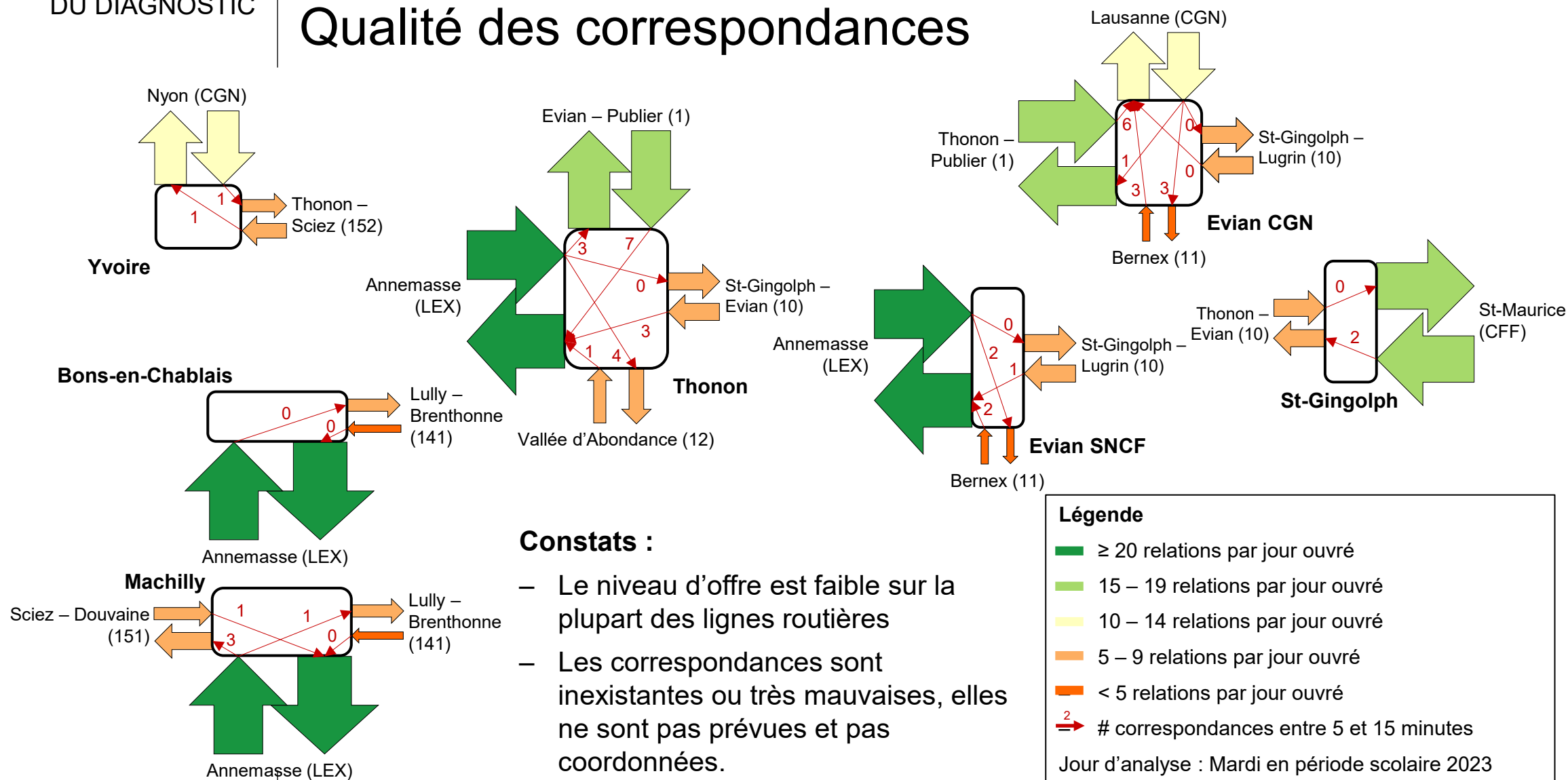


Constats :

- Entre les localités desservies par le ferroviaire, les TC offrent des temps de parcours plus rapides que la voiture, en particulier en heures de pointe.
- Par contre, de/vers les localités non desservies par le ferroviaire, les TC offrent des temps de parcours nettement plus lents que la voiture, en raison des mauvais rabattements et mauvaises correspondances.

1. CADRE ET RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Offre TC multimodale Qualité des correspondances



Offre TC multimodale

Synthèse et recommandations

Synthèse

Le ferroviaire couvre partiellement le territoire, complété par des réseaux de transports en commun routiers souvent insuffisants, surtout en zones périurbaines et interurbaines. Leur manque de coordination avec le ferroviaire et le lacustre réduit l'efficacité globale. Améliorer la coordination et l'intégration multimodale est essentiel pour augmenter la part modale des TC.

Recommandations

- Connecter les lignes routières aux gares et ports
- Créer des interfaces facilitant les déplacements
- Renforcer la fréquence des lignes rabattues
- Synchroniser les horaires pour optimiser les correspondances
- Assurer la fiabilité des correspondances
- Intégrer l'information en temps réel
- Mettre en place une intégration tarifaire complète

Feuille de route

Proposition de plan d'action priorisé

Mode	N°	Mesures	Horizon envisagé
Fer	F1	Suppression de la fenêtre de surveillance (maintenance infra) pour augmenter l'offre en HC	Court Terme
	F2	Augmentation de la capacité de l'offre ferroviaire (trains 2N et plus long)	Moyen Terme
	F3	Aménagement en amont de Thonon de 1 à 2 voies d'évitement fret	Long Terme
	F4	Réouverture de la ligne Evian St-Gingolph et création d'une offre intégrée	Long Terme
	F5	Augmentation des fréquences avec aménagements importants en ligne et en gare	Très long Terme
TC Routier	T1	Rabatement des lignes routières à proximité des gares fer et ports	Court Terme
	T2	Augmentation du niveau de desserte des lignes rabattues	Court Terme
	T3	Coordination des horaires pour permettre les correspondances optimisées	Court Terme
	T4	Intégration de l'information (plan de réseau, horaires en ligne et en temps réel)	Court Terme
	T5	Coordination de l'exploitation pour assurer la fiabilité des correspondances	Court Terme
	T6	Intégration tarifaire, idéalement communauté tarifaire intégrale	Court Terme
	T7	Conception des interfaces permettant des cheminements efficaces	Moyen Terme

