

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 1/2025

le 5 février 2025

Restructuration du réseau centre et ouest des VMCV

10.03.02-2502-Preavis-01-Reorganisation-VMCV.docx

Au Conseil communal de
1814 La Tour-de-Peilz

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour objet la restructuration des parties centre et ouest du réseau de bus urbains exploités par les VMCV, dont la mise en œuvre est prévue en décembre 2025. Cette adaptation a pour objectifs principaux :

- d'améliorer le report modal pour les déplacements internes à la région ;
- d'offrir de meilleures correspondances vers les bus régionaux et les trains ;
- de proposer des trajets simples et de minimiser le nombre de changements ;
- de garantir les capacités d'accueil des bus sur les quais à Vevey, gare ;
- d'offrir un niveau d'offre cohérent sur l'ensemble du territoire.

Les six communes concernées sont Blonay – Saint-Légier, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey.

2. Préambule

Les itinéraires des lignes urbaines du réseau VMCV n'ont pas connu de changement fondamental depuis près de 10 ans. Sur l'ensemble du réseau, la cadence¹ proposée s'est en revanche fortement renforcée avec un succès auprès de la clientèle qui enregistre une croissance de plus de 20 % sur la même période. L'offre actuel des VMCV s'est développée progressivement dans une logique communale, avec des lignes visant d'abord la desserte d'une localité. Les enjeux actuels de la mobilité de la Riviera appellent à repenser le réseau dans une approche régionale pour rendre les connexions proposées plus directes et efficaces. Il est visé de meilleures relations entre les pôles de la région (centres des villes, gares, etc.), mais aussi entre les communes car les déplacements au sein même de la Riviera constituent une part importante des trajets effectués.

Fort de ce constat, les VMCV ont initié, en 2022, une réflexion avec l'ensemble des communes desservies ainsi qu'avec les représentants de l'agglomération Rivelac. L'objectif était d'adopter une vision commune à mettre en

¹ La cadence d'une ligne est l'intervalle moyen entre les heures de passage à un arrêt.



œuvre d'ici à l'horizon 2030. Ce travail a permis d'aboutir à une « Image directrice du réseau 2030 » présentée à l'ensemble des Municipalités de la Riviera et reprise comme une base essentielle pour le projet d'agglomération de 5^e génération (PA5).

La première étape de réalisation du nouveau réseau est prévue pour l'horaire 2026 qui entrera en service le 14 décembre 2025 ; elle est l'objet du présent préavis.

3. Situation actuelle

Certaines lignes du réseau de bus actuel présentent un défaut de lisibilité et d'efficience avec des itinéraires en boucle ou indirects au temps de parcours peu efficaces.

La part des déplacements pendulaires en transports individuels motorisés sont de l'ordre de 70 % sur les communes du haut de la Riviera ainsi que pour Rennaz et Noville, alors que pour les communes proches du lac, de Corseaux à Villeneuve, ces valeurs sont bien plus basses. Cela s'explique par l'accès facile à l'autoroute pour les communes du haut, par opposition à la très bonne fréquence des trains sur la ligne ferroviaire du Simplon, ainsi que par le type d'urbanisation (proximité des commerces, facilité à se parquer) et l'offre en transports publics moins compétitive dans les localités du haut.

L'analyse des liaisons en transports publics fait apparaître des faiblesses dans les relations entre le haut et le bas, notamment entre Blonay et Montreux, Blonay et La Tour-de-Peilz ainsi que pour les liaisons entre deux côtés du pôle de Vevey, pénalisés notamment par la nécessité d'effectuer des transbordements et par les faibles cadences, par exemple entre La Tour-de-Peilz et Corsier ainsi que la zone industrielle de Fenil. L'offre est donc faible entre des localités pourtant proches dans la couronne de Vevey.

Les amplitudes² mises en œuvre diffèrent également d'une commune à l'autre : certaines lignes ne circulent pas avant 6h45 en semaine alors que d'autres sont desservies une heure plus tôt. L'exploitation s'arrête parfois à 19h, parfois à 23h, certaines lignes ont une offre plus étoffée le vendredi soir que du lundi au jeudi. L'amplitude n'est donc pas cohérente sur l'ensemble du réseau.

4. Analyse des besoins

Sur la base des constats présentés ci-dessus, une analyse des besoins a été menée.

