

Riviera-Chablais

«Nous devons placer le passager au centre de nos préoccupations»

Mobilité

Grégoire Praz, 41 ans, est le nouveau directeur des Transports publics du Chablais. Entretien

Grégoire Praz remplace Claude Oreiller, fraîchement retraité, à la tête des Transports publics du Chablais (TPC). Diplômé de HEC, le Valaisan de Nendaz est un fin connaisseur du service public. Il a œuvré pour CarPostal durant sept ans avant de diriger plus de onze ans l'entreprise ferroviaire RegionAlps. Il y a contribué à la création et au développement du «train des Valaisans», le RER Valais.

Quelle mission le conseil d'administration des TPC vous a-t-il confiée?

Outre le cadre organisationnel, le développement des infrastructures et du matériel roulant, une des raisons principales de mon engagement a été ma vision de l'orientation client. Des connaissances développées avec la création du RER valaisan.

Qu'entend-on exactement par «orientation client»?

Mettre le voyageur au centre de toutes nos préoccupations. D'abord pour améliorer l'attractivité de nos services pour les usagers. Offrir une meilleure information dans les haltes, à l'intérieur de nos bus et trains. Améliorer le confort, augmenter les cadences, créer plus de facilités pour permettre à tout un chacun d'emprunter un véhicule des TPC. Avec par exemple la création de nouveaux parkings-relais. Et ainsi, dans notre vision de la mobilité douce, générer encore plus le réflexe pour les gens de prendre les transports publics. Notamment dans le secteur Monthey-Collombey, complètement embouteillé par le trafic



Fin connaisseur du service public, Grégoire Praz a d'abord travaillé à CarPostal avant de diriger RegionAlps. CH. DERVEY

automobile aux heures de pointe.

Où allez-vous augmenter les cadences... et jusqu'à quel point?

Cela se fera par étapes sur la majorité de nos lignes. Sur le futur parcours Aigle-Monthey, les cadences seront généralisées à 30 minutes d'ici à 2020, puis toutes les 20 minutes. Sur l'Aigle-Leysin (AL), la fréquence d'un train par heure sera réduite de moitié les week-ends et aux heures de pointe. Ici, nous sommes clairement concurrentiels à la voiture. Nous réadapterons toutes les haltes et les quais. En 2030, la cadence sur nos quatre lignes ferroviaires sera à la demi-heure. Sur la ligne Aigle-Villeneuve, épine dorsale de notre réseau de bus, la fréquence passera aussi d'une heure à 30 minutes aux heures de pointe quand ouvrira l'hôpital unique de Rennaz, en 2019.

Vous évoquez les parkings-relais. N'y en a-t-il pas assez?

Non. Nous souhaitons les multiplier pour capter les gens le plus près possible de leur domicile. Avec de petites structures de quelques places, comme de plus importantes. On pourrait par

exemple en concevoir un près de la halte Aigle-Dépôt, ou près de celle de Corbier à Collombey. Certains projets sont lancés, d'autres à l'état de réflexion.

Envisagez-vous d'autres initiatives pour capter les voyageurs potentiels?

Oui. Par exemple mieux les informer sur des offres de billets combinés avec des événements ou des excursions. Comme la Nuit des étoiles qui se déroulera mi-août à Villars. Nous allons davantage mettre en avant la liaison entre nos moyens de transports et les institutions phares, ludiques, sportives, touristiques de notre région. Ou avec de grandes manifestations comme Maxi-Rires à Champéry, le Tour du Chablais ou la Fugue chablaisienne.

Le sujet fait débat à Aigle: quelle est votre position sur le fait de «sortir» ou non l'AL de la rue de la Gare?

Nous sommes ouverts à toute discussion. En revanche, il est primordial et prioritaire de sécuriser le trafic des lignes qui traversent villes et villages. Comme nous le faisons actuellement sur le tracé de l'AOMC en contrebas d'Ollon. **Christophe Boillat**