

Desserte en transport public du futur Hôpital Riviera-Chablais : analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

Rapport de synthèse, août 2015

Introduction

Dans le cadre du décret 725.00 du 29 mai 2012, des montants ont été alloués pour l'analyse d'une desserte de l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) par un transport hectométrique (TH) lié à la ligne CFF du Simplon. En ce sens, une étude d'opportunité a été conduite par le bureau Citec. Les résultats de cette étude ont été mis en perspective avec l'offre de transport public planifiée jusqu'alors pour l'ouverture de l'HRC et présentée ci-dessous ainsi qu'avec le concept de développement territorial actuellement en cours dans la région du Haut-Lac (URB8).

Un objectif ambitieux de 30% de part modale en transport public des déplacements de ses employés, patients et visiteurs est visé. Cette demande en transport public représente 1'280 déplacements par jour (640 personnes). Pour y répondre, une desserte bus, articulée en correspondance avec le réseau ferroviaire, est planifiée pour l'ouverture de l'HRC. Elle est constituée du prolongement de la ligne de trolleybus VMCV201, de la ligne actuelle TPC111 entre Aigle et Villeneuve, d'une nouvelle ligne 120 entre Monthey et Villeneuve et d'une probable nouvelle ligne 125 entre St-Gingolph et Villeneuve (voir schéma ci-dessous). Cette offre de transport public s'inscrit à plus large échelle dans une réorganisation en cours des lignes de bus régionales et urbaines (voir annexe 1).

- Ligne 201 Vevey - Villeneuve (trolleybus)
- Ligne 111 Aigle - Villeneuve
- Ligne 120 Monthey - Villeneuve
- Ligne 125 St-Gingolph - Villeneuve

Arrêts proposés :

- existant
- nouveau
- nouveau (projet en cours)
- T Terminus à aménager (projet en cours)



Desserte en transport public du futur hôpital Riviera-Chablais – analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

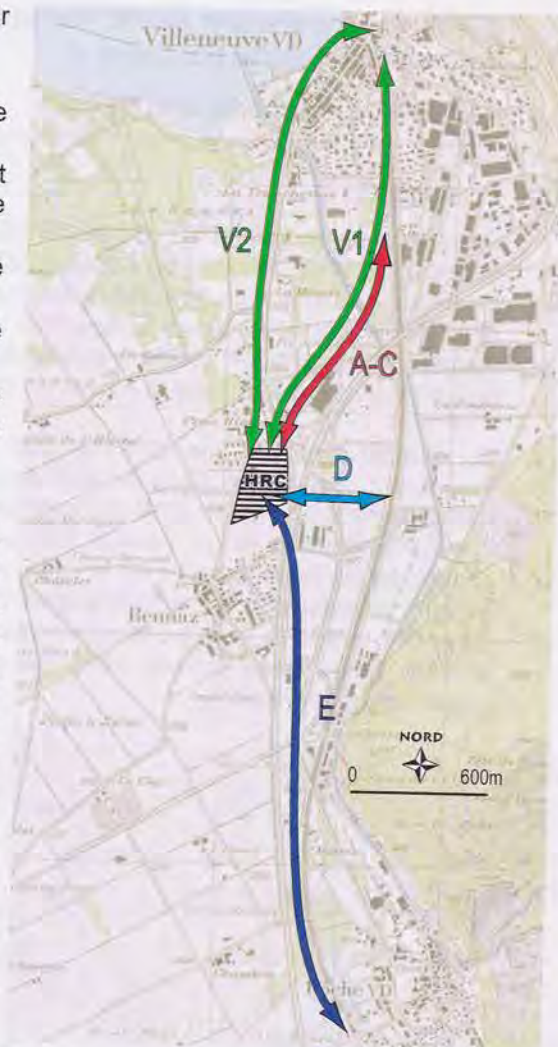
Analyse de variantes de transport hectométrique

Sept variantes de tracé ont été étudiées (voir schéma ci contre) :

- trois variantes en lien avec une nouvelle gare à créer à Villeneuve-sud (A à C) ;
- une variante avec une gare à créer et minimisant au maximum la distance parcourue par le TH (D) ;
- une variante en lien avec la gare actuelle de Roche (E) ;
- une variante en lien avec la gare actuelle de Villeneuve longeant les voies CFF (V1) ;
- une variante en lien avec la gare actuelle de Villeneuve transitant par les routes cantonales 726 et 780 B-P (V2).

