

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projets de décrets accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 7'340'000.- pour financer la part cantonale des travaux routiers nécessaires au prolongement de la ligne de trolleybus VMCV n° 201, de la gare de Villeneuve à Rennaz pour la desserte du nouvel hôpital Riviera Chablais et modifiant le décret du 28 février 2017 accordant aux VMCV SA une garantie d'emprunt de l'Etat de CHF 4'990'000.- pour le renouvellement de leurs systèmes de distribution et une garantie d'emprunt de l'Etat de CHF 25'330'000.- pour le renouvellement partiel de leur flotte de véhicules

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 2 novembre 2017 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs et Eléonore Porchet (qui remplace Christian van Singer), ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Christian van Singer et Pierre Volet étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructures routières, Jonas Anklin, responsable planification financière long terme et investissements, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Conseillère d'Etat indique qu'il s'agit d'octroyer un crédit d'ouvrage, qui suit le crédit d'étude, qui a été augmenté. Elle a conduit cette démarche en concertation avec les acteurs locaux, pour assurer la desserte en bus de l'Hôpital Riviera-Chablais. Cette démarche a pris la forme d'un groupe de concertation qui a pour objectif de définir quels sont les moyens pour atteindre l'offre négociée avec les opposants. En effet, lorsque le DSAS a mis la construction du bâtiment à l'enquête à Rennaz, il y avait eu un certain nombre d'oppositions, notamment liées aux problèmes d'accessibilité. Par voie de convention, les objectifs à atteindre en termes de dessertes ont été fixés en vue du retrait des oppositions. Il a été convenu avec les opposants, que tout au long des études qui ont débouché sur la proposition faite ce jour, il y aurait un groupe d'accompagnement, qui concerne aussi d'autres thématiques, comme la réorganisation de la desserte en bus du Chablais vaudois. Ce groupe de concertation a aussi classé l'idée du transport hectométrique, pas pertinent d'un point de vue cout-efficacité.

La desserte par bus a été tranchée et la question des aménagements nécessaires pour accéder à l'hôpital figure dans cet EMPD. Ces aménagements ont fait l'objet d'une réadaptation. En effet, au départ, la ligne de bus était imaginée comme une ligne classique de trolleybus, avec des caténaires. Les opposants ont indiqué que l'on pouvait imaginer une solution alternative, avec notamment la traversée de la Rue des Remparts, affranchie de caténaires, qui fonctionne avec un système de propulsion en autarcie. Cette étude a été conduite par les Vevey Montreux Chillon Villeneuve (VMCV), sceptiques au début, pour vérifier si l'autonomie était suffisante. Ils ont conclu que c'était possible, et qu'avec l'autorisation par le Grand Conseil d'emprunter pour le renouvellement de la flotte des VMCV, cet investissement arrivait au bon moment pour être financé.

Une présentation des infrastructures à réaliser, remise aux membres de la commission en séance, est disponible en annexe. Cette demande de crédit est séparée en deux parties, avec une première qui concerne les aménagements routiers de génie civil, et une seconde les investissements, avec notamment la plus-value par rapport à des véhicules conventionnels.