Actions traitées dans la présente mission

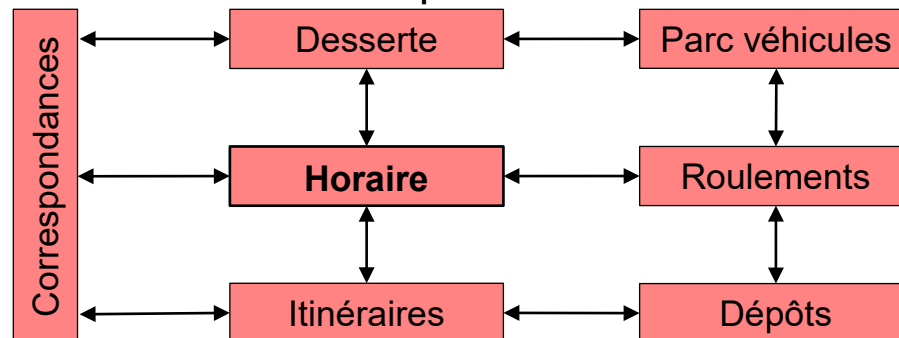
Contenu

1. Cadre et rappel du diagnostic
- 2. Démarche de planification**
3. Offre bus proposée
4. Enseignements et recommandations

Démarche d'optimisation

La démarche de planification a été effectuée en 2024/début 2025 en prenant en compte les conditions cadres ferroviaires et lacustres connues.

- La construction de l'offre TC est le résultat d'une démarche systémique itérative
- Tous les paramètres sont en interaction
- L'horaire est au cœur du système. Des cadences lisibles et uniformes ont été proposées par secteur (30' sur lignes principales et 15' avec alternance).
- Le niveau de desserte est défini de manière à répondre à la demande et défini dans le cas présent à partir du niveau actuel
- Les correspondances structurent la desserte, l'horaire et les itinéraires. L'horaire symétrique permet de réaliser des correspondances optimisées.
- Les itinéraires peuvent être adaptés pour optimiser l'horaire et le roulement
- Les roulements doivent permettre de minimiser le parc nécessaire



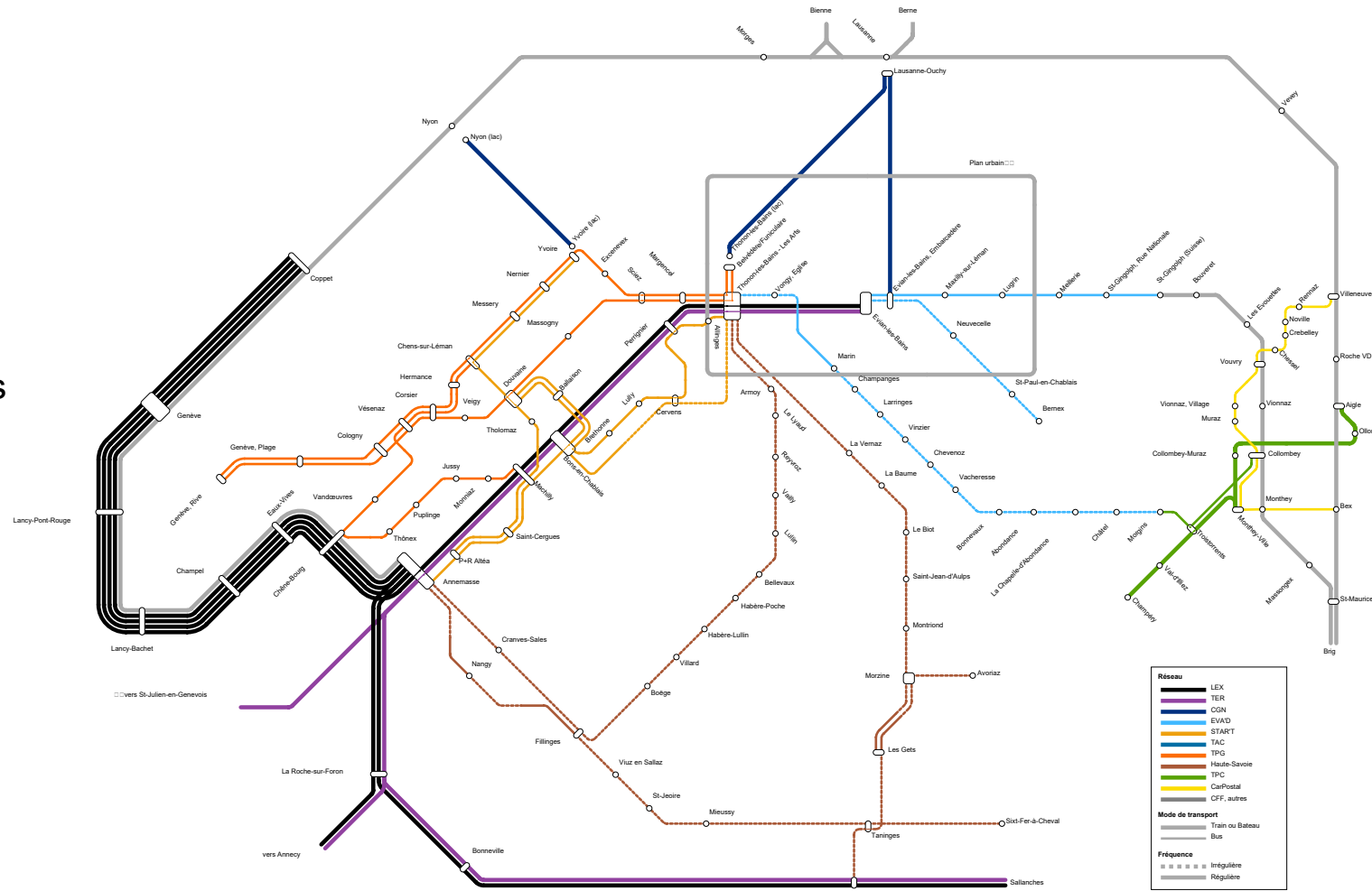
Contenu

1. Cadre et rappel du diagnostic
2. Démarche de planification
- 3. Offre bus proposée**
4. Enseignements et recommandations

