



**Rapport de la commission concernant le préavis municipal N° 3/2016 « Création d'une nouvelle ligne de bus urbaine entre Blonay gare et Entre-deux-Villes via Chailly et prolongation de la ligne n°207 ».**

Au Conseil Communal de La Tour-de-Peilz,

Monsieur le Président,  
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

Votre commission s'est réunie le lundi 8 février 2016 salle 1 de la Maison de commune et était composée de :

M. Christian Anglada  
M. Michel Bloch  
M. Erik Dumusque  
M. Kurt Egli  
M. Frédéric Glauser  
Mme Marianne Keller  
M. David Langelaan, président-rapporteur

La commission remercie également de leur présence Mme Geneviève Pasche et M. Michel Sandoz représentant la commission des finances, ainsi que Mme Nicole Rimella pour la municipalité, M. Victor Béguelin chef de service et M. Henri Devenoge, responsable études et développement au VMCV.

### **Rappel et précisions concernant le préavis**

Le préavis 3/2016 a pour but d'améliorer le réseau de transport public sur la Tour-de-Peilz et la Riviera en améliorant la desserte des hauts de notre commune et en remplaçant l'actuelle ligne 214 reliant les hauts de la commune de Montreux à la commune de Blonay, vouée à disparaître de par son changement de statut du point de vue cantonal. Concernant la Tour-de-Peilz, la réflexion s'est portée principalement sur les lignes 203 et 207 qui permettent de relier les hauts au centre-ville. En mettant en commun les besoins des trois communes citées (suppression de la 214, amélioration de la desserte au stade de la Saussaz et du P+R de Chailly, amélioration de la desserte des hauts de notre commune), la solution la plus efficace et économique est vite apparue comme étant la création d'une nouvelle ligne et la prolongation de la ligne 207 plutôt que d'effectuer des changements sur la ligne 203 (les deux propositions de projets figurent dans le préavis, la solution retenue est la création de la ligne 208).

Le déficit brut d'exploitation à charge des communes sera payé annuellement selon une répartition proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus dans chaque commune, décision qui a suivi des négociations entre les municipalités des communes concernées.

### **Questions de la commission**

La commission a successivement porté son attention aux lignes 203, 207, 208 puis aux aspects financiers du projet.

### **Ligne 203**

Les spécialistes ont tendance à « couper » les boucles telles que celle de la ligne 203 pour remédier au problème des temps de trajet en les remplaçant par un système d'aller-retour. Pourquoi cette possibilité n'a-t-elle pas été étudiée ou portée à l'attention du présent préavis ?

Le système d'aller-retours dans le contexte des hauts de notre commune semble difficilement applicable à cause du manque de zones de rebroussement à disposition. De plus un tel système occulterait la desserte de certains lieux comme La Doges, ce qui va dans le sens contraire des objectifs du projet. L'idée a été étudiée mais donc pas mentionnée dans le préavis.

A-t-il été envisagé de changer la circulation routière en mettant une rue comme les Bulessees à sens unique pour remédier aux difficultés qu'ont les bus à y passer aux heures de pointe ?

Le problème de mettre une rue à sens unique est l'augmentation de la vitesse des voitures qui y passent. Or les habitants de la zone des Bulessees se plaignent déjà de la dangerosité du trafic près de chez eux. Dès lors, mettre cette rue à sens unique semble accentuer davantage un problème que d'en résoudre un autre.

Un système de taxi-bus a-t-il été envisagé ?

Le système de taxi-bus n'offre pas, contrairement à ce que l'on peut penser, de grande flexibilité. Il faut réserver au minimum 30 minutes en avance, ce qui impose certaines contraintes aux utilisateurs. Les VMCV préfèrent ainsi un système d'horaires. Les taxi-bus souffrent aussi de problèmes de sous-capacité pour prendre l'exemple de Lausanne. Dans ces cas, une personne souhaitant réserver pourrait ne plus avoir de places pour l'heure souhaitée.

### **Ligne 207**

Il est mentionné dans le préavis que la ligne 207 « donne entière satisfaction. » Cette satisfaction est-elle chiffrée ?

Nous avons eu 176 000 voyageurs sur la ligne 203 et 140 000 sur la ligne 207 en 2015, ce qui représente un taux de couverture de 35% et de 28% respectivement. Ce taux n'est pas énorme mais il faut se rappeler que la facilité d'accès augmente le nombre d'utilisateurs. Pour la ligne 207 le système « heures de pointes » sera modifié en supprimant la période des vacances scolaires comme heures creuses, car des salariés qui ne sont pas forcément au courant de ces périodes continuent de travailler durant ces vacances et cela devient compliqué pour eux de faire usage du bus.

Le prolongement a-t-il été étudié pour aller jusqu'à la gare de Vevey afin de désengorger les routes à proximité ? Il est vrai que cette liaison existera et l'on pourrait simplement faire un changement, mais pour que les gens en fassent l'usage ils ne veulent aucun ou du moins un minimum de transbordements.

Cela a été envisagé mais faire participer Vevey financièrement est difficile, d'autant que la situation actuelle convient à Vevey et ils préfèrent laisser comme ça pour l'instant.

## **Ligne 208**

Pourquoi supprime-t-on la ligne 214 en vue de la remplacer par la 208 notamment ? Ne donne-t-elle pas satisfaction ?

