

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Internet www.citrap-vaud.ch

Contact Pierre Seidel, Verger de Meruz 2, 1804 Corsier-sur-Vevey
Tél.: 021 921 32 64 / pierre.seidel@bluewin.ch

Corsier-sur-Vevey, le 12 novembre 2014

Monsieur
Vincent Krayenbühl
Chef de la Direction générale de la
mobilité et des routes
Av. de l'Université 5
1014 Lausanne

Monsieur,

Comme convenu, nous vous adressons avec ces lignes les commentaires de la Citrap Vaud au sujet du rapport du 3 juin 2014 du bureau Citec sur la faisabilité d'un transport hectométrique (TH) pour l'Hôpital Riviera-Chablais. Ils ont été élaborés après discussion avec les membres du comité et ceux du Groupe de réflexion de la Riviera.

Vous verrez que nos remarques et suggestions sont nombreuses : elles n'enlèvent rien à notre reconnaissance du sérieux de l'étude de Citec, mais traduisent notre souci de voir pris en compte tous les éléments relatifs au TH avant toute décision politique à son sujet.

Vu l'implication de Mme Nuria Gorrite et de M. Pierre-Yves Maillard dans la genèse de ce rapport, nous leur envoyons une copie électronique de notre document.

Nous vous remercions encore de nous avoir demandé nos réactions et restons à disposition pour tout éclaircissement que vous souhaiteriez à propos de nos remarques.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Pierre Seidel
membre du comité



Daniel Guillaume-Gentil
trésorier

Internet www.citrap-vaud.ch

Contact Pierre Seidel, Verger de Meruz 2, 1804 Corsier-sur-Vevey
Tél.: 021 921 32 64 / pierre.seidel@bluewin.ch

Rapport de Citec du 3 juin 2014 : remarques de la Citrap Vaud

Comme demandé par Monsieur Vincent Krayenbühl, chef de la direction générale de la mobilité et des routes, la Citrap a examiné le rapport cité en tête et fait part ici des remarques que ce dernier lui inspire.

Nous désirons d'abord remercier Madame Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat et cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines, ainsi que Monsieur Vincent Krayenbühl d'avoir mandaté un bureau technique pour l'étude d'une liaison par transport hectométrique avec l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC).

Merci aussi à Monsieur Krayenbühl d'avoir demandé à la Citrap son avis sur le rapport ainsi élaboré.

A propos du rapport de Citec, nous en saluons avec plaisir

- l'existence même : elle correspond à ce que nous demandions ;
- le sérieux et la qualité ;
- la conclusion selon laquelle la faisabilité du transport hectométrique est reconnue, sous réserve de deux vérifications qu'il faudrait encore faire.

Rappel

Par le décret 725.00 du 25 mai 2012, le Grand Conseil vaudois, à l'unanimité, a accordé au Conseil d'Etat un crédit de 1,7 million de francs pour l'étude

- a) des aménagements routiers et des installations de traction électriques liés au prolongement de la ligne 201 (trolleybus) des VMCV de Villeneuve à Rennaz ;
- b) de mesures complémentaires d'aménagements routiers destinés à assurer, notamment par des tronçons en site propre, la stabilité des horaires des lignes de bus entre Montreux et Aigle et le Chablais valaisan ;
- c) d'une desserte de l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) par un transport hectométrique (TH) lié à la ligne CFF du Simplon.

A l'origine, le projet de décret ne prévoyait que la partie a) ci-dessus, pour un montant de 1,2 million de francs.

La Citrap, le Groupe Mobilité Chablais (GMC) et le Conseil lémanique pour l'environnement (CLE) d'une part, l'ATE d'autre part sont alors intervenus auprès de la commission chargée de l'examen de ce projet de décret, en sollicitant des études et crédits complémentaires sur les sujets b) et c).

Grâce à l'intervention de M. Pierre-Yves Maillard, Conseiller d'Etat et chef du département de la santé et de l'action sociale, cette commission a pris en compte ces requêtes, sous la forme de deux crédits additionnels de 250'000 CHF chacun, et a proposé au Grand Conseil de voter un crédit augmenté à 1,7 million de francs au total.