Réseau interurbain proposé

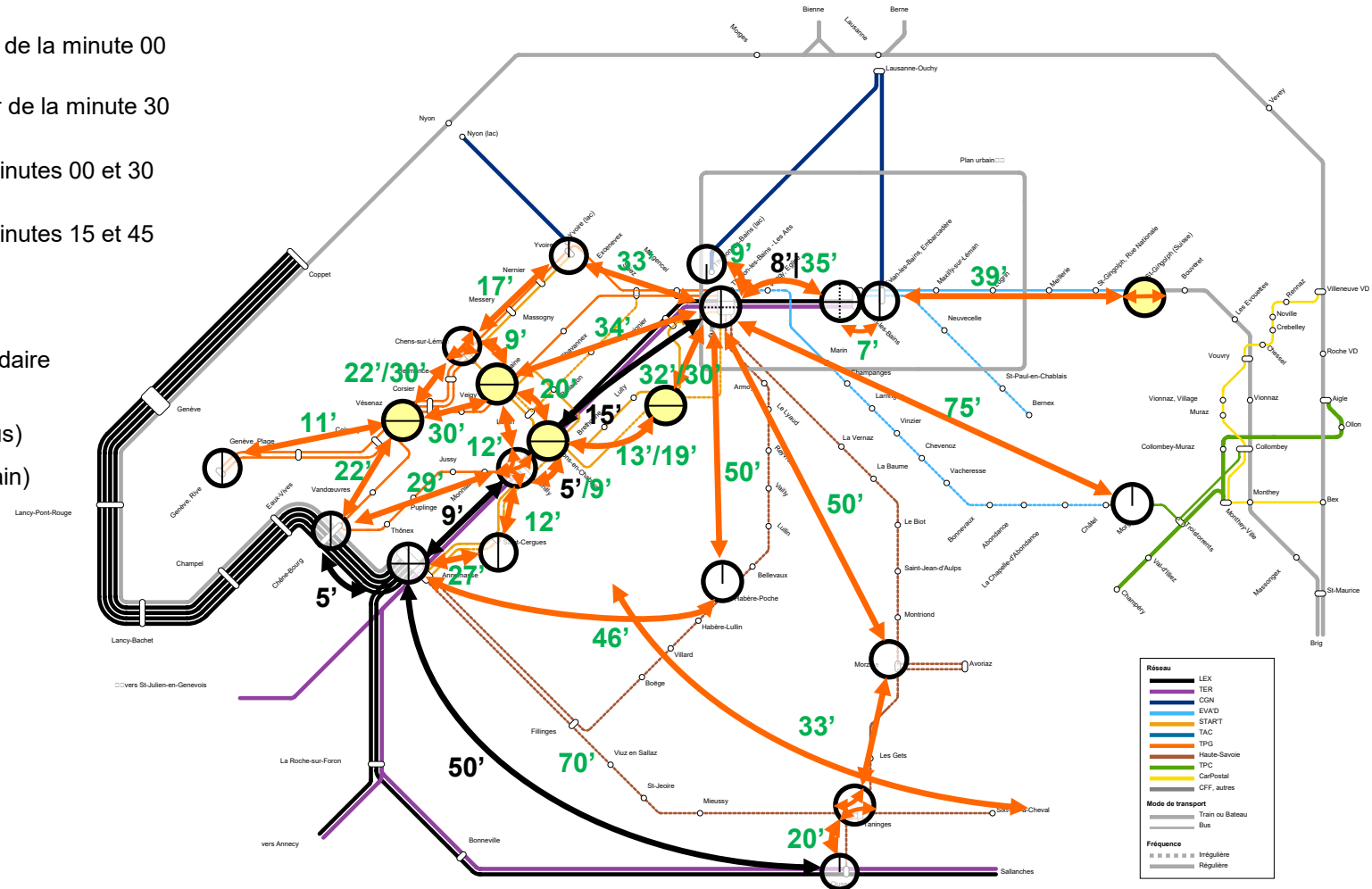
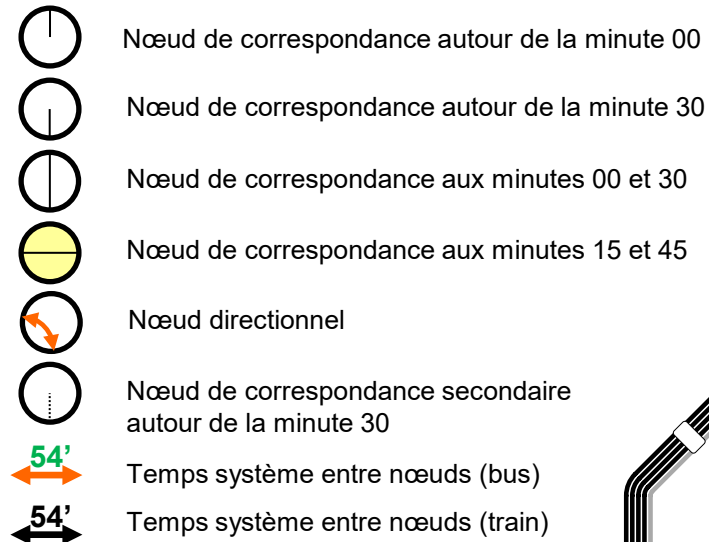
Propositions :

- Niveau d'offre des lignes routières amélioré et rendu lisible grâce à un horaire cadencé.
- Suppression des ruptures ou mauvaises connexions dans le réseau.
- Coordination pour suppression des lignes parallèles afin de bâtir une offre lisible.