La suppression de la ligne 214 n'est pas de la volonté des communes de la Riviera mais est la conséquence de son changement de statut du point de vue cantonal et fédéral. Actuellement du domaine du trafic régional subventionné par le canton et la confédération, la ligne 214 va passer au domaine de zone urbaine globale (financé par les communes). La création d'une nouvelle ligne supplémentaire était donc inévitable, et présentait la possibilité de répondre à de nombreux objectifs d'un coup. Cette option est plus économique et permet de surcroît une meilleure liaison des communes entre elles, évitant aux voyageurs de devoir changer de nombreuses fois de bus.

Sur une partie du trajet les lignes 207 et 208 se chevaucheront en vue d'augmenter la cadence. Ces horaires seront-ils en alternance ou les bus arriveront-ils en même temps ?

Dans la mesure où les horaires ne sont pas encore faits, il est difficile de répondre précisément mais il est clair que le but n'est pas d'avoir les bus en même temps. La problématique dans ce cas est le fait que le gymnase fonctionne à des horaires qui sont les mêmes pour tous, il faut donc composer avec cela et parvenir à un horaire adéquat.

Plusieurs nouveaux arrêts devront être aménagés. Combien d'abribus supplémentaires seront installés et quel coût (pas mentionné dans le préavis) cela représentera-t-il pour notre commune ?

Pour l'instant pas d'abribus de prévus, mais un pot de peinture jaune et des panneaux indicateurs avec les horaires. En effet, beaucoup d'arrêts existent déjà et il faut une période test pour voir comment les choses se passent. Plus tard, la situation sera changée en fonction des besoins au moyen d'un préavis si nécessaire.

## **Coûts**

Comment se déroule la répartition de la couverture du déficit ?

Cette répartition est réglée par les articles 19 et 20 de la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP). Concrètement les communes sont libres de s'accorder entre elles. Si elles ne parviennent pas à un accord, on procède alors à une répartition pour un tiers proportionnellement à la population de chaque commune, et pour deux tiers proportionnellement aux prestations reçues en termes de kilomètres parcourus.

Pourquoi être parvenu à cet arrangement alors qu'il pèjore la Tour-de-Peilz par rapport à Montreux et Blonay pour qui cette nouvelle ligne profitera largement plus ? Ne serait-il pas plus juste que les Boélards payent moins ?

Notre commune profitera également assez largement de cette nouvelle ligne puisqu'elle répond aux objectifs fixés par la municipalité et ce à un coût inférieur à celui qui devrait être déboursé sans la collaboration entre les communes (cf. solution d'une deuxième boucle en sens inverse pour la 203) et donnerait moins importante satisfaction.

Nestlé Suisse, dont les employés bénéficieront du prolongement de la ligne 207 et de la nouvelle ligne 208, ont-ils été contactés pour donner une subvention ?

Le cas Nestlé est toujours cité mais ils ne seront de loin pas les seuls à bénéficier de cette ligne. Il y aurait notamment les hôpitaux du Samaritain et de la Providence et des entreprises autres que Nestlé. Il ne serait pas juste qu'ils soient les seuls à payer, ni même qu'une telle subvention soit donnée.

Dans les coûts du projet, à quoi correspondent les montants « amortissements et frais financiers 12% » ?

Les frais financiers correspondent à ce qui est nécessaire au fonctionnement des VMCV. Les montants dont dépendent les VMCV, dont les amortissements, sont réglementés par l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

### **Délibération de la commission**

Le préavis présenté par la municipalité ne faisait pas l'unanimité en début de séance, les avantages de la création de la ligne 208 n'apparaissant pas clairement pour la commune de la Tour-de-Peilz par rapport aux communes de Montreux et de Blonay. Les précisions apportées par la municipalité ont su montrer la pertinence du projet retenu par rapport aux alternatives étudiées.

Toutefois, si les aspects techniques du préavis ainsi que les besoins auxquels il répond ne sont pas contestés, plusieurs membres de la commission regrettent que la répartition des coûts ne reflète pas l'usage qui sera fait de la nouvelle ligne de bus. En effet, ils jugent que si l'utilité est démontrée pour la Tour-de-Peilz en améliorant les dessertes actuelles, l'importance de la création de cette ligne est beaucoup plus importante pour les communes de Blonay et Montreux puisqu'elle vient remplacer une ligne vouée à disparaître. Considérant cet aspect, il semble anormal que la commune Boélande débourse autant (proportionnellement aux kilomètres) que ces deux communes. Le fait de vouloir cette ligne ne signifie pas que l'on doit payer autant que ceux qui la veulent le plus.

Il apparaît donc aux membres de la commission que certains arrangements et futurs arrangements intercommunaux mériteraient d'être mieux négociés qu'ils l'ont été par le passé. Ce qui ne signifie pas d'essayer de faire payer plus les autres communes à notre place mais d'obtenir pour chaque dossier une répartition équitable, c'est-à-dire une répartition non-standard dans des cas non-standards. Il est à noter qu'aucun membre de la commission n'a été présent ou a connaissance du détail des négociations qui ont eu lieu autour de ce projet, ce sont les résultats apparents qui ne semblent pas être justifiés.

**Les membres de la commission émettent ainsi le vœu** que les accords intercommunaux soient mieux négociés, et ce en fonction des intérêts des communes respectives. Si cela est nécessaire, la municipalité devrait faire appel à une aide extérieure pour l'aider dans ces négociations au vu du fait qu'un coût adapté compenserait la dépense pour un mandat externe.

