

Pierre Seidel  
Verger de Meruz 2  
1804 Corsier-sur-Vevey

Corsier, le 7 mars 2012

Service du développement territorial  
Place de la Riponne 10  
1014 Lausanne

### Consultation projet d'agglomération Rivelac

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la consultation à propos de Rivelac, je vous adresse l'intervention commune de trois associations ou groupements.

Si vous le désirez, je peux vous en fournir une version électronique.

Voici les coordonnées de ces trois associations ou groupements :

- CITraP VD (section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics)  
www.citrap-vaud.ch  
p.a. Pierre Seidel, Verger de Meruz 2, 1804 Corsier-sur-Vevey  
pierre.seidel@bluewin.ch / tél. : 021 921 32 64 / 079 736 32 24
- CLE (Conseil lémanique pour l'environnement)  
www.cle.li  
Rue de Montbrillant 18, 1201 Genève  
contact@cle.li
- GMC (Groupe Mobilité Chablais)  
p.a. André Rosselet, route de la Peuffeyre, 1880 Bex  
andre.rosselet@bluewin.ch / tél. : 024 498 33 10

Recevez, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Pierre Seidel  
Membre du comité de la CITRAP VD

**Copie** à Mme Maria Lezzi, directrice de l'Office fédéral du développement territorial,  
ARE, 3003 Berne

## Projet d'agglomération Rivelac, consultation publique (10.02. – 12.03.2012)

### Les associations ou groupements

CITraP VD (section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics)

CLE (Conseil lémanique pour l'environnement)

GMC (Groupe Mobilité du Chablais)

demandent que, dans la conception des transports et sur les plans correspondants de Rivelac, figure l'idée d'un transport hectométrique entre les bâtiments du futur hôpital Riviera-Chablais Vaud-Valais (HRC) et une nouvelle halte *Rennaz* à créer (ou éventuellement celle existante de Roche).

Un transport hectométrique (TH) permet de déplacer un grand nombre de personnes sur des distances assez courtes, rapidement et sans personnel de conduite ou d'accompagnement. Ce peut être un métro aérien, une télécabine, des véhicules légers du type Serpentine, ou sur rail ou suspendus (monorail par exemple), etc., mais tous en principe automatiques. Des TH sont actuellement en fonction dans différents pays, sous diverses formes, comme à Düsseldorf (gare - aéroport), Dortmund (Université), Taipei (Taiwan), à Medellin (Colombie), Hong Kong, Rio de Janeiro, Barcelone, Madrid (aéroport). En 2009, la commune de Horgen (ZH) a entamé des études pour en construire un.

L'argumentaire et des cartes avec différentes variantes, accompagnant une lettre adressée le 12 mai 2010 au Conseil d'Etat vaudois par la CITraP VD, sont annexés à ces lignes.

Certes, l'étude d'une halte CFF est citée sous *Chantier URB 8 Haut-Lac : PPA des Fourches, Rennaz et hôpital Riviera-Chablais, zone industrielle de Villeneuve actuelle, Sud de Villeneuve*, aux pages 154 à 156 de l'annexe 1.1a du rapport final de Rivelac, mais sous une forme beaucoup trop timide et incertaine.

Pour l'accès par TP à l'HRC, cette double liaison, à étudier encore, ne remplacerait pas les autres mesures envisagées, comme le prolongement de la ligne 10.201 (trolleybus VMCV), l'augmentation de la fréquence de la ligne 12.111 (Aigle - Villeneuve) et le remaniement des horaires de lignes de car postal du Haut-Léman. Elle devrait figurer dans le projet d'agglomération au même titre que le prolongement de la ligne 10.201.

Pour une grande partie des habitants de la Riviera et du Chablais, cette double relation offrirait, par rapport au bus, un moyen de déplacement de/vers cet hôpital nettement plus rapide, plus direct et plus facile, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, âgées ou non, et toutes celles devant suivre un traitement ambulatoire. Elle ne serait pas dépendante des embarras de circulation et corrigerait partiellement le choix de l'emplacement de ce futur hôpital qui sera situé, à vol d'oiseau, à seulement 600 m environ de la ligne CFF. Si elle est réalisée pour l'ouverture de l'HRC, elle éviterait un fiasco tel celui, dans les années 70, des relations par bus entre Lausanne-centre et Dorigny lors de l'installation de l'Université de Lausanne hors les murs.

