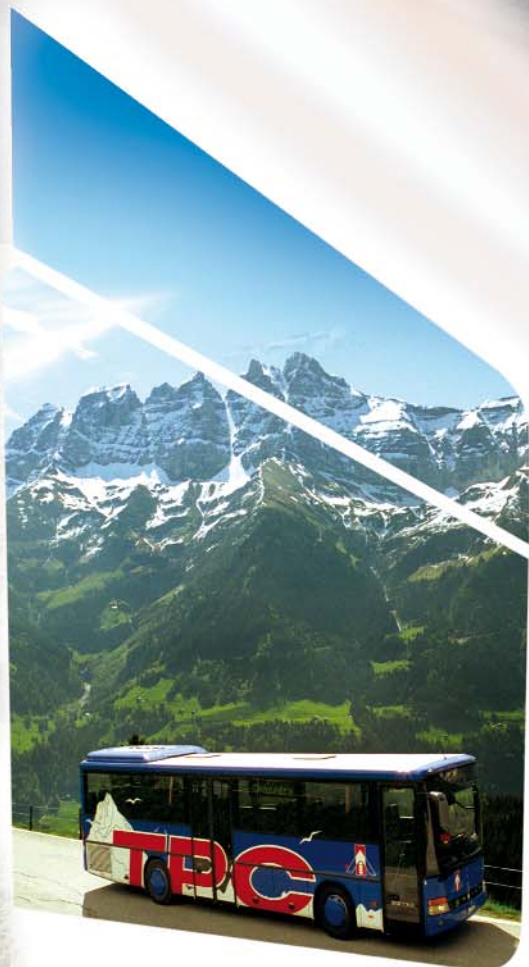


TPC NEWS

Le magazine des Transports Publics du Chablais



Numéro spécial :

Le lien d'une région • Hier • Aujourd'hui • Demain

HISTOIRE

Au sommaire

- 3** Les Transports Publics du Chablais:
une remise en question permanente
- 4** Les Transports Publics du Chablais SA
- 5** Bref historique
- 6** Aigle-Sépey-Diablerets
- 8** Aigle-Leysin
- 10** Aigle-Ollon-Monthey-Champéry
- 12** Bex-Villars-Bretaye
- 14** Le réseau des lignes de bus des TPC:
un secteur en forte expansion
Lignes exploitées par les TPC en tant
qu'entrepreneur postal
- 15** Organigramme et fiche technique des TPC

Hier et aujourd'hui: un même engagement

Vision

Assurer un développement harmonieux de l'entreprise en utilisant de manière optimale, durable et efficace, les ressources humaines et financières à disposition, en vue de remplir à satisfaction notre mission. De manière générale, nous imposons comme un acteur incontournable sur le marché des transports publics dans le Chablais.

Mission générale

Comblent avec efficacité les besoins en matière de transport de la population résidente et de passage des Chablais vaudois et valaisans, surtout entre les localités que nous relient. Offrir une desserte ferroviaire et routière de qualité entre les régions de montagne et la plaine, en assurant les meilleures correspondances possibles avec les lignes ferroviaires des CFE, particulièrement à Aigle et à Bex.

Impressum

Responsable de la publication: Claude Oreiller, TPC
Textes: Claude Oreiller
Conception et mise en pages: Ideal-Corn, Aigle.
Couverture: Publicité Zufferey SA
Photographies: Gérald Hadorn
Greg Montangero
André Pot
Alain Schönmann
Illustration: Marc-Henri André
Conseillers historiques: Gérald Hadorn
Gaston Maison
Impression: Imprimerie Montfort, Monthey
Contact: Transports Publics du Chablais
Service clients
38, rue de la Gare
1860 Aigle
Tél.: 024/468.03.30
Fax: 024/468.03.31
E-mail: info@tpc.ch
Copyright: 2003 - TPC. Tous droits de
reproduction réservés.

Notes

Il ne nous a pas toujours été possible de retrouver les auteurs de certaines photographies ou leurs descendants. En cas de droits exigibles, merci de vous adresser à la direction des TPC qui fera, le cas échéant, le nécessaire.

D'autre part, M. Gérald Hadorn recueille toute archive relative aux chemins de fer helvétiques (photos, documents etc.) Prière de le contacter à l'adresse suivante:

G. Hadorn – av. du Chamossaire 24 – 1860 Aigle
Tél. 024 / 466 53 71

Crédits photos

Couverture: Photomontage: Publicité Zufferey SA. Vignettes: 1,3,4. G. Montangero / 2. G. Hadorn /

Page 3: G. Montangero.

Pages 4-5: 1. Collection Yves Rincky / 2-3. Coll. Gaston Maison / 4-5. Alain Schönmann / 6-9. G. Montangero.

Pages 6-7 (ASD): 1. Coll. Bibliothèque nationale / 2,3,7,8. Coll. G. Maison / 4. Coll. ASD / 5. Jullien, coll. G. Hadorn / 6. Hall, coll. G. Hadorn / 9. Jullien, coll. ASD / 10, 12-15. G. Hadorn / 11. G. Montangero.

Pages 8-9 (AL): 1. Coll. G. Maison / 2-4,7. Coll. G. Hadorn / 5. G. Sisonksi, coll. G. Hadorn / 6. Musy, coll. G. Hadorn / 8. Perrochet SA, coll. G. Hadorn / 9. J.-L. Rochaix / 10-12. G. Hadorn / 13. G. Montangero / 14. Marc-Henri André.

Pages 10-11 (AOMC): 1. Coll. Gérald Lange, Morgins / 2. Jullien frères, coll. G. Maison / 3. Coll. G. Hadorn / 4,7. Brown Boveri / 5. Briquet et Fils, coll. G. Hadorn / 6. R. Heyraud, coll. G. Hadorn / 8. Claude Bernard, coll. G. Hadorn / 9. Artas / 10-13. G. Hadorn / 14,15. A. Pot.

Pages 12-13 (BVB): 1-8. Coll. G. Hadorn / 9. Perrochet SA, coll. G. Hadorn / 10. O. Sartori, coll. G. Hadorn / 11-16. G. Hadorn / 17. A. Pot / 18,19. G. Montangero.



Les Transports Publics du Chablais : une remise en question permanente

➤ On doit à des promoteurs courageux et ambitieux la construction, dès la fin du XIX^e siècle, des lignes de chemins de fer de montagne à voie étroite. Cette initiative a joué un rôle clé dans le développement de régions jusque-là difficiles d'accès.

L'heure euphorique du premier tourisme de masse sonnait alors. Les projets se multipliaient, se concurrençaient parfois. Chacun voulait son train qui permettrait au plus grand nombre possible de touristes et curistes de venir profiter des grands bienfaits de nos sommets.

Premières années souvent difficiles... Mais elles offrent à bon nombre de montagnards la possibilité de trouver du travail sur place, sur ces terres qui sont les leurs et qu'ils entendent continuer à exploiter.

Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, deux facteurs mettent en péril ce précieux patrimoine légué par la génération précédente : d'une part l'avènement de l'automobile, d'autre part les investissements importants, indispensables pour garantir le renouvellement et la modernisation des installations et du matériel ferroviaires.

Une véritable remise en question de la plupart des lignes secondaires a lieu ; au nom de la rentabilité, on propose de les remplacer par des services routiers, voire de les supprimer. Dans notre région, les habitants se mobilisent, les communes et les cantons se battent pour conserver l'acquis. L'effort en vaut la peine : les lignes seront maintenues et remises en état. Les véhicules

désuets seront successivement remplacés. On instaurera un véritable service public avec horaire cadencé.

En 1975, la Communauté d'exploitation des Transports Publics du Chablais (TPC) voit le jour. Elle regroupe les compagnies de chemin de fer locales :

- Aigle-Leysin
- Aigle-Sépey-Diablerets et
- Bex-Villars-Bretaye.
- L'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry les rejoint en 1977.

Il s'agit en effet d'assurer une direction dynamique à ces entreprises et d'améliorer leur synergie. En 1999, cette communauté d'exploitation fusionne en une seule entité : les TPC SA.

Sécurité, amélioration du confort et de l'attrait, administration assouplie, tels sont les premiers objectifs de cette jeune

société. Elle se veut être au service de l'ensemble du Chablais vaudois et valaisan.

Les TPC développent également leur réseau routier dans le Chablais. A la demande des autorités concernées, ils ouvrent plusieurs nouvelles lignes :

- exploitation de la ligne de bus du Tonkin (Aigle-Vionnaz-Saint-Gingolph),
- ligne de bus Aigle-Villeneuve faisant partie du Réseau Express Vaudois,
- bus communal d'Aigle
- la ligne Bex-Monthey en partenariat avec CarPostal Suisse (décembre 2002).

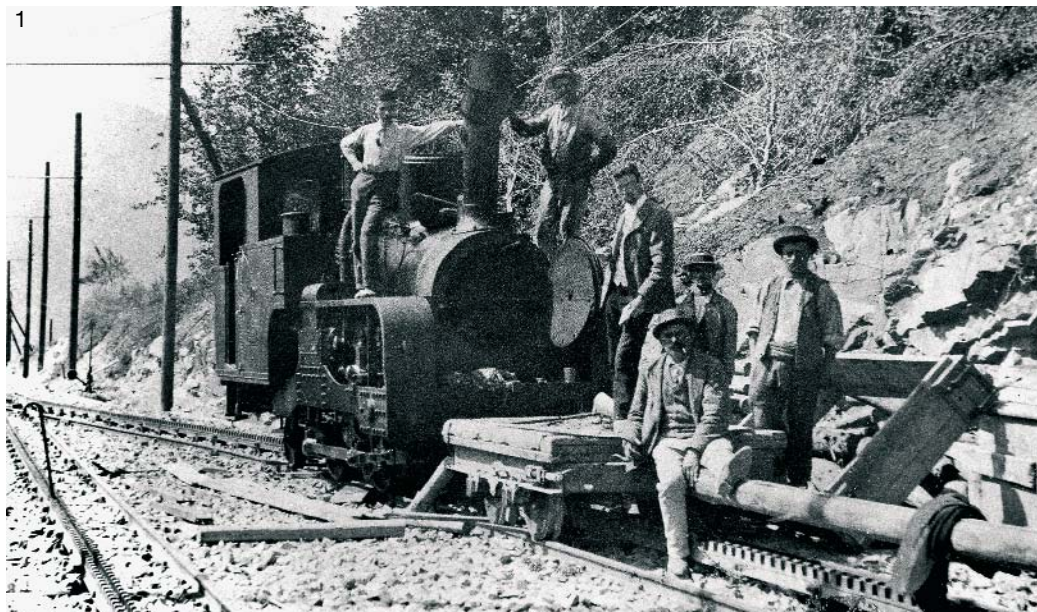
De très importants investissements s'imposent. Mais ceux-ci pèsent lourd pour certaines communes. Aussi, nous saluons ici le soutien continu et marqué des pouvoirs

Page précédente :

1. Le nouveau dépôt des TPC situé En Châlex (sortie d'Aigle direction Ollon), 2002.

Pages 4-5 :

1. Pose de la voie de l'Aigle-Leysin, en 1900, au lieu-dit Rennaz.
2. Place de la gare d'Aigle en 1902 : (de gauche à droite) la gare, un tram du Grand-Hôtel, une automotrice, le bâtiment administratif des TPC, l'ancien buffet hexagonal surmonté du cheval qui orne encore l'actuel restaurant.
3. Une diligence à trois chevaux pour Leysin, sur la Place du centre à Aigle.
4. Lors de la construction du dépôt de Châlex.
5. Pose des baies vitrées du dépôt.
6. Partie atelier du dépôt de Châlex.
7. Le dépôt modèle de Châlex, conçu en étroite collaboration avec le personnel technique des TPC.
8. Vue du dépôt depuis le pont de la route d'Ollon.
9. Clair obscur dans l'atelier de Châlex.



publics. Ils reconnaissent la valeur et le coût engendré d'un système de transports publics attrayant et respectant les principes nouveaux du développement durable.

La réforme des chemins de fer de 1996 a imposé aux Entreprises de Transport Concessionnaires comme les TPC de nouveaux modes de gestion. Fort contraignants, mais également très valorisants, ils exigent une responsabilisation accrue de la part de la Direction. Il s'agit dorénavant de respecter le cadre financier alloué dans le cadre de mandats de prestations négociés avec les Cantons et l'Office fédéral des transports.

Les TPC regardent avec confiance vers l'avenir : celui-ci passe par d'importants projets

indispensables au développement d'un système de transports publics efficace et conforme aux attentes de la région.

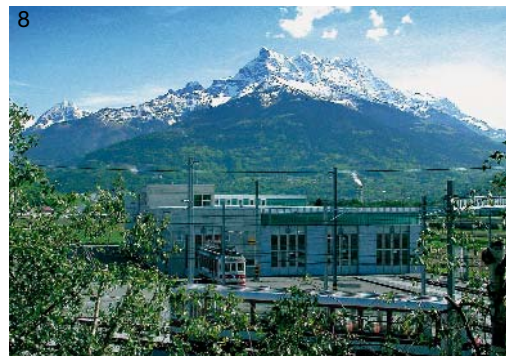
Citons le plus important : la restructuration complète de la Place de la Gare d'Aigle en partenariat étroit avec la Commune et les CFF ; cette opération prévoit, entre autres, la mise en site propre de l'AOMC le long des voies CFF en direction du nouveau dépôt-atelier des TPC, situé au lieu-dit « En Châlex ».

Autre projet ambitieux qui attend toujours le feu vert des autorités : le prolongement de l'AL jusqu'à la Berneuse. Son exécution permettra d'atteindre – sans transbordement – un site exceptionnel. Il mettra en valeur un panorama unique qui donne à la fois sur les Alpes, le Jura et le bassin lémanique.

