

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ**

chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat Grégory Devaud et consorts - D'Aigle aux Ormonts, de la plaine à la montagne, par un tunnel de la vallée ?

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 mars 2024, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, de MM Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Vincent Jaques, José Durussel (qui remplace Stéphane Jordan), Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, Yannick Maury (qui remplace David Raedler), Fabrice Tanner, Pierre Zwahlen (qui remplace Nathalie Vez), et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mme Nathalie Vez, MM Stéphane Jordan, David Raedler étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance. Il était accompagné de M. Fabio Fernandez, apprenti au Secrétariat général du Grand Conseil, dans le cadre de sa formation.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant est syndic d'Aigle et à ce titre membre du Conseil d'Administration des TPC. Une des priorités de son postulat n'est pas d'opposer les modes de transports. Il évoque à ce sujet les nombreux projets en matière de transports publics, avec notamment la ligne Aigle-Leysin (AL), et la traversée d'Aigle ainsi que le bout de la de ligne à Leysin. Il précise que cette ligne fonctionne très bien. Des projets sont aussi en cours sur la ligne Aigle-Sepey-Diablerets (ASD), qui fonctionne un peu moins bien, mais qu'il est possible de rendre plus optimale ces prochaines années.

Il propose son idée d'un tunnel avec humilité, un peu d'humour aussi, en ne sachant pas très bien s'il s'agit d'une bonne idée, d'une fausse bonne idée, ou d'une idée saugrenue. Il témoigne aussi au titre de régional de l'étape concernant cette route, qui depuis 17 ans qu'il siège au Grand Conseil, a fait l'objet d'investissements conséquents, d'environ CHF 300 mio selon ses estimations, entre Aigle et le Sepey, voire un peu plus haut. Des travaux sont d'ailleurs en cours en ce moment en direction des Diablerets.

Il a été sollicité, que ce soit par un vigneron, un forestier ou un citoyen, qui ont estimé que la charge de trafic tant en nombre qu'en poids était importante, et que tant qu'à investir, pourquoi ne pas construire un tunnel. De discussion de coin du bar, l'idée a muri, pour finalement se demander si le moment d'une préétude n'est pas venu. Il se réfère à l'exemple situé en face d'Aigle, à Colombey, avec le tunnel de la vallée, que plus personne n'oserait remettre en question aujourd'hui, et qui permet d'accéder au Val d'Illiez. Ce tunnel permet de

résoudre les soucis de nombreux chablaisiens, notamment les retours du ski, avec des bouchons qui traversaient la ville de Monthey, et posaient de gros problèmes de sécurité.

La sécurité est un des éléments qui l'a poussé à proposer l'idée d'un tunnel, dans ce sens que les accidents sont nombreux sur ce tronçon, quasiment hebdomadaire. Pour les cyclistes, cette route n'est pas non plus celle qui est privilégiée, avec même des risques de chutes de pierre. S'il mentionne les contraintes, et notamment les dimanches de ski, là n'est pourtant pas l'essentiel. Il est évident que le trafic qui passe en milieu urbain, bâti, c'est du bruit, de la pollution, avec des pics de pollution importants, quasiment tous les week-ends, hiver comme été. Et si ce trafic est un bon signe pour l'économie des Alpes vaudoises, il pense que l'on peut mieux faire. Il n'a pas parlé de son postulat en Municipalité ou dans le district avant son dépôt, ce qui a surpris. Il a néanmoins consulté Olivier Français pour lui demander si cette idée était utopique ou imaginable. Il lui a répondu d'une part que ce serait cher, avec un investissement de CHF 500 mio au moins, et d'autre part, qu'il faudrait réaliser plusieurs tunnels sur le tronçon, jusqu'au Sepey, la réalisation d'un seul tunnel étant une ineptie en termes d'exploitation. Il ne faudrait ainsi pas prévoir uniquement l'amorce de la vallée, mais peut-être deux à trois tunnels.

Par ce postulat, il souhaite que le Conseil d'Etat puisse réaliser une préétude sur la faisabilité de cette idée. Il trouverait en effet regrettable de ne pas aller jusqu'au bout de la réflexion. Il conclut en rappelant son goût pour l'échange avec les anciens, comme 13^{ème} syndic d'Aigle. En cherchant dans les archives, il a trouvé une question qui avait été posée en 1973 par le 8^{ème} syndic d'Aigle, Charles Reitzel, qui était également député, et qui demandait s'il fallait réaliser un « tunnel des Ormonts » comme il l'appelait. Il n'a pas trouvé la réponse et a modestement appelé son projet le « tunnel de la Vallée ». Il est désormais curieux de connaître l'accueil de cette idée par la commission et le Conseil d'Etat.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe du DCIRH ne pense pas que la proposition qui est faite avec ce postulat soit une solution d'avenir. Elle peut néanmoins s'accorder sur le fait que technologiquement, c'est faisable. En effet, le savoir-faire en matière de réalisation de tunnels est avéré, et le coût de leur réalisation est estimé à CHF 130'000.- le mètre linéaire, ce qui correspond à l'évaluation de M. Français. Ainsi, selon les variantes proposées, courte, longue, avec plusieurs tunnels, les montants se situeraient entre CHF 400 mio et CHF 1 milliard. Politiquement, c'est une autre affaire.