Cette liaison avec l'HRC par le RER prolongé jusqu'à Aigle serait un lien fort entre les agglomérations de la Riviera et du Chablais, renforcé par un tracé du TH qui tienne compte du développement envisagé dans la région entourant l'HRC. Cette liaison serait encore meilleure si le RER était prolongé jusqu'à Bex et St-Maurice, ou Monthey par une boucle à Massongex.

Nous estimons essentiel que ce complexe public soit doté, dès sa mise en service, d'une accessibilité par transport public de très grande qualité, aussi bien depuis la Riviera que depuis le Chablais. L'HRC doit absolument bénéficier d'une desserte performante qui garantisse une durée de trajet, une fréquence et une commodité dignes d'un hôpital de cette importance.

Pour la CITraP VD :

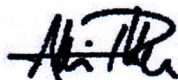


Frédéric Bründler, président



Pierre Seidel, membre du comité

Pour le CLE :



Alain Rouiller, président



Rachel Blatter, vice-présidente

Pour le GMC :



André Rosselet

7 mars 2012

**Annexe** : lettre, argumentaire et cartes avec variantes adressés le 12 mai 2010 par la CITraP VD au Conseil d'Etat VD, avec copies au Conseil d'Etat VS, à la Conférence des syndicats de la Riviera, aux Présidents des groupes du Grand Conseil VD, au Comité du projet Agglo-Monthey (devenu Chablais Agglo)

**Courrier** D. Guillaume-Gentil Collège 2 1804 CORSIER  
**Courriel** 311daniel-henri.gg@bluewin.ch  
**Internet** <http://www.citrap-vaud.ch>

Conseil d'Etat  
du canton de Vaud  
Place du Château  
1014 Lausanne

Lausanne, le 12 mai 2010

## Hôpital Riviera-Chablais / Accès en transports publics

Monsieur le Président du Conseil d'Etat,  
Mesdames les Conseillères d'Etat,  
Messieurs les Conseillers d'Etat,

La Citrap-Vaud, membre de la Citrap-Suisse, a pour mission de défendre les intérêts des utilisateurs des transports publics dans le Canton, voire dans les régions limitrophes.

L'accès au futur hôpital RIVIERA-CHABLAIS (HRCh) nous préoccupe sous l'angle des transports publics (TP). Le choix du site étant maintenant définitif, il nous semble opportun d'approfondir la réflexion sur les accès tant pour le personnel que pour les visiteurs.

A la lueur des communiqués et études publiés à ce sujet, il nous apparaît que les solutions de TP envisagées ne sont guère satisfaisantes ou, pour le moins, insuffisantes pour les années à venir.

Pour la Citrap-Vaud, les options prévues privilégient clairement les accès routiers au détriment d'autres solutions qu'il conviendrait d'étudier, notamment pour rendre les TP plus compétitifs, avec des solutions nouvelles et respectueuses de l'environnement.

A notre sens, trois facteurs déterminants doivent être pris en compte pour les accès au futur site. Ce sont :

- la réduction des temps de parcours par les TP,
- la diminution du nombre de transbordements,
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Pour les **temps de parcours**, l'objectif est d'offrir aux usagers un temps de déplacement par les TP au moins identique, mais idéalement inférieur, à celui du transport individuel motorisé (TIM).

Pour éviter au maximum que les visiteurs et le personnel du futur établissement ne se rabattent sur une voiture privée, il est indispensable d'offrir aux usagers un **accès par TP aussi direct que possible**. Pour cela, il faut limiter les transbordements et les contraintes y relatives (correspondances, temps d'attente, inconvénients liés aux conditions atmosphériques).

