

# Le bilan des travaux

François Marthaler, chef du Département des infrastructures de l'Etat de Vaud

Montreux, le 7 novembre 2005



Etat de Vaud



Etat du Valais

[Glion-fute.ch](http://Glion-fute.ch)



Voyons les choses autrement...

# Bilan technique

- Très bonne planification
- Respect de délais
  - > Prévu: de la mi-avril à la fin novembre (230 jours)
  - > 2004: 15 avril - 9 novembre (209 jours)
  - > 2005: 18 avril – 3 novembre (200 jours)
- Budget: 115 millions de francs



Etat de Vaud



Etat du Valais

[Glion-fute.ch](http://Glion-fute.ch)



Voyons les choses autrement...

# Sur la route

- Des pics moins élevés qu'en 2004...
  - > Un débit légèrement supérieur
  - > Un meilleur étalement des heures de passage selon les recommandations de Glion Futé
  - > Une information routière plus performante
- ... mais des perturbations sur de plus longues plages horaires



Etat de Vaud



Etat du Valais

Glion-fute.ch



Voyons les choses autrement...

# Déplacements de loisirs

- Large information
- Renoncement nul à la hauteur de Martigny
- Baisse du volume de déplacements à Villeneuve
- Davantage de passagers le week-end dans les transports publics



Etat de Vaud



Etat du Valais

[Glion-fute.ch](http://Glion-fute.ch)



Voyons les choses autrement...

# Glion, un projet pilote

- Une organisation intercantonale et l'intégration de différentes compétences
- Une vaste concertation sur toute la durée du projet
- Un concept global de mesures d'accompagnement (transports publics)
- Un gros effort de communication



Etat de Vaud



Etat du Valais

Glion-fute.ch



Voyons les choses autrement...

# Merci aux usagers!



Etat de Vaud



Etat du Valais

[Glion-fute.ch](http://Glion-fute.ch)



Voyons les choses autrement...

**François Marthaler, chef du Département des infrastructures de l'Etat de Vaud**  
**Bilan des travaux (commentaires sur l'exposé power-point)**

En premier lieu, on ne peut évoquer le chantier de Glion sans se souvenir des événements tragiques qui y sont survenus. Nous sommes en pensée avec les familles des deux ouvriers décédés sur le chantier, l'un en 2004, l'autre en 2005. A l'exception de ces deux tragiques accidents, les travaux se sont très bien déroulés. Ce succès s'explique notamment par le souci accordé dès le début du projet à la planification et au respect des délais sur le plan technique.

Un système d'incitations et de pénalités financières de 30'000.- par jour de retard avait même été prévu pour les travaux de génie civil. La durée des travaux – et, par conséquent, la gêne causée aux usagers – a ainsi pu être réduite à son minimum: 200 jours en 2005, soit 30 jours de gagnés par rapport à ce qui était initialement prévu. L'avance prise en 2005 s'explique notamment par une parfaite coordination entre les différents corps de métier sur la base des expériences faites en 2004.

Sur le plan budgétaire, les objectifs ont été atteints également, l'enveloppe globale étant de 115 millions de francs.

Sur la route, les temps d'attente ont été généralement plus courts en 2005 qu'en 2004. Cela est en particulier vrai pour les retours du Valais le dimanche soir, particulièrement critiques en raison de leur effet dissuasif sur la clientèle touristique des excursionnistes. En 2005, le record négatif un dimanche soir a été de 70 minutes de temps d'attente – cela reste beaucoup, bien sûr, mais c'est aussi nettement moins que les 2 heures de temps d'attente enregistrées à plusieurs reprises en 2004. Et il va sans dire que c'est beaucoup, beaucoup moins que les 7 heures annoncées par un journal avant les travaux!

L'explication de ces temps d'attente plus courts réside dans:

- un débit légèrement supérieur en moyenne à celui de 2004, et nettement supérieur aux heures de pointe;
- un meilleur étalement des heures de passage en fonction des « heures vertes » recommandées par Glion Futé;
- ainsi que dans une information routière plus performante au service des automobilistes – information plus précise et actualisée toutes les 5 minutes, et non plus toutes les 15 minutes comme en 2004.

Revers de la médaille: si les passages à Glion se sont mieux étalés, cela a aussi eu pour conséquence un étalement des perturbations. Autrement dit, si les pics ont été moins élevés, des perturbations se sont produites sur de plus longues plages horaires.