L'analyse de Citec est donc le résultat de la partie c) de ce décret.

Préambule

Il nous paraît que toute décision politique à propos du transport hectométrique devrait s'appuyer sur une étude comprenant au moins deux volets :

- a) **un rapport technique**, comme celui de Citec ;
- b) **une analyse du développement territorial dans la région de l'HRC** ; en effet, Rennaz et ses environs sont appelés à connaître un grand développement dès l'ouverture de l'hôpital. Une telle analyse permettrait, entre autres, de quantifier l'augmentation de population et d'emplois attendue dans la région et de mieux cerner les rôles et l'utilité des divers moyens de transport publics prévus dans la région, montrant peut-être que TH et bus ne sont pas concurrents.

D'autre part, nous demandons que soient examinées attentivement, puis éventuellement prises en compte, les remarques et suggestions ci-dessous, car certaines pourraient modifier les conclusions actuelles du rapport de Citec ou même influencer fortement la décision politique à prendre pour le TH : diminution des coûts d'investissement et d'exploitation (voir infra B4, B5, B6 et B7), amélioration de l'attractivité (B3, B5 et B6), possible augmentation du nombre des usagers (A2, B3, B7 et B8), assurance d'une bonne stabilité de l'horaire (A1.2), prise en considération de l'inconfort de déplacements en bus ou trolleybus, d'autant plus pour des personnes devant se faire soigner ou à mobilité réduite (A1.1) .

A Remarques générales

A1. Le rapport de Citec couvre les domaines technique et financier, certes importants pour une décision finale, mais **deux éléments importants n'y figurent pas.**

1. Il ne mentionne pas l'inconfort certain des bus et trolleybus.

Les secousses sont déjà parfois très gênantes ou douloureuses, même pour des voyageurs assis et en bonne santé. De plus, elles rendent souvent difficile l'achat de billets aux automates installés dans les véhicules des VMCV, aussi pour des personnes tout à fait vaillantes : il suffit d'essayer une fois pour comprendre ! D'ailleurs les automates actuels sont parfois en dérangement pour cette raison.

S'agissant d'un accès à un hôpital, la qualité du transport est primordiale pour des patients ambulatoires (visites médicales, contrôles périodiques) amenés à se rendre de façon répétée à l'HRC avec des douleurs, des béquilles, etc. Pour ces personnes, le fait de monter dans un bus ou un trolleybus, de subir les freinages et accélérations, les giratoires, les inégalités de la route rend pénible l'utilisation d'un transport public routier.

Cet aspect n'est pas quantifiable en regard du coût d'un trajet, mais devrait être pris en considération par une décision politique de soulager les personnes concernées : un TH ne présente pas ce genre de défaut et est particulièrement bien adapté aux personnes à mobilité réduite.

Cette remarque n'est pas anodine, elle est à prendre au sérieux !

2. Il ne signale pas un avantage indéniable du TH sur les bus et trolleybus, en tout cas dans la situation actuelle : entièrement en site propre, il n'est pas soumis aux aléas du trafic routier ce qui, sauf événement particulier, lui donne une fiabilité supérieure.

Une étude complète devrait signaler ces deux éléments.

Avec les remarques 1 et 2 ci-dessus, nous ne remettons nullement en cause l'utilité des projets pour les bus (prolongement de la ligne 201 en site quasi prioritaire entre Villeneuve et l'HRC, lignes de bus remaniées dans le Chablais) : ces modifications restent indispensables.

La 2^e de ces deux remarques pourrait perdre de son importance lorsque les mesures complémentaires telles que décrites sous b) dans le décret 725.00 auront été trouvées. Mais y en aura-t-il jamais pour la traversée de Montreux, par exemple ?

A2. En complément à A1.1 : pour inciter le plus grand nombre possible d'automobilistes à utiliser un transport public (TP) plutôt que leur voiture, il faut que les transports en commun soient à peu près aussi confortables qu'un véhicule privé.