### **Position de la commission des finances**

La Cofin a constaté que ce projet répond à un besoin de meilleures dessertes et à une volonté de favoriser la mobilité douce. Son influence sur les prochains budgets correspondra à une dépense annuelle - jugée supportable - d'environ CHF 27.- par habitant.

Elle se rallie donc aux conclusions financières du préavis.

## Conclusions

C'est à l'unanimité de ses membres que votre commission vous recommande d'accepter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 3/2016,
- oui le rapport de la commission chargée d'examiner ce dossier,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

### décide :

1. de modifier et de prolonger la ligne de bus VMCV N° 207 reliant Blonay – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz, Entre-deux-Villes et de mettre en service une nouvelle ligne de bus VMCV N° 208 Blonay – Fontanivent – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz, Entre-deux-Villes, dès le mois de décembre 2016 ;
2. de prévoir, dès le budget 2017, la couverture de la part du déficit d'exploitation des deux lignes de bus qui est à la charge de la commune de La Tour-de-Peilz, soit un montant d'environ Fr. 298'000.--/an pour la ligne N° 207 et Fr. 245'000.--/an pour la ligne N° 208, selon les estimations connues à ce jour ;
3. d'autoriser la Municipalité à conclure, avec les communes de Montreux et de Blonay, une convention relative à la clé de répartition du déficit annuel d'exploitation des deux lignes de bus VMCV Nos 207 et 208, conformément aux pourcentages suivants :

- Ligne N° 207 :	Blonay	40 %
	Montreux	15 %
	La Tour-de-Peilz	45 %
- Ligne N° 208 :	Blonay	16 %
	Montreux	43,38 %
	La Tour-de-Peilz	40,62 %

Au nom de la commission,

David Langelaan,  
président-rapporteur



VILLE DE  
LA TOUR-DE-PEILZ  
*Municipalité*

**PRÉAVIS MUNICIPAL N° 3/2016**

Le 3 février 2016

**Concerne :**

Création d'une nouvelle ligne de bus urbaine entre Blonay gare et Entre-deux-Villes via Chailly et prolongation de la ligne N° 207.

Au Conseil communal de  
1814 La Tour-de-Peilz

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du préavis**

Le présent préavis a pour but de solliciter du Conseil communal décision permettant l'amélioration du réseau de transports publics sur la commune de La Tour-de-Peilz. L'objectif est, d'une part, de prolonger et modifier la ligne de bus VMCV N° 207 Blonay, Chailly, La Tour-de-Peilz, en l'amenant jusqu'à Entre-deux-Villes, et, d'autre part, de créer une nouvelle ligne de bus N° 208 Blonay – Fontanivent – Chailly – La Tour-de-Peilz – Entre-deux-Villes, en passant par les avenues de Pérouge, de la Perrausaz et des Alpes. Ces modifications visent à mieux desservir les quartiers des hauts et de l'ouest de la ville, de même que les nouvelles installations sportives de La Saussaz et l'interface des lignes de bus à Chailly et son futur park+ride (P+R), sur la commune de Montreux.

**2. Préambule**

Le projet d'agglomération Rivelac a défini les grands axes stratégiques de développement de l'agglomération, en termes d'urbanisation et d'infrastructure des transports. Ces propositions s'appuient notamment sur « l'étude prospective de développement des transports publics » datant de 2007, qui propose une image directrice pour le réseau transports publics (TP) des VMCV.

Des études sectorielles ont découlé du projet d'agglomération, en vue d'affiner les principes proposés. La Commission régionale d'aménagement du territoire Riviera (CORAT), en partenariat avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a confié un mandat au bureau d'étude Christe & Gyax Ingénieurs Conseils S.A. pour la réalisation d'une étude sur le développement du réseau des transports publics de la Riviera. Le suivi de l'étude a été assuré conjointement par la CORAT, la DGMR et les VMCV.



Les buts de l'étude étaient les suivants :

- réaliser un diagnostic de la situation actuelle sur la base des études existantes ;
- confirmer et/ou affiner les enjeux ainsi que la stratégie globale du réseau TP de la Riviera, définis dans les précédentes études ;
- établir des propositions concrètes de dessertes pour les secteurs et couloirs stratégiques identifiés ;
- définir un concept régional du réseau TP Riviera.

L'étude a été décomposée en trois volets :

- volet stratégique ;
- volet d'études sectorielles ;
- volet opérationnel.

L'étude s'est portée sur les dessertes des trois couloirs mentionnés ci-dessous :

- le secteur Vevey – La Veyre ;
- le secteur St-Légier – La Tour-de-Peilz – Blonay – La Veyre ;
- le secteur Blonay – La Tour-de-Peilz – Clarens – Montreux.

Le présent préavis traite uniquement des dessertes du couloir du secteur Blonay – La Tour-de-Peilz – Clarens – Montreux, en l'occurrence les lignes N°s 203, 207 et la future 208.