Elle évoque les nombreuses interventions de représentants du Chablais en lien avec la situation qui a été particulièrement intense en début d'année. Les conditions d'enneigement et d'ensoleillement exceptionnelles, ainsi que le succès du Magic Pass, ont vu une affluence massive de personnes qui sont allées skier dans les Alpes vaudoises. Les parkings, les trains et les bus ont été pris d'assaut. Elle souligne que l'économie touristique a bénéficié de cette affluence. Et c'est tout le sens et les missions des stations de tourisme que d'accueillir des touristes, une activité qui bénéficie économiquement à ces zones de moyenne montagne.

Cette affluence a eu pour conséquence de provoquer l'engorgement sur l'autoroute, qui a provoqué des déversements de voitures sur des communes qui d'habitude ne reçoivent pas de trafic automobile. Les cas d'Yvorne ou encore de Noville ont été médiatisés. Ainsi, la solution à ce problème ne peut pas être d'ajouter encore du trafic à celui déjà existant en proposant un tunnel. Car simplifier l'arrivée en voiture va encore amplifier le phénomène de saturation des communes avoisinantes. En effet, leur question est surtout de savoir comment faire pour garder les usagers sur l'autoroute. Il est nécessaire de s'interroger sur la pertinence de l'affectation de moyens aussi importants de l'Etat pour cet usage et ce lieu. Et ceci va inéluctablement entraîner une autre demande, qui concerne les besoins de stationnement, un problème difficile à gérer, en particulier pendant la période hivernale.

Avec la Cheffe du DEIEP, elle a annoncé réunir une table ronde d'ici la fin de l'année avec tous les acteurs concernés par la question de la circulation dans le Chablais et l'accès aux stations. Les besoins sont différenciés selon que les communes concernées sont des communes de plaine, qui souhaitent éviter les effets de bord du trafic, et les communes de montagne, qui veulent recevoir des touristes. Dans cette perspective, elle n'est par exemple pas certaine que l'idée d'une limitation du nombre de touristes dans les stations soit intéressante. Cette table ronde, qui doit réunir les milieux de l'économie, du tourisme et de la mobilité, devra permettre de poser des constats, de voir quelle serait la cartographie des réponses à apporter.

Sans trop s'avancer, elle pense pouvoir conclure que des solutions qui visent à augmenter les capacités routières sur les réseaux principaux et secondaires ne sont pas forcément de nature à améliorer le développement d'un tourisme durable dans les Alpes vaudoises. Elle rappelle d'une part les principes généraux d'accessibilité qui sont posés dans le canton, et la priorité claire au report modal. C'est dans cette perspective qu'elle a défendu deux projets importants avec succès.

Le premier concerne le maintien de l'ASD, que l'Office fédéral des transports (OFT) a beaucoup contesté. Il y a eu de grosses mobilisations du Chablais pour sauver cette ligne ferroviaire, avec toujours une tentation de l'OFT de remettre en question les petites lignes de transport ferroviaire et leur taux de rentabilité. En effet, l'OFT rend obligatoire un taux de fréquentation minimum pour qu'il finance sa part. A défaut, la charge est à 100% pour le canton et les communes. Et donc, elle explique qu'il y a un enjeu de ne pas faire concurrence à l'ASD avec la voiture. D'autant moins que l'ASD est concerné par deux enjeux : le renouvellement complet du matériel roulant pour augmenter confort et capacités, et le déplacement de la gare des Diablerets au départ des remontées du Meilleret. Cela fait sens dans une logique d'inciter les usagers à aller skier en train, car actuellement, l'accès n'est pas optimal, notamment pour les familles, avec un long parcours à pied pour rejoindre les pistes.