3. OFFRE BUS PROPOSÉE

Réseau de nœuds de correspondances



3. OFFRE BUS PROPOSÉE

Réseau urbain secteur Evian

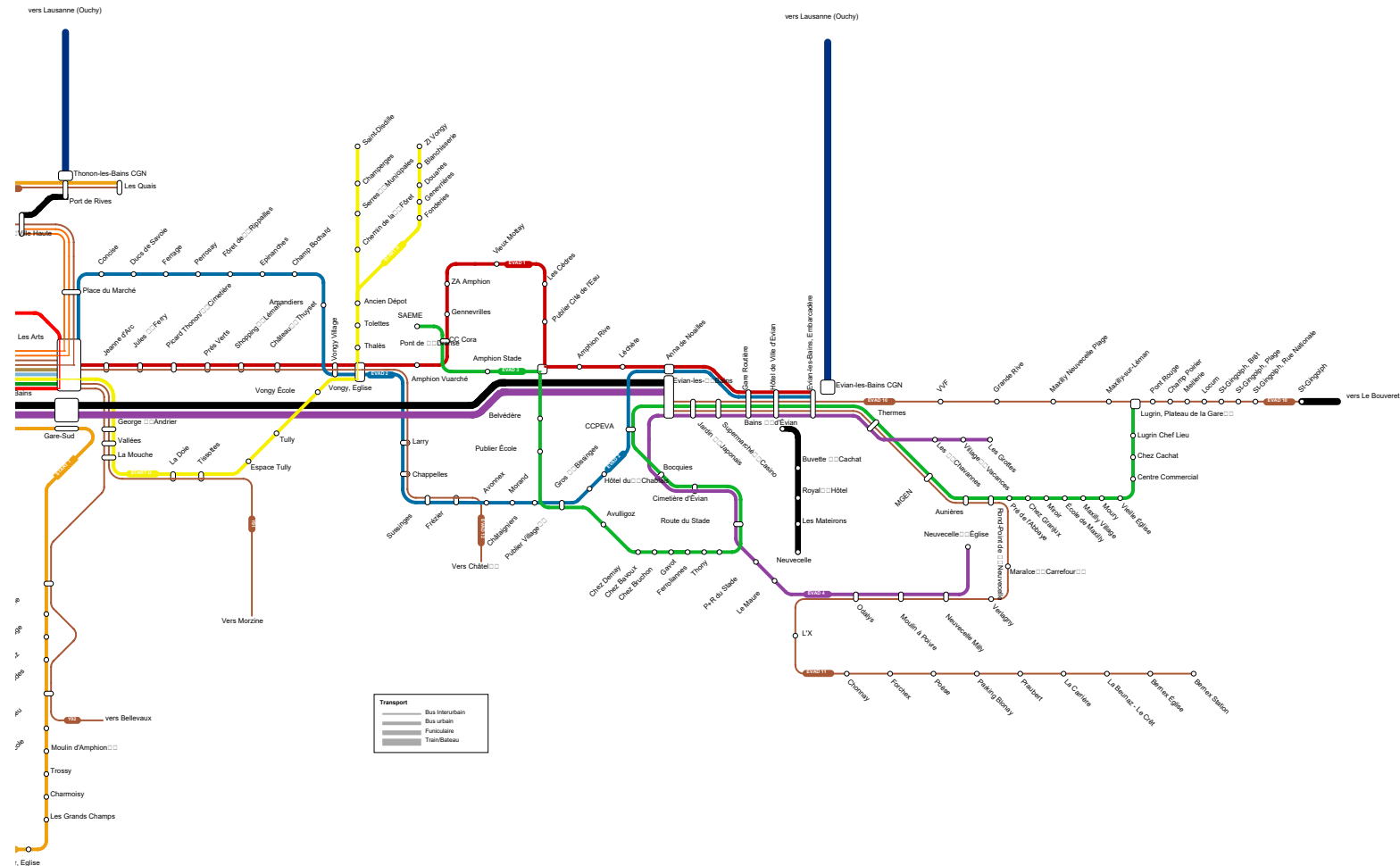
Principes :

Structuration et clarification des lignes EVA'D et STAR'T entre Thonon et Vongy

Lignes fortes 1 et 2 Thonon – Evian rapides en cadence 30' alternée formant une cadence 15'

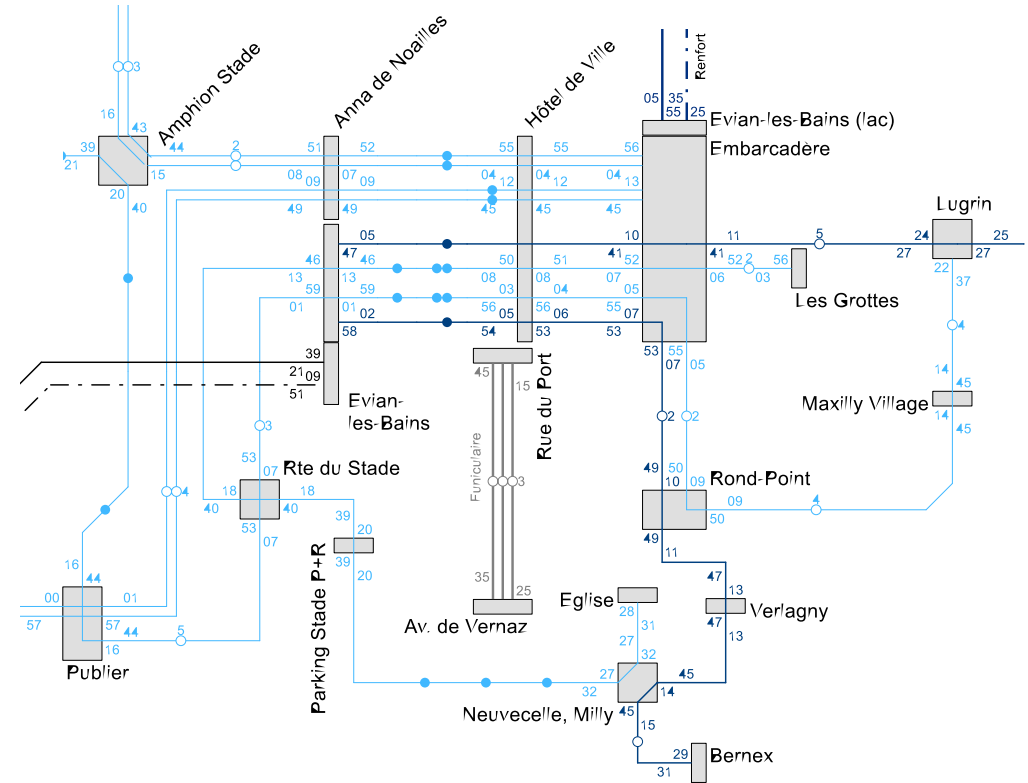
Ligne 3 Lugrin – SAEME en cadence 1h avec desserte fine de Publier

Ligne 4 en cadence 1h prolongée vers Les Grottes



Nœud de correspondances d'Evian gare

Heure de pointe



A Evian gare, de bonnes correspondances train / bus sont proposées de/vers Embarcadère, Les Grottes, Neuvecelle, Maxilly, Lugrin – St-Gingolph, Bernex et Publier.