### 3. Situation

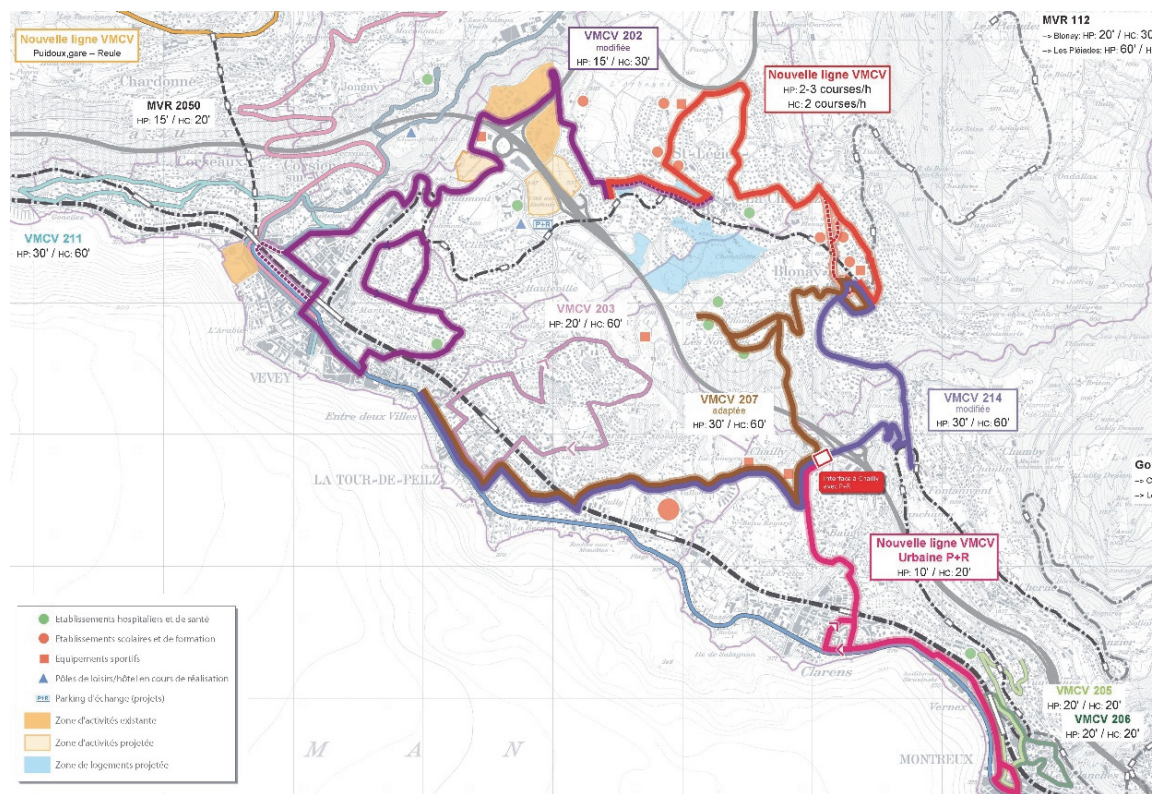


Figure 1

Le récent aménagement des installations sportives à La Saussaz, commune de Montreux, sur la route de Chailly, en limite de la commune de La Tour-de-Peilz, implique une prolongation de l'horaire en fin de journée. De même, le futur P+R prévu à Chailly justifie l'amélioration des différentes lignes de bus.

### **4. Historique**

La commune de La Tour-de-Peilz est reliée par trois lignes aux transports publics par bus, soit :

- la ligne N° 201 Villeneuve – Vevey, qui traverse la Commune depuis des lustres, en aval sur la route cantonale RC 780a, qui n'est pas concernée par ce préavis ;
- la ligne N° 203, qui dessert le territoire communal depuis 1974 en boucle de bas en haut, qui nécessite une cadence plus élevée ;
- la ligne N° 207 de Blonay – Chailly – La Tour-de-Peilz, mise en service le 14 décembre 2008, qui donne entière satisfaction mais qui demande également une cadence plus élevée, en prévision des aménagements des installations sportives en cours à La Saussaz.

### **5. Le projet**

Rappel des objectifs de liaisons des TP issus de l'étude stratégique :

- assurer des liaisons efficaces entre Blonay – Fontanivent et Clarens – Montreux ;
- conserver une desserte efficace du gymnase de Burier depuis Blonay ;
- créer une interface TP au P+R de Chailly offrant des liaisons rapides vers La Tour-de-Peilz et Montreux ;
- améliorer le tracé de la ligne N° 207 (détours et boucle de Mottex) ;
- améliorer la desserte de La Tour-de-Peilz.

Concept de desserte TP retenu :

- maintien de la ligne N° 203 interne à La Tour-de-Peilz avec possibilité d'amélioration de la desserte ;
- adaptations du tracé et des plages horaires de l'actuelle ligne N° 207 Blonay, gare – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz ;
- nouvelle ligne urbaine N° 208 Blonay, gare – Fontanivent – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz, reprenant le tracé de la ligne N° 214 régionale actuelle, prolongé sur La Tour-de-Peilz, avec amélioration des fréquences. Le délai de mise en place de cette ligne n'est pas encore clairement défini (décembre 2016 ou plus tard).

#### **5.1.Ligne N° 203 de La Tour-de-Peilz**

La ligne de desserte interne de La Tour-de-Peilz circule actuellement à une fréquence de 20 minutes, du lundi au samedi. Son tracé, tel qu'illustré en figure 3, a été maintenu dans sa configuration existante, après analyse des possibilités de modifications du tracé dans l'étude sectorielle. Seul le déplacement de l'arrêt Bel-Air est proposé afin d'offrir une relation à pied plus rapide avec la gare CFF par l'avenue de Jaman.