Pour relier l'hôpital à la gare de Villeneuve, le tracé est séparé en 3 tronçons. Le premier est la RC 726, une route cantonale hors traversée de localité qui part depuis le sud de l'hôpital et qui vient se brancher sur la RC 780, route principale entre Villeneuve et Aigle, au moyen d'un giratoire. La particularité du second tronçon, sur la RC 780 constituée de la Rue du Simplon, est que les aménagements sont financés principalement par le Syndicat d'amélioration foncière des Fourches, qui développe tous les projets immobiliers le long de cet axe. Le dernier tronçon, à la rue des Remparts, part de la RC 780, empruntant une route communale jusqu'à la gare de Villeneuve. La Rue des Remparts est un cas particulier car le canton va investir sur une route communale, ce qui est justifié par le fait que l'EMPD de l'hôpital spécifiait que le canton prendrait en charge les frais nécessaires à la prolongation de la ligne de bus quel que soit son tracé. Cette rue a fait l'objet d'une expertise qui indique que sa capacité portante n'est pas capable de supporter le passage des bus. Le canton s'est engagé à financer le renforcement de cette route en partageant la dernière couche de revêtement pour 50% avec la commune. Les autres travaux, qui concernent le chauffage à distance, les canalisations et les eaux usées sont entièrement financés par la commune de Villeneuve. La coupe de la Rue des Remparts, qui n'est pas constante sur tout le tronçon, montre un environnement urbain, avec une façade de bâtiment d'un côté et la limite du domaine public étroit de l'autre. La chaussée est réaménagée pour permettre le croisement des bus et la circulation normale des véhicules. Le solde de l'espace disponible est utilisé pour aménager des trottoirs, parfois d'un seul côté, parfois des deux côtés, avec une largeur minimum de 1.5m. Ce tracé a fait couler passablement d'encre et est issu d'une analyse qui comportait 8 variantes. La variante choisie a remporté le consensus des communes de Villeneuve, Novilles et Rennaz, du canton et des VMCV. Ensuite, le giratoire de connexion entre la RC 726 et la RC 780 est un ouvrage relativement important constitué d'un giratoire à double anneau, compte tenu de la capacité nécessaire au trafic dans ce secteur. Des bypass permettent de tourner à droite sans prendre le giratoire. Les véhicules d'urgence ont une voie réservée qui leur permet d'entrer en priorité depuis l'autoroute dans le giratoire et d'accéder plus facilement à l'hôpital. Plusieurs aménagements de mobilité douce sont présentés. Le secteur de Rennaz est constitué d'une voirie traditionnelle, avec une piste mixte à droite et un trottoir à gauche. Les arrêts de bus sont situés devant l'entrée de l'hôpital et au sud de l'hôpital, avec une place de rebroussement et un arrêt permettant la connexion avec les deux lignes de car postal qui passent dans ce secteur.

Concernant les trolleybus, la première garantie d'emprunt accordée prévoyait des bus traditionnels, qui fonctionnent avec des lignes de contact. Cette technologie évolue très vite, avec des nouveautés qui sortent tous les trois mois. La dernière en date concerne des trams qui fonctionnent sans rails, avec un marquage au sol, développés en Chine. Au moment de la mise à l'enquête, les trolleybus ne pouvaient assurer un déplacement entre la gare de Villeneuve et Rennaz sur batterie. Aujourd'hui, c'est possible. Cela provoque une plus-value sur la garantie d'emprunt de CHF 1.6 mio pour l'acquisition de ces véhicules. En contrepartie, il y a une moins-value sur les travaux de génie civil, avec une dépense estimée à CHF 4.6 mio pour la construction de la ligne de contact avec les socles. Financièrement, l'opération est plutôt bonne.

3. DISCUSSION GENERALE

La discussion n'est pas utilisée.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés

1.5 Descriptif du projet

Le pont sur l'Eau froide, financé par la commune de Villeneuve, et qui a fait pas mal de bruit ces derniers temps est évoqué. Une demande d'explications concernant l'historique, la mise à l'enquête et les problèmes liés à la sécurité est souhaitée.

Ce pont n'a pas été construit pour permettre la prolongation de la ligne de bus. Il a été construit suite à la volonté principalement du Syndicat des fourches de connecter son nouveau quartier avec le centre de Villeneuve de manière plus directe. Il ne fait pas partie de l'enquête du projet présenté ce jour. Le problème

principal, selon la DGMR, concernait le gabarit hydraulique demandé par la DGE, avec un premier avis qui concernait une crue tricennale, et un second avis qui concernait une crue centennale, avec un volume plus important. Le pont est construit et le projet tient compte du raccordement sur cet ouvrage. Il nécessite un mur de soutènement pour compenser les niveaux. Ce pont a permis de faire passer les bus par ce cheminement. Cette variante aurait été éliminée sans cela. C'est une opportunité supplémentaire et le raccord sera terminé.

Le croisement des bus à la rue des remparts est évoqué. Avec une cadence à 10 minutes, combien de croisements par jour seront constatés ? C'est en effet un moment critique, ce d'autant qu'il y a beaucoup d'écoliers sur ce chemin. Une inquiétude de la part d'une commissaire.

Cela dépend du concept d'exploitation et de l'horaire. Avec 6 bus par heure, soit 12 dans les deux sens, il n'est pas du tout sûr qu'ils se croisent à cet endroit. En termes de circulation et de trafic, de telles cadences n'ont que peu d'incidence. Le passage le plus étroit de la Rue des Remparts est délicat sur une cinquantaine de mètres et fait l'objet de discussions avec des opposants. Néanmoins, les contraintes sont telles qu'il n'y a pas vraiment de solution idéale. Le projet répond aux normes de croisement, avec des vitesses réduites, qui sont des gains de sécurité. L'espace public a été optimisé au maximum.

