



- QUESTION ECRITE** (art. 35 du Règlement du CG)
- POSTULAT** (art. 33 du Règlement du CG)
 - dépôt
 - développement
- MOTION** (art. 32 du Règlement du CG)
 - dépôt
 - développement
- INTERPELLATION** (art. 34 du Règlement du CG)
- RESOLUTION** (art. 36 du Règlement du CG)

déposé(e) en séance du Conseil général du : 20.03.2023

"Titre" : Parkings d'échange (P+R) dans le Chablais - Etude de planification intercantonale

Texte de l'intervention :

Nous avons pris connaissance avec inquiétude du rapport Parkings d'échange (P+R) dans le Chablais – Etude de planification intercantonale, daté d'octobre 2022.

Etude commandée conjointement entre le service de la mobilité du Canton du Valais, de Vaud et de Chablais Région.

Au terme de cette étude, Chablais Région arrive à la conclusion que le développement des transports publics dans le Chablais aura pour conséquence de réduire considérablement la demande en place de stationnement à proximité des gares CFF importantes (Aigle, Bex, Villeneuve) et propose dès lors de réduire le nombre de places P+R.

A titre d'exemple, il est proposé de supprimer jusqu'à 218 places des 351 que compte le P+R d'Aigle, ou 59 des 80 du P+R de Bex, estimant que les pendulaires se contenteront à terme de parking relais à proximité de chez eux.

De notre point de vue, cette approche relève d'une vision dogmatique et déconnectée de la réalité des citoyens du Chablais valaisan. Si l'on salue les efforts qui ont été menés pour améliorer la desserte des TPC, force est de constater qu'un pendulaire ne saurait décemment être contraint de se garer du côté valaisan de la région, pour emprunter ensuite un bus ou l'AOMC, afin de se rendre enfin à Aigle ou à Bex pour prendre le train. La multiplication des changements sur le parcours, la perte d'autonomie et de confort seront des facteurs rédhibitoires pour ceux qui s'astreignent encore aujourd'hui aux transports publics.

Nous sommes convaincus qu'une telle politique encouragera indubitablement les utilisateurs actuels des transports publics à revenir à d'anciennes habitudes de transport individuel. La qualité de vie des habitants du Bas-Valais s'en trouvera impactée négativement.

Pour notre groupe, il est indispensable de rejeter toute réduction de l'offre P+R, du moins tant qu'une connexion directe des chemins de fer ne sera pas assurée du côté valaisan du Rhône.

Dès lors, nous vous demandons de bien vouloir répondre à nos interrogations :

- Est-ce que le département a approuvé ce rapport, et fait siennes les conclusions de ce rapport ?
- Est-ce que service de la mobilité est conscient de la perte de qualité de vie pour les citoyens du district qui découlerait indubitablement de la mise en œuvre de cette planification ?
- Pouvez-vous exposer pour quelle raison cette planification ne tient-elle pas compte des projets de développements de la ligne CFF du Simplon par Monthey ainsi que de la ligne Sud-Léman ?
- Que pense la commune de Monthey de ces conclusions ?
- Quel est le fonctionnement et quelles sont les missions de l'entité Chablais Région ?

Nom prénom : Caroline Dayen

Représentant le parti / groupe : PLR

Date : 26.03.2023

➔ A transmettre, à l'issue de la séance, au bureau du Conseil général

Conseil général

Réponse à l'interpellation de
représentant du
formulée en séance du conseil général le
répondue en séance du conseil général le

Mme Caroline DAYEN
parti PLR
13 juin 2023
18 septembre 2023

Titre :

Parkings d'échange (P+R) dans le Chablais – Etude de planification intercantonale

Développement :

Pour donner suite à certaines inquiétudes du rapport Parkings d'échange (P+R) dans le Chablais - Etude de planification intercantonale, daté d'octobre 2022.

Etude commandée conjointement entre le Service de la mobilité du Canton du Valais, de Vaud et de Chablais Région. Au terme de cette étude, Chablais Région arrive à la conclusion que le développement des transports publics dans le Chablais aura pour conséquence de réduire considérablement la demande en place de stationnement à proximité des gares CFF importantes (Aigle, Bex, Villeneuve) et propose, dès lors, de réduire le nombre de places P+ R. A titre d'exemple, il est proposé de supprimer jusqu'à 218 places des 351 que compte le P+R d'Aigle, ou 59 des 80 du P+R de Bex, estimant que les pendulaires se contenteront, à terme, de parking relais à proximité de chez eux.