Toute la région bénéficiera de cette réalisation aux coûts maîtrisables qui profitera directement à notre première industrie régionale : le tourisme.

Trait d'union entre deux cantons, reliant vingt-cinq communes, les Transports Publics du Chablais restent au service de toute une région et ne cesseront d'adapter leurs activités aux besoins de sa population.

La Direction



Les Transports Publics du Chablais SA

> A la demande des autorités fédérales et cantonales, une fusion juridique complète a réuni les quatre compagnies de chemin de fer privées du Chablais. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 1999 elles constituent les Transports Publics du Chablais SA (TPC). Cette fusion fait suite à un premier regroupement de ces compagnies en 1975 et 1977 lors de la constitution de la Communauté d'exploitation du même nom.

Les TPC regroupent les lignes à voie métrique suivantes :

- Aigle-Leysin
- Aigle-Ollon-Monthey-Champéry
- Aigle-Sépey-Diablerets
- Bex-Villars-Bretaye.

De plus, les TPC incluent différentes lignes de bus et agissent

comme entrepreneur postal – voir p. 14.

Cette fusion visait à rationaliser l'exploitation de ces lignes et à limiter leurs frais administratifs.

Les chemins de fer AL, ASD et AOMC assurent, chaque heure, les correspondances à Aigle avec les CFF. Le BVB assure, quant à lui, la correspondance à Bex.

Bref historique

L'aventure ferroviaire du Chablais vaudois et valaisan débute avec l'arrivée à Aigle de la ligne de chemin de fer Lausanne-Simplon en 1857. Cette réalisation va susciter un grand nombre de projets à la fin du XIX^e siècle afin de relier la plaine à la montagne.

Dès 1840, la route Aigle-Le Sépey fut le premier maillon

de liaisons régulières entre les hauts de la vallée des Ormonts et la plaine, liaison assurée par des services de diligences.

La place de la gare d'Aigle voit les CFF cohabiter avec les trois chemins de fer à voie étroite que sont l'AL, l'ASD et l'AOMC.

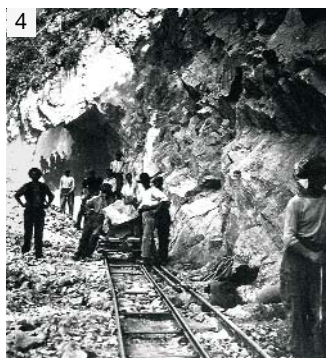
Située à 39,3 km de Lausanne et à 106,2 km de Brigue, Aigle accueille dans son château médiéval un très intéressant Musée de la vigne et du vin. Cette cité mérite qu'on s'y attarde pour rendre hommage aux pionniers de la fin du XIX^e siècle qui ont eu l'audace de concevoir et de réaliser une véritable étoile ferroviaire. La fin du XIX^e siècle voit également des notables de Bex et du plateau de Villars se lancer dans l'aventure du Bex-Villars-Bretaye.

Suivons la numérotation de l'indicateur officiel suisse des transports afin de découvrir :

- l'Aigle-Sépey-Diablerets (n° 124)
- l'Aigle-Leysin (n° 125)
- l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (n° 126)
- le Bex-Villars-Bretaye (n° 127 et 128).

En voiture !

- 1 La diligence des Ormonts à la Frasse, vers 1898.
- 2 L'échafaudage du Pont du Vanel qui servit par la suite à construire le Pont des Planches.
- 3 La première automotrice de la ligne sur le Pont du Vanel, au printemps 1914.
- 4 Ouvriers lors du percement du Tunnel de Plambuit, très probablement en 1912.
- 5 Tunnel de Plambuit avec le Mont d'Or au fond, vers 1914.
- 6 Bifurcation des Planches, dans les années 1930. Ici, présence rare de trois trains simultanément.
- 7 L'incendie du dépôt de l'ASD, le 26 juin 1940.
- 8 Les restes du dépôt au lendemain de l'incendie.
- 9 1914 : l'automotrice n° 1.
- 10 La même (transformée depuis en Transormonan), 80 ans plus tard !
- 11 Voiture transformée en salon de première classe grâce à l'héritage de Mme Rose V. en faveur de l'ASD.
- 12 L'automotrice 404 traverse la Grande Eau à Vers-l'Eglise (2001).
- 13 Train chasse-neige à l'arrêt entre Les Planches et le Sépey (1995).
- 14 Réception de l'automotrice 401, le 14 avril 1987. Ici sur le wagon CFF en gare d'Aigle.
- 15 Rame moderne sur le Pont du Vanel (vue depuis la route qui conduit à Leysin).



Aigle-Sépey-Diablerets

Autrefois, seul un chemin en rive gauche assurait l'accès entre Aigle, Le Sépey, La Forclaz, Vers-l'Eglise et le Plan-des-Isles (ancien nom des Diablerets).

Dès 1896, des personnalités influentes de la vallée des Ormonts se réunissent et déposent en 1897 une demande de concession pour un chemin de fer Aigle-Le Sépey en rive droite avec une rampe maximum de 69‰. Les initiateurs de ce projet pensaient utiliser l'Aigle-Leysin jusqu'à Fontanney où un viaduc de 10 m servirait de rampe de départ en direction du Sépey.

Les autorités de Leysin requièrent en 1898 une liaison Le Sépey-Leysin-Feydey. Suite à ce vœu, le comité de l'ASD dépose une demande de concession pour Aigle-Le Sépey-Leysin, que les Chambres fédérales

acceptent le 24 octobre 1898. Le 29 juin de l'année suivante, les Chambres fédérales accordent une concession pour un chemin de fer entre Aigle-Sépey-Diablerets-Pillon-Saanen. De projets en nouvelles demandes de concessions, on en arrive le 23 mai 1905 à l'acceptation par Berne d'une liaison Aigle-Sépey-Diablerets avec un tracé en rive gauche de la Grande Eau. Le Conseil fédéral accepte les statuts du chemin de fer le 28 février 1911.

La construction peut donc commencer : le premier coup de pioche est donné sur le secteur Les Planches-Le Sépey le 8 février 1911. Le chantier total, divisé en six lots, voit s'affairer jusqu'à 900 ouvriers. Des ouvrages d'art audacieux sont construits : retenons le pont du

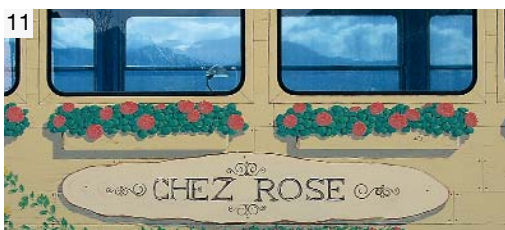
Vanel, qui exigea la pose d'un téléphérique de travail à travers la vallée des Ormonts et le pont des Planches pour lequel on utilisa les échafaudages du Vanel.

Le 6 juillet 1914, on procède à l'inauguration de la ligne à Vers-l'Eglise et aux Diablerets ; le 7 juillet 1914, Berne octroie le permis d'exploiter toute la ligne d'Aigle aux Diablerets.