Elle a permis de mettre en exergue les points suivants :

- Une majorité des actifs domiciliés dans le district travaillent dans le district : les liaisons en bus doivent donc permettre un report modal conséquent des déplacements locaux.
- Les pendulaires sortant de la Riviera le font principalement en direction de la région lausannoise et les pendulaires entrant sur la Riviera viennent en grande partie de l'est (Chablais, Valais) ou du nord (canton de Fribourg). Les liaisons en bus vers et depuis les gares principales doivent donc permettre de bonnes connexions avec les trains. Cet objectif peut être atteint de deux manières : avec des correspondances ciblées ou avec des cadences élevées qui permettent aux voyageurs de ne pas se soucier des horaires précis de passage.
- Les flux du week-end sont légèrement différents. Le samedi, ils seront tournés vers les centres-villes et les centres commerciaux en plus des espaces de loisirs, tandis que le dimanche ils seront dirigés vers les espaces de loisirs. Ces derniers sont volatils et changeant au gré des saisons. Des liaisons transversales efficaces doivent donc permettre de rallier à la fois les centres des villes et les espaces de loisirs.

² La plage horaire de la journée durant laquelle une ligne est desservie.

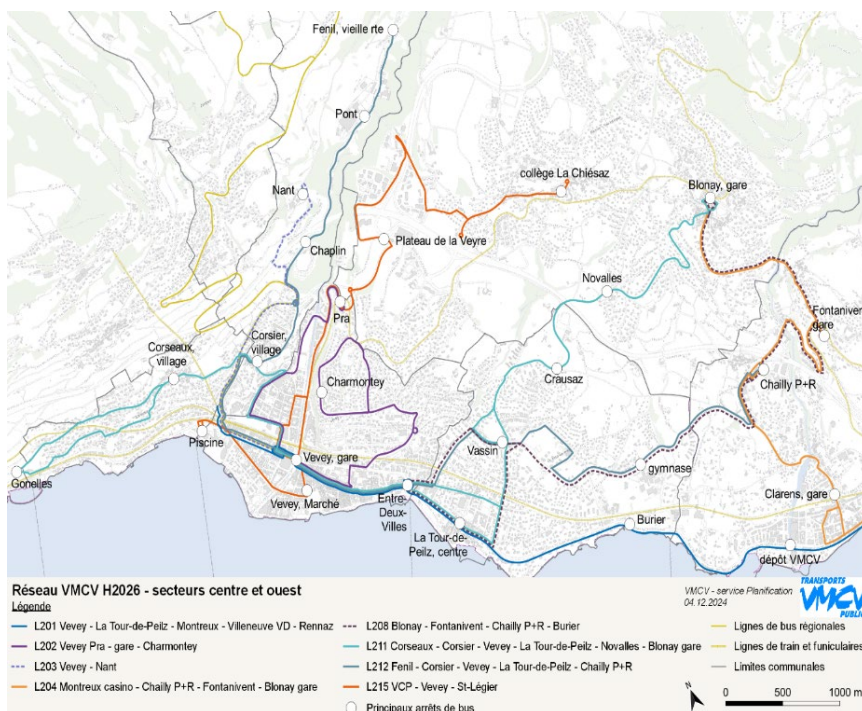
5. Développements prévus

Conformément aux besoins détectés, la création de lignes diamétrales vise à relier directement plusieurs communes et quartiers de l'agglomération. Ces liaisons sont systématisées dans leur horaire (amplitude des services, cadence) et simplifiées sur leur tracé. Les parcours en boucles sont pour la plupart abandonnés au profit d'itinéraires bidirectionnels³ proposant une meilleure desserte pour la clientèle.

Ce nouveau réseau permet une continuité plus importante des déplacements à l'intérieur de l'agglomération, en faisant abstraction des limites communales. Il permet ainsi de réduire le nombre de changements. Il a également pour avantage de permettre le rabattement direct des habitants de toutes les communes concernées vers la gare de Vevey.

Les nouvelles lignes sont décrites ci-dessous et représentées sur la carte. La création de lignes traversant plusieurs communes permet également d'atteindre l'objectif de cohérence des amplitudes de service sur la journée.