Enfin, avec les solutions envisagées à l'heure actuelle, le déplacement en TP au futur établissement nécessiterait l'utilisation de plusieurs moyens de locomotion, ce qui rend très pénalisant **l'accès des personnes à mobilité réduite**. Or, par définition, beaucoup d'usagers sont dans cette situation lorsqu'ils vont à l'hôpital (consultations médicales, contrôles ou visites).

L'annexe 1 démontre à quel point la solution envisagée rend les temps de trajets trop longs avec les transports en commun pour la très grande majorité des localités de la zone Riviera – Chablais.

La solution que nous préconisons (voir annexe 2) consiste à créer une nouvelle halte CFF à la hauteur de Rennaz dont l'impact se limiterait à la construction de deux quais et d'un passage sous voies, **sans modification des voies CFF actuelles, donc à priori à un coût relativement faible**.

L'infrastructure existante des voies CFF tant à Aigle qu'à Villeneuve devrait permettre le stationnement des trains qui s'arrêteront à cette nouvelle halte CFF de Rennaz sans entraver le trafic des trains directs.

Pour le transfert entre la nouvelle halte CFF et le futur hôpital, sur une distance de l'ordre de 500 à 600 mètres, plusieurs options peuvent être envisagées. A titre d'exemple nous présentons en annexe 3 la solution d'un transport hectométrique, mais d'autres options devraient être examinées également (accès par tunnel, par tapis roulant – de type aéroports –, Serpentine, « télé-canapé » modernisé, télécabines, etc.).

La Citrap-Vaud est consciente qu'il ne s'agit là que d'une première ébauche de solution qui devrait naturellement être approfondie, chiffrée et validée par des experts, par les CFF et par vos services, respectivement ceux du canton du Valais.

Néanmoins, notre but est d'ouvrir la réflexion, de démontrer que des alternatives existent, de proposer des améliorations aux solutions actuellement retenues.

De plus, toutes les personnes de la Riviera (personnel et visiteurs) se rendant au futur hôpital en TIM ou en trolleybus (seuls TP prévus) devront emprunter le tronçon Montreux-Villeneuve qui est un goulet d'étranglement bien connu. Cette zone est soumise, très (trop) souvent, à d'importantes surcharges de trafic (départs en vacances, accès aux stations de ski en week-end, trafic pendulaire et de poids lourds, travaux en semaine, marché de Noël) provoquant des bouchons tant sur l'autoroute que sur les quelques routes avoisinantes entre lac et montagne.



Selon les études publiées, le nouveau site engendrera env. 4'400 déplacements par jour dont 50% correspondent aux visiteurs de la Riviera ; à cela s'ajoutent les quelque 500 employés des hôpitaux actuels habitant entre Vevey et Montreux; ces chiffres démontrent bien le surplus de trafic que cela provoquera dès l'ouverture sur ce tronçon de routes.

A cet égard, des transports en commun – le train plutôt que le bus – efficaces et indépendants des axes routiers offrent une solution d'accès nettement plus fiable et plus rapide pour atteindre l'hôpital.

Par conséquent, il nous paraît nécessaire d'éviter à tout prix la même erreur que celle commise en son temps avec l'ouverture du site de Dorigny (UNIL & EPFL) sans infrastructure adaptée en matière de TP. Le m1 n'a été inauguré que beaucoup plus (trop) tard.

De même que le CHUV dispose du m2, nous pensons que le futur HRCh mérite un bon accès en TP.

Dans l'attente de votre réaction, nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous adressons, Monsieur le Président du Conseil d'Etat, Mesdames les Conseillères d'Etat, Messieurs les Conseillers d'Etat, nos salutations distinguées.



Frédéric Bründler  
Président Citrap-Vaud



Daniel Guillaume-Gentil  
Membre du comité

Copies : Conseil d'Etat du canton du Valais  
Conférence des syndicats de la Riviera  
Présidents des groupes du Grand Conseil du canton de Vaud  
Comité du projet Agglo-Monthey

Annexes:

- N° 1 Inconvénients de la solution envisagée
- N° 2 Proposition de la Citrap-Vaud
- N° 3 Système de transport hectométrique
- Schémas synoptiques des variantes proposées.

