



**Ce document doit encore faire l'objet  
d'une décision du Conseil communal  
le 19 mars 2026**

**RAPPORT N° 02/2026  
AU CONSEIL COMMUNAL**

**Prise en considération du postulat de  
M. Florian Girardoz (PLR), intitulé  
« Les VMCV à l'écoute des citoyens et des citoyennes »**

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

La commission chargée d'étudier le postulat de **M. Florian Girardoz (PLR)** intitulé « **Les VMCV à l'écoute des citoyens et des citoyennes** » (2026/R02), déposé à la séance du Conseil communal du 4 décembre 2025 s'est réunie le **mardi 10 février 2026 à 18h30, en salle 6 de l'Hôtel de Ville.**

Elle était composée des personnes suivantes :

**Présidente rapportrice :**

UDC	Mme	Corinne Pilloud
-----	-----	-----------------

**Membres :**

Parti	Titre	Prénom / Nom	Présent·e	Excusé·e	Absent·e
VL	M.	Eric Bays	X		
PS	M.	Pierre Butty	X		
Verts	M.	Karim El Khalifa	X		
PLR	M.	Florian Girardoz	X		
da.	M.	Alain Gonthier	X		
PS	M.	Vincent Matthys	x		
LCVL	M.	Akram Moussetaïni	X		
da.	M.	Hervé Queyranne	X		
PLR	M.	Rolf Schweizer	X		
EAV		--			

**Suppléant·e·s :**

Parti	Titre	Prénom / Nom	Présent·e	Excusé·e	Absent·e

La Municipalité était représentée par :

- Monsieur Vincent Imhof, Municipal; [vincent.imhof@vevey.ch](mailto:vincent.imhof@vevey.ch)

- accompagné par Mme Valérie Cerri, responsable Développement de l'Offre de VMCV  
[valerie.cerri@vmcv.ch](mailto:valerie.cerri@vmcv.ch)

## 1. INTRODUCTION

La présidente-rapportrice salue les personnes présentes et remercie en particulier Mme Cerri de sa contribution à la séance.

Elle invite tout d'abord M. Girardoz à résumer son postulat.

Le postulant explique que sa proposition vise notamment à proposer une offre élargie en soirée de la part des VMCV, pour des raisons de sécurité et de facilité pour les personnes à mobilité réduite.

La forme que devrait prendre cette offre n'est pas définie. Selon lui, cette commission pourrait donner ainsi des pistes de réflexion à la Municipalité.

Il évoque également la problématique légale, en particulier la nécessité d'obtenir des autorisations pour s'arrêter à certains endroits, ou encore l'exigence d'une concession pour les courses à la demande.

Pour ce qui concerne la faisabilité du projet, il indique que les TL ont fait un essai de Flexibus sur Renens et Lausanne, permettant de demander à un minibus de 20 places de venir chercher quelqu'un en un endroit précis pour aller à un endroit précis. Un échange avec la Municipalité de Lausanne pourrait permettre d'avoir plus d'informations sur les résultats de cet essai.

Pour les personnes à mobilité réduite (PMR), la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) devrait permettre d'adapter les plateformes existantes. Et si le véhicule dépose la personne à un endroit proche de sa destination finale, il semble évident que le passager devrait de toute manière passer par là. Donc cela ne devrait pas poser de problème sous l'angle de la LHand.

## 2. DISCUSSION

Mme Cerri indique que la loi oblige à donner la liste des arrêts ; et qu'ils doivent ensuite être desservis selon l'horaire annoncé. Les arrêts doivent répondre à des exigences légales (accessibilité LHand, visibilité). Il n'est pas interdit que le chauffeur s'arrête ailleurs, mais c'est alors sa responsabilité personnelle, pénale et civile, qui serait engagée en cas d'accident du passager.