De notre point de vue, cette approche relève d'une vision dogmatique et déconnectée de la réalité des citoyens du Chablais valaisan. Si l'on salue les efforts qui ont été menés pour améliorer la desserte des TPC, force est de constater qu'un pendulaire ne saurait décemment être contraint de se garer du côté valaisan de la région, pour emprunter ensuite un bus ou l'AOMC, afin de se rendre enfin à Aigle ou à Bex pour prendre le train. La multiplication des changements sur le parcours, la perte d'autonomie et de confort seront des facteurs rédhibitoires pour ceux qui s'astreignent encore aujourd'hui aux transports publics. Nous sommes convaincus qu'une telle politique encouragera indubitablement les utilisateurs actuels des transports publics à revenir à d'anciennes habitudes de transport individuel. La qualité de vie des habitants du Bas-Valais s'en trouvera impactée négativement. Pour notre groupe, il est indispensable de rejeter toute réduction de l'offre P+R, du moins tant qu'une connexion directe des chemins de fer ne sera pas assurée du côté valaisan du Rhône.

Dès lors, nous vous demandons de bien vouloir répondre à nos interrogations :

- Est-ce que le département a approuvé ce rapport et fait siennes les conclusions de ce rapport?

- Est-ce que le Service de la mobilité est conscient de la perte de qualité de vie pour les citoyens du district qui découlerait indubitablement de la mise en œuvre de cette planification ?
- Pouvez-vous exposer pour quelle raison cette planification ne tient-elle pas compte des projets de développements de la ligne CFF du Simplon par Monthey ainsi que de la ligne Sud-Léman?
- Que pense la Commune de Monthey de ces conclusions ?
- Quel est le fonctionnement et quelles sont les missions de l'entité Chablais Région ?

1. SITUATION

En préambule, le contexte et les objectifs de l'étude de planification des parkings d'échange P+R/B+R dans le Chablais sont brièvement rappelés ci-dessous.

Chablais Région a débuté, en février 2021, une étude sur les parkings d'échange voitures et vélos, en intercantonale sur l'ensemble de son territoire, avec l'appui et le soutien technique de la Direction générale de la mobilité et des routes VD et du Service de la mobilité VS et en collaboration avec les Communes chablaisiennes. Les deux cantons disposent de cadres légaux distincts et de stratégies dédiées.

La stratégie cantonale vaudoise des interfaces de transport prévoit une contribution au financement des études, de la réalisation et de l'exploitation des interfaces régionales d'intérêt cantonal. Pour les P+R, la condition préalable est de disposer d'une stratégie régionale identifiant le réseau de P+R à développer et précisant leurs principes de gestion, en adéquation avec les objectifs cantonaux. L'étude de la stratégie relève de la compétence de l'Association régionale. Les objectifs de l'étude sont les suivants :

- Identifier le réseau de P+R (voitures) et B+R (vélos) à développer à 10-15 ans, soit à l'horizon 2030-35 : répartition géographique de la demande, principes de rabattement sur les transports publics (TP), localisation et dimensionnement des ouvrages, selon une méthodologie harmonisée à l'échelle du Canton de Vaud;
- Préciser les principes de gestion (tarification, droits de stationner, quotas d'abonnements annuels/mensuels, prise en compte des usagers occasionnels etc.) et les modalités de mise en œuvre.

2. REPONSES AUX INTERROGATIONS

1. Est-ce que le département a approuvé ce rapport et fait siennes les conclusions de ce rapport ?

Tout d'abord, en réponse au texte de l'intervention, il est à mentionner que Chablais Région n'a aucunement publié le rapport de l'étude, puisqu'il n'a pas fait l'objet d'une validation à ce stade, ni par les Communes, ni par Chablais Région, et que sa diffusion dans l'espace public relève donc d'une fuite organisée par certains milieux politiques.

Le Service de la mobilité valaisan a été impliqué dans la conduite de l'étude, mais n'a pas approuvé le présent rapport, ce dernier n'étant pas encore validé par les instances politiques.

2. Est-ce que le Service de la mobilité est conscient de la perte de qualité de vie pour les citoyens du district, qui découlerait indubitablement de la mise en œuvre de cette planification ?

Tout d'abord, il est à relever que l'énoncé/le constat est erroné et incomplet. Il ne s'agit pas uniquement d'une diminution du nombre de places dans les P+R existants mais également, dans certains cas, d'un agrandissement du nombre de places et du développement de plusieurs nouveaux P+R dans les gares chablaisiennes, dans une optique de planification régionale. De plus, l'aspect temporel doit être pris en considération dans l'analyse des résultats. En effet, les dimensionnements préconisés en cours de validation, notamment celui pour le P+R d'Aigle, s'inscrivent dans une vision "à terme", lorsque les développements des TP planifiés (en particulier sur les lignes AOMC, AL et ASD) seront mis en œuvre. Aussi, dans l'attente des améliorations de l'offre ferroviaire (prévues essentiellement à partir de 2030), les P+R de plaine gardent une certaine importance dans un premier temps et il faudra s'attendre à une pression accrue sur ceux-ci (en particulier, les P+R d'Aigle, d'Ollon et de Monthey).