## Annexe 1 – Inconvénients de la solution envisagée

La Citrap-Vaud pense que le concept envisagé pour la desserte des régions Riviera et Chablais n'est pas assez compétitif pour les transports publics (TP).

L'emplacement du site choisi et les infrastructures existantes sont essentiellement favorables au transport individuel motorisé; la proximité de l'autoroute en est le meilleur exemple ; cet aspect se justifie certes, mais essentiellement pour l'accès des ambulances.

En revanche, pour les transports en commun, même si le site choisi se trouve au cœur du bassin de population desservi par le nouvel hôpital, beaucoup de mesures restent nécessaires pour rendre ceux-ci compétitifs face à la voiture individuelle.

En effet, il apparaît que si les lignes de bus 111 et 201 offrent une accessibilité sur une grande partie de la région, **les temps de parcours sont rédhitoires pour les usagers.**

A notre avis, le concept proposé est satisfaisant et compétitif uniquement pour les habitants des communes situées dans un rayon de 5 à 6 km mais pas au-delà. Pour toutes les autres localités de la Riviera et du Chablais, **les temps de parcours en TP seraient bien trop longs.**

Quelques exemples :

<b>Temps de voyage avec la variante cantonale (*)</b>													
Origine	Moyens de transport				Temps de parcours (TP) / transbordements/attente (TA)								Temps total (minutes)
					1	2	2	3	3	4	4		
	1	2	3	4	TP	TA	TP	TA	TP	TA	TP		
La-Tour-de-Peilz	Bus 201				35							<b>35</b>	
Chailly, Village	Bus 214	Bus 201			7	5	25					<b>37</b>	
Aigle, Gare	Bus 111				19							<b>19</b>	
Monthey, Ville	AOMC	Bus 111			20	5	19					<b>44</b>	
Blonay	CEV	REV	Bus 201		15	5	17	5	8			<b>50</b>	
Villars-sur-Ollon	Bus 144	Bus 111			35	5	19					<b>59</b>	
Bex-Place du Marché	BVB	IR	Bus 111		6	5	6	5	19			<b>41</b>	
Château-d'Oex	MOB	REV	Bus 201		57	5	7	5	8			<b>82</b>	
Champéry	AOMC	Bus 201			62	5	19					<b>86</b>	
St-Maurice	IR	Bus 111			11	5	19					<b>35</b>	

La

desserte du nouveau site hospitalier limitée à des lignes de bus n'offre pas des temps de parcours suffisamment attractifs pour escompter un transfert au profit des TP.

L'objectif, qui est de proposer aux usagers un temps de déplacement avec les TP équivalent voire inférieur à celui offert par la voiture privée, n'est pas atteint.

(\*) Les temps indiqués sont basés sur les valeurs de l'actuel S1, car les temps de la future desserte des lignes REV sur la Riviera ne sont pas encore connus.

## **Annexe 2 – Proposition de la Citrap-vaud – 1<sup>ère</sup> étape**

Pour rendre la desserte du centre hospitalier Riviera-Chablais plus compétitive par les transports publics (TP), nous proposons la création d'une halte ferroviaire CFF à la hauteur de Rennaz, avec prolongation des lignes du REV-CFF n° S1 et S3 jusqu'à Aigle. Prolongation qui, par ailleurs, fait déjà partie des options retenues par le canton de Vaud.

Cette halte se situerait à environ 500 – 600 mètres du site de l'hôpital. La liaison avec l'établissement hospitalier pourrait être envisagée avec différentes solutions. Un exemple, parmi d'autres, pourrait être un transport hectométrique (voir l'annexe 3).

Vu la distance d'env. 0.5 km, le temps de déplacement entre la halte CFF et l'hôpital serait très court.