Les horaires actuels sont parfois difficiles à tenir aux heures de pointe en raison de la densité du trafic. Une mesure de gestion de la régulation avec priorisation des bus aux carrefours route de St-Maurice / avenue des Baumes et avenue Edouard-Müller / rue d'Entre-deux-Villes devrait être mise en place, afin d'optimiser le temps de parcours de la ligne et garantir une fréquence à 20 minutes.

Une possibilité d'amélioration de la desserte de la ligne aux heures de pointe est proposée en figure 2. Elle consiste en une doublure de la ligne dans le sens inverse de la boucle actuelle (mise en service d'un bus supplémentaire) permettant d'offrir une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe dans chaque sens (coût supplémentaire pour la commune de La Tour-de-Peilz : environ Fr. 376'000.--).





Une autre variante est envisageable et consiste en une desserte de La Tour-de-Peilz par la nouvelle ligne N° 208 (Blonay – Fontanivent – La Tour-de-Peilz, voir figure 4). Cette dernière pourrait circuler via l'avenue de la Perrausaz afin d'offrir une relation supplémentaire des hauts de la Commune (et du parking de la Faraz) vers le centre-ville. C'est cette solution qui a été retenue.

Ces adaptations de lignes pourraient être envisagées pour décembre 2016.

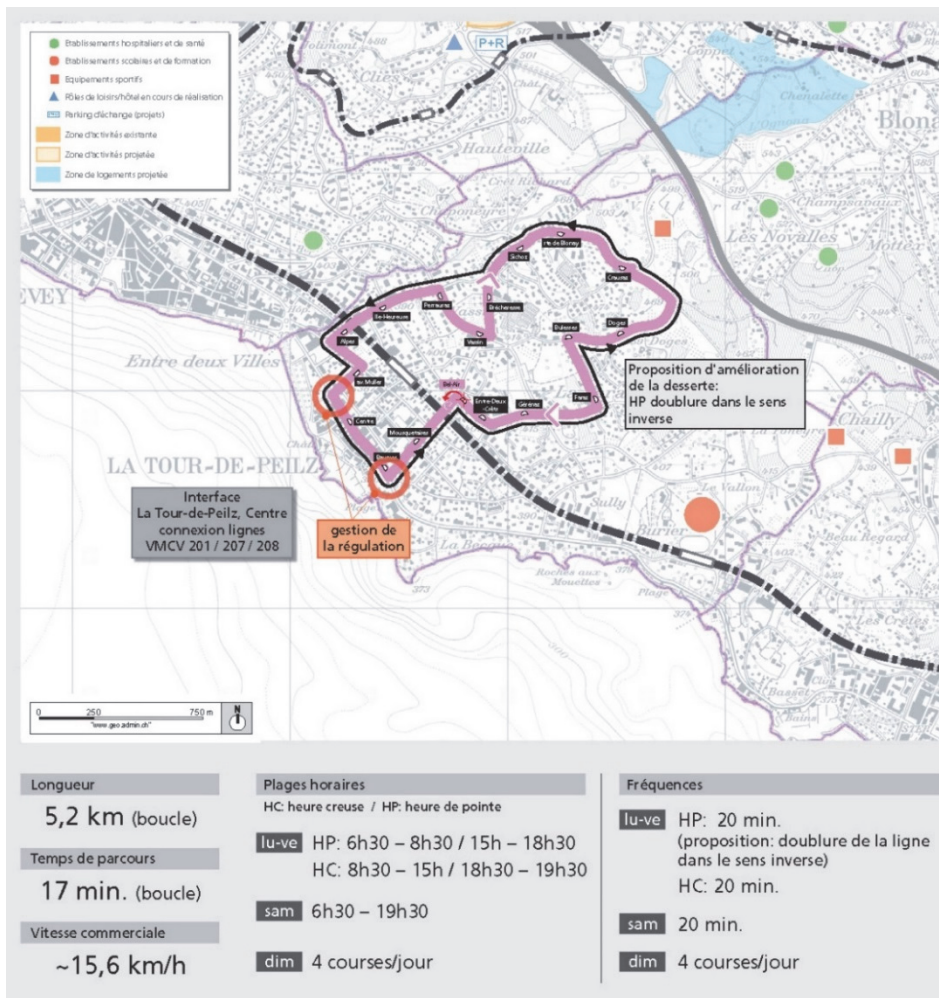


Figure 2

### 5.2.Ligne N° 207 Blonay – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz

L'actuelle ligne N° 207, offrant une relation entre Blonay gare, les institutions de Mottex et des Novalles, le futur P+R de Chailly, le gymnase de Burier et le centre de La Tour-de-Peilz est conservée, mais son tracé, présenté en figure 3, est légèrement adapté.

