



Ne pas diffuser

**Ce document doit encore faire l'objet
d'une décision du Conseil communal
le 8 octobre 2020**

RAPPORT N° 18/2020 AU CONSEIL COMMUNAL

**Adaptation de l'offre en transports publics
Lignes de bus VMCV 202 et 215**

Rapport de la commission chargée de l'étude du préavis no 18/2020 :

Adaptation de l'offre en transports publics Lignes de bus VMCV 202 et 215

Vevey, le 24.09.2020

La commission était composée de :

Mesdames : Muriel Higy-Schmidt

Danièle Kaeser, président-rapporteur

Jennyfer Vincent

Messieurs : Louis Buttica

Olivier Casellini

Alain Gonthier en remplacement de M. Gilles Perfetta

Bastien Schobinger

La commission a siégé le 23 septembre 2020 à la salle 6 de l'HdeV.

Monsieur Jérôme Christen, Municipal était accompagné de Madame Jessica Ruedin, déléguée au développement durable.

La commission a bénéficié de la présence de deux représentants des VMCV, responsables du dossier soit : Madame Caroline Senovilla, Directrice de planification et Monsieur Hervé Devenoge, Chef de service Planification de l'Offre. Après une présentation complète du dossier et des différents concepts étudiés, ils ont répondu à toutes les interrogations de la commission.

Que chacun soit remercié pour les compléments d'informations apportés.

Ligne 202

Deux variantes ont été étudiées. La deuxième a été retenue. Elle présente les caractéristiques suivantes :

- Augmentation des temps de parcours en heure de pointe (HP) pour prendre en compte les conditions de circulation.
- Maintien de l'offre actuelle en heure creuse (HC) : cadence 15 min. du lundi au vendredi et toute la journée du samedi. Cadence env. 40min. le dimanche.
- Augmentation de l'offre en (HP) : cadence 12 min. au lieu de 15min.
- Augmentation des coûts : +1 bus, seulement en HP
- Cohérent avec l'évolution positive des voyageurs km (unité de mesure de trafic équivalent au transport d'un voyageur sur une distance d'1km.)

La ligne 202 bénéficie actuellement d'une bonne fréquentation qui augmente chaque année. (+11% entre 2018 et 2019). Avec plus d'un million de voyageurs c'est la 2ème ligne du réseau.

Les contraintes d'exploitations prennent en compte le temps de parcours sur la ligne « actuellement insuffisant en raison du trafic », la sécurité et la qualité du service.

Les adaptations apportées amélioreront nettement la desserte du Centre-ville et des quartiers périphériques. Le respect des horaires sera mieux maîtrisé avec un véhicule supplémentaire aux heures de pointe.

L'avantage de cette proposition est qu'elle ne nécessite pas de modification de parcours ni d'acquisition de nouveau véhicule, la flotte actuelle suffit. C'est la proposition qui répond le mieux aux besoins des usagers et des pendulaires.

La Commune de Corsier qui bénéficie de deux arrêts participera à l'augmentation des coûts, la part cantonale sera aussi adaptée.

Ligne 215

Mise en service en 2017, elle a passé de 344 usagers journalier la première année à 436 usagers en 2019. Les VMCV considèrent l'évolution positive et ce malgré une fréquence journalière des bus à 40 min

Contactée par la Commune de St-Légier pour un projet d'extension de la ligne jusqu'à Praz-Dagoud, la Commune de Vevey a montré son intérêt pour le prolongement de cette ligne à ses deux extrémités.

La Municipalité de St-Légier-La Chiésaz souhaite prolonger la ligne 215 à St-Légier, Pra-Dagoud ainsi qu'une desserte complémentaire de la Z.I en HP avec une cadence à 30 min.

La Municipalité de Vevey a montré son intérêt pour le prolongement de cette ligne afin de rétablir une desserte à la Grande Place « Vevey-Marché » ainsi que pour augmenter la cadence de la desserte de la ZA de la Veyre-Derrey.

Six concepts ont été analysés.