Un commissaire souligne qu'il s'agirait d'ajouter des arrêts nocturnes, desservis à la demande, et non pas des arrêts « improvisés ». Il fait également référence à la notion de zone d'arrêt étendue, connue notamment dans le canton de Zurich ; ces zones étendues permettraient de s'arrêter de manière sûre, sur une certaine distance avant ou après un arrêt officiel.

La discussion fait ressortir que ce n'est pas vraiment Vevey qui serait concernée, la densité des arrêts y étant plutôt élevée, mais plutôt la région. Il faudrait donc travailler en collaboration avec les autres Municipalités.

En France, les arrêts « à la demande » existent depuis que la loi a été modifiée en ce sens ; il appartient au conducteur du bus de décider s'il peut s'arrêter de manière sûre, ou non. Un autre commissaire relève qu'à ce jour, le cadre légal ne le permet pas en Suisse avec des bus de grande taille. La Poste a mis en place des bus à la demande, mais sur des lignes fixes et à condition que les courses soient commandées de manière anticipée par les passagers.

Quelqu'un relève que si on poursuit la démarche, outre les aspects légaux, il faudrait voir s'il y a un véritable intérêt régional.

Un commissaire indique que l'essai de Lausanne a été abandonné faute d'intérêt. A Estavayer, les bus à la demande qui faisaient sens ont été pérennisés et sont devenus des lignes fixes ; les autres lignes ont été abandonnées.

Un commissaire propose que le postulat soit modifié pour le rendre plus intéressant. Le problème, c'est qu'il ne peut porter, par définition, que sur Vevey, où il n'y a pas de véritable besoin, comme déjà dit. Comment faire, dans ces conditions, pour rendre le projet plus régional ?

Les interrogations fusent : « Est-ce que ce ne serait pas plutôt le rôle des taxis ? ou du bus Le Petit Prince (bus nocturne) ? »

Des commissaires relèvent aussi les inconvénients d'arrêts « supplémentaires, à la demande ». Ainsi, les lignes de bus régionales servent à assurer des correspondances avec les trains (p.ex. sur Palézieux), qui pourraient être manquées à cause de ces arrêts supplémentaires. S'il se mettait à desservir des localités, l'exploitant perdrait des financements sur ces lignes régionales.

La distance moyenne entre les arrêts, surtout en zone urbaine, est également évoquée ; les lignes comme la 201, qui ont une distance moyenne de 250m, ne semblent guère concernées par un tel projet. La question pourrait en revanche se poser pour des lignes avec des arrêts plus éloignés les uns des autres (p.ex. la 202 qui va sur Pra).

M. Imhof apporte des précisions factuelles sur la flotte VMCV, qui est en cours de changement pour passer à des bus électriques dans les prochaines années. Les coûts vont donc augmenter nettement (plusieurs millions à l'échelle régionale) ; d'autre part, une nouvelle clé de répartition du déficit est en discussion au niveau intercommunal. La construction d'un nouvel arrêt de bus coûte au minimum CHF 50'000.-, parfois même CHF 150'000.- suivant sa taille. Dans ces conditions, est-il bien raisonnable de soutenir ce postulat, qui risque de créer des coûts supplémentaires ?

Porter le projet au niveau intercommunal serait une meilleure stratégie. La question du « comment » reste toutefois ouverte.

Un commissaire rebondit sur ce point, en soulignant que l'idée du postulat est d'inciter la Municipalité de Vevey à étudier la question, éventuellement à prendre contact avec d'autres communes qui ont des postulats semblables, ou qui connaissent déjà de telles solutions.

M. Girardoz aimerait que la Municipalité examine si la création d'arrêt supplémentaires, ou la création de zones d'arrêt étendues comme en Suisse alémanique, serait légalement possible et financièrement supportable.

Mme Cerri indique que même sans parler du problème d'acquérir des véhicules supplémentaires, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) refuserait tout nouvel arrêt qui ne serait pas aux normes de la LHand.

Un commissaire trouverait dommage de demander des études supplémentaires alors que les expériences déjà faites montrent que le résultat n'a pas été celui escompté.