Afin de conserver un temps de parcours permettant des fréquences identiques à celles actuelles (30 minutes aux heures de pointe et 60minutes aux heures creuses, dans chaque sens), tout en assurant la desserte du futur P+R de Chailly, les adaptations suivantes sont proposées :

- A Blonay, suppression de la desserte de l'arrêt Borjoux, dont l'accessibilité, par la route de Tercier, est difficile pour les bus et, qui plus est, est située à moins de 300 m. de l'arrêt gare. Le bus empruntera la route des Oches pour accéder à la gare.
- A La Tour-de-Peilz, modification du tracé de la ligne afin d'éviter les pertes de temps par le passage par l'avenue de Traménaz. Le bus circulera dans les deux sens sur la Grand-Rue (RC 780 B-P). La ligne terminera sa course à l'arrêt Entre-deux-Villes (qui sera déplacé sur la commune de La Tour-de-Peilz).



- Une gestion de la régulation des carrefours route de Brent / rue du Bourg et route de St-Maurice / avenue des Baumes avec priorisation des bus doit être mise en place, afin de garantir le temps de parcours de la ligne.
- Pour la desserte du dimanche, il est proposé d'offrir une fréquence horaire entre La Tour-de-Peilz et Chailly couplée avec la desserte de la nouvelle ligne N° 208 (Fontanivent ou Mottex desservis alternativement).
- La différence des coûts d'exploitation de la ligne par rapport à 2015 (+ Fr. 63'000.-- env. avec la ligne projetée) est liée à une légère augmentation des kilomètres (+ 1 km. env.). La mise en place d'une convention intercommunale de répartition des coûts, telle que celle existant actuellement, a été décidée entre les communes de Blonay, Montreux et La Tour-de-Peilz.

Les modifications de cette ligne pourraient être mises en place pour décembre 2016.

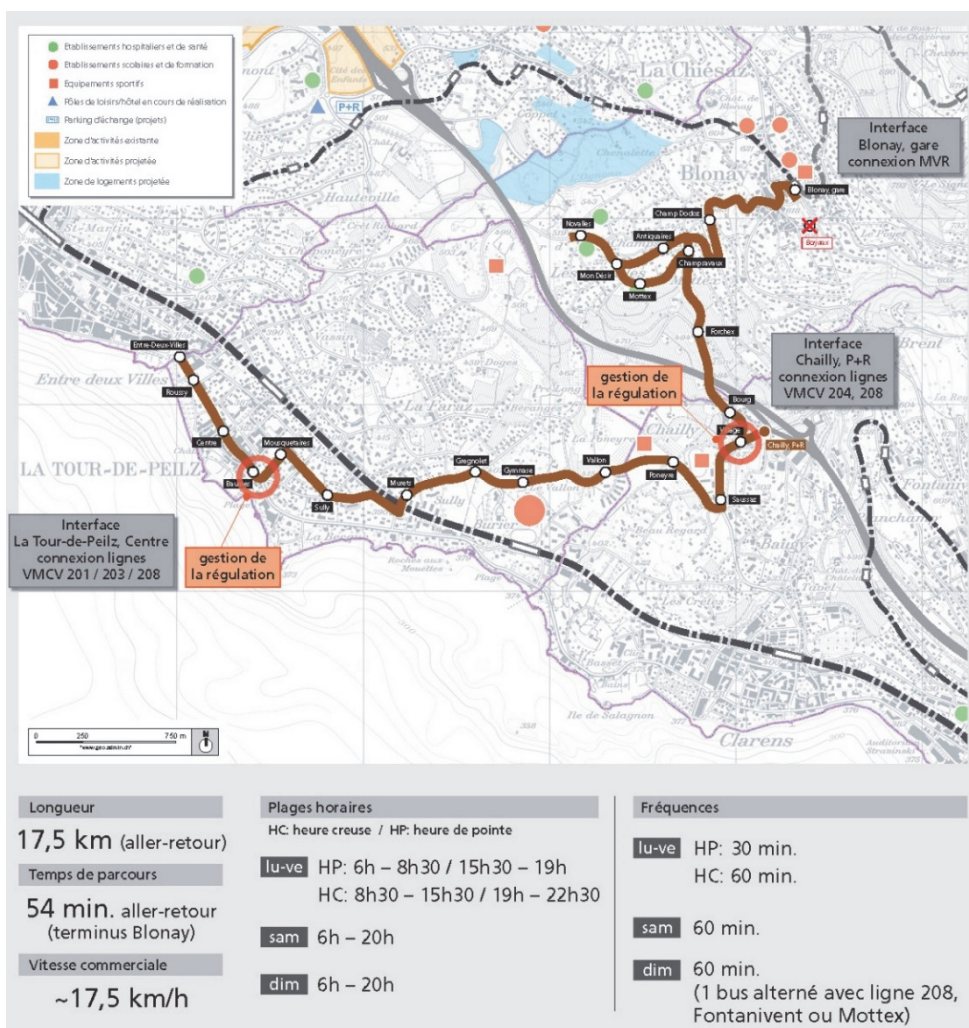


Figure 3

### 5.3. Nouvelle ligne N° 208 Blonay – Fontanivent – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz

La nouvelle ligne urbaine N° 208 proposée dans l'étude sectorielle du couloir Blonay – La Tour-de-Peilz – Clarens – Montreux a pour objectif de remplacer l'actuelle ligne régionale N° 214 Blonay – Fontanivent – Chailly et d'offrir une relation entre Fontanivent et le gymnase de Burier ainsi qu'un complément de liaison sur le tronçon Chailly P+R – La Tour-de-Peilz, également desservi par la ligne N° 207. Cette ligne pourrait être exploitée à la fréquence de 30 minutes aux heures de pointe et



de 60 minutes aux heures creuses dans les deux sens, avec une desserte couplée le dimanche avec la ligne N° 207 (Fontanivent et Mottex, desservis en alternance).