De tels nouveaux usagers potentiels des TP ne figurent actuellement pas dans les statistiques des utilisateurs prévus des bus, trolleybus ou éventuel TH. Donc, si on arrive à les convaincre d'utiliser un TH, grâce à ses qualités de confort et de correspondances, les transports publics par route ne perdront pas de clients par rapport à ceux prévus actuellement puisqu'il s'agirait de nouveaux clients ; par contre, un grand pas aurait été fait en faveur d'un report modal vers les TP, avec une amélioration du bilan environnemental. Autrement dit, nous pensons **qu'un TH bien conçu a plus de chances d'attirer de nouveaux clients dans les transports publics que des bus et trolleybus.**

De même : s'il est plus pratique pour une personne limitée dans sa mobilité d'accéder à l'hôpital en voiture plutôt qu'en bus, n'est-il pas plus commode d'y accéder avec des TP s'ils sont adaptés, en particulier, aux personnes à mobilité réduite (à condition, bien sûr, qu'elles puissent se rendre par elles-mêmes à une gare) ? En effet : entrer dans une voiture ou en sortir pose souvent de gros problèmes à de telles personnes.

C'est pourquoi nous demandons que, avant toute décision politique, tout soit fait pour penser à un TH le plus attractif possible.

A3. Si la décision au niveau politique est prise de construire un TH, il se peut que le système de financement fédéral des infrastructures ferroviaires ne permette pas d'attribuer au bon moment les montants nécessaires à la construction de la nouvelle halte CFF Villeneuve-Sud dont dépend le TH.

Nous proposons, pour éviter tout retard, que cet investissement soit, dans un tel cas, payé d'avance par le Canton, voire avec une participation de la Commune de Villeneuve (la création de cette halte, située sur son territoire, va y attirer des emplois et des habitations).

A4. Si, au contraire, la décision politique est de renoncer à un TH pour l'ouverture de l'HRC, **il est indispensable de réserver les terrains** nécessaires à la construction d'une halte CFF Villeneuve-Sud ainsi que ceux pour la mise en place éventuelle d'un TH (y compris pour la variante citée sous B9). Nul ne sait ce que peut réserver l'avenir à ce sujet.

B Demandes et suggestions à propos du rapport de Citec

B1. Le rapport devrait être corrigé au point 1.1 : le 2^e § est à remplacer par un texte analogue au rappel écrit en page 1 de ce document-ci.

En effet les oppositions et la convention signalées n'ont rien à voir avec la raison du rapport de Citec, même si la convention cite des éléments du décret.

B2. Conformément à notre idée initiale, Citec envisage la création d'une nouvelle halte sur la ligne CFF. Est-on sûr que les CFF accepteront ? Sinon, le TH tel qu'envisagé est impossible ! (voir B9)

B3. La vitesse du TH retenue (30 km/h, selon 3.1, tableau 1) est faible : dans les 6 exemples de l'annexe 5, une seule s'en rapproche (29 km/h), toutes les autres sont entre 36 et 50 km/h ; ce choix de vitesse a une influence négative sur le calcul des correspondances avec les RER ainsi que sur la création d'un éventuel arrêt intermédiaire à un centre commercial (donc sur l'augmentation du nombre de voyageurs et de la rentabilité du TH).

Quels seraient les résultats avec une vitesse de 35 km/h (ou de 40 km/h) ?

B4. Une importante économie sur les frais d'exploitation pourrait être faite par l'intégration de la surveillance du TH au poste de contrôle des MVR déjà existant (par exemple pour le funiculaire VCP). Potentiel d'économie annuelle : env. 400'000.- CHF ? (Avec un transport par câble, une présence humaine sur place n'est en principe pas nécessaire)

B5. Le rapport estime le prix d'une course en TH entre 4.- et 5.- CHF, sans compter les frais d'investissement.

1. Le rapport devrait également indiquer le prix d'autres modes de transport sur un parcours équivalent (par ex. Villeneuve – Rennaz des VMCV) pour qu'une comparaison objective soit possible. Il pourrait également tenir compte de la remarque B3 dans son calcul.

