

# D.3 Réseaux ferroviaires

Interaction avec fiches : **A.11, B.1, C.2, C.5, C.6, C.7, D.1, D.2, D.4, D.5, D.6, D.7, E.3**

Décision du Conseil d'État	Révision globale	Modification partielle	<b>version 1 du 01.05.2019</b>
Adoption par le Grand Conseil	14.06.2017	XX. XX. 2025	
Approbation par la Confédération	08.03.2018	XX. XX. 2025	
	01.05.2019	XX. XX. 2026	

## Stratégie de développement territorial

- 2.2 : Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins
- 2.5 : Viser une collaboration au-delà des frontières communales, régionales, cantonales et nationales dans le domaine du tourisme
- 3.2 : Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains
- 3.7 : Coordonner l'urbanisation et les transports
- 4.1 : Renforcer les connexions avec les espaces métropolitains suisses et européens

## Instances

**Responsable :** SDM

- Concernées :**
- Confédération
  - Canton : SCA, SCPF, **SDANA**, SDT, SEFH, SEN, SETI, **SFCEP, SFNP**, SPT
  - Commune(s) : Toutes
  - Autres : Cantons de Berne, Uri et Vaud, France, Italie, entreprises de transports

## Contexte

Le progrès social et l'essor économique d'un canton périphérique et touristique comme le Valais sont fortement dépendants de l'existence et de la qualité de ses voies de communication. Le Valais a le besoin impératif d'une desserte adaptée de son territoire et d'une connexion de qualité avec les réseaux nationaux et internationaux de transports routiers, ferroviaires, aériens et lacustres. De par sa situation géographique, le Valais est également un lieu de transit international important pour le trafic ferroviaire à travers les Alpes. Les infrastructures doivent donc, d'une part, assurer le passage et la fluidité du trafic et, d'autre part, être adaptées aux conditions spécifiques propres à un milieu montagnard (topographie, climat, dangers naturels).

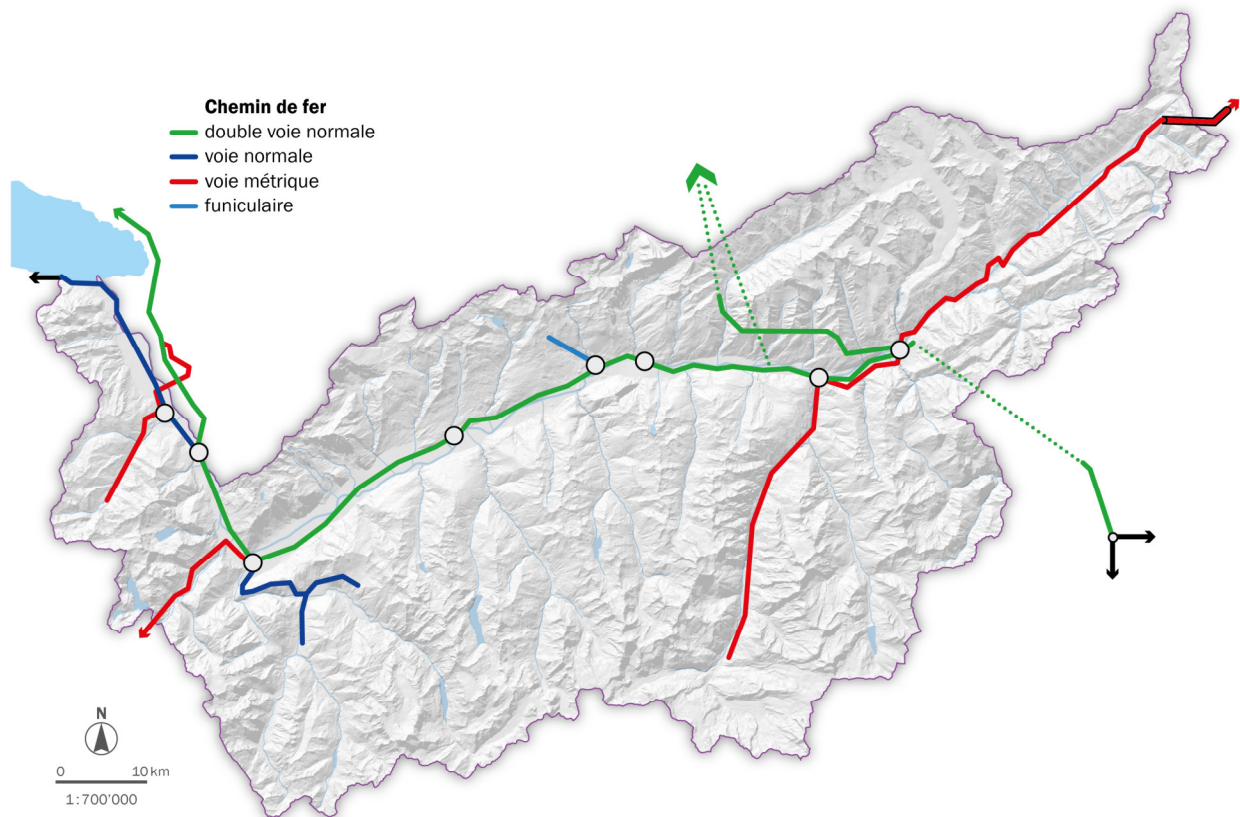
Le Plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail (SIS) coordonne les projets relevant du domaine de compétence de la Confédération. Il intègre notamment la construction totale du tunnel de base du Lötschberg, construction qui revêt une importance toute particulière pour le développement économique du Valais. Les projets classés selon la catégorie du plan sectoriel sont listés dans l'annexe 2.