La variante la plus favorable est la variante A (cf. schéma ci-après). Cette dernière a été favorisée par rapport aux variantes B et C car elle présente un tracé relativement court et peu sinueux, des franchissements viaires favorables, une bonne implantation de la halte de l'HRC et la possibilité d'implanter une halte intermédiaire du TH à la hauteur du centre commercial Riviera. La variante D est abandonnée en raison des difficultés liées à la réalisation d'une halte ferroviaire dans un tracé en courbe et sans potentiels de desserte alentours.

Les variantes V1, V2 et E sont écartées également bien qu'elles ne nécessitent pas la réalisation d'une nouvelle halte sur la ligne du Simplon. Les coûts d'investissement liés à la longueur de l'infrastructure et à d'autres paramètres tels que la réalisation d'un tracé aérien et la surélévation de lignes à haute tension ou l'insertion dans le tissu bâti de Villeneuve compensent l'économie réalisée sur une halte ferroviaire pour des qualités de desserte équivalente voire inférieure à la variante A.



Variantes de tracés de transport public entre l'HRC et la ligne CFF du Simplon – Hôpital Riviera-Chablais, liaison hectométrique, bureau Citéc, 31 août 2015.

Développement de la variante préférentielle (variante A)

Le projet de TH développé plus en détails correspond à la variante A (voir schéma ci-contre). Il consiste à réaliser un transport à traction par câble d'une longueur d'environ 1'300 mètres circulant en aérien avec des haltes également en surélévation.

Son coût d'investissement est estimé entre 35 et 40 mio. de CHF auquel il faut ajouter environ 14 mio. de CHF pour la réalisation de la halte ferroviaire de Villeneuve-sud. Les coûts d'exploitation sont estimés à 1,9 mio. de CHF par an (charges financières incluses).

Au niveau de l'exploitation, les correspondances entre le TH et plusieurs variantes d'horaires CFF ont été analysées. Deux systèmes, avec une ou deux navettes, sont envisagés. Le système à deux navettes permet de meilleures correspondances mais sa faisabilité dépend de l'horaire CFF retenu à terme.



Influence du transport hectométrique sur le réseau de transport public

Le TH ne permet pas de se substituer à la desserte nécessaire des localités situées aux alentours du site de l'HRC. Un réseau de bus doit dans tous les cas être maintenu pour garantir la desserte régionale.

Comparativement à la desserte planifiée de l'HRC présentée en introduction, le TH offre des gains de temps de parcours de l'ordre de 3 à 7 minutes pour 45% des usagers des transports publics, voir pour 70% des usagers avec un système à deux navettes. Ces gains de temps de parcours sont peu significatifs. Par ailleurs, pour certaines relations notamment depuis l'arc lémanique, le gain de temps réalisé par le TH s'accompagne d'un transbordement supplémentaire.

Pour les relations où le TH est concurrentiel, les usagers captés par le TH (environ 300 à 400), le sont au détriment des lignes de train et de bus planifiées et qui doivent être maintenues. Toutes ces offres de transport public étant contenues dans une même communauté tarifaire, aucune recette supplémentaire n'est offerte par le TH. Il en résulte des coûts globaux excessifs relativement au gain de qualité de desserte offert par le TH.

Desserte en transport public du futur hôpital Riviera-Chablais – analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

Développement territorial dans le Haut-Lac

Les développements territoriaux prévus dans la région de l'HRC, établis notamment dans le cadre du concept de développement territorial URB8, justifient dans tous les cas la mise en service de l'offre trolleybus et bus précitée. En effet, les secteurs présentant la demande en mobilité la plus importante en raison de leurs affectations et des cibles de densités visées sont situés à proximité des routes cantonales 726 et 780 sur lesquelles transitent ces lignes (voir annexes 2 et 3).