2. Le TH devrait être intégré dans l'offre globale de TP ainsi que dans le réseau Mobilis. Avec un taux de couverture à 30-35%, la course simple ne coûterait que 1,20 à 1,75 CHF à l'utilisateur, soit moins que le tarif actuel pour une zone Mobilis : cette installation pourrait avoir une rentabilité tout à fait acceptable.

B6. Pour ne pas faire circuler le TH inutilement, on pourrait prévoir que, malgré un horaire fixe, les courses se font à la demande (par un détecteur de présence), comme actuellement pour le funiculaire de Cossonay.

B7. Rennaz et les environs immédiats de l'HRC sont appelés à connaître un grand développement dès l'ouverture de l'HRC. Le TH serait sûrement utilisé par d'autres personnes que celles directement liées à l'hôpital.

Peut-être n'est-il pas possible de quantifier cet apport extérieur, mais il devrait être signalé, y compris dans la conclusion de l'étude.

D'autre part, avec une halte intermédiaire au centre commercial, les employés de l'HRC pourraient s'y rendre sans utiliser de véhicule privé, diminuant ainsi les trajets dans ce secteur.

(Cette remarque devrait apparaître dans le volet b) du préambule)

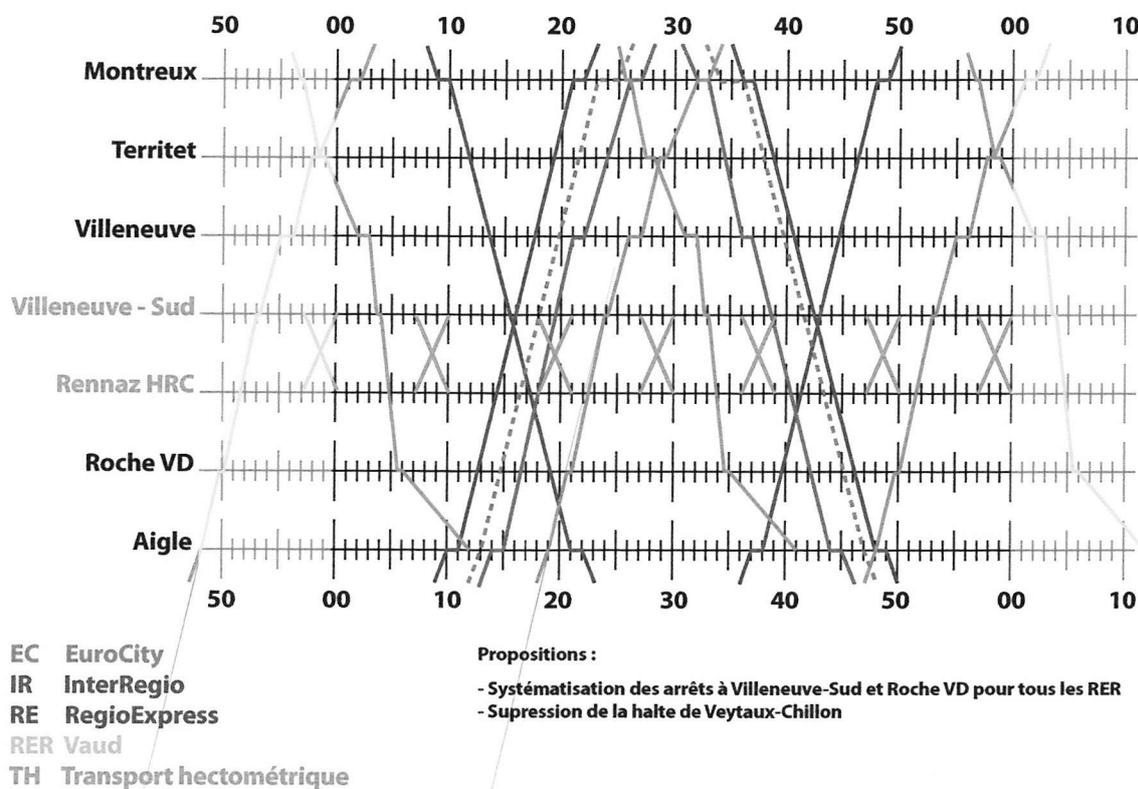
B8. Pour améliorer les correspondances entre RER et TH prévues par le rapport, nous suggérons ci-dessous une variante d'horaire pour le tronçon Montreux - Aigle, basée sur le projet 2019 des CFF (¼ h imparfait).