Contenu

1. Cadre et rappel du diagnostic
2. Démarche de planification
3. Offre bus proposée
- 4. Enseignements et recommandations**

Enseignements et recommandations

Synthèse et enseignements :

- **La proposition permet une offre améliorée et lisible avec fréquences et des correspondances optimisées** toute la journée et sur toutes les lignes.
- **L'offre proposée est réalisable avec des ressources globalement équivalentes à l'actuel** (parc de véhicules et ressources)

Recommandations générales :

- Etudier l'**intégration tarifaire et billettique** selon le modèle de la communauté tarifaire afin d'offrir un seul tarif pour toute l'offre TC.
- Introduire des **couloirs réservés et des priorités aux feux** aux carrefours afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus.
- Etudier la mise en place de canaux **d'information multimodale intégrée** (idéalement intégration à des applications et site interne existants tels que CFF)

Bilan par rapport aux objectifs

Il est possible de proposer des scénarios d'optimisation de l'offre TC routiers afin de corriger les problèmes identifiés dans le diagnostic, avec :

- **Rabatement des lignes routières** à proximité des gares et des ports
- **Coordination des horaires** pour permettre les correspondances optimisées
- **Augmentation du niveau de desserte** de la plupart des lignes rabattues
- **Conception des interfaces** permettant des cheminements efficaces

Les éléments d'évaluation mettent en évidence :

- Une **amélioration de la lisibilité de l'offre** : réseau, desserte, horaire
- Une **amélioration des temps de parcours** grâce aux correspondances optimisées
- Une **amélioration du niveau de desserte à parc de matériel +/- constant**

Contact

SMA et associés SA
Avenue de la Gare 1
1003 Lausanne
Suisse

Téléphone +41 21 620 08 08
info@sma-partner.com
www.sma-partner.com

Prolongement de la ligne 10 Evian- St-Gingolph jusqu'à la gare CFF



Introduction

I. Problématique et enjeux

II. Le retour d'expérience : une fréquentation qui s'accroît

Conclusion

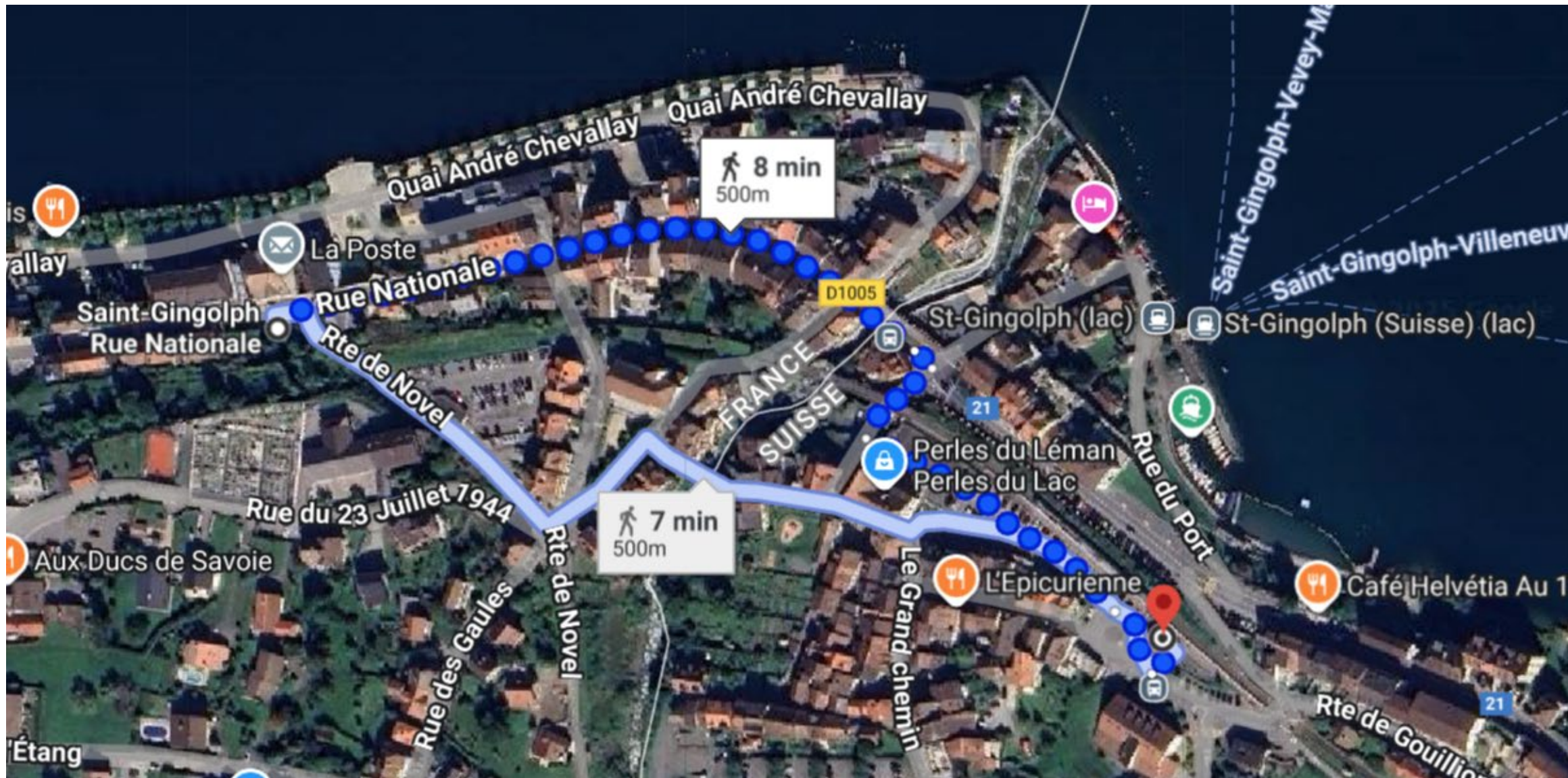
Le prolongement de la ligne 10 un partenariat CCPEVA- Canton du Valais opportunité et frein



INTRODUCTION

I. Problématique et enjeux

Problématique deux réseaux de transports en commun non connectés



Les enjeux

- Orienter les missions de la ligne n°10 qui était avant tout une ligne scolaire vers des missions domicile travail, domicile loisirs
- Assurer la connexion entre le réseau ferroviaire français (Lex, TER) et helvétique (RégionAlps)
- Donner accès à la liaison lacustre Evian Lausanne
- Travailler les temps de parcours pour offrir une liaison performante face à la voiture
- Désaturer la douane de St-Gingolph
- Mettre en place un matériel adapté