La création de cette halte CFF supplémentaire ne modifierait en rien les lignes de bus planifiées par le canton, car celles-ci correspondent aux besoins des voyageurs situés dans un rayon de 5 à 6 km autour de l'hôpital, mais pas au-delà comme indiqué précédemment.

Avec la nouvelle halte CFF de Rennaz, les temps de parcours depuis les localités situées à plus de 5 km du centre hospitalier seraient nettement réduits ; cela rendrait l'utilisation des TP nettement plus attractive qu'avec la solution retenue actuellement.

### **Gare d'Aigle**

La gare d'Aigle pourrait accueillir le terminus des lignes CFF S1 et S3, du fait de sa configuration à trois voies. Cette solution offrirait le très grand avantage de la gare d'Aigle qui est un nœud d'échange important entre chemins de fer à voie étroite (ASD, AL et AOMC) et de nombreuses lignes de bus. La venue du REV à Aigle faciliterait également les déplacements entre la Riviera et le Chablais et offrirait une alternative aux trains IR. Nul doute que de nombreux nouveaux clients profiteraient de cette offre.

Avec le nombre de voies existantes à Aigle, tout conflit entre les trains directs et les REV pourrait être évité puisqu'aucun cisaillement des faisceaux de voies ne se produirait.

### **Gains de temps**

Avec l'ouverture de cette nouvelle halte de Rennaz et la mise sur pied d'une liaison directe avec l'hôpital (par exemple par un transport hectométrique (TPH)) les gains de temps seraient considérables ; ils varient évidemment selon le point de départ,

Quelques exemples : gain de 138% pour Aigle, 67% pour La Tour-de-Peilz, 46% pour St Maurice, 15% depuis Champéry et 11% avec le Pays d'en Haut.

**Cette solution garantirait alors le principal objectif fixé d'offrir des temps de déplacement par TP inférieurs à ceux de la voiture.**

Le nouveau matériel roulant des CFF (rames FLIRT) offre des accélérations nettement supérieures à celles du matériel conventionnel ; ceci est un atout supplémentaire important qui permettrait d'envisager des arrêts à Rennaz sans compromettre la fluidité générale du trafic CFF.

Temps de voyage avec la variante citrap-vaud.ch n°1 ou n° 2 (*)														
Origine	Moyens de transport				Temps de parcours (TP) / transbordements/attente (TA)								Temps total (minutes)	Gain en minutes
					1	2	2	3	3	4	4			
	1	2	3	4	TP	TA	TP	TA	TP	TA	TP			
La-Tour-de-Peilz	REV	TPH			17	2	2						21	14
Chailly, Village	Bus 214	REV	TPH		6	5	13	2	2				28	9
Aigle	REV	TPH			4	2	2						8	11
Monthey, Ville	AOMC	REV	TPH		20	5	4	2	2				33	11
Blonay	CEV	REV	TPH		15	5	18	2	2				42	8
Villars-sur-Ollon	Bus 144	REV	TPH		35	5	4	2	2				48	11
Bex-Place du Marché	BVB	IR	REV	TPH	6	5	6	5	4	2	2		30	11
Château-d'Oex	MOB	REV	TPH		57	5	8	2	2				74	8
Champéry	AOMC	REV	TPH		62	5	4	2	2				75	11
St-Maurice	IR	REV	TPH		11	5	4	2	2				24	11

(\*) Les temps de battements sont théoriques et identiques pour toutes les relations, car les futurs horaires ne sont pas connus ; nous les avons estimés à 5 minutes. Pour le TPH 2 minutes de battement ont été prises en compte, car ce type de moyen de transport circule avec des hyperfréquences et les temps d'attente sont très réduits.

## 2<sup>ème</sup> étape, vision à plus long terme

Dans le cadre du développement de l'agglomération chablaisienne, il est impératif d'avoir une vision à long terme pour les TP.

L'AOMC apparaît être la future colonne vertébrale du réseau régional du Chablais; dans cette logique, et en fonction du développement territorial, il nous paraît primordial d'envisager son extension jusqu'à Villeneuve, via le nouvel hôpital. Au stade actuel de la réflexion, il nous semble **important de prendre immédiatement des mesures conservatoires pour les terrains du futur tracé**, afin d'augmenter les chances de réalisation le moment venu.