La Société des Forces Motrices de la Grande Eau assure l'approvisionnement électrique de l'ASD avec l'usine du Pont de la Tine.

Le Département fédéral des chemins de fer impose le système de frein Hardy de manière à pouvoir circuler sur la ligne du MOB de Gstaad à Zweisimmen, une fois la liaison établie.

Le 26 juin 1940 est à marquer d'une pierre noire : durant la nuit



un incendie ravagea le dépôt-atelier de l'ASD. Trois automotrices et 4 voitures voyageurs furent la proie des flammes. Face à ce coup du sort, on envisagea d'abandonner le chemin de fer. Cependant une décision courageuse fut prise: récupérer et rénover tout ce qui pouvait l'être. De plus, l'ASD loua du matériel à d'autres compagnies pour assurer son exploitation. On en profita pour remplacer le type de freins par le système Westinghouse dans l'idée que le matériel remorqué pourrait circuler sur l'AOMC.

Il est utile de rappeler la véritable profusion de projets ferroviaires qui ont gravité autour de l'ASD au début du XX^e siècle. Retenons l'idée d'une liaison avec Gstaad par le Col du Pillon, des projets de

connexion sur Chesières et Villars dans le cadre du grand ensemble qui devait inclure un «Boulevard des Alpes» reliant Interlaken à Chamonix. Un autre projet violemment attaqué, prévoyait une liaison entre Gyon et le sommet des Diablerets à plus de 3000 m d'altitude!

Les aléas de l'évolution du trafic de l'ASD au cours du XX^e siècle peuvent se résumer de la manière suivante:

- difficultés dans les années 1930
- fort hausse du trafic durant la Deuxième Guerre mondiale
- maintien de cette position jusque dans les années 1950
- grande concurrence de la route qui affecte de manière durable les exercices financiers.

En 1985, la Confédération confirme à l'ASD qu'elle ne participera plus à l'aide aux che-

mins de fer privés à partir de 1986. Néanmoins, Berne reconduit la concession fédérale pour 50 ans, soit jusqu'en 2035. Est alors signée entre l'Etat de Vaud, les communes riveraines et l'ASD une convention qui prévoit le renouvellement du matériel roulant ainsi que diverses réfections de la voie.

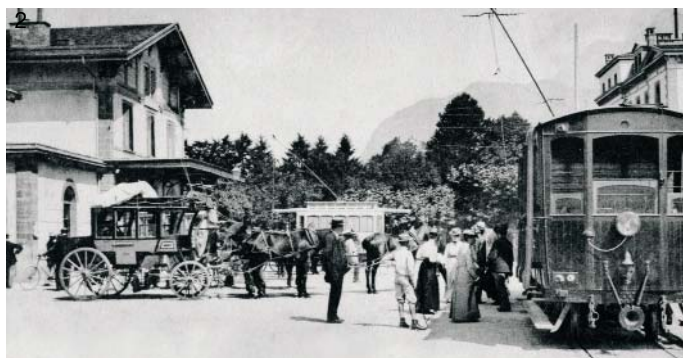
En 1987, l'ASD inaugure quatre nouvelles automotrices.

Face à l'accroissement des charges, l'Etat de Vaud et les communes riveraines demandent à la Confédération de revenir sur sa décision de 1985. En 1996, celle-ci reconnaît à cette ligne régionale sa mission de transport public. Elle lui alloue dès lors un mandat de prestations pour effectuer l'offre commandée.

Consciente des impératifs commerciaux et de la nécessité

d'un marketing dynamique pour son avenir, la direction instaure les trains à vocation touristique. Naissent ainsi le Transormonan, et autres voitures ouvertes ou salon. Avoir doté l'automotrice n°1 d'une décoration jeune et pimpante a redonné un air de jeunesse à cette vaillante centenaire. De toute évidence, les voyageurs apprécient le pittoresque de ce *relookage* et les joies des voitures «fantaisie»: ces attractions attirent en moyenne 15000 voyageurs supplémentaires par année. Nos petits trains inspirent un sentimentalisme manifeste. L'existence même de la voiture salon *Chez Rose* le prouve. Seul l'héritage inopiné reçu de la part de *l'inconnue des Ormonts* a permis cette reconversion! L'aventure continue!

- 1 Les détenus réquisitionnés pour la construction de la ligne. Ici à Aigle, sur la place du centre.
- 2 Gare d'Aigle en 1900. Seule la ligne AL existe, avec le tram pour le Grand Hôtel à l'arrière plan. Une diligence assure les relations ASD-AOMC.
- 3 Grand Hôtel d'Aigle : terminus du tram vers 1900 (fin de service en 1932, deux ans avant la fermeture de l'établissement.)
- 4 Le modeste abri qui tenait lieu de première gare à Leysin-Village (1906) et qui provoqua la colère des autorités.
- 5 1915 : le viaduc de Leysin vient d'être terminé (au premier plan, l'ancienne ligne et ses poteaux électriques).
- 6 Première gare de Leysin-Feydey construite en 1900. A droite, le fiacre de l'Hôtel de la Gare.
- 7 Nouvelle gare de Leysin-Feydey bâtie en 1915.
- 8 La gare de Leysin-Village, avec, à l'arrière-plan, le premier sanatorium universitaire.
- 9 Au dépôt d'Aigle en 1977, le train de gauche vient de Leysin et l'autre d'Aigle.
- 10 Une rame monte depuis Aigle un jour de juin 1988.
- 11 Célébration des 100 ans de la ligne en 1998.
- 12 Automotrices à la gare de Leysin-Feydey (1999) sous la nouvelle marquise.
- 13 Automotrice transformée en 2002, dont la livrée évoque les particularités de la ligne.
- 14 Vision du futur : le prolongement de ligne jusqu'à la Berneuse.



Aigle-Leysin

Le destin de Leysin, village agricole de montagne, change dans les années 1880-1890. En effet, sa situation ensoleillée exceptionnelle favorise l'essor d'un véritable centre de cure pour les personnes atteintes de tuberculose. Très vite on s'aperçoit que le service de diligence, qui met de 3 à 5 heures pour faire le trajet Aigle-Sépey-Leysin est totalement saturé et ne permet pas de satisfaire la demande.

En 1885, des premières discussions eurent lieu entre des habitants de Leysin et des propriétaires d'hôtels de cure pour lancer le projet d'un tramway devant relier Aigle à Leysin avec un écartement de 80 cm.

Le 10 septembre 1891, une demande de concession est déposée à Berne pour un chemin de fer mixte adhérence-crée-

maillère entre Aigle et l'Hôtel du Feydey à Leysin (6,900 km de voie dont 5 km à crémaillère avec une pente de 200‰). L'Assemblée fédérale accorde cette concession le 24 juin 1892 avec un délai de 2 ans pour la construction. Pour la petite histoire, le devis de construction se montait à environ Fr. 1 200 000.- y compris le matériel roulant... Trois demandes de prolongation de concession seront déposées pour repousser le délai au 24 décembre 1898. Entretemps, un nouveau comité se constitue pour la construction d'un chemin de fer Aigle-Sépey-Feydey (Leysin) et il obtient une concession le 2 novembre 1898.