La ligne 10 Evian les Bains –St-Gingolph CFF

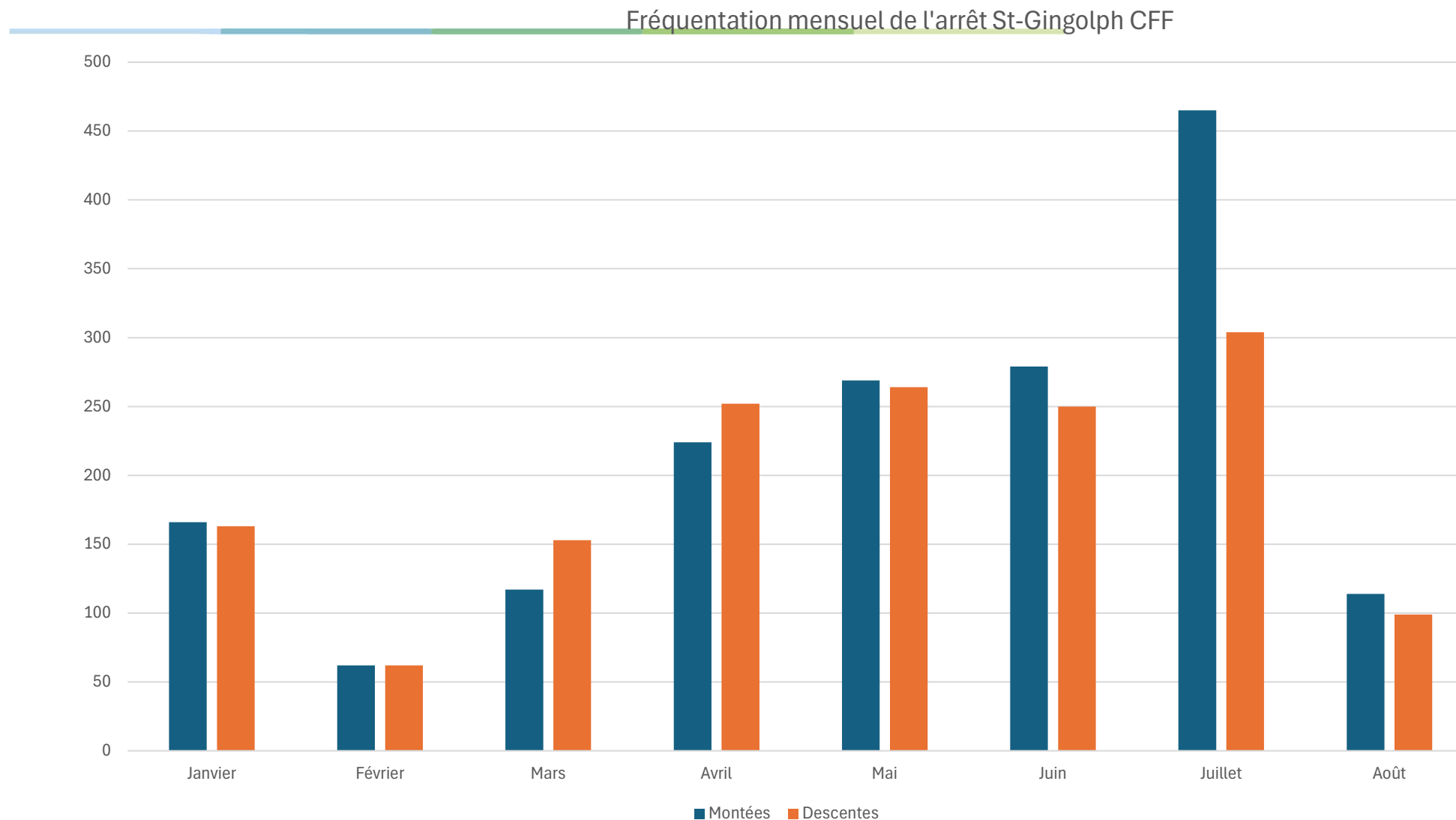


II. Une ligne qui répond à la demande

Une fréquentation en augmentation

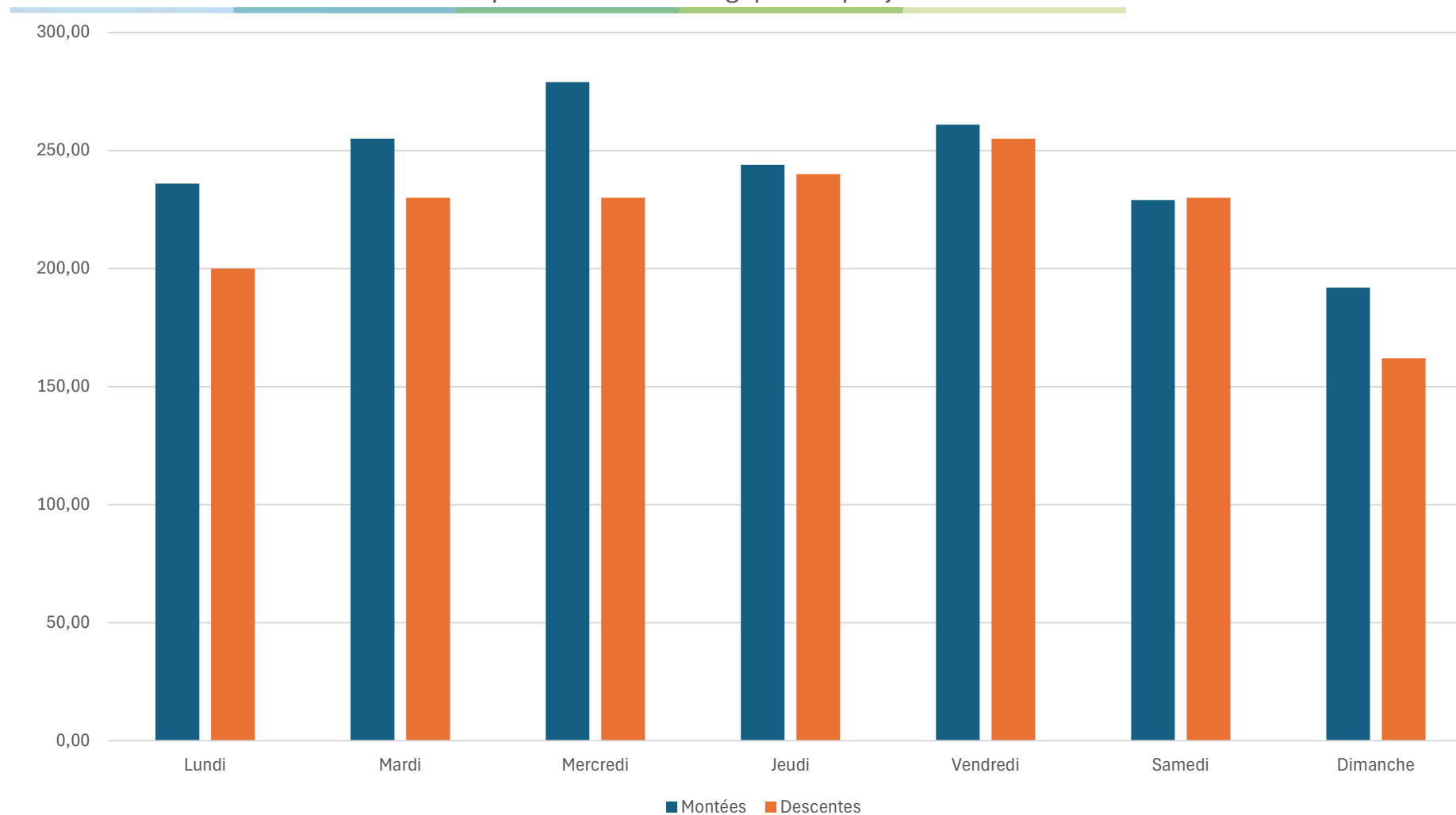
	janv-25	févr-25	mars-25	avr-25	mai-25	juin-25	juil-25	Evolution en % janv/juin
Ligne 1	18 211	16 522	18 821	15 404	15 604	15 782	15 167	-16,72%
Ligne 2	8 737	8 155	9 211	8 708	8 713	8 549	7 318	-16,24%
Ligne 3	3 649	4 069	4 643	4 648	4 085	5 173	5 401	100,55%
Ligne 4	1 018	787	958	941	993	680	925	-9,14%
Ligne 10	1 517	1 742	2 284	1 729	2 064	2 456	3 051	101,12%
Ligne 11	1 042	750	1 044	899	922	847	785	-24,66%
Ligne 12	3 663	3 599	3 642	2 513	2 733	2 311	2 333	-36,31%
Colombus	3 661	4 396	2 160	168			1 115	-69,54%
Navette Bernex Evian	415	892	542		0	122	441	6,27%
Navette Thollon Evian	521	1 347	363		0	181	809	55,28%
VEX	289	799	65					-77,51%
total	42 723	43 058	43 733	35 010	35 114	36 101	37 345	-15,50%