Avec cette seconde étape, les temps de parcours en TP seront encore améliorés pour les habitants du Chablais (valaisan et vaudois).

Temps de voyage avec la variante citrap-vaud.ch n°3 (à long terme) (*)														
Origine	Moyens de transport				Temps de parcours (TP) / transbordements/attente (TA)								Temps total (minutes)	Gain en minutes
					1	2	2	3	3	4	4			
	1	2	3	4	TP	TA	TP	TA	TP	TA	TP			
La-Tour-de-Peilz	REV	TPH			17	2	2						21	14
Chailly, Village	Bus 214	REV	TPH		6	5	13	2	2				28	9
Aigle, Gare	AMOC				13								13	6
Monthey, Ville	AOMC				33								33	11
Blonay	CEV	REV	TPH		15	5	18	2	2				42	8
Villars-sur-Ollon	Bus 144	AOMC			35	5	13						53	6
Bex-Place du Marché	IR	AOMC			6	5	6	5	13				35	6
Château-d'Oex	MOB	REV	TPH		57	5	8	2	2				74	8
Champéry	AOMC				65								65	21
St-Maurice	IR	AOMC			11	5	13						29	6



## Annexe 3 – Système de transport hectométrique

Comme évoqué dans la lettre de couverture, diverses solutions existent pour relier deux points sur une distance de l'ordre de 500 mètres, en l'occurrence entre la nouvelle halte CFF de Rennaz et le campus du futur hôpital.

Des variantes imaginables sont un transport hectométrique, un accès par un tunnel, un tapis roulant comme dans les aéroports, la solution de la Serpentine, un « télé-canapé » modernisé, des télécabines, etc. Un examen plus approfondi comparant avantages et inconvénients de chacune est nécessaire.

Pour l'instant et à titre d'exemple, nous illustrons l'une de ces solutions, à savoir le transport hectométrique.

Ce moyen de transport est idéal pour relier deux lieux relativement proches, sans que l'utilisateur ne ressente le sentiment de rupture de charge. Son hyperfréquence lui enlève la notion de temps d'attente et sa capacité à relier deux points de façon directe et rapide offre au client une impression de performance élevée.

Avec une vitesse d'environ 50 km/h, ce système offre une capacité de transport de 1'500 à 2'000 passagers à l'heure.

Son fonctionnement peut être programmé ou se dérouler à la demande, ce qui représente un atout supplémentaire au vu des très grandes variations de l'afflux des usagers (à chaque arrivée d'un train CFF).

Ce moyen de transport existe déjà en plusieurs endroits, notamment en Allemagne (à Düsseldorf et à Dortmund), ainsi qu'aux Etats Unis, à Moscou.

Une des extrémités pourrait se situer à **l'intérieur du bâtiment du centre hospitalier**, de telle sorte que l'utilisateur ait à sa disposition un transport public le menant directement à son lieu de destination, argument particulièrement pertinent en fonctions des conditions météorologiques.