Par ailleurs, des potentiels d'urbanisation restreint sont envisagés à proximité de la nouvelle halte de Villeneuve-sud. Une partie de ces terrains sont situés en zone inondable (voir annexe 4) et le reste ne présente pas des affectations ou des densités générant une demande en mobilité importante.

La réalisation d'un TH n'offre dès lors pas de potentiels de desserte exploitables dans le cadre des stratégies de développement territorial poursuivies dans le Haut-Lac. De plus, ces stratégies confirment la nécessité de la mise en place de l'offre ferroviaire et de bus planifiée.

Conclusion

En résumé, pour un investissement global estimé entre 49 et 54 mio. de CHF et une demande de l'ordre de 630 à 770 déplacements/jour, l'exploitation (coûts d'investissement et coûts d'exploitation) du TH coûtera 7 à 8 CHF par voyageur, hors réalisation de la halte ferroviaire de Villeneuve-sud.

Par ailleurs, les gains en qualité de desserte du TH par rapport à la desserte ferroviaire et bus planifiée sont faibles et ne représentent ainsi pas des potentiels de demande supplémentaires. D'autres pistes ont été explorées pour optimiser la fréquentation du TH (arrêt au niveau du centre commercial Riviera, tracé par les routes cantonales 726 et 780 B-P). Elles se sont avérées non concluantes. De plus, l'offre de trolleybus et de bus planifiées à l'échelle des Chablais vaudois et valaisan et desservant l'HRC doit dans tous les cas être réalisée.

En raison de la faible attractivité du TH, les recettes voyageurs globales ne sont que peu ou pas augmentées. Le taux de couverture des charges par rapport aux recettes de l'ensemble du système de transport public (TH et lignes de trolleybus et bus) s'en trouve péjoré. Pour ces raisons, l'opportunité d'un TH entre l'HRC et la ligne CFF du Simplon n'est pas avérée et ce projet est abandonné.

Direction générale de la mobilité et des routes
Division planification

Desserte en transport public du futur hôpital Riviera-Chablais – analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