Le 9 février 2014, le peuple et les cantons ont accepté l'arrêté fédéral portant **sur le** règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016), qui détermine l'aménagement par étapes de l'infrastructure ferroviaire par le biais **de** programmes **de** développements **stratégiques** (PRODES), dans **lesquels** le canton peut faire valoir ses intérêts.

Le concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040) va dans le sens du SIS, notamment en ce qui concerne l'amélioration de l'accessibilité du Valais de manière générale, de la desserte des régions de montagne et des régions touristiques, lesquelles se concrétisent par la construction totale du tunnel de base du Lötschberg et l'augmentation des capacités entre le Bassin lémanique et le Valais.

Le Valais dispose d'un réseau ferroviaire constitué de 8 lignes, dont 2 sont structurantes et ont une importance nationale et internationale (Simplon et Lötschberg). L'offre de trafic ferroviaire a pu être continuellement développée depuis le début des années 2000, une étape décisive ayant été la mise en service du tunnel de base du Lötschberg (1<sup>er</sup> tube) en 2007, ainsi que la première étape de mise en place d'une offre ferroviaire régionale de type RER (réseau express régional) depuis décembre 2012.

## D.3 Réseaux ferroviaires



Réseau ferroviaire dans le canton du Valais (Source : SDM)

Le canton du Valais a pour objectif de renforcer ses connexions et son ouverture vers les territoires adjacents et les espaces métropolitains suisses et européens en améliorant, de manière coordonnée, son raccordement aux réseaux de transports nationaux et internationaux. La collaboration avec la Confédération, les cantons limitrophes et les régions voisines dans le domaine des transports doit être renforcée. Par ailleurs, les centres urbains qui doivent remplir les fonctions de nœuds de transports et d'approvisionnement pour les environs, mais également de points de transbordement pour accéder aux centres touristiques alpins, doivent être directement connectés aux réseaux nationaux et internationaux.

Dans ce sens, le canton soutient **notamment** les projets suivants (cf. annexes 1 et 2) :

- Achèvement du tunnel de base du Lötschberg comprenant deux tubes équipés sur toute leur longueur et, à plus long terme, réalisation de la liaison en direction de l'ouest ;
- Harmonisation du gabarit de la ligne du Simplon, et amélioration de la capacité et des caractéristiques du tronçon entre Brig, Domodossola et au-delà ;
- Maintien de la ligne de faite du Lötschberg ;
- Réhabilitation de la ligne ferroviaire sud-lémanique entre St-Gingolph et Evian (Tonkin) ;
- Réalisation d'une nouvelle ligne reliant Innertkirchen (BE) à Oberwald (VS), par l'intégration d'une ligne électrique à très haute tension dans le tunnel du Grimsel ;
- Réalisation, à plus long terme, de la nouvelle transversale ferroviaire du Grand-Saint-Bernard entre Martigny et Aoste/Chivasso.

L'État du Valais entend défendre et développer les infrastructures nécessaires au maintien d'un réseau de transports publics répondant tant aux besoins de la population résidente qu'aux besoins de l'économie et du tourisme valaisans. En outre, il est essentiel que le Valais reste connecté de manière efficace et performante aux grands axes européens de mobilité routière et ferroviaire.

## D.3 Réseaux ferroviaires

### Coordination

#### Principes

1. Promouvoir les intérêts du canton dans le cadre de la réalisation et la mise à jour du SIS **en tenant compte des compétences de la Confédération.**
2. Garantir la modernisation des lignes existantes afin d'en augmenter l'attractivité, le confort et la sécurité, d'optimiser les temps de parcours et d'en diminuer les nuisances.
3. Maintenir une très bonne desserte du canton sur les lignes du Simplon et du Lötschberg et les optimiser.
4. Assurer une desserte régionale de qualité dans les zones desservies.
5. Planifier les renforcements de capacité, les adaptations de gabarit (notamment au passage des trains de dernière génération) et examiner l'opportunité de nouvelles lignes et de réhabilitation d'anciennes lignes.
6. Assurer un transbordement efficient entre les réseaux routier et ferroviaire national et international, et privilégier le transfert de la route au rail.
7. Assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures ferroviaires existantes, et en garantir la protection contre les dangers naturels et les accidents majeurs.
8. Prendre toutes les mesures utiles afin de minimiser les risques relatifs au transport de matières dangereuses par le rail.
9. Prendre les mesures constructives dictées par les circonstances pour limiter les risques de collision **et d'électrocution** avec la faune.
10. Aménager et entretenir les talus et bords des voies de chemins de fer, de manière à préserver et favoriser la diversité biologique et la création de biotopes intéressants pour la faune et la flore.