Mme Cerri relève que tous les arrêts sont déjà « à la demande ». M. Girardoz répond que par « arrêt à la demande », il n'entend pas des arrêts non prévus, ni hors des lignes existantes, mais bien des arrêts supplémentaires, organisés ou à tout le moins autorisés, sur les lignes existantes.

Un commissaire revient sur la notion de besoin : les distances entre arrêts semblent suffisamment faibles pour répondre aux besoins en ville. Mais hors zones urbaines, est-ce que la distance entre arrêts rendrait cela intéressant ? Il faudrait alors agir au niveau intercommunal.

Mme Cerri ne connaît pas toutes les distances, mais sur les lignes 211 et 212, la moyenne est de 250 à 450 m.

Un commissaire relève qu'en zone foraine, les arrêts peuvent être distants de plusieurs kilomètres (p.ex. sur la ligne pour aller à Palézieux). Créer des zones d'arrêt impliquerait des zones de plusieurs kilomètres. Cela lui semble donc étrange et peu susceptible d'être autorisé.

Un commissaire fait une rapide recherche sur internet pour mieux comprendre le concept de « zones d'arrêt élargies » connu en Suisse alémanique : il s'agit d'un arrêt répondant aux normes de la LHand, avec des quais supplémentaires, et donc des coûts importants.

#### **Délibérations de la commission ad hoc :**

La commission ad hoc passe au vote sur la prise en considération ou le refus du postulat, comme suit :

Pour :	3
Contre :	7
Abstention :	0

<p>A l'unanimité, la commission émet le vœu que la Municipalité porte la question de la flexibilisation des arrêts de bus, principalement en soirée, devant la Conférence des syndics du district (CSD) puis, en cas d'intérêt de celle-ci, devant la Conférence régionale des transports publics Riviera (CRTPR) et enfin dans les services de mobilité des communes. Cela permettra aux communes de la région de s'approprier ce projet.</p>
--

### **3. CONCLUSIONS**

En conclusion, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

#### **LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY**

**VU** le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour ;

#### **d é c i d e**

- 1 de refuser la prise en considération du postulat de M. Florian Girardoz (PLR), « Les VMCV à l'écoute des citoyens et des citoyennes » et de considérer cet objet comme classé.

Pour la commission ad hoc  
La Présidente rapportrice

Pilloud Corinne

Séance terminée à 19h30

Rapport validé le 25 février 2026

## Postulat : « Les VMCV à l'écoute des citoyens et citoyennes »

Certains arrêts existants dans l'offre VMCV sont distants de plusieurs centaines de mètres, en particulier sur les lignes qui vont dans les hauts de la Commune de Vevey ou sur les lignes intercommunales.

Afin de faciliter l'accès des usagers à leur destination finale, en particulier les personnes âgées, ou afin de permettre aux citoyens et citoyennes d'être déposés au plus près de chez eux, notamment le soir, certaines communes françaises (Nantes, Bordeaux, etc.) ont mis en place des arrêts « à la demande » en soirée.

Ainsi, les usagers peuvent s'adresser au conducteur du bus, en leur signalant qu'ils souhaitent descendre à tel ou tel endroit, même en l'absence d'un arrêt de bus officiel à cette place.

Une telle mesure, visant de manière générale une aide à la personne, ne nécessiterait aucune structure nouvelle ni aucun coût supplémentaire, l'offre étant déjà présente. Tout au plus quelques minutes de retard seraient à craindre, qui seraient toutefois compensées par le fait que les bus, moins utilisés de nuit, pourraient combler ce retard sur la suite du trajet.

En conclusion, le présent postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité et la possibilité de mettre en œuvre un système d'arrêt « à la demande », entre les arrêts existants, le soir dès 20h (heure d'hiver) ou dès 21h (heure d'été), avec l'aide des VMCV, pour toutes les lignes existantes ou à venir.

\* \* \*

Au nom du groupe PLR.Vevey,

Florian Girardoz