Plus d'informations sur <http://fr.wikipedia.org/wiki/H-Bahn>

Lac Léman

Lausanne-Ouchy

Bouveret  
St-Gingolph

CGN

Villeneuve

Vevey-Funi  
Lausanne  
Genève

Villeneuve  
S1  
S3  
111  
115  
201

### Variante cantonale

### Rennaz, Hôpital par bus uniquement

Villeneuve, Eau-Froide

Villeneuve, Pré des Fourches

Rennaz, centre commercial

Rennaz, Hôpital Riviera-Chablais  
*(actuellement Rennaz, Motel)*

Rennaz, Village

Vouvry

115

Roche VD

R  
2 paires de  
trains par jour

Roche VD, Salines

Roche VD, Musée

Roche VD, Rotzéranne-Pré-Clos

Roche VD, centre commercial

Yvorne, Campings

Yvorne, Clos de l'Ombren

111  
143  
Corbeyrier  
(Luan)  
Aigle, Place du Marché

Bus communal

140

St-Gingolph

141

Torgon

142

111 144  
140 141  
143 142  
Aigle  
IR  
R

Bus communal

140

140  
AL  
ASD  
Leyysin  
Le Sèpey  
Les Diablerets

Monthey  
Champéry

Brigue

Villars-sur-Ollon

Le Rhône

Lac Léman

Lausanne-Ouchy

Bouveret  
St-Gingolph

CGN

Villeneuve

Vevey-Funi  
Lausanne  
Genève

Villeneuve  
S1  
S3  
111  
115  
201

### Variante 1

### Transport hectométrique entre Rennaz (nouvelle gare) et Rennaz, Hôpital

Villeneuve, Eau-Froide

Villeneuve, Pré des Fourches

Rennaz, centre commercial

Rennaz, Hôpital Riviera-Chablais  
*(actuellement Rennaz, Motel)*  
TPH



TP Hectométrique

Rennaz  
S1  
S3  
TPH

Rennaz, Village

Vouvry

115

Le Rhône

Roche VD  
S1  
S3

- Roche VD, Salines
- Roche VD, Musée
- Roche VD, Rotzéranne-Pré-Clos
- Roche VD, centre commercial
- Yvorne, Campings
- Yvorne, Clos de l'Ombren

111  
143  
Aigle, Place du Marché

Bus communal  
St-Gingolph  
Torgon

140  
141  
142

Leyysin  
Les Sêpey  
Les Diablerets

Aigle  
111 144  
140 141 S1 IR  
143 142 S3 R

Bus communal

140

Brigue  
Villars-sur-Ollon  
144

Lac Léman

Lausanne-Ouchy

Bouvet  
St-Gingolph

CGN

Villeneuve

Vevey-Funi  
Lausanne  
Genève

Villeneuve  
S1  
S3  
111  
115  
201

### Variante 2

### Transport hectométrique entre Roche VD et Rennaz, Hôpital

Villeneuve, Eau-Froide

Villeneuve, Pré des Fourches

Rennaz, centre commercial

Rennaz, Hôpital Riviera-Chablais  
*(actuellement Rennaz, Motel)*  
TPH

Rennaz, Village

Vouvry

115



TP Hectométrique

Roche VD  
TPH  
S1  
S3

- Roche VD, Salines
- Roche VD, Musée
- Roche VD, Rotzéranne-Pré-Clos
- Roche VD, centre commercial
- Yvorne, Campings
- Yvorne, Clos de l'Ombren