L'inquiétude des locaux qui demandent si tous les passages piétons auront un îlot central est avancée.

Deux passages seront équipés d'un îlot central dans le secteur de la gare. Ce ne sera par contre pas le cas pour la Rue des Remparts, qui est rectiligne et où la visibilité est bonne. Créer des îlots implique de réduire localement la largeur des trottoirs et/ou exproprier du terrain en secteur urbanisé. Avec un point de contrôle avec feu, la commune de Villeneuve pourra contrôler que le nouvel aménagement n'attire pas de trafic de transit provoqué par la création du pont. Concernant le tronçon entre l'accès à la Rue de la Poterlaz et l'Eau Froide, une étude en cours vise à ne donner l'accès aux poids lourds que pour les livraisons. Il s'agit d'éviter un conflit entre poids lourds. Le pont de la Poterlaz par-dessus la ligne CFF est déjà limité à 3.5 tonnes.

L'entier de l'aménagement du giratoire du Pré-de-la-Croix sera-t-il pris en charge par le canton ?

CHF 642'000.- sont pris en charge de manière forfaitaire par le Syndicat des Fourches, ainsi que mentionné en page 13 de l'EMPD. Les communes ne participent pas au financement de cet ouvrage, à l'exception des aménagements de mobilité douce.

En termes d'infrastructures, y aurait-il une priorisation des transports publics aux croisements ? Une piste cyclable est-elle prévue sur la route du Simplon ?

Une piste cyclable est prévue dans les aménagements du Syndicat des Fourches sur la Rue du Simplon. Concernant la priorisation des bus à l'approche du giratoire, en venant de Villeneuve, le tourner à droite est rarement critique et le bus circule sur une voie réservée. Dans l'autre sens, depuis l'hôpital, une voie réservée à l'entrée du giratoire permet de s'insérer dans le trafic. La commission s'est vu confirmer que la sortie de la Rue des Remparts n'était pas régulée, et que ce qui était critique pour les transports publics, c'est lorsqu'ils sont pris dans un bouchon.

2.1 Préambule et contexte du projet

Un commissaire s'interroge sur l'opportunité des bus à batterie par rapport à l'ancienne méthode d'alimentation par voie aérienne. Il remarque qu'il existe un descriptif des véhicules proposés, en termes de puissance, de capacité et de type de batteries. Il y a aussi eu des simulations. Mais la pratique s'avère aussi intéressante à comparer. Il aurait aimé savoir quelle est l'évaluation exacte par l'utilisateur final soit de la solution lucernoise, soit genevoise, voire d'une potentielle alternative, et si des résultats de tests concrets sont disponibles.

Des simulations ont été effectuées par les VMCV, avec des marges de sécurité, également dans les pires conditions (chaleur et climatisation, froid et taux de recharge plus faible). Le choix technologique est lié aux conditions locales. La variante genevoise concerne un système de recharge rapide aux arrêts. Cela ne correspond pas à la variante choisie, qui est une recharge lente, avec un véhicule qui roule perche au fil. Avec la capacité de batterie augmentée par la recharge, le véhicule peut ensuite rouler sur batteries depuis Villeneuve jusqu'à l'hôpital sur un tronçon plat. Il n'est pas possible de généraliser ce type d'usage, car cela dépend du calcul de charge, de l'emplacement et du terrain, et du nombre de kilomètres perche au fil. C'est ce qui a convaincu les VMCV de choisir cette variante. Le détail des résultats des tests des VCMV n'est pas à disposition de la commission. Les oppositions ont motivé le conseil d'administration et la direction de

pousser jusqu'au bout la réflexion, ce qui n'était pas donné au départ. Un autre élément à signaler, est qu'il y avait des problématiques légales de circulation des trolleybus. Un trolleybus est un véhicule considéré comme un train sur la route et roule sans plaques. Dès le moment où il circule sur batteries, il roule comme un bus. L'OFT a tranché en 2016 en disant que pour cette technologie, un trolleybus roulant sans perche au fil n'a pas besoin d'immatriculation. Il ajoute que l'avancée de la technologie va plutôt amener des questions du côté de la sécurité que de l'inconfort ou du risque. L'évolution technologique est très rapide et le projet genevois a vu la taille de ses batteries diminuée par quatre pour une puissance supérieure. Il est précisé à la commission que ce matériel est testé à Zurich depuis 2 ans et que cela fonctionne. Sur cette base, l'OFT a validé la technologie et l'aspect légal. Les tests durent depuis une période suffisamment longue pour que la technologie soit validée. Les VMCV ont choisi la variante qui correspond le mieux à la géographie de leurs lignes.