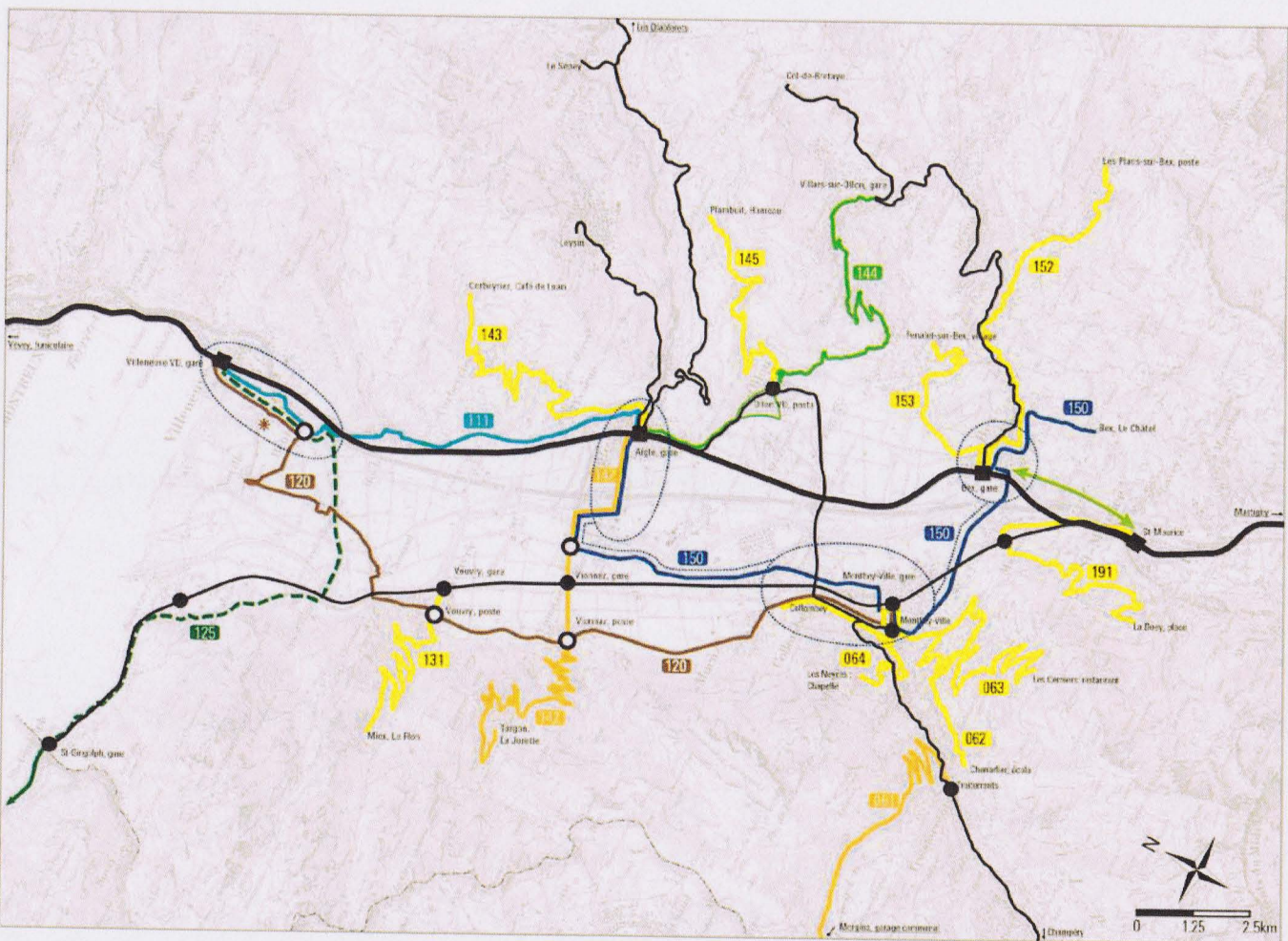
Annexes

Direction générale de la mobilité et des routes
Division planification

Desserte en transport public du futur hôpital Riviera-Chablais – analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

Annexe 1. Réseau de transport public retenu pour les Chablais vaudois et valaisan

Source : Réorganisation des transports publics régionaux dans les Chablais vaudois et valaisan : Rapport de synthèse, bureaux RR&A et Citec, septembre 2014.



- Dessertes**
- ferroviaires nationales
 - ferroviaires régionales
 - bus régionaux
 - ligne 141 : desserte en pointe
 - ligne 144 : itinéraire à préciser
 - compléments urbains (à définir par Rivelac et Chablais Agglo)
 - autres lignes urbaines
 - non illustré
 - ligne 115 : pas de détour via le centre commercial
 - service de substitution à la liaison ferroviaire Bex - St-Maurice
- Lignes de montagne**
- non modifiées
 - modifiées
- Correspondances**
- avec trains IR/RE
 - avec transports régionaux
 - entre lignes de bus