Par rapport au tracé de l'actuelle ligne N° 214, une modification de parcours est envisagée à Montreux, sur la route de Brent, en raison des difficultés de croisement rencontrées aujourd'hui avec les bus. La proposition, déjà soumise à la commune de Montreux, consiste à emprunter les routes de la Combe et des Colondalles à double sens au lieu de la route de Brent (tronçon avant Fontanivent). Cette modification de tracé permet également de desservir la Z.I. Rottaz (nouvel arrêt) ; l'arrêt Combe devra être déplacé.

Cette ligne pourrait offrir une desserte supplémentaire sur la commune de La Tour-de-Peilz en empruntant l'avenue de la Perrausaz, au lieu d'utiliser le même tracé que la ligne N° 207 par la Grand-Rue. Ce tracé améliorera la desserte à l'intérieur de La Tour-de-Peilz, particulièrement le quartier de la Perrausaz, desservira le parking longue durée de la Faraz, les terrains de sports de Bel-Air ainsi qu'une grande entreprise boélande à l'ouest (> 1000 emplois). La liaison avec la ligne N° 201 sera plus rapide.

L'investissement des communes pour la mise en place de cette nouvelle ligne est important ; les collectivités concernées devront se positionner rapidement si une mise en place complète de la ligne est envisagée pour décembre 2016. Il serait possible de ne mettre en service qu'une partie de la ligne (Blonay – Fontanivent – Chailly P+R) dans un premier temps, mais cela péjorerait la desserte du gymnase de Burier (qui se ferait par la ligne N° 207, via un transbordement à Chailly P+R).

Cette ligne est liée à la mise en place de la nouvelle ligne urbaine N° 204, permettant ainsi d'offrir une connexion au P+R de Chailly pour les voyageurs effectuant la liaison entre Blonay – Fontanivent et Clarens – Montreux.

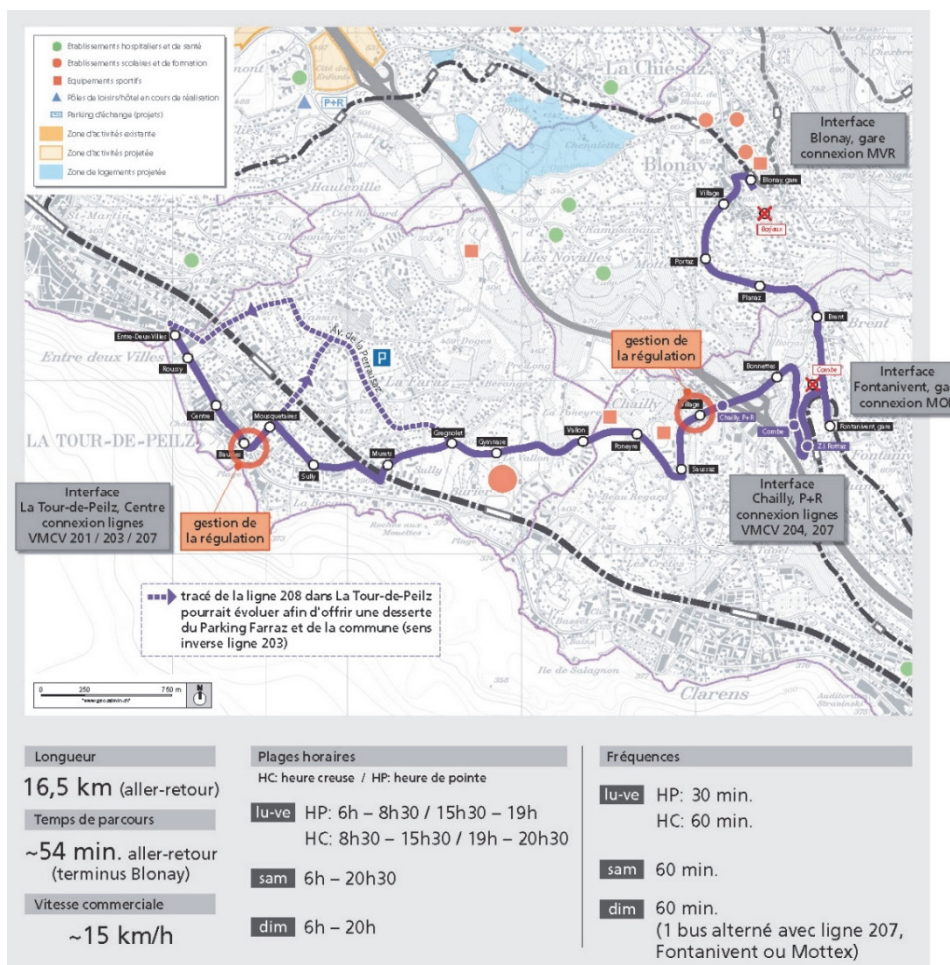


Figure 4



**6. Les coûts**

Les coûts se répartissent de la manière suivante, selon la Loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (LTP).