Plusieurs variantes ont été testées, et un commissaire relève en page 16 de l'EMPD que la vitesse commerciale mentionnée est de 30km/h. Il demande si ces bus ne peuvent pas aller plus vite s'ils sont sur batterie.

Il s'agit de la vitesse commerciale moyenne en exploitation. Les véhicules ont des puissances identiques sur batterie ou perche au fil. En mode batterie, les véhicules peuvent circuler sans problème à 60 km/h. La vitesse commerciale comprend les arrêts. A titre de comparaison, les bus lausannois sur la future ligne du tram Lausanne-Renens circulent entre 8 et 9 km/h en raison du trafic notamment.

A la lecture des documents, le choix technologique a soulevé beaucoup de questions. Au-delà des économies, l'aspect esthétique de cette technologie est salué et l'espoir de faire disparaître les lignes aériennes à moyen terme est évoqué.

Dans le cadre du choix de cette technologie, l'évaluation de l'état de la ligne aérienne existante a été effectuée par les VMCV. La ligne est loin d'être amortie et en bon état. Il n'y avait donc pas d'intérêt pour remplacer toute la ligne par la technologie genevoise. Mais il ne pourrait être exclu de passer à une autre technologie d'ici 15 à 20 ans.

Une précision concernant le contournement de la gare de Montreux est souhaitée. La ligne sera-t-elle complètement déplacée et quel sera l'impact sur la Rue de la Gare ?

Ce contournement aura lieu uniquement en cas de grande manifestation, comme le Montreux Jazz Festival par exemple. La ligne sera déviée par l'Avenue des Alpes. La ligne principale ne sera pas déviée de manière systématique.

Ces bus peuvent-ils être engagés en renfort sur une autre ligne en cas de besoin ?

Ces bus sont affectés à cette ligne, ce qui est déjà le cas avec les trolleybus actuels. Il y aurait aussi l'aspect légal de l'immatriculation. Les caténaires sont virtuelles.

5 Conséquences du projet de décret modifiant le décret accordant une garantie d'emprunt aux VMCV pour le renouvellement partiel de leur flotte de véhicules

Le tarif est-il déjà connu ?

Le tarif Mobilis sera appliqué.

Les habitants de Noville pourront-ils accéder à l'hôpital en transports publics ?

La densification de l'ensemble de la desserte du Chablais n'a pas été traitée. La logique a été de potentialiser les lignes à plus forte capacité, en utilisant le train et en rabattant les bus sur les gares, dans une logique de réseau. Certains continueront de se rendre à l'hôpital en voiture, y compris depuis Villeneuve. Il existe néanmoins une alternative à la voiture pour le plus grand nombre.

Un commissaire de la région confirme qu'il est prévu d'augmenter la fréquence de la ligne de car postal Vouvry-Villeneuve. Le coût est important pour les communes et il est nécessaire de procéder par étape.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'OUVRAGE DE CHF 7'340'000.- POUR FINANCER LA PART CANTONALE DES TRAVAUX ROUTIERS NÉCESSAIRES AU PROLONGEMENT DE LA

LIGNE DE TROLLEYBUS VMCV N° 201, DE LA GARE DE VILLENEUVE À RENNAZ POUR LA DESSERTE DU NOUVEL HÔPITAL RIVIERA CHABLAIS

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

8. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 28 FÉVRIER 2017 ACCORDANT AUX VMCV SA UNE GARANTIE D'EMPRUNT DE L'ÉTAT DE CHF 4'990'000.- POUR LE RENOUVELLEMENT DE LEURS SYSTÈMES DE DISTRIBUTION ET UNE GARANTIE D'EMPRUNT DE L'ÉTAT DE CHF 25'330'000.- POUR LE RENOUVELLEMENT PARTIEL DE LEUR FLOTTE DE VÉHICULE