- Depuis Corseaux jusqu'à la gare de Blonay, *via* le centre de Corsier, la gare de Vevey, le centre de La Tour-de-Peilz et le quartier des Novalles : il s'agit de la ligne 211 qui circulera en journée toutes les 30 minutes (15 minutes aux heures de pointe). En semaine, cette ligne circulera toutes les 30 minutes de 6h à 20h30 (heures de pointe 6h-8h30 puis 15h30-18h30 environ), puis à une cadence horaire jusqu'à minuit ; le samedi la cadence sera de 30 minutes de 6h à 20h30, puis horaire jusqu'à minuit. Les dimanches et jours fériés, la cadence sera horaire de 6h30 à 21h.
- Depuis Fenil jusqu'à Chailly, *via* la zone industrielle de Fenil, le centre de Corsier, la gare de Vevey, le centre de la Tour-de-Peilz et le gymnase de Burier : il s'agit de la ligne 212 qui circulera en semaine toutes les 20 minutes jusqu'à 18h30, puis à la cadence 30 minutes de 18h30 à 20h30, et enfin horaire de 20h30 à 23h. Le samedi, la cadence sera de 30 minutes entre 6h et 20h30, puis horaire jusqu'à 23h. Les dimanches et jours fériés, la cadence sera horaire de 6h30 à 21h, mais de 30 minutes dès env. 8h30 jusqu'à 19h30 (desserte notamment du *Chaplin's World* à Corsier-sur-Vevey)
- Depuis la gare de Blonay jusqu'à Montreux, *via* la gare de Fontanivent, Clarens et la gare de Montreux : il s'agit de la ligne 204 qui circulera en journée toutes les 10 minutes entre Montreux et Chailly et toutes les 30 minutes entre Chailly et Blonay (20 minutes aux heures de pointe)
- Depuis St-Légier jusqu'à Vevey-Corseaux-plage, *via* la zone industrielle de La Veyre, la gare de Vevey, Place du Marché et l'avenue Nestlé : il s'agit de la ligne 215 qui circulera en journée toutes les 30 minutes



Carte du réseau 2026 pour les secteurs centre et ouest

³ Circulation d'une ligne dans les deux sens sur le même itinéraire.



Desserte interne des centres :

- Le centre de La Tour-de-Peilz est désormais desservi par les lignes 211 et 212, avec une cadence en journée de respectivement 30 minutes (15 minutes aux heures de pointe) et de 20 minutes. Ces deux lignes offrent ainsi une meilleure desserte interne de la commune que l'ancienne ligne 203 dont le tracé en boucle n'était pas optimal.
- Le centre de Vevey reste desservi par la ligne 202, sans modification de cadence. L'axe entre Entre-Deux-Villes et la gare de Vevey est désormais desservi par la ligne 201 selon la cadence actuelle, ainsi que par les lignes 211 et 212. L'avenue du Général-Guisan est désormais desservie par la ligne 201 selon la cadence actuelle, ainsi que par la ligne 212.

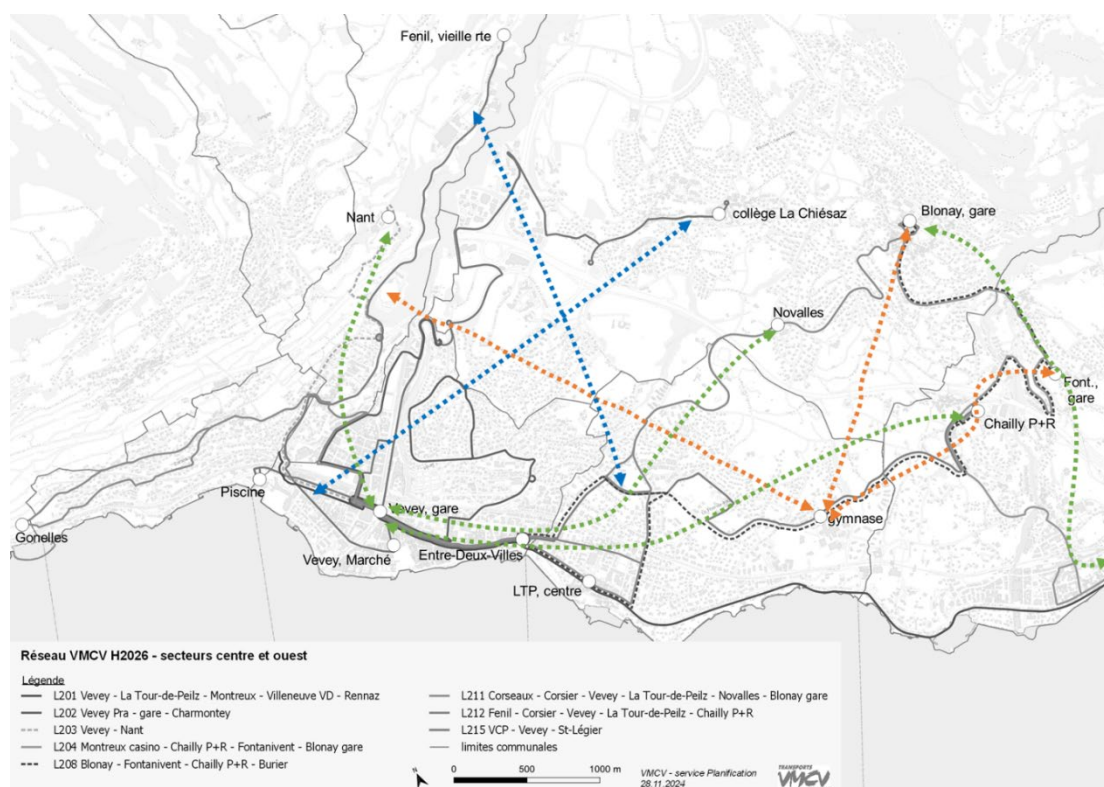
Principales connexions :