La commune d'Aigle s'inquiète : en plus de ces deux projets pour rejoindre Leysin, elle

doit délibérer sur le projet Aigle-Ollon-Villars. De séances en conciliations, le projet Aigle-Sépey-Leysin sera abandonné car, durant cette même période, un comité s'est formé pour étudier le projet d'un chemin de fer Saanen-Col du Pillon-Diable-rets-Aigle, sur la rive gauche de la Grande Eau. Les statuts de l'AL sont acceptés le 16 décembre de cette année 1898, quelques jours après qu'une pétition, appuyée par 102 citoyens de Leysin, réclamait une gare à Leysin-Village. La direction de l'AL acquiesça du bout des lèvres et promit de construire une gare, mais contre paiement d'une somme de Fr. 35 000.-. Cela illustre la position de l'AL qui entendait plutôt favoriser le transport des curistes sur les hauts de Leysin que desservir le village. La construction put

AL



ainsi commencer à l'écartement fut porté de 80 cm à 1 m.

Un premier tronçon fut réalisé entre Aigle JS (Jura-Simplon, actuellement Aigle CFF), le Dépôt et le Grand-Hôtel des Bains à Aigle. L'inauguration de ce tramway eut lieu le 5 mai 1900, alors que les travaux battaient leur plein pour atteindre le Feydey. Quelques mois plus tard, le 5 novembre, on inaugurerait la ligne Aigle-Feydey (Leysin), ligne mixte adhérence et crémaillère (système Abt) avec des pentes de 230 ‰. La Société des Forces motrices de la Grande Eau (SFMGE) fournissait une électricité d'une tension de 650 V, portée à 1300 V en 1946.

Leysin se développa beaucoup entre 1900 et 1914. Dès 1912, des pourparlers sont entamés pour prolonger la ligne jusqu'au

Grand-Hôtel de Leysin, point de départ pour la ligne projetée vers le lac d'Aï. En septembre 1915, cette section nouvelle s'ouvrit à l'exploitation. La situation financière de l'AL était tellement florissante que, pour échapper quelque peu aux appétits fiscaux, on investit dans la construction du viaduc de 200 m entre Leysin-Village et Leysin-Feydey.

Il faut également savoir que, depuis 1965, les rames de l'AL peuvent circuler sur l'ASD.

Le succès de l'AL suscita des demandes de concessions pour plusieurs projets :

- 1909 Funiculaire Leysin-Village-Feydey
- Funiculaire Feydey-Temeley
- 1912 Chemin de fer mixte Feydey – Lac d'Aï

Pour diverses raisons, ces projets n'aboutirent pas.

L'AL connut immédiatement un vif succès, surtout pour le transport des marchandises. Un dividende fut distribué de 1907 à 1917. Cependant, les années trente furent synonymes de morosité. Le tramway Aigle-Grand Hôtel des Bains d'Aigle cessa son exploitation en 1932 et le Grand Hôtel ferma ses portes en 1934. Lors de la mise en service de nouvelles automotrices (1950) Leysin évolua vers la station touristique (nombreux ski-lifts, télécabine de la Berneuse, Centre sportif, etc.). Le transport de voyageurs connut son record absolu en 1971 avec 331 092 passagers.

Avec plus de 250 000 voyageurs transportés par année dans du matériel roulant performant, l'AL projette son avenir en direction de la Berneuse. Une demande de concession a

été déposée en 1991 pour assurer la liaison entre Leysin-Grand Hôtel-La Berneuse, à 2000 m d'altitude où la station d'arrivée sera à côté du Kuklos, le restaurant panoramique.

Ce projet fait l'objet, depuis décembre 1997, d'une procédure d'approbation de plans à l'Office Fédéral des Transports (OFT). L'Office Fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a requis des renseignements complémentaires qu'il a reçu en juin 2002. Sur cette base, le Canton de Vaud doit se prononcer à nouveau.

Pour leur part, les instances politiques et économiques régionales soutiennent ce projet. S'il se réalise, le Chablais disposera d'une attraction touristique des plus appréciées.

- 1 Le chantier du pont sur le Nant de Fayot en 1907.
- 2 Aux environs de 1912, sur la place de Monthey : un train au départ pour Aigle.
- 3 L'automotrice n° 1 vers la gare CFF de Monthey, peu après l'ouverture de la ligne. Tronçon exploité par train de 1909 à 1976, puis par autobus.
- 4 Une des premières automotrices sur le pont de la Tine (coût 26515 francs) en 1908. Au premier plan, moulins et prise d'eau.
- 5 Gare, école, église et cure d'Ollon, au début de l'exploitation. Automotrice en service de 1907 à 1954.
- 6 Monthey : des internés français partent en cure pour Morgins (1916).
- 7 Passage à niveau de la route de Morgins, avant Troistorrents, peu après l'ouverture de la ligne.
- 8 janvier 1980 : l'automotrice n° 11 monte vers Chemex au-dessus de Monthey.
- 9 Peu après l'entrée en service des automotrices 11-14 (1954).
- 10 1986 : l'automotrice 105 fraîchement révisée et l'ancien pont sur le Rhône.
- 11 Essais de charge du nouveau pont sur le Rhône (1987).
- 12 Convoi AOMC avec voitures ouvertes ASD vers Val d'Illiez (1998).
- 13 Deux générations se croisent à Chemex (2001).
- 14 Les nouvelles automotrices (2001) à Châlex, Aigle.
- 15 Nouveaux bus TPC (2002).



Aigle-Ollon-Monthey-Champéry

L'AOMC résulte de la fusion effectuée en 1946 entre les chemins de fer de l'Aigle-Ollon-Monthey (AOM) et du Monthey-Champéry-Morgins (MCM).

AOM

Les années 1890-1900 marquent une véritable frénésie du chemin de fer. Aigle s'affirme comme le point de départ de plusieurs projets. Le 27 avril 1897, les Chambres fédérales accordent la concession pour un chemin de fer Aigle-Ollon-Villars, ainsi que pour le chemin de fer Bex-Gryon-Villars. Alors qu'à Bex, on débute immédiatement les travaux dès la concession obtenue, il n'en va pas de même à Aigle où l'on se perd dans des discussions sur les tracés. Finalement, le projet évolue et le comité de l'AOM obtient, en date du

30 mars 1900, la concession pour relier Aigle à Monthey via Ollon.

La construction se déroule avec quelques péripéties notables. Ainsi, les initiateurs modifient sans autorisation le tracé ou entreprennent même d'extraire du gravier du terrain de la Bourgeoisie de Monthey, également sans autorisation. Cela n'empêche pas que la « collaudation » (expertise-contrôle de la ligne par les services de la Confédération) ait lieu le 27 mars 1907 ; le 3 avril 1907 marque l'ouverture de l'AOM à l'exploitation.