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

9. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

10. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 20 novembre 2017

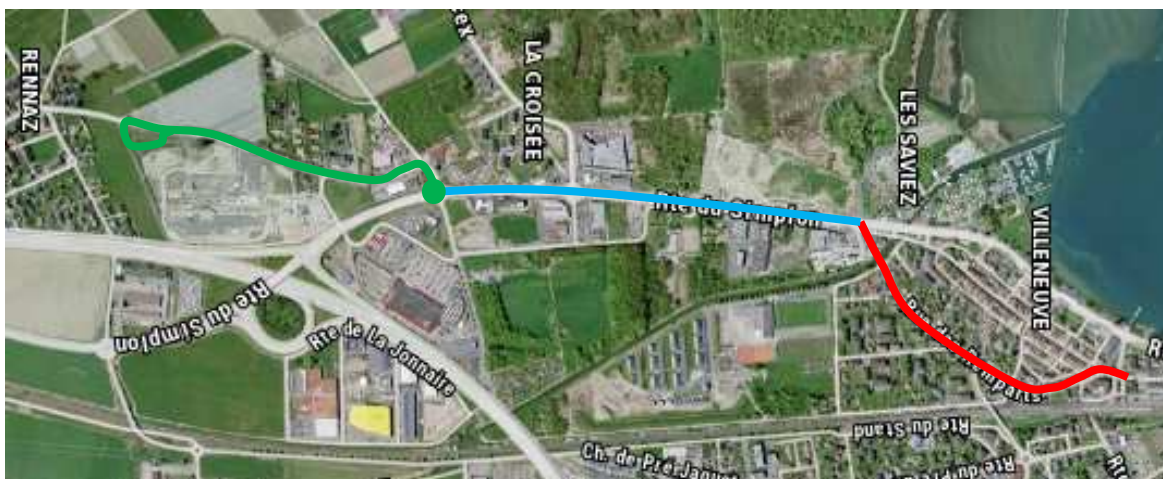
Le rapporteur :
Jean-François Thuillard

11. ANNEXE

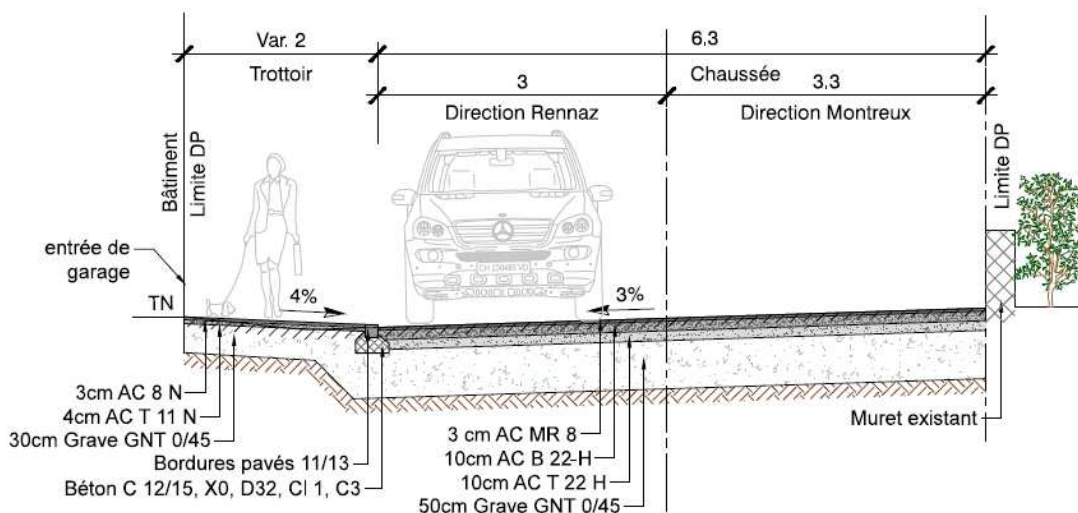
Présentation de la DGMR

RC 726 – HRC – Prolongation de la ligne VMCV n° 201 – CTITM 02.11.2017

1. Tracé (RC 726 – RC 780 Syndicat des Fourches – Rue des Remparts)



2. Rue des Remparts - Villeneuve

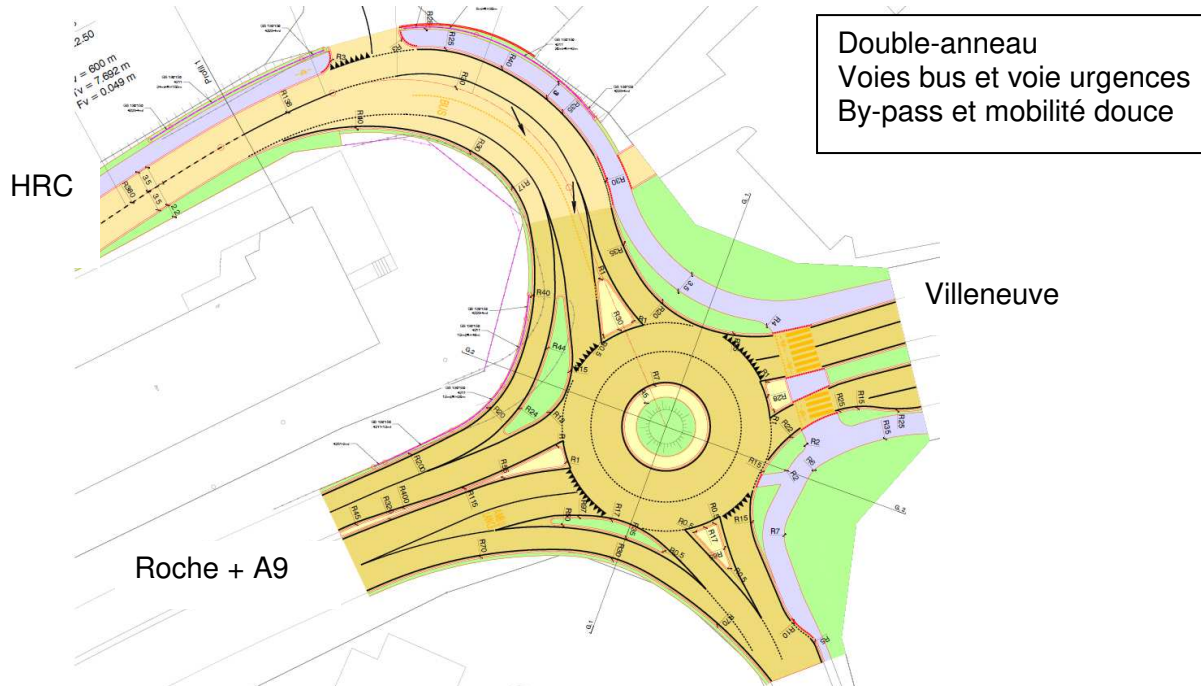


Tracé choisi parmi 8 variantes – consensus des Communes, du Canton et des VMCV.
