



Le RER en fort essor en Valais

MOBILITÉ La fréquentation de la ligne reliant Saint-Gingolph à Brigue a augmenté de 53% entre 2018 et 2024. Ce boom, marqué auprès des jeunes, est le résultat des investissements dans les transports publics.

PAR CLÉMENT GIRARDOT

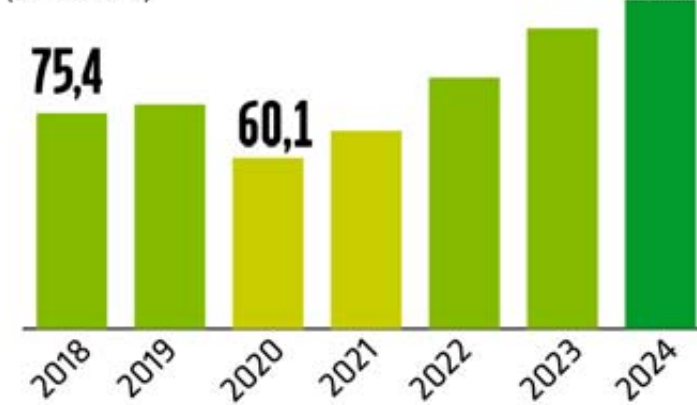
La mobilité ferroviaire en Valais se porte bien, notamment la mobilité régionale. Les statistiques des CFF montrent une forte augmentation ces dernières années de la fréquentation des lignes et des gares. Les niveaux de la période pré-covid ont été largement dépassés dans presque toutes les gares du Valais romand. La fréquentation des gares est évaluée par l'indicateur du nombre de passagers montant et descendant des trains les jours ouvrés. Certains chiffres sont surprenants, comme le nombre de voyageurs ayant transité par la gare de Riddes, qui a doublé entre 2018 et 2024. D'autres gares affichent de fortes hausses, comme Saxon (+82%), Saint-Gingolph (+69%) et Le Bouveret (+57%).

Phénomène romand

Point commun, elles sont situées sur la ligne du RER Valais, inaugurée en 2012, qui relie Saint-Gingolph à Brigue. «Nous observons cette hausse du trafic régional sur toute la Suisse romande, où on peut dire que l'offre fait la demande», déclare Frédéric Revaz, porte-parole des CFF, citant la création récente du Léman Express. «Ces liaisons viennent également irriguer les grandes lignes avec de nouveaux clients.» Les chiffres communiqués par la société RegionAlps sont aussi au vert. Entre 2018 et 2024, le trafic voyageur, calculé par l'indicateur du voyageur-kilomètre, a augmenté de 53% pour le RER Valais. Durant la même période, le nombre de voyageurs annuels est passé de 8,1 à 10 millions, soit une hausse de 24%. «Les augmentations devraient se poursuivre pour l'année 2025», affirme Lucie Blasco, responsable marke-

Le boom après le covid

Voyageurs/km sur la ligne St-Gingolph-Brigue (en millions)



ting et communication de RegionAlps. Pour Sylvain Dumoulin, chef du Service de la mobilité, l'augmentation de l'indicateur du voyageur-kilomètre dénote une «intensification de l'usage des transports publics sur des distances plus longues».

Volonté politique

«Il est particulièrement réjouissant de constater que cette hausse de la demande ne concerne pas uniquement la plaine du Rhône, mais s'étend également aux

communes situées sur les cotéaux et dans les vallées latérales», continue-t-il.

L'offre de la compagnie RegionAlps a peu évolué depuis 2018, le principal changement a été l'introduction de la cadence à la demi-heure le samedi en 2023, qui a entraîné une hausse des voyageurs durant le week-end. Mais les politiques publiques ont favorisé le développement des infrastructures liées aux transports publics et une meilleure intégration des différentes formes de mobilité. «Le Concept cantonal de mobilité 2040, adopté en 2018, a posé un cadre stratégique clair en définissant les priorités de la politique de mobilité du canton du Valais», note Sylvain Dumoulin. «Dans ce cadre, une importance particulière a été accordée à une approche glo-

bale et multimodale de la mobilité, considérée comme un système intégré.»

De nouvelles habitudes

Parallèlement, des changements d'habitudes des Valaisannes et des Valaisans permettent aussi d'expliquer cet engouement pour les trains régionaux. Cette évolution est principalement portée par les nouvelles générations. La dernière enquête clientèle (2024) RegionAlps permet de connaître le portrait type de l'utilisateur fréquent du RER Valais. Il s'agit d'un jeune âgé de 15 à 24 ans, qui se rend au travail ou en formation et qui est arrivé à la gare à pied ou en bus. «Les jeunes générations profitent plus du train qu'auparavant, notamment avec l'AG Night à 99 francs par an», avance Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. Selon le Service de la mobilité, les jeunes tendent à passer le permis plus tard et renoncent davantage à la possession d'une voiture individuelle. Le transport individuel motorisé reste toutefois le mode de déplacement principal. «Dans un canton à la topographie et à la structure territoriale particulières comme le Valais, de nombreuses personnes restent et resteront dépendantes de la voiture individuelle. L'enjeu n'est donc pas de supprimer cet usage, mais de le réduire là où cela est possible», suggère Sylvain Dumoulin, qui souhaite davantage d'alternatives pour remplacer la deuxième voiture du foyer. Les années 2026 et 2027 marqueront la mise en service progressive des nouvelles rames RegionAlps, plus modernes, qui devraient encore renforcer l'attractivité de la ligne Saint-Gingolph – Brigue.