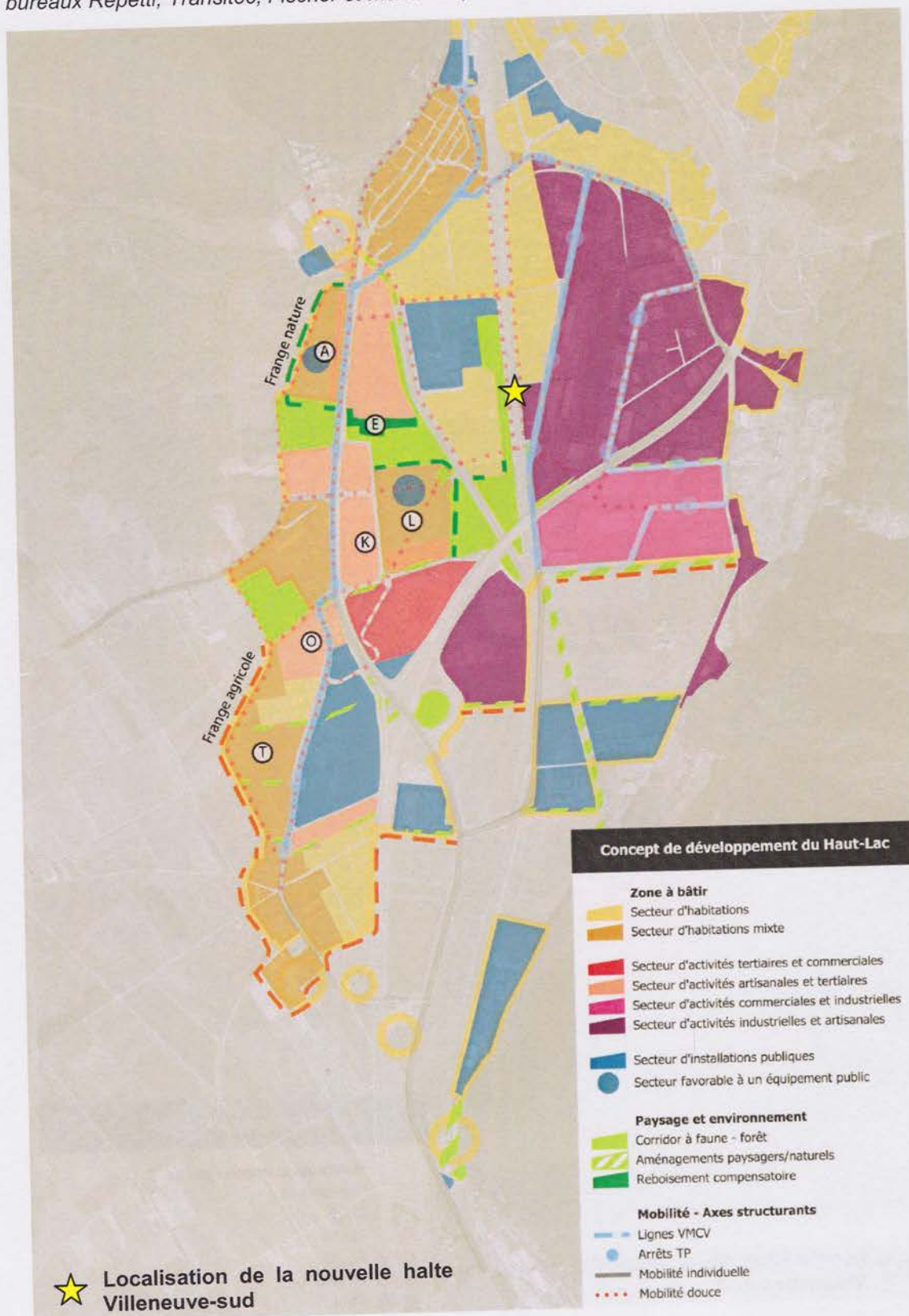
25100-01-01 / RR&A / 11.07.14



Direction générale de la mobilité et des routes
Division planification

Desserte en transport public du futur hôpital Riviera-Chablais – analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