Le second concerne l'Aigle-Leysin, avec les mêmes principes, pour desservir les remontées de la Berneuse, sans devoir encore prendre un bus pour rejoindre le départ. Le dossier a été défendu auprès de l'OFT et des Chambres fédérales pour réaliser un nouveau tracé, qui d'une part prolonge la ligne, mais offre aussi une meilleure pendularité aux habitants du village de Leysin, avec une cadence à la demi-heure au départ de la Berneuse. S'il est bien de défendre ces projets pour qu'ils soient viables, il faut qu'il y ait ensuite des passagers. Sinon, il y a une vraie menace sur l'existence de ces lignes ferroviaires.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat vient de mettre CHF 50 mio pour aider ces régions à transformer leur secteur touristique vers la durabilité, vers la neutralité carbone, et vers son adaptation au changement climatique. Cela inclut aussi le déplacement, avec des solutions en transports publics. Elle ajoute que l'OFROU a également renoncé à élargir l'autoroute sur la Riviera. Et l'on ne peut pas non plus imaginer doubler les capacités autoroutières en plein milieu de Lavaux, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pour le Conseil d'Etat, dépenser CHF 1 milliard pour un tunnel est disproportionné et va à l'encontre des politiques générales mises en œuvre. Ce coût n'englobe de plus pas l'entretien, car un tunnel de 8 km implique beaucoup d'électromécanique, des installations de désenfumage, des issues de secours, avec des coûts d'exploitation importants.

Elle considère qu'un tel montant serait mieux investi ailleurs, dans l'aide aux régions de montagne et de moyenne montagne, dans le développement de solutions de transport public, de réseaux cyclables, etc. Réaliser une étude préliminaire pour examiner la faisabilité d'un tel projet, les tracés possibles, et les investissements nécessaires pour réaliser ces liaisons en tunnel représenterait un montant estimé à CHF 150'000.-.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député précise que pour lui, les casiers à ski représentent une solution intéressante, mais à condition d'aller au même endroit à chaque fois. Il imagine que cela va aussi renchérir aussi la journée de ski. Concernant la demande du jour, elle est assez précise, elle demande d'étudier la faisabilité d'un tunnel. Pour lui la réponse ne peut pas être le déplacement d'une gare et l'installation de casiers à ski.

S'il entend bien la politique voulue et prônée par le Conseil d'Etat en termes de mobilité, en matière de report modal et de modification des habitudes, il rappelle aussi les projections de l'Office fédéral des routes pour 2050. Elles prévoient une augmentation de la population en Suisse de 20%, et une augmentation du trafic de 11% sur le réseau routier national. Un tel horizon temporel, avec de telles perspectives, offre la possibilité d'étudier de manière pragmatique la demande qui est faite par ce postulat, soit une variante qui permettrait de délester une partie du trafic des communes voisines d'Aigle, afin d'éviter qu'en cas de surcharge ou en cas de sortie d'autoroute, les usagers ne traversent la commune d'Aigle. Cette idée lui semble intéressante et il s'agit uniquement d'une étude, d'avoir un certain nombre de variantes pour savoir si elles sont faisables. Cela sous-tend que pour avoir des politiques publiques cohérentes en matière de mobilité, il est nécessaire de soutenir des politiques de mobilité multimodale, capables de développer tant les transports publics que le réseau routier, qui puisse absorber les besoins en transport individuel motorisé.

Il souhaite éviter un effondrement du système et rappelle qu'il y a un véritable intérêt économique pour cette région du canton d'avoir une accessibilité efficace. Il invite la commission à soutenir ce postulat et à le renvoyer au Conseil d'Etat en vue d'une réponse détaillée et chiffrée.

Un Député reconnaît qu'à la lecture du titre de ce postulat, il s'est tout d'abord réjoui qu'on veuille soutenir par un tunnel le développement des transports publics dans la vallée des Ormonts. Puis il a découvert le texte, avec une proposition d'un autre temps. Il comprend que l'un des syndic prédécesseurs ait pu imaginer un tunnel dans les années 1960-1970, mais estime que l'époque a changé. Il soutient la vision du Conseil d'Etat, qui est d'aménager et d'améliorer la performance des transports publics.

Un Député a toujours apprécié la volonté de la commune d'Aigle de protéger ses citoyens d'un certain nombre de nuisances sonores, de créer de l'espace public. Il constate qu'effectivement le week-end, toute la région subit un déchargement de l'autoroute. Vivant à Montreux, sa commune subit le même sort, et il comprend très bien ce phénomène. D'ailleurs, Montreux avait aussi envisagé de construire un tunnel sous la ville il y a quelques années, avec une sortie vers Territet ou Villeneuve. Ce projet a été abandonné assez rapidement en raison de son coût démesuré. Il soutient quant à lui la stratégie ferroviaire 2050, qui prévoit notamment que la part modale du rail et du transport public passe de 20 à 38%, ce qui est très ambitieux, et dépendra en partie de la Confédération et de l'OFT. C'est à son avis là qu'il faut mettre le paquet.