L'USAGER TYPE

ÂGE: de 15 à 24 ans.

UTILISATION: travail ou en formation.

AVANTAGES: les jeunes générations profitent notamment de l'AG Night à 99 francs/an.

Un carambolage mortel jugé



A9 Une nuit de juillet 2023, une conductrice alcoolisée provoque un accident. Alors qu'elle tente de s'extraire du véhicule, elle est mortellement percutée par une automobiliste condamnée pour homicide par négligence.

«Je n'aurais pas pu éviter cet accident. Tout ce que j'ai pu faire, je l'ai fait.» Devant le Tribunal des districts d'Hérens et de Conthey, la prévenue peine à retenir ses larmes. Cette femme d'une cinquantaine d'années, domiciliée en Valais, est accusée d'homicide par négligence par le Ministère public après un accident mortel survenu en juillet 2023. Il est environ 2 heures du matin lorsqu'une conductrice alcoolisée (2 g/kg) percute l'arrière d'un véhicule sur l'autoroute A9, à hauteur de Chamoson. Sa voiture s'immobilise sur le toit, au milieu de la chaussée. Alors qu'elle tente de s'extraire de l'habitacle, cette Française de 35 ans, bloquée par sa ceinture de sécurité, est percutée par la prévenue, qui rentre du travail à une vitesse avoisinant les 125 km/h. La victime ne survit pas au choc.

Doit-on s'attendre à un obstacle sur l'autoroute?

À l'audience, qui s'est tenue début novembre, le procureur invite le juge à se concentrer sur une question: «Doit-on s'attendre à rencontrer un véhicule accidenté sur l'autoroute», interroge Julien Meuwly. Dans son raisonnement, le tribunal répond par l'affirmative. Débris, animaux blessés, piétons... «De tels obstacles n'étant pas considérés si rares qu'on puisse en faire abstraction sur une autoroute», expose le jugement en citant le Tribunal fédéral. Autrement dit, la prévenue a manqué à son devoir de vigilance. «Une telle collision aurait pu être évitée si elle n'avait pas fait preuve de négligence», appuie Me Tam Töbik et Me Didier Elsig. Selon les avocats du père de la victime, un autre élément pèse lourd dans la balance. Le passage d'un quatrième automobiliste quelques instants après l'accident. Celui-ci, qui a remarqué les débris sur la chaussée, est parvenu à éviter une troisième collision en se déportant sur la bande d'arrêt d'urgence.

«L'accident était inévitable»

Pour la défense, cette compa-

raison ne tient pas. Me Nadia Roduit souligne les différences. «Ma cliente roulait avec les feux de croisement, l'autre conducteur avait les feux de route», note-t-elle avant d'enchaîner: «La zone était aussi éclairée par les feux arrière du véhicule de ma cliente.» La collision était inévitable, appuie Me Roduit. «Il restait une vingtaine de mètres pour faire un freinage d'urgence, soit une demi-seconde. Aucun conducteur n'aurait pu réagir à temps. L'accident était inévitable.» Dans son raisonnement, le juge admet que la perception des débris sur la chaussée peut varier d'un conducteur à l'autre. Mais il estime que leur quantité aurait dû alerter la prévenue, «notamment un pare-chocs arraché, avec sa partie réfléchissante tournée vers elle», relève le jugement. Alors qu'elle roulait à vive allure, dans une «profonde obscurité», son degré de prudence aurait dû être maximal, selon le juge. «La conductrice aurait dû redoubler d'attention», conclut la cour, qui estime que toutes les conditions de l'homicide par négligence sont réunies. Elle écope d'une peine pécuniaire de 120 jours-amende à 185 francs, suspendue par un sursis de deux ans. Côté financier, les prétentions de la partie plaignante devront faire l'objet d'une procédure civile. Mais la prévenue devra déjà régler plus de 24 000 francs de frais de justice. Le procureur a toutefois tenu à nuancer la faute. Il évoque une conductrice expérimentée «en pilotage automatique, hypnotisée» par la route. «Elle était simplement distraite. Il est humain et aisé d'oublier qu'on roule.»

Aucun recours déposé

À l'issue de cette affaire «très éprouvante pour les deux parties», Me Nadia Roduit nous indique que sa cliente ne souhaite pas faire recours contre ce jugement. Contactés, les avocats de la famille de la victime estiment que le jugement apporte les réponses souhaitées, malgré les conséquences dramatiques de cet accident. «C'est cette recherche de la vérité que recherchait notre client, qui n'en fait pas une affaire personnelle contre la conductrice condamnée», notent Me Tam Töbik et Me Didier Elsig.

DAMIEN RAPALLI