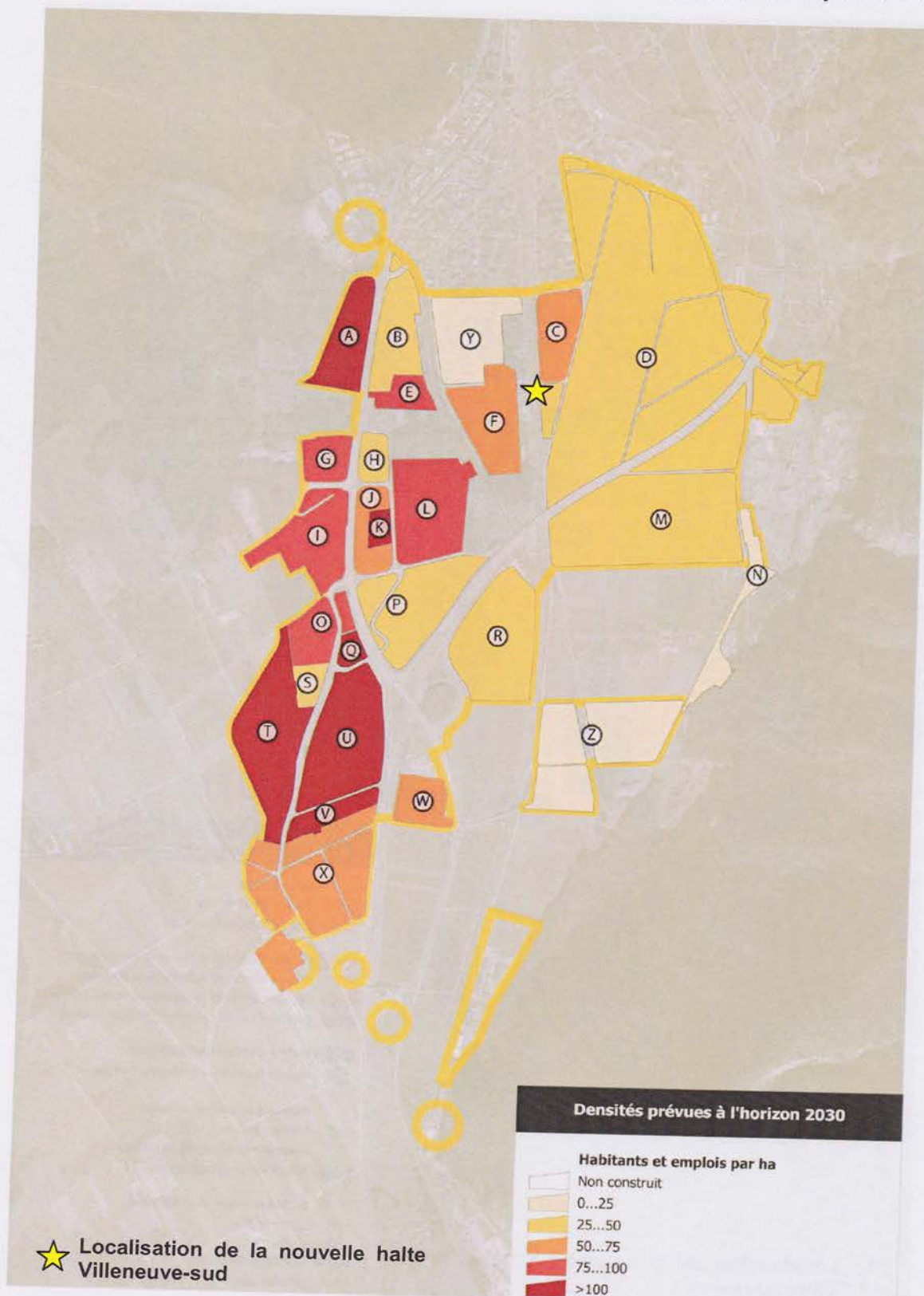
Annexe 2. Concept de développement du Haut-Lac (Annexe 1 du rapport technique)
Source : Projet d'agglomération Rivelac, Chantier URB8, Concept de développement du Haut-Lac en matière d'urbanisation, de transport et de paysage : Volet 1 – concept de développement, bureaux Repetti, Transitec, Fischer et Montavon, Hintermann et Weber et B+C, 30 juin 2014.



Desserte en transport public du futur hôpital Riviera-Chablais – analyse de variantes de tracés et d'infrastructures

Annexe 3. Densités prévues à l'horizon 2030 dans le Haut-Lac (Annexe 2 du rapport technique)

Source : Projet d'agglomération Rivelac, Chantier URB8, Concept de développement du Haut-Lac en matière d'urbanisation, de transport et de paysage : Volet 1 – concept de développement, bureaux Repetti, Transitec, Fischer et Montavon, Hintermann et Weber et B+C, 30 juin 2014.



Annexe 4. Identification des dangers naturels dans le Haut-Lac *(Annexe 3 du rapport technique)*
Source : Projet d'agglomération Rivelac, Chantier URB8, Concept de développement du Haut-Lac en matière d'urbanisation, de transport et de paysage : Volet 1 – concept de développement, bureaux Repetti, Transitec, Fischer et Montavon, Hintermann et Weber et B+C, 30 juin 2014.



Carte 1.9 - Carte des dangers naturels. Echelle 1 : 25'000