**6.1.Ligne N° 207 prolongée**

<i>Charges</i>		<i>Part de l'Etat selon art. 18 LTP</i>	
Amortissement et frais financiers 12 %	Fr. 136'836.--	50 %	Fr. 68'418.--
Autres charges d'exploitation	Fr. 1'003'464.--	12,50 %	Fr. 125'433.--
<i>Total des charges</i>	Fr. 1'140'300.--		Fr. 193'851.--

<i>Produits</i>	
Recettes des transports et accessoires	Fr. 285'075.--
	Fr. 285'075.--

*Déficit d'exploitation* Fr. 855'225.--

Déduction de la participation du Canton	Fr. 193'851.--
<i>Déficit brut à charge des communes</i>	Fr. 661'374.--

Décompte pour les communes, selon convention intercommunale actuelle :

Blonay 40 %	Fr. 264'549.60
Montreux 15 %	Fr. 99'206.10
La Tour-de-Peilz 45 %	Fr. 297'618.30
	Fr. 661'374.--

**6.2.Ligne N° 208 nouvelle**

<i>Charges</i>		<i>Part de l'Etat selon art. 18 LTP</i>	
Amortissement et frais financiers 12 %	Fr. 124'580.13	50 %	Fr. 62'290.06
Autres charges d'exploitation	Fr. 913'587.60	12,50 %	Fr. 114'198.45
<i>Total des charges</i>	Fr. 1'038'167.73		Fr. 176'488.51

<i>Produits</i>	
Recette des transports et accessoires	Fr. 259'541.93
	Fr. 259'541.93

*Déficit d'exploitation* Fr. 778'625.80

Déduction de la participation du Canton	Fr. 176'488.51
<i>Déficit brut à charge des communes</i>	Fr. 602'137.29

Décompte pour les communes, selon entente intercommunale basée uniquement sur les distances par commune :

Blonay 16 %	Fr. 96'341.97
Montreux 43,38 %	Fr. 261'207.16
La Tour-de-Peilz 40,62 %	Fr. 244'588.16
	Fr. 602'137.29



### **7. Planning**

La mise en service de la ligne VMCV N° 207 modifiée et de la nouvelle ligne VMCV N° 208 est prévue dimanche 11 décembre 2016, lors du changement de l'horaire national.

Cette date nous impose les délais suivants :

- dépôt du préavis auprès du Conseil communal le 3 février 2016 ;
- rapport et adoption du préavis le 23 mars 2016 ;
- transmission du dossier aux VMCV et au Canton avant le 31 mars 2016 ;
- établissement de la demande de concession par les VMCV et le Canton auprès de l'Office fédéral des transports, 6 mois avant l'ouverture des lignes, soit fin mai 2016.

### **8. Conséquences financières**

Les prochains budgets depuis 2017 seront augmentés de Fr. 63'000.-- pour la prolongation de la ligne VMCV N° 207 et de Fr. 245'000.-- pour la nouvelle ligne N° 208, soit un total de Fr. 308'000.--.

### **9. Personnel communal**

Il n'y a aucune incidence sur le personnel communal, la gestion, l'exploitation et l'entretien de ces lignes de transports publics par bus, à l'instar de toutes les autres, sont assurés par la société des VMCV.

### **10. Développement durable**

#### a. social

La prolongation de la ligne N° 207 et la création de la ligne N° 208 permettront de mieux desservir les quartiers du haut de la commune et ceux de l'ouest. Cela répond à une certaine demande puisque, à ce jour, ils ne sont pas aussi bien desservis que les quartiers du bas. Aussi, l'ensemble de la population bénéficiera d'une prestation comparable.

#### b. économique

Ce projet ne demande pas de frais d'équipement. Par contre, il a un coût non négligeable correspondant au déficit de l'exploitation des deux lignes.

#### c. environnement

Ce projet répond à une volonté de favoriser la mobilité douce. Le développement de ces lignes augmentera l'efficacité des transports publics par bus au travers du territoire communal, ce qui permettra une diminution des transports individuels.

### **11. Conclusions**

En conclusion, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 3/2016,
- oui le rapport de la commission chargée d'examiner ce dossier,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,



**décide :**

1. de modifier et de prolonger la ligne de bus VMCV N° 207 reliant Blonay – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz, Entre-deux-Villes et de mettre en service une nouvelle ligne de bus VMCV N° 208 Blonay – Fontanivent – Chailly P+R – La Tour-de-Peilz, Entre-deux-Villes, dès le mois de décembre 2016 ;
2. de prévoir, dès le budget 2017, la couverture de la part du déficit d'exploitation des deux lignes de bus qui est à la charge de la commune de La Tour-de-Peilz, soit un montant d'environ Fr. 298'000.--/an pour la ligne N° 207 et Fr. 245'000.--/an pour la ligne N° 208, selon les estimations connues à ce jour ;
3. d'autoriser la Municipalité à conclure, avec les communes de Montreux et de Blonay, une convention relative à la clé de répartition du déficit annuel d'exploitation des deux lignes de bus VMCV Nos 207 et 208, conformément aux pourcentages suivants :

- Ligne N° 207 :	Blonay	40 %
	Montreux	15 %
	La Tour-de-Peilz	45 %
- Ligne N° 208 :	Blonay	16 %
	Montreux	43,38 %
	La Tour-de-Peilz	40,62 %

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le syndic :

Le secrétaire :

Lyonel Kaufmann Pierre-A. Dupertuis

Déléguée municipale : Mme Nicole Rimella

Adopté par la Municipalité le 25 janvier 2016