Selon cette variante (horaires inchangés entre Lausanne et Montreux) :

- sur le parcours Montreux - Aigle, les RER s'arrêtent à Montreux, Territet, Villeneuve, Villeneuve-Sud, Roche VD (en fort développement, récent et à venir) et Aigle, mais pas à Veytaux-Chillon (ou alors pas dans une halte moins utile) ;
- tous les RER s'arrêtent à Villeneuve-Sud, d'où un meilleur lien avec le TH ;
- à Aigle, les RER ont leur terminus sur la voie 2 pour limiter les conflits même en situation dégradée, la voie 3 étant alors réaménagée pour un passage à pleine vitesse ;
- 2 navettes pour le TH, avec 12 courses en tout par heure, dont 4 sans correspondance immédiate avec un RER (équilibre du système).

Remarque : les RER partent bien d'Aigle, malgré ce qu'indique ce graphique !

Proposition d'horaire modifié sur la base du projet 2019 v07.13 «1/4 d'heure imparfait»



On aurait ainsi de bonnes correspondances (3 ou 4 min.) à Villeneuve-Sud.

B9. Une variante pourrait être de prolonger le TH jusqu'à la gare CFF existante de Villeneuve.

Ainsi :

1. on éviterait les frais de construction d'une halte à Villeneuve-Sud ;
2. le TH aurait de bien meilleures correspondances, puisqu'il pourrait profiter des RE en plus des RER ;
3. une ou plusieurs haltes intermédiaires permettraient d'offrir une bonne desserte du périmètre industriel et commercial en plein développement ;
4. le TH pourrait exister même si les CFF ne veulent pas d'une halte à Villeneuve-Sud (voir B2) ;
5. l'horaire des RER serait plus souple, il n'y aurait plus besoin de supprimer une halte actuelle.

Certes, des bâtiments tout proches de la gare de Villeneuve semblent actuellement empêcher un accès direct, contrairement au reste du parcours, mais il y a peut-être une solution à cette difficulté.

Citec pourrait-il étudier une telle variante ?

B10. Le rapport préconise un TH par rail avec câble.

Il existe une autre technologie, celle du câble aérien (éventuellement double pour ne pas être dépendant du vent).

Par exemple, une liaison par cabines devrait bientôt relier le zoo de Zurich et la gare CFF de Stettbach pour un coût de construction de seulement 17 millions de francs. Il est prévu : trajet de 2,1 km parcouru en 7 min., Vcom de 18km/h, 1500 pers./h ; 51 cabines de 8 places assises, espacées de 20 secondes env. ; transport bien adapté aux poussettes et personnes à mobilité réduite. (voir www.zooseilbahn.ch/xml_1/internet/de/intro.cfm)

Bien sûr, ce système ne conviendrait pas tel quel pour l'HRC à cause de l'attente aux heures de pointe : avec les capacités et performances indiquées ci-dessus, cela prendrait environ 2,5 minutes pour évacuer 60 personnes. Il faudrait probablement plutôt un téléphérique à cabine capacitaire (2 x 60 places [?], en partie assises aussi), mais le désavantage d'un tel système est que le temps d'attente est nettement plus important si l'on vient de rater une cabine.

Vu le prix d'investissement relativement modeste du projet zurichois, **Citec pourrait-il également étudier une telle option**, en particulier avec une vitesse plutôt rapide et éventuellement aussi de / vers Roche ? Ou même Villeneuve ?



Pierre Seidel
membre du comité



Daniel Guillaume-Gentil
trésorier

Corsier-sur-Vevey, le 12 novembre 2014