MCM

Ayant eu vent du projet de l'AOM, des citoyens du Val d'Illiez font, le 19 mai 1899, une demande de concession pour une ligne de chemin de fer à adhérence totale entre Monthey et Champé-

ry avec un embranchement du village d'Illiez à Morgins. Les Chambres fédérales octroient cette concession le 22 juin. Le comité du MCM devra demander plusieurs prolongations de la concession afin de connaître exactement le parcours de l'AOM.

Le premier coup de pioche eut lieu le 1^{er} juin 1906. Entre 600 et 700 ouvriers travaillèrent d'arrache-pied pour ouvrir la ligne Monthey-Champéry le 1^{er} février 1908.

L'antenne de Morgins ne fut jamais réalisée, les calculs de rentabilité, ainsi que la déclaration de guerre 1914-1918 lui portant un coup fatal.

Ces deux chemins de fer connurent une évolution semblable aux autres compagnies privées, c'est-à-dire que leurs débuts furent très prometteurs,



alors que les années 1930 dictèrent une politique restrictive.

L'émergence du second conflit mondial avec les restrictions d'essence assure un rapide développement du trafic.

AOMC

Le 1er janvier 1946, les deux compagnies fusionnèrent pour former l'AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry).

L'arrivée du nouveau matériel en 1954 marqua une amélioration notable des temps de parcours: ainsi il fallait de 39 à 45 minutes en 1907 pour faire le trajet d'Aigle à Monthey. Dès 1954, ces temps sont presque diminués de moitié. De Monthey à Champéry, le temps de parcours passa de 69 à 35 minutes.

Le 14 juin 1991, l'AOMC a eu l'honneur d'inaugurer le prolon-

gement de sa ligne à Champéry; un kilomètre de voie supplémentaire pour arriver à une gare commune entre le train et le téléphérique de Champéry-Planachaux assurant ainsi véritablement la liaison de la plaine à la montagne.

L'avenir de l'AOMC passe par une amélioration de l'offre, laquelle demande, en particulier, de mettre plus d'un kilomètre de voie en site propre à côté des voies CFF à Aigle.

L'AOMC, c'est aussi un réseau de six lignes d'autobus (pour plus de détails, voir le tableau en p. 14). Toutes bénéficient de concessions au nom de l'AOMC. Une entreprise locale exploite les lignes Val d'Illiez-Les Crosets et Val d'Illiez-Champoussin.

Plusieurs projets nécessitant d'importants investissements

financiers ont été réalisés dans les années 1995 à 2001. Citons tout d'abord la construction du dépôt-atelier «En Châlex» qui remplace les installations vétustes de Monthey. Ce nouveau dépôt, alloué pour l'instant aux activités d'entretien et de réparation de l'AOMC, constitue la première étape d'une centralisation future des activités d'entretien du parc ferroviaire des lignes de l'ASD et de l'AL.

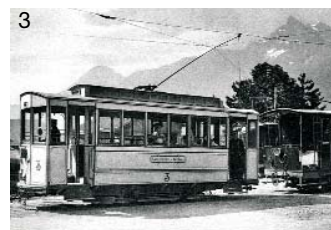
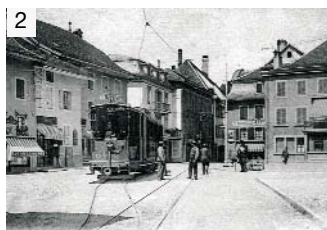
D'autre part, réaliser le block de sécurité sur les tronçons Monthey-Ville-Chemex (Trois-torrents) et Monthey-Ville-Aigle a également exigé un important investissement. Ce dispositif électronique élimine les risques d'accidents. Il empêche en effet que deux trains circulent en sens contraire et simultanément sur la même voie.

En décembre 2001, l'AOMC a inauguré lors d'une grande fête populaire deux nouvelles rames particulièrement réussies, dont une est dédiée à la promotion des Portes-du-Soleil.

Dépôt de Châlex: un véritable chef d'œuvre

Après treize ans de discussions, l'AOMC possède depuis le mois de juin 2001 le dépôt qui s'imposait. Le résultat répond aux attentes de la Direction et du personnel technique qui a été consulté et écouté pour l'élaboration du cahier des charges. D'une architecture résolument contemporaine, ce bâtiment de trois étages totalise 26 500 m³. Des extensions prévues permettront, le moment venu, d'y réviser et d'y entretenir le matériel des trois autres lignes des TPC.

- 1 La gare de Bex les Bains (due au même architecte que celles d'Aigle et de Villeneuve) au début du XX^e siècle. A droite, poste pour les Plans sur Bex.
- 2 Une des voitures-automotrices à plateforme ouverte en route pour Villars (ici sur la place de Bex vers 1905).
- 3 Bex : un tramway face aux Dents-du-Midi vers 1900.
- 4 La gare de Gryon après l'ajout du clocheton (1904).
- 5 L'arrivée à Villars vers 1910 (à l'emplacement de l'actuel Hôtel Bristol).
- 6 Le BVB sur le Pont du Sublin (avant 1901).
- 7 Le Pont de la Gryonne devant les Dents-du-Midi (remplacé par un ouvrage en béton en 1980).
- 8 Le tram n° 2 à Bex, avant 1928.
- 9 Une composition au-dessus de Villars vers 1970.
- 10 L'automotrice n° 92 arrive à Bretaye (avant 1950).
- 11 juin 1995 : entre le Col-de-Soud et Les Bouquetins
- 12 Une autre composition en hiver 1996.
- 13 Les voitures 53 et 52 croisent la rame 80 (2001).
- 14 Le tram n° 16 du BVB au cœur de Bex (1999).
- 15 Un convoi « panoramique » en juin 2001.
- 16 Inauguration du BVB n° 91 à Bretaye (2001).
- 17 Nouvelle rame (2002).
- 18 Les deux locomotrices du tram BVB, lors du dernier jour d'exploitation régulière, le 13.12.2002.
- 19 Le même jour, en gare de Bex.



Bex-Villars-Bretaye

Le chemin de fer BVB qui s'attaque directement à la montagne au sortir de Bex comporte deux sections à adhérence et deux à crémaillère Abt. Jusqu'à la fusion de 1942 qui a donné naissance au BVB, nous avons deux compagnies bien distinctes :

- le Bex-Gryon-Villars-Chesières (BGVC)
- le Villars-Bretaye (VB).

Chemin de fer Bex-Gryon-Villars-Chesières

Dès 1895, deux comités se forment afin d'étudier le projet d'une ligne reliant Aigle à Villars et un autre pour une liaison entre Bex et Villars par Gryon. Le groupe de Bex dépose une demande de concession en 1896 déjà en s'appuyant sur le projet de réalisation d'une usine électrique sur l'Avançon.