Emprises minimales et insertion dans l'environnement bâti.

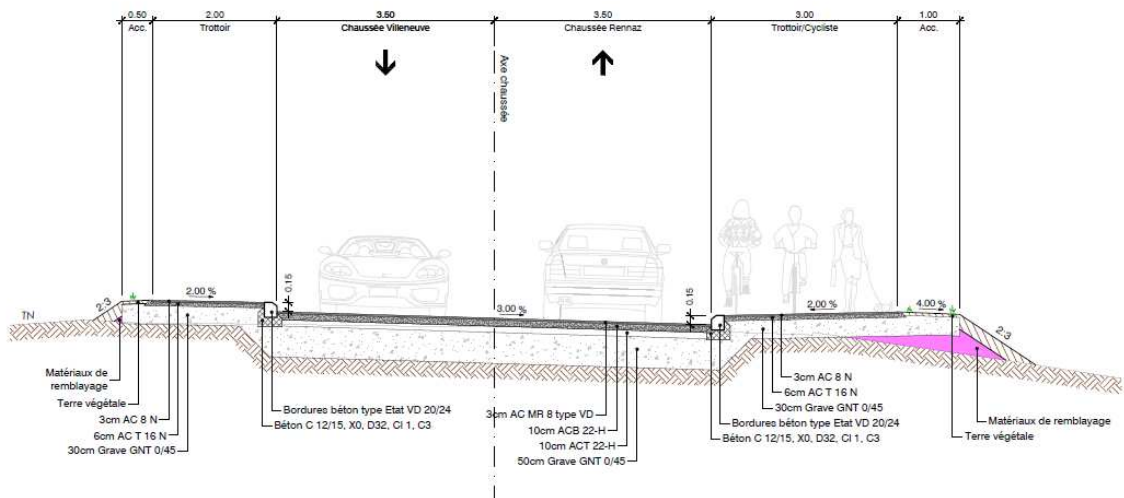
Route communale : exception basée sur l'EMPD HRC (renforcement de la chaussée pour permettre le passage des trolleybus).

CTITM 02.11.2017

3. Carrefour giratoire RC 780 – RC 726



4. RC 726 – Rennaz



5. Trolleybus

Ligne de contact aérienne sur le tronçon existant – Batteries sur le nouveau tronçon.

Plus-value de 1.6 million sur l'acquisition, mais moins-value de 4.6 millions sur les travaux (socles, ligne de contact et sous-station électrique).

Meilleures acceptation du projet au sein de la population.

pbs, 02.11.2017