111  
143  
Aigle, Place du Marché

Bus communal  
St-Gingolph  
Torgon

Aigle  
S1  
IR  
S3  
R

Bus communal

140  
141  
142  
AL  
ASD  
Leyysin  
Les Sêpey  
Les Diablerets

Monthey  
Champéry

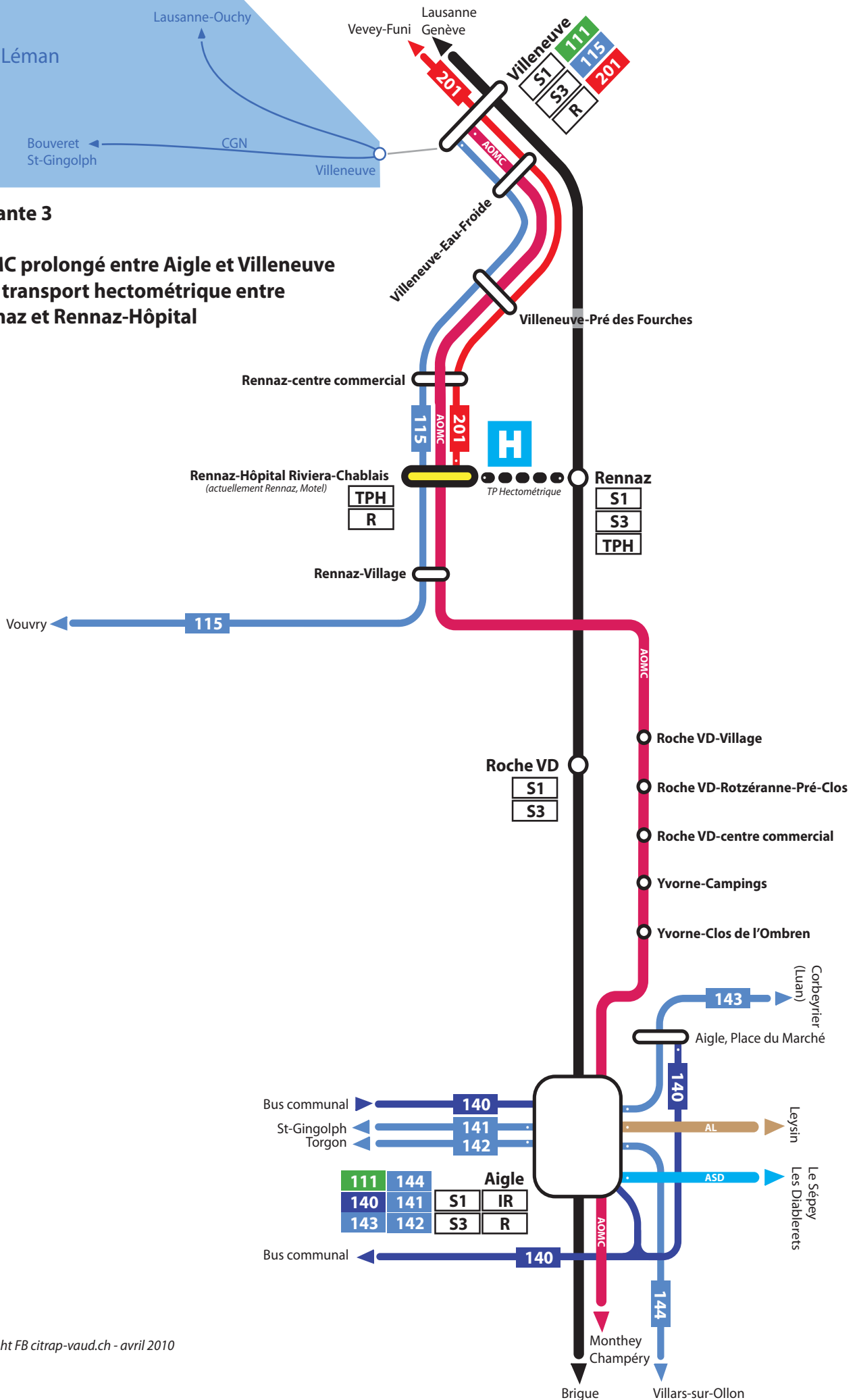
Brigue

Villars-sur-Ollon

Le Rhône

**Variante 3**

**AOMC prolongé entre Aigle et Villeneuve plus transport hectométrique entre Rennaz et Rennaz-Hôpital**





Lac Léman

Lausanne-Ouchy

Bouvet  
St-Gingolph

CGN

Villeneuve

Lausanne  
Vevey-Funi  
Genève



### Variante 4

### AOMC prolongé entre Aigle et Villeneuve

Villeneuve-Eau-Froide

Villeneuve-Pré des Fourches

Rennaz-centre commercial

Rennaz-Hôpital Riviera-Chablais  
*(actuellement Rennaz, Motel)*

Rennaz-Village

Vouvry

115



R

Le Rhône

Roche VD-Village

Roche VD-Rotzéranne-Pré-Clos

Roche VD-centre commercial

Yvorne-Campings

Yvorne-Clos de l'Ombren

Corbeyrier  
(Luan)

143

Aigle, Place du Marché

Bus communal

140

St-Gingolph

141

Torgon

142

Aigle

111 144  
140 141  
143 142

IR  
R

Bus communal

140

AL

Leyysin

ASD

Le Sépey

Les Diablerets

Monthey  
Champéry

144

Brigue

Villars-sur-Ollon