FREQUENTATION mensuelle de l'arrêt St-Gingolph CFF



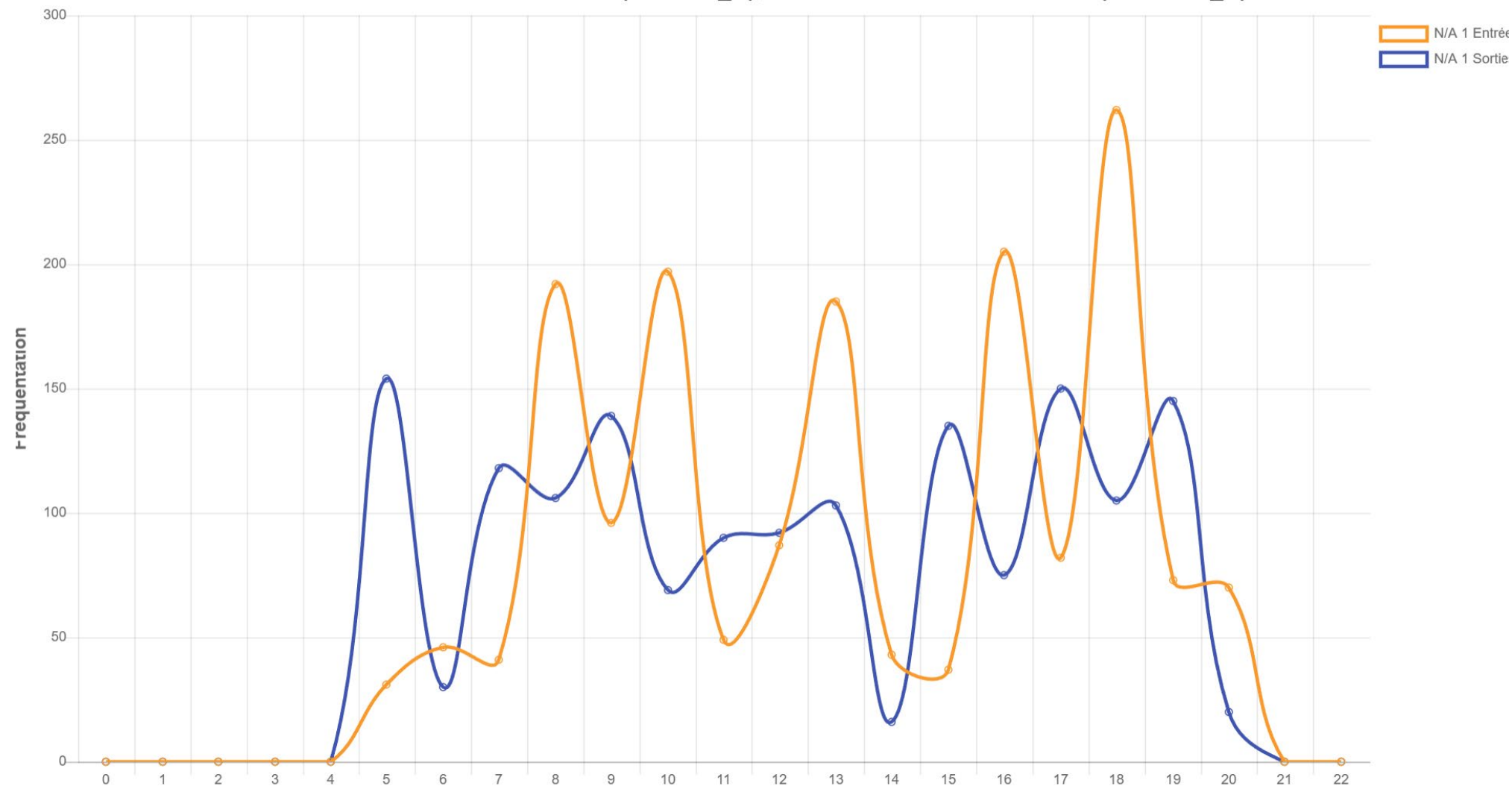
FREQUENTATION par jour de semaine

Fréquentation de St-Gingoph CFF par jour de semaine



FREQUENTATION

Fréquentation d'un arrêt par ligne sur une période du 2025-01-01 (00:00:00) au 2025-08-11 (23:59:59) en regroupement par heure
SAINT-GINGOLPH GARE CFF (55SGG1_B), SAINT-GINGOLPH GARE CFF (055SGG1_A)