Une Députée demande si le tunnel est prévu pour remplacer la route existante, ce qui semble peu probable. Dès lors, les capacités et les coûts des deux axes s'additionneraient, puisque la route existante assure la desserte locale. Elle se réjouit de ce fait des projets en termes de transports publics pour la région. Elle est utilisatrice du train pour aller en montagne, et remarque qu'en rentrant du Valais, il est difficile de trouver une place lorsqu'on monte à Aigle. Le fait que les Alpes attirent du monde est positif, mais il faut réussir à transporter ces touristes, et elle espère que les capacités des CFF vont suivre pour desservir les lignes qui montent à Leysin, aux Diablerets, etc., ceci dans la perspective d'un tourisme quatre saisons. Elle émet le vœu, puisque le matériel roulant va être remplacé, que ces véhicules permettent d'accueillir des vélos.

Le Postulant répond que l'idée de son texte est de se projeter. En effet, si l'on parle beaucoup de ski, de tourisme, de pics de trafic, le fait est que la population augmente, et qu'heureusement, les voitures augmentent dans une moindre proportion. L'idée est donc de se projeter, et surtout sans opposer les modes de transports. Il a notamment piloté un comité P+R Chablais, se mettant à dos les valaisans pour les avoir invités à construire des P+R également chez eux, pour faire du transfert modal et ne pas venir engorger les parkings aiglons pour prendre le train à Aigle. Aigle cherche des solutions, dans le sens d'un transfert, avec des parkings périphériques, et sa vision n'est pas d'encourager le trafic individuel motorisé à outrance.

Il constate un problème : il y a finalement assez peu de solutions, l'hiver dernier au pied de cette même route, il y avait de gros panneaux indiquant que les parkings de Leysin, des Mosses et des Diablerets étaient complets. Le fait que les stations soient pleines est une bonne chose. Mais il pense qu'il pourrait y avoir des mesures drastiques d'une part, et incitatives d'autre part. Il ne comprend pas par exemple qu'il n'y ait pas plus d'incitation à utiliser les transports publics avec l'achat d'un MagicPass.

Concernant la question du tronçon existant, il va effectivement rester, de même que les coûts qui y sont liés. Mais si le tunnel devait ne pas voir le jour, il serait curieux de connaître la planification en termes d'entretien pour les 20, 30 voire 40 prochaines années. J'aimerais savoir quelle est la meilleure option à un horizon 2050, voire 2060.

La Cheffe du DCIRH répond que les CFF permettent justement aux détenteurs du MagicPass d'avoir des billets à 50% les week-ends de janvier et février. Ces conditions sont financièrement très intéressantes. Et les CFF ont également ajouté des trains supplémentaires le week-end, justement pour pouvoir faire face à la demande. Elle rappelle aussi l'offre vaudloisirs, financée par le canton, avec des offres le week-end, qui sera redéployée lors de la prochaine saison. Il y a donc des facilités tarifaires qui existent pour les personnes qui font le choix du train, et une augmentation des capacités pour faire face à la demande.

Concernant le tunnel, elle pense que cela n'amène pas de véritable solution, parce qu'amener plus de voitures à destination, les communes n'en veulent pas, parce qu'elles ne sauront pas où les parquer. Est-ce que cela va ensuite régler le problème des villages saturés de voitures les week-ends de forte fréquentation ? Une fois sorties du tunnel et confrontées à un bouchon pour entrer sur l'autoroute, ces voitures vont continuer de faire ce qu'elles font aujourd'hui, à savoir prendre la direction d'Yvorne, et s'engouffrer dans les autres communes.

Si les problèmes précédents ne sont pas réglés, elle voit cependant bien que cela pourrait être bénéfique pour Aigle, qui aurait en quelque sorte une route de contournement enterrée. Lors de la table ronde, un sujet sera la coordination de la fermeture des remontées mécaniques entre le Valais et Vaud, pour éviter que tous leurs usagers ne se retrouvent sur la route au même moment au même endroit. Elle n'a pas la solution miracle à ce jour. Mais elle est convaincue qu'amener plus de voitures créera encore plus de problèmes. Il faut donc développer des alternatives.

La Cheffe du DCIRH indique que cette route ne sera pas déconstruite, car elle dessert des populations auxquelles un accès doit être garanti. Elle ajoute qu'en termes d'entretien, le Chablais est la région qui est la plus consommatrice de moyens en raison de sa topographie, de moyenne montagne. La région est soumise à une météo compliquée, sans compter les chutes de pierres, l'entretien des ouvrages d'art, etc. Ce tunnel ajouterait des coûts d'entretien supplémentaires.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 5 voix pour, 7 contre et 2 abstentions.

Noville, le 27 mai 2024.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-André Favrod*