La commune de Bex voit d'un très bon œil ce projet et accorde en 1897 l'utilisation de la chaussée de la gare de Bex JS jusqu'au Bévieux; en même temps, elle cède aux Forces Motrices de l'Avançon (FMA) les droits d'eau sur l'Avançon. Le 15 octobre 1897, les Chambres fédérales accordent la concession simultanément pour la ligne Aigle-Ollon-Villars et Bex-Gryon-Villars. Alors qu'à Aigle, on tergiverse sur le choix du tracé en localité, le groupe de Bex met à l'enquête la construction de la ligne prévue en 3 sections.

Le 20 janvier 1898, le lendemain de la fin de la mise à l'enquête, le premier coup de pioche est donné et les travaux avancent bon train, de telle sorte que le 9 septembre 1898, l'inauguration du tronçon Bex JS-Bévieux peut

avoir lieu dans une grande liesse populaire. Deux ans plus tard, on inaugurerait le tronçon Bévieux-Gryon. Pour la section Gryon-Villars, les promoteurs furent chargés par l'Etat de Vaud de prévoir le passage de la route sur un viaduc enjambant la Gryonne, entre Gryon et Arveves.

Le 13 juin 1901, la section Gryon-Villars est ouverte à l'exploitation. La direction du chemin de fer n'entendait pas en rester là : son idée était d'amener la ligne jusqu'à Chesières. Dans cette optique, une demande de concession, déposée le 1er mai 1905, fut acceptée par les Chambres fédérales en décembre de la même année.

Les travaux furent réalisés très rapidement (2 mois) et le 12 août 1906 le train pouvait circuler de Bex à Chesières.

BVB



Au vu de son succès rapide, le BGVC demanda à Berne de pouvoir exploiter toute l'année; requête acceptée en mai 1909.

Villars-Bretaye

Le développement touristique de Villars est très important au début du XX^e siècle. Un comité se forme afin de déposer une demande de concession pour un chemin de fer à crémaillère devant relier Villars jusqu'au Col de Bretaye. Après l'accord des Chambres fédérales, le 5 octobre 1911, les travaux peuvent commencer en 1912. La mise en exploitation a lieu le 18 décembre de l'année suivante.

Selon la concession, il était prévu une exploitation d'été, du 15 mai au 15 septembre, et une d'hiver du 15 décembre au 15 février.

D'autre part, les FMA franchissent une étape importante en 1911, par la mise en service du système d'adduction des eaux de Solalex, propre à assurer une fourniture d'énergie régulière.

En 1942, la fusion entre le BGVC et le VB donne naissance au Bex-Villars-Bretaye (BVB). Comme tous les chemins de fer de la région, le BVB connaît une évolution très favorable durant le conflit mondial de 1939 à 1945. Ensuite, la progression du trafic routier amène des années difficiles pour le chemin de fer.

En 1961, la difficile cohabitation du rail et de la route entre Villars et Chesières décide la direction à supprimer cette partie de la voie ferrée et à remplacer le train par un service d'autobus.

En mai 1967, le BVB reprend la concession du car postal de Chesières à Ollon et assure le service régulier Aigle-Ollon-Villars.

Le BVB, c'est également un réseau de lignes d'autobus attrayantes (voir tableau p. 14). Huit bus, servis par huit chauffeurs permanents assurent l'exploitation de ces lignes.

Le BVB est la compagnie qui transporte le plus de voyageurs au sein des TPC (1 100 000 personnes en 2002). Face à cette demande soutenue, le BVB a acquis trois nouvelles rames particulièrement réussies. Leur inauguration se déroula lors d'une grande fête populaire en décembre 2001.

Une nouvelle ligne de bus reliant Bex à Monthey fut inaugurée le 16 décembre 2002.

L'ouverture de cette liaison sollicitée par les autorités municipales concernées a entraîné l'abandon du service de tram en ville de Bex.

C'est donc une magnifique page d'histoire plus que centenaire qui se tourne: en effet, le 9 septembre 1898 on inaugurerait le tronçon Bex JS (Jura-Simplon) – le Bévieux.

Charte TPC : cinq aspects-clés

Pour nos clients comme pour nos collaborateurs, les TPC adoptent la ligne de conduite suivante :

Economie

Respecter le cadre financier négocié avec les pouvoirs publics et conserver des tarifs intéressants ; améliorer notre infrastructure et notre matériel d'exploitation afin d'accroître nos parts de marché.

Social

Maintenir des emplois de qualité dans la région, valoriser le capital humain et développer ses compétences.

Sécurité

Augmenter la sécurité des déplacements de nos clients. Pour ce faire, optimiser la sécurité de nos équipements et offrir une formation continue, suivie et de qualité, à nos collaborateurs.

Qualité

Considérer nos clients comme des partenaires privilégiés. Proposer un rapport qualité-prix ainsi qu'une gamme de prestations et d'horaires particulièrement attractifs.

Environnement

Contribuer au maintien de nos richesses naturelles et au cadre exceptionnel que constitue le Chablais. Poursuivre la sensibilisation et la formation de notre personnel en matière environnementale afin d'éviter tout risque de pollution et de dégradation.

Objectifs à moyen et long terme

Maintenir et développer nos infrastructures et nos domaines d'activités afin d'assurer la pérennité de notre entreprise, telles sont nos intentions. Des prestations d'excellence en amélioration constante grâce aux objectifs suivants :

- Assurer une sécurité optimale de l'exploitation générale de l'entreprise.

- Être à l'écoute de la clientèle, détecter ses besoins et ses attentes, la fidéliser en renforçant notre attractivité générale.

- Contribuer au développement économique du Chablais, sur le plan touristique surtout.

- Offrir des places de travail motivantes et de valeur en recherchant à améliorer les performances du personnel au

travers d'une formation continue de qualité.

- Exécuter les mandats de prestations confiés par les pouvoirs publics avec efficacité dans le respect des budgets alloués et donner les garanties nécessaires à nos partenaires financiers pour la poursuite de nos activités dans le futur.

Le réseau des lignes de bus des TPC : un secteur en forte expansion

LIGNES DE BUS TPC	KM/LIGNE	KM/ANNÉE
Lignes exploitées par le BVB		
Aigle - Ollon - Villars	14.1	137 000
Villars - Les Diablerets	17.2	8 100
Villars - Barboleuse - Solalex	9.2	2 300
Aigle - Villeneuve	12.7	162 000
Bus communal Aigle	10.0	72 000
Lignes de bus exploitées par l'AOMC		
Monthey CFF - Monthey-Ville ¹	0.6	
Monthey-Ville - Choëx - Les Giettes - Les Cerniers ²	12.6	
Monthey-Ville - Chenarlier ³	5.7	86 600 (*)
Monthey-Ville - Troistorrents - Morgins ⁴	15.6	63 500
Val d'Illeiez - Les Crosets ⁵	9.5	
Val d'Illeiez - Champoussin ⁶	10.9	54 100 (**)
Total kilométrique des lignes de bus TPC		585 600
(*) Total kilométrique des lignes 1-3 et (**) 4-6.		