III. Une réalisation possible canton du Valais CCPEVA

LE FINANCEMENT

		H24	H25	H26
		ligne 10 base	ligne 10 variante A	ligne 10 variante A
Nombre de paires de courses	L à V	9	13	13
	S	5	11	11
	DF	5	5	5
Kms totaux		116 629,60	165 640,00	165 640,00
heures de conduite		3 982,51	5398,55	5398,55
coût d'exploitation de la ligne		354 400,09 €	446 539,64 €	446 539,64 €
recettes générées		10 000,00 €	22 742,04 €	22 742,04 €
déficit d'exploitation		344 400,09 €	423 797,60 €	423 797,60 €
Prise en charge par le Canton	en €	0	79 397,51 €	79 397,51 €
	en %	0	23,05%	23,05%

Un titre multimodal ÉVA'D, CG, ASP

Exemple : « *Un voyage, un billet* » ... aussi dans le trafic local et régional

- Création d'un titre sur carte Swiss Pass EVA'D – CGN – Suisse
- Disponible à l'achat sur les terminaux de vente (Evian, embarcadère, cff.ch, et tous terminaux suisses)
- Mise en place décembre 2025 pour l'horaire 2026
- Système d'addition des kilomètres, le client bénéficie d'un rabais de distance

Des abonnements attrayants et simples



Le SwissPass: tout sur une carte



NOVA, base de la mobilité du futur



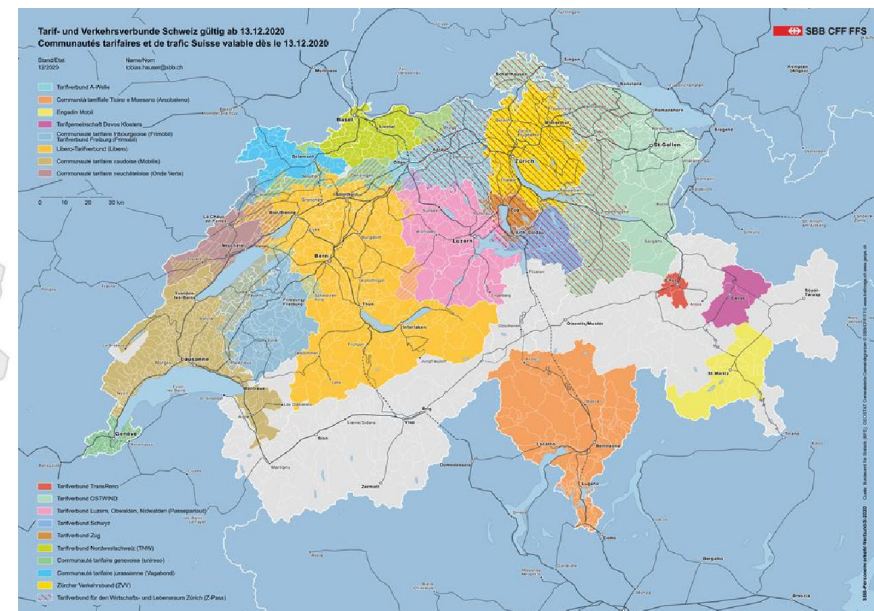
Un voyage, un billet



Dispositions harmonisées



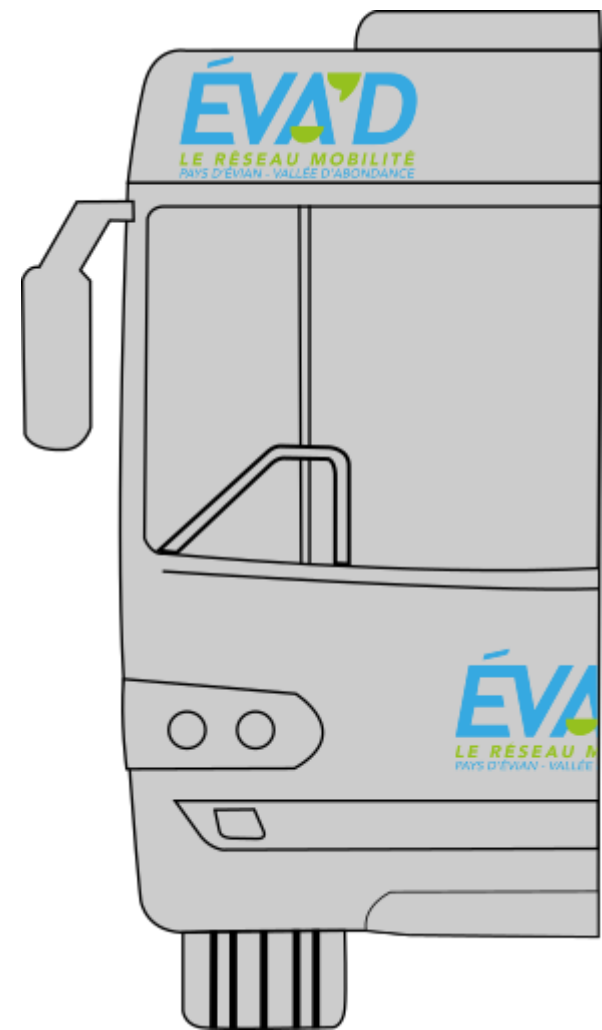
Information à la clientèle uniforme



© Alliance SwissPass 12.01.2024 Pied-de-page (modifier sous «Insertion > En-tête/Pied»)

CONCLUSION

**Merci pour votre
attention**



4. Table ronde : Enjeux

- M. Franz Ruppen, Conseiller d'État valaisan
- Mme Corinne Cipolla, Présidente de la Commission Mobilité de Chablais Région
- Mme Géraldine Pflieger Maire de Saint-Gingolph (F), Présidente du SIAC
- M. Jacques Burnet, Maire de Lugrin (F), Vice-président de la CCPEVA

Modération : **M. Justin Grept**, Journaliste RP, Le Nouvelliste

4. Table ronde : Réalisations

- M. Olivier Français, Président TPC
- M. Michel Nicolet, Directeur RegionAlps
- M. Vincent Pellissier, Directeur général CGN
- M. Jean-Charles Lagniaz, DGMR Vaud
- M. Clément Haller, bureau d'études SMA

Modération : **M. Justin Grept**, Journaliste RP, Le Nouvelliste

5. Mot de conclusion

M. Jacques Burnet, Maire de Lugrin, Vice-président CCPEVA



Merci pour votre
participation