Le grand défi, en 2005, portait avant tout sur les loisirs. Il s'agissait de convaincre le public des excursionnistes de l'attrait du Chablais et du Valais malgré l'effet dissuasif de Glion. On craignait en effet que l'année 2005 ne soit pire que l'année 2004: on pensait que les automobilistes ayant fait de mauvaises expériences en 2004 ne voudraient pas revivre ces expériences en 2005.

L'intensification de la communication sur les offres de loisirs grâce à un crédit spécial de l'Office fédéral des routes a en grande partie permis de contrer cet effet dissuasif. Les chiffres de fréquentation du site internet de Glion Futé – plus de 60'000 visites par mois en juillet et août – montrent que les usagers se sont informés sur ces offres.

A propos des actions de communication, on peut aussi mentionner, côté vaudois, la très bonne collaboration avec l'Office du tourisme du canton de Vaud. Un concours a par exemple été organisé tout au long des travaux avec l'OTV: chaque semaine, des passagers ayant acheté un billet de train pour une destination de l'Est vaudois ont été tirés au sort et ont gagné un week-end dans le canton de Vaud.

En ce qui concerne le bilan de la saison estivale, les stations des Alpes vaudoises notent certes une légère baisse des courts séjours cet été, mais sans forcément l'imputer à Glion. D'autres sites touristiques, tels le Château de Chillon ou les Mines de sel de Bex, ont en revanche connu une hausse de leur fréquentation. Globalement, l'OTV est donc satisfait de l'exercice 2005.

M. Rey-Bellet vous présentera le bilan valaisan tout à l'heure. Ce que l'on peut toutefois dire sur la base des relevés de déplacements tous axes et tous moyens de transports confondus, c'est que, si aucune baisse du volume des déplacements n'a été constatée à la hauteur de Martigny, il y en a bien une, de l'ordre de 8%, à la hauteur de Villeneuve. Cela signifie que les conséquences des travaux ont surtout été ressenties dans le Chablais.

Il s'agissait aussi, sur la base du bilan 2004, de convaincre les usagers d'utiliser les transports publics non seulement en semaine, mais aussi pour leurs déplacements de loisirs. Ce pari a été gagné. M. Ducrot vous parlera tout à l'heure du bilan des CFF. Mais il n'y a pas que les CFF qui ont gagné des passagers le week-end: les autres partenaires de Glion Futé en ont fait de même. C'est le cas notamment de CarPostal et de la navette porte-autos du BLS.

Enfin, un mot sur le co-voiturage: le co-voiturage organisé n'a fonctionné que de façon très marginale; en revanche, on peut soupçonner l'existence d'un certain co-voiturage spontané.

Les travaux de Glion revêtent le caractère d'un projet pilote à plus d'un titre. Glion, ce sont tout d'abord des collaborations. Ce projet a été mené en partenariat non seulement avec l'Office fédéral des routes, mais aussi avec le canton de Valais, représenté dans toutes les instances de l'organisation du projet. La collaboration a été excellente. Mais la gestion du trafic et les mesures d'accompagnement ont également nécessité bien d'autres collaborations: avec la Police cantonale, les CFF et d'autres entreprises de transports publics, les milieux touristiques... Toutes ces organisations étaient, elles aussi, représentées dans les groupes de travail créés pour Glion.

Nous avons également eu le souci d'intégrer dans ce projet toutes celles et tous ceux qui étaient concernés par ces travaux et, surtout, par leurs conséquences: communes riveraines, milieux économiques, associations... Une commission des partenaires comptant quelque 80 membres a été étroitement associée au projet, du début jusqu'à la fin.

Dans le même ordre d'idées, le concept des mesures d'accompagnement a été créé avec le souci d'adopter une approche globale. Nous sommes toujours partis du principe que Glion n'était pas seulement un problème d'automobilistes, mais que ces travaux devaient être considérés de façon plus large: sous l'angle de leurs conséquences pour toute une région, d'une part, et, d'autre part, en incluant au

concept des mesures d'accompagnement les transports publics comme alternative à la route.

Un gros effort de communication faisait également partie de cette approche globale. Pour toutes ces raisons, Glion peut être considéré comme un projet pilote et l'on peut affirmer qu'à l'avenir, la gestion de ces travaux pourra servir de modèle pour la planification et l'exécution d'autres travaux autoroutiers en Suisse.

Je passe la parole à M. Rey-Bellet.