Proposition retenue :

- Maintien de l'offre actuelle en HC cadence à 30 minutes du lundi au samedi
- Renforts Vevey-Marché-St- Légier, Ferreyres en HP matin et soir cadence à 15min.
- Optimisation des ressources avec la nécessité d'engager uniquement un bus supplémentaire.
- Pas d'offre le dimanche

Aujourd'hui la cadence à 40 min, n'est pas bonne en termes de correspondance ferroviaire. La cadence de 15 min. en HP dans la zone industrielle répond aussi à un souhait des commerçants et de leurs employés d'avoir un transport entre la ZI

et Vevey à midi. L'avantage est aussi de permettre la correspondance avec l'Interrégional.

Le prolongement de la ligne sur St-Légier desservira entre autre l'Ecole du Haut-Lac, un quartier résidentiel et le collège du Clos Béguin. Avec ce prolongement, il n'était pas possible de garder les horaires actuels, le temps de parcours était trop court. Un deuxième bus est nécessaire. Il donne ainsi un peu de marge ce qui permet de proposer l'extension de la ligne. L'idée était de mettre un temps de battement improductif en un battement productif en proposant un arrêt à la Place du Marché. Les coûts varient très peu, que le bus soit à l'arrêt ou qu'il roule quelques kilomètres supplémentaires du fait que le conducteur doit quand même être présent.

L'offre est très optimale puisqu'avec un bus on peut faire l'aller, le retour. Il est possible d'adapter l'offre en rajoutant une course le matin à midi ou le soir si le besoin s'en fait sentir.

Augmentation des coûts est plus importante pour Vevey puisque le parcours sur la commune est plus long.

Fin novembre les prestations définitives devraient être arrêtées afin d'être présentées à l'Office Fédéral des Transports « l'OFT » avec la demande de nouveaux arrêts. Les VMCV sont contraints à une certaine rigidité sur les délais. A fin mars 2021 l'horaire 2022 doit être finalisé et communiqué au niveau Suisse. Au début mai paraît la publication sur le site « projet d'horaire de toutes les lignes Suisse ».

Discussion de la commission

Un commissaire souligne le gros problème que constitue la dispersion des arrêts de bus dans la zone poste-gare, par opposition à une « gare routière » qui permettrait des correspondances faciles et évidentes entre les divers transports publics. La liaison avec la Place du Marché telle qu'elle sera effectuée par la ligne 215 restera à une cadence faible et inexistante le dimanche. Le problème n'est donc pas réglé.

Pour ce dernier point, une pesée d'intérêt a été faite, le coût élevé a fait renoncer à cette prestation.

Où se situent les retards en heure de pointe ?

Le seul endroit où le bus peut faire sa remise à l'heure c'est à Praz. Le bus a plus de retard quand il arrive sur le secteur de Gilamont que lorsqu'il en repart. A cet arrêt il a 5 minutes de remise à l'heure.

L'analyse n'a pas été réalisée de savoir exactement où il a du retard.

Comment allez-vous éviter les retards en augmentant simplement le nombre de bus ?

En augmentant le temps de parcours. Avec un deuxième bus nous pourrions passer à 12 min. aux HP.

Pourquoi n'y a-t-il pas de panneaux indiquant les retards ?

Tous les arrêts, les horaires et les retards sont affichés sur une application à charger sur le téléphone.

Dans l'idéal chacune des trois cents stations devraient être équipées de panneaux qui indiqueraient toutes ces informations. Les VMCV sont la seule entreprise qui a essentiellement du bus. Les VMCV doivent maîtriser les coûts. Elle n'obtient pas le même financement qu'une entreprise qui a du transport ferroviaire. Un projet est en cours concernant les informations voyageurs pour équiper certains arrêts clé sur l'ensemble du réseau. Il sera effectif en 2021.

Y aurait-il la possibilité d'intercaler un mini bus sur certains parcours si le besoin se faisait sentir ainsi qu'un petit véhicule qui ne ferait que la navette gare/Vieille Ville ?

Ne peut-on pas proposer des petits bus en particulier pour les enfants qui doivent se déplacer d'un collège à l'autre pendant la journée ?

Le transport individuel est en vogue : mini bus ou autre. Ces prestations demandent à être gérées, elles demandent du personnel, du personnel c'est des charges. Les VMCV doivent limiter les charges. Un mini bus ne revient pas vraiment moins cher qu'un grand véhicule. Les communes ne sont pas prêtes à augmenter leurs charges. La deuxième difficulté vient des exigences de l'OFT qui exige un horaire. Le Chablais et Lausanne sont entrés dans ce système à la demande. Les VMCV ne voulant pas servir de cobayes d'un système qui ne répondraient pas aux exigences de l'OFT restent attentifs à l'expérience et prendront des décisions selon les résultats. Les VMCV ne veulent pas proposer un système qui devrait être pris en charge par les communes.