#### Marche à suivre

##### Le canton :

- a) accompagne la Confédération dans l'élaboration et l'adaptation du SIS ;
- b) évalue les éventuelles conséquences des projets ferroviaires sur le territoire cantonal ;
- c) participe aux démarches de promotion et de coordination des projets ferroviaires au niveau national et international ;
- d) identifie et propose les infrastructures à réaliser, entreprend les études de faisabilité et, le cas échéant, préfinance les projets qu'il juge nécessaires ;
- e) agit auprès des instances concernées pour assurer le financement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures nécessaires ;
- f) remplit les tâches de planification, de coordination, de réalisation, d'exploitation et d'entretien qui relèvent de sa compétence ;
- g) s'engage auprès des instances compétentes afin d'obtenir les moyens nécessaires à la concrétisation des projets.

##### Les communes :

- a) **créent, tiennent compte**, dans le cadre de l'adaptation de leur plan d'affectation des zones, **les conditions légales en matière d'aménagement du territoire pour l'application des principes mentionnés ci-dessus des éventuelles conséquences des projets ferroviaires sur leur territoire** ;

## D.3 Réseaux ferroviaires

- b) prennent les mesures adéquates pour renforcer et améliorer les accès aux interfaces modales et réalisent, en cas de besoin, les aménagements nécessaires (p.ex. espaces publics, arrêts de taxi, Park&Ride, parcs à voitures et deux-roues, [information](#), [signalisation adéquate des commerces](#), [perméabilité piétonne et cyclable](#)).

### Conditions à respecter pour la coordination réglée

La coordination des projets de compétence fédérale a lieu au niveau du SIS. Les projets de compétence cantonale ayant des effets importants sur l'organisation du territoire et l'environnement sont classés dans la catégorie « **coordination réglée** » lorsqu'il est prouvé, dans le cadre de la coordination, que le projet remplit les conditions suivantes :

- I. le projet est défini comme d'importance cantonale et/ou soutenu par la Confédération ;
- II. il a été démontré que l'infrastructure projetée répond à des besoins ;
- III. le tracé est arrêté, sa localisation est justifiée et une connexion optimale avec les autres réseaux de mobilité est démontrée ;
- IV. les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, [Districts francs fédéraux et cantonaux](#), [OROEM](#), [biotopes et corridors faunistiques](#)), les installations tierces et les dangers naturels ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

### Documentation

[DETEC, Plan sectoriel des transports – Partie Infrastructure rail \(SIS\), 2022](#)

SDM, [Concept cantonal de la mobilité 2040 \(CCM 2040\)](#), 2018

[DETEC, Plan sectoriel des transports – Partie Infrastructure rail \(SIS\), 2015](#)

TTK, [Etude préliminaire pour la réouverture de la ligne ferroviaire d'Evian-les-Bains à Saint-Gingolph – Rapport d'étude](#), 2011

ST, [Les transports publics en Valais – Conception cantonale](#), 2000

## D.3 Réseaux ferroviaires

### Annexe 1 : Projets ferroviaires soutenus par le canton hors SIS (état au ~~30.05.2018~~25.04.2024)

N°	Projet	Commune(s)	Type	Catégorie de coordination	Date du rapport explicatif
1	Ligne sud-lémanique (Tonkin)	St-Maurice, Massongex, Monthey, Collombey-Muraz, Vionnaz, Vouvry, Port-Valais, St-Gingolph	Réhabilitation	Information préalable	
2	Raccordement de Monthey sur la ligne du Simplon	Monthey	Nouvelle réalisation	Information préalable	
3	Tunnel du Grimsel	Obergoms	Nouvelle réalisation	Coordination en cours	24.07.2017
4	Ligne entre Martigny et Aoste/Chivasso	Martigny, <a href="#">Charrat</a> , <a href="#">Vollèges</a> , Sembrancher, Orsières, <a href="#">Val de Bagnes</a> , Liddes, Bourg-St-Pierre	Nouvelle réalisation	Information préalable	
5	Ligne ferroviaire entre Monthey et Bex	Monthey, Massongex	Nouvelle réalisation	Information préalable	
6	3e voie entre Brig et Viège	Brig-Glis, Naters, Viège	Nouvelle réalisation	Information préalable	

## D.3 Réseaux ferroviaires

### Annexe 2 : Projets ferroviaires en Valais inscrits dans le SIS

N° SIS	Projet	Commune(s)	Catégorie de coordination
OB 11.3 Ferden	Tunnel de base du Lötschberg (deux tubes à voie unique)	Ferden	Réglée
OB 11.4 Steg-Visp	Tunnel de base du Lötschberg (deux tubes à voie unique)	Baltschieder, Niedergesteln, Raron, Steg-Hohtenn	Réglée
OB 11.5 Raum Brig	Aménagement du nœud de Brig	Brig, Naters, Termen	Information préalable
12-23 (Partie programme du PST)	Augmentation de capacité de la ligne Lausanne-Brig (réduction des temps de parcours)	De St-Maurice à Brig	Information préalable