En outre, il n'est pas possible de raisonner site par site, car le développement de l'offre P+R doit tenir compte des nombreuses interdépendances entre les sites et avec le développement des TP, ainsi que des contraintes de mise en œuvre. À défaut, le besoin P+R à Aigle resterait évidemment plus important. Le développement de l'offre P+R et de la desserte en TP côté valaisan sera donc essentiel pour maîtriser la demande à Aigle, conformément à la stratégie.

Concernant l'accès à l'offre P+R, l'administration prévue des abonnements par les gestionnaires de P+R (CFF/Communes) n'interdira pas l'utilisation des P+R d'Aigle/Bex par des personnes ne répondant pas aux critères de "légitimité" mais se limitera à donner la priorité aux personnes n'ayant clairement pas d'alternative. Des exceptions sont admises pour des cas particuliers. De plus, une utilisation occasionnelle de ces P+R restera possible pour tout le monde, sans conditions restrictives.

3. Pouvez-vous exposer pour quelle raison cette planification ne tient-elle pas compte des projets de développements de la ligne CFF du Simplon par Monthey ainsi que de la ligne Sud-Léman ?

La planification tient compte des projets de développement du réseau TP de référence dans un horizon à 10-15 ans, qui est la temporalité de l'étude. Les enjeux de ce développement sont détaillés dans le rapport, où est bel et bien mentionnée la Ligne Sud-Léman et ses impacts positifs au niveau de la demande frontalière. La stratégie P+R s'appuie donc sur les éléments suivants :

- Les développements TP actés à cet horizon, précisément afin de ne pas se fonder sur des développements de plus long terme ou encore hypothétiques tel que le raccordement de Monthey à la Ligne du Simplon;
- L'offre P+R qui peut être développée à l'amont, mais ce uniquement sur des lignes dont la qualité est considérée comme suffisamment élevée au regard des critères définis en la matière (ces critères se basent, entre autres, sur ceux définis par l'ARE - Office fédéral du développement territorial - en matière de qualité de desserte).

La réhabilitation de la liaison ferroviaire Sud-Léman fait l'objet d'études approfondies, suivies par l'Etat du Valais et Chablais Région, qui sont partenaires du projet. En France, la concertation publique devrait avoir lieu début 2024. S'en suivront des études d'avant-projet, une fois le mode retenu. La réalisation des travaux ne devrait pas intervenir avant 2030.

4. Que pense la Commune de Monthey de ces conclusions ?

La Commune de Monthey a été partie prenante de la présente étude de planification et a participé aux différentes séances de présentation de l'avancement de l'étude en présence du bureau mandaté, avec un représentant désigné au Comité de pilotage et un au groupe technique. Elle a donc été impliquée tout au long du processus qui a débuté en février 2021. À l'issue de l'étude, deux rapports finaux de diagnostic et de planification (version octobre 2022) ont été transmis pour validation à l'ensemble des 28 Communes par consultation mail entre décembre 2022 et début février 2023. Les rapports finaux de l'étude lui ont ainsi été soumis. Les options présentées dans le document correspondent dans les grandes lignes et sur le principe à la vision communale dans le domaine. Une séance du COPIL de l'étude de planification sera organisée à la rentrée estivale et sera dédiée à la prise en considération des retours des Communes sur les rapports finaux de l'étude et vise à définir la suite du processus. Quant au résultat pour la ville de Monthey, il paraît prématuré de se déterminer définitivement à ce stade. En effet des projets d'envergure sont actuellement à l'étude sur le site de la Gare. On peut citer la sécurisation de l'AOMC, la transformation des quais de la Gare CFF et l'aménagement de la Place de la Gare. Pour le premier, notamment, la mise en œuvre d'une prestation type RER entre Monthey et Aigle pourra avoir une influence sensible en termes de mobilité pour toute la région.

5. Quel est le fonctionnement et quelles sont les missions de l'entité Chablais Région ?

L'Association Chablais Région regroupe les 28 Communes du Chablais vaudois et valaisan, dont Monthey. Fonctionnant comme un Service intercommunal et intercantonal, elle accompagne le développement de la Région notamment sur les aspects économiques et de mobilité, en encourageant les projets d'intérêt régional.

Monthey, le 4 septembre 2023