Pour le transport des enfants pendant les heures d'école celui-ci dépend des transports scolaires.

Que se passe-t-il si St-Légier refuse ? Toute l'offre est-elle remise en cause ?

Offre de base qui est en vigueur aujourd'hui va rester et peut-être que l'aménagement se fera uniquement sur Vevey. Le Conseil communal devrait de toute façon être consulté.

Quand est-il des engagements pris par de St-Légier si la fusion est acceptée ?

Le problème n'a pas été évoqué. En cas de refus total ou partiel ou une quelconque modification d'une des parties, l'ouvrage sera remis sur le métier et les nouvelles propositions présentées aux différents Conseils.

Les différents engagements pris par les communes avant la fusion doivent être respectés par les partenaires.

Une modification au travers du budget est possible pour toutes les communes !

Avez- vous envisagé un moyen pour le transport des vélos ?

Aujourd'hui le besoin se situe au développement de capacités supplémentaires pour absorber les flux. L'étude ne concernait pas les vélos. A ce jour il n'y a pas la possibilité d'adapter des portiques sur les bus à l'image des cars postaux.

Un commissaire regrette que l'on ne regarde que ligne par ligne et non de façon globale.

Les rumeurs disent que les VMCV sont très cher comparé à d'autres.

N'y aurait-il pas moyen d'optimiser ce réseau ?

Le dossier reste toujours ouvert sur l'ensemble du réseau. Actuellement une étude est en cours afin d'optimiser le transport entre Blonay-laTour-de-Peilz-Montreux.

Les réflexions se font aussi sur les lignes 211-212. Trois lignes touchent trois communes qui ont des besoins différents. Les VMCV ne peuvent que proposer des modifications en tenant compte des répercussions financières. La volonté politique doit aussi se manifester pour une modification.

En 2015 la CORAT avait réalisé une étude de l'ensemble du réseau. Les communes restent toujours dans cette optique en adaptant ponctuellement pour s'adapter aux besoins.

Le réseau Riviera est essentiellement urbain. Celui-ci est financé par les communes sans prise en charge par la Confédération contrairement au réseau régional. En contre partie il laisse plus de souplesse d'adaptation par les communes pour la cadence et l'horaire. L'aménagement du réseau régional est décidé par le Canton.

Les représentants des VMCV sont surpris par la réflexion sur le coût du réseau qui dément une évaluation comparative publiée dans un journal local qui estimait à CHF 3,50 par habitants pour Vevey contre CHF 6-7ou 8.-pour les localités de la banlieue de Lausanne.

M.J.Christen, municipal, se félicite des bonnes relations entretenue avec les VMCV. Il insiste sur la nécessité et l'importance qu'aura la ligne 215 pour la ZI

de la Veyre- Derrey. Cette desserte est indispensable et doit se concrétiser avant le développement de cette zone.

CONCLUSION

La Commission des finances a examiné l'aspect financier du préavis, elle s'est déterminée favorablement par 11 voix pour, 1 abstention et 1 récusation quand à ses conclusions.

La Commission accepte les conclusions par 5 voix favorables et 2 abstentions. Nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Vevey

- Vu** le préavis no 18/2020, du 24 août 2020, concernant l'adaptation de l'offre en transports publics des lignes de bus VMCV 215 et 202 ;
- Vu** le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour

Décide

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les démarches nécessaires auprès de la compagnie VMCV afin d'adapter l'offre des lignes de bus VMCV 202 et 215 ;
2. d'autoriser la Municipalité à répercuter sur le budget 2022 et suivants l'augmentation des coûts d'exploitation annuels de la ligne VMCV 202 de CHF 246'100.-TTC consécutive à l'adaptation de l'offre sur le compte 130.3517 « Participation déficit transports publics ».
3. d'autoriser la Municipalité à répercuter sur le budget 2022 et suivants l'augmentation des coûts d'exploitation annuels de la ligne VMCV 215 de CHF 324'790.-TTC consécutive à l'adaptation de l'offre sur le compte 130.3517 « Participation déficit transports publics ».

Au nom de la commission


Danièle Kaeser, président-rapporteur