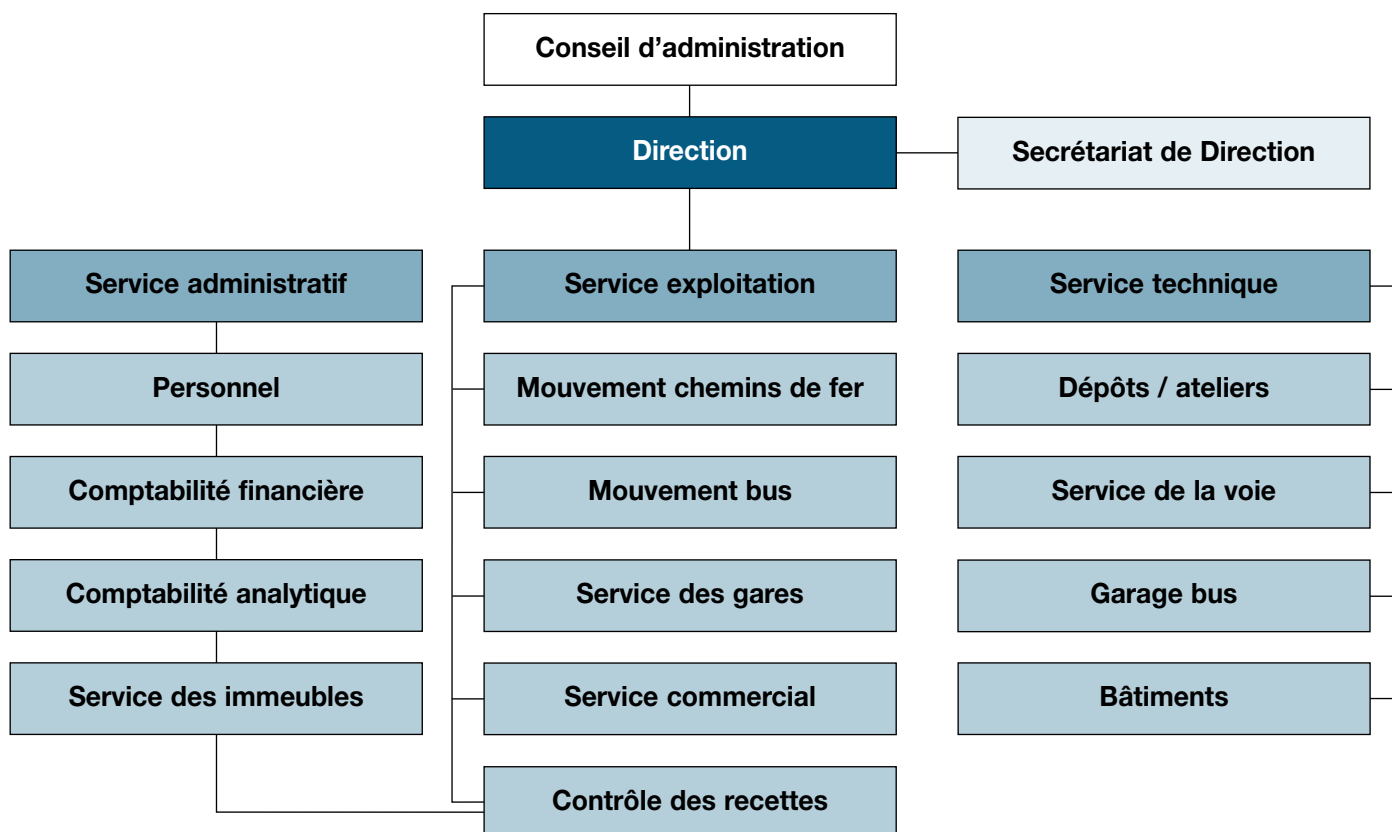
LIGNES EXPLOITEES PAR LES TPC EN TANT QU'ENTREPRENEUR POSTAL		
Aigle - Vionnaz - Torgon	18.9	66 154
Aigle - Corbeyrier	8.6	45 160
Leysin - Le Sépey	6.5	34 714
Le Sépey - Les Mosses	8.1	47 120
Le Sépey - La Forclaz	5.5	27 340
Ollon - Panex - Plambuit	8.0	38 184
Bex - Fenalet	7.4	40 380
St-Maurice - Lavey (Morcles)	3.6	30 403
St-Maurice - Vérossaz	10.6	35 314
Aigle - Vionnaz - St-Gingolph	19.7	122 770
Bex - Monthey	9.4	35 400
Total kilométrique de nos lignes postales		522 939
Prestation km/annuelle (base : 2002)		1 108 539

Le nombre de kilomètres du service routier dépasse dorénavant celui des lignes ferroviaires (AL, AOMC, ASD et BVB : 940 000 km/train en 2002). Cette forte expansion a nécessité de renforcer le Service Bus des TPC de manière significative.

De plus, nous avons collaboré avec une importante entreprise privée afin d'acheter et d'exploiter un atelier à Collombey. Cette halle industrielle est entièrement dévolue à l'entretien et aux réparations diverses des véhicules routiers de notre parc automobile.

FAITS

Organigramme TPC SA



Fiche technique des compagnies

SPECIFICITES	AL	ASD	AOMC	BVB
Date de la concession	24.06.1892	24.10.1898	Aigle-Monthey 06.02.1899 Monthey-Champ 22.06.1899	Bex-Villars 15.10.1897 Villars-Chesières 19.12.1905 Villars-Bretaye 05.10.1911 Bex-Bévioux 09.09.1898 Bévioux-Gryon 03.06.1900 Gryon-Villars 13.06.1901 Villars-Chesières 12.08.1906 Villars-Bretaye 18.12.1913
Personnel employé (2002)	28	26	50 (+ 10 serv. autobus)	60 (+ 14 bus + 18 cars post.)
Longueur de la ligne km	6,209	22,330	23,138	17,088
Longueur crémaillère km	Abt 5,164	--	Strub 3,659	Abt 7,342
Ecartement de la voie m	1000	1000	1000	1000
Rampe maximum ‰	32	60	65	60
Crémaillère ‰	230	--	135	200
Rayon minimum adhérence	27	60	33	20
Rayon minimum crémaillère	80	--	60	60
Altitude minimum Aigle m	404	404	404	Bex 427
Altitude maximum m	1451	1157	1049	1810
Nombre de gares desservies	3	2	6	4
Nombre de haltes desservies	5	10	13	10
Nombre de tunnels	4	4	1	1
Tension ligne de contact	1500 V	1500 V	850 V	650 V
Vitesse max. adhérence km/h	40	55	65	40
Vitesse max. crémaillère km/h	25	--	30	25
Nombre de courses régulières	36	26	Aigle-Monthey 54 Monthey-Champéry 42	32

Route & Trains Là où vous voulez...



AL Aigle-Leysin

AOMC Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (*Morgins*)

ASD Aigle-Sépey-Diablerets

BVB Bex-Villars-Bretaye

 **TPC**
TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA

Place de la Gare 38 CH-1860 Aigle Tél. 024 468 03 30 Fax 024 468 03 31 www.tpc.ch info@tpc.ch