- Les localités de Corseaux, Fenil et Corsier restent liées à la gare de Vevey. La Tour-de-Peilz, le quartier des Novalles et Chailly le sont désormais également.
- Les villages de Blonay et de Brent sont désormais reliés directement au centre de Montreux. Cette liaison permet la création d'un lien fort de Blonay vers l'est de l'agglomération, et notamment l'hôpital de Rennaz, *via* la ligne 201, et vers le Valais grâce à de bonnes correspondances en gare de Montreux.

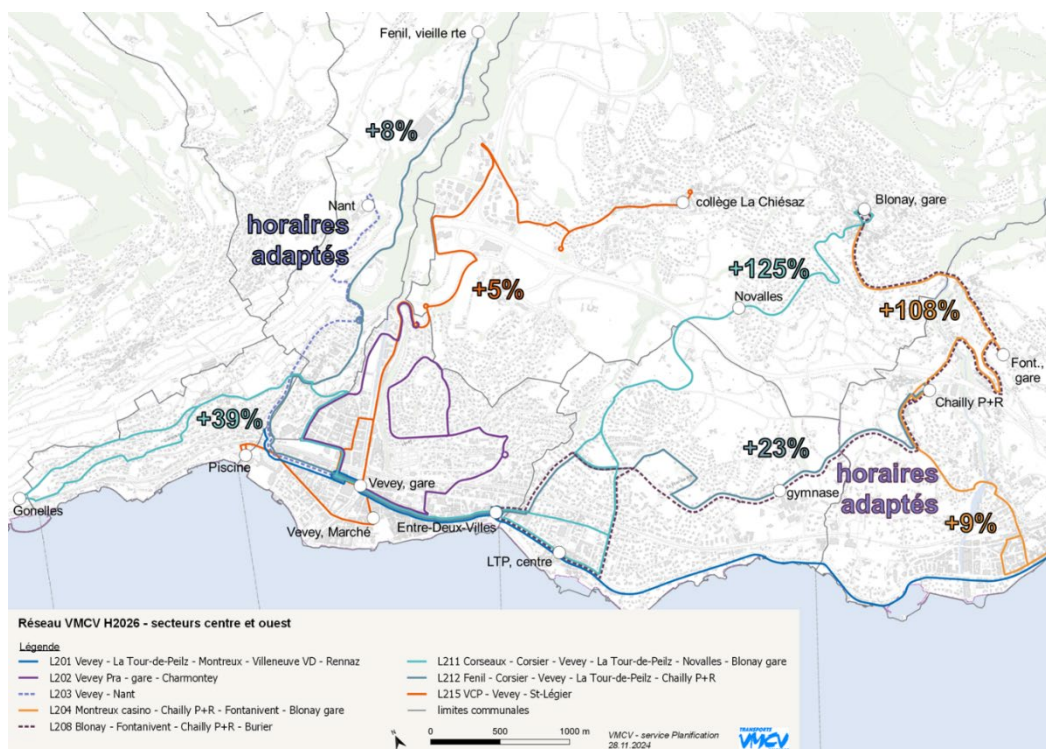
Deux lignes répondant à des besoins particuliers sont créées :

- Entre la gare de Vevey et Nant : il s'agit de la (nouvelle) ligne 203 qui circulera une dizaine de fois par jour
- Entre la gare de Blonay et le gymnase de Burier, *via* la gare de Fontanivent et Chailly : il s'agit de la (nouvelle) ligne 208 qui circulera 5 fois par jour, en début et fin de journée, afin d'assurer une desserte optimisée en fonction des horaires du gymnase et de rabattre les élèves du Pays-d'Enhaut (correspondance MOB en gare de Fontanivent).

L'amélioration des liaisons entre les secteurs de l'agglomération est schématiquement représentée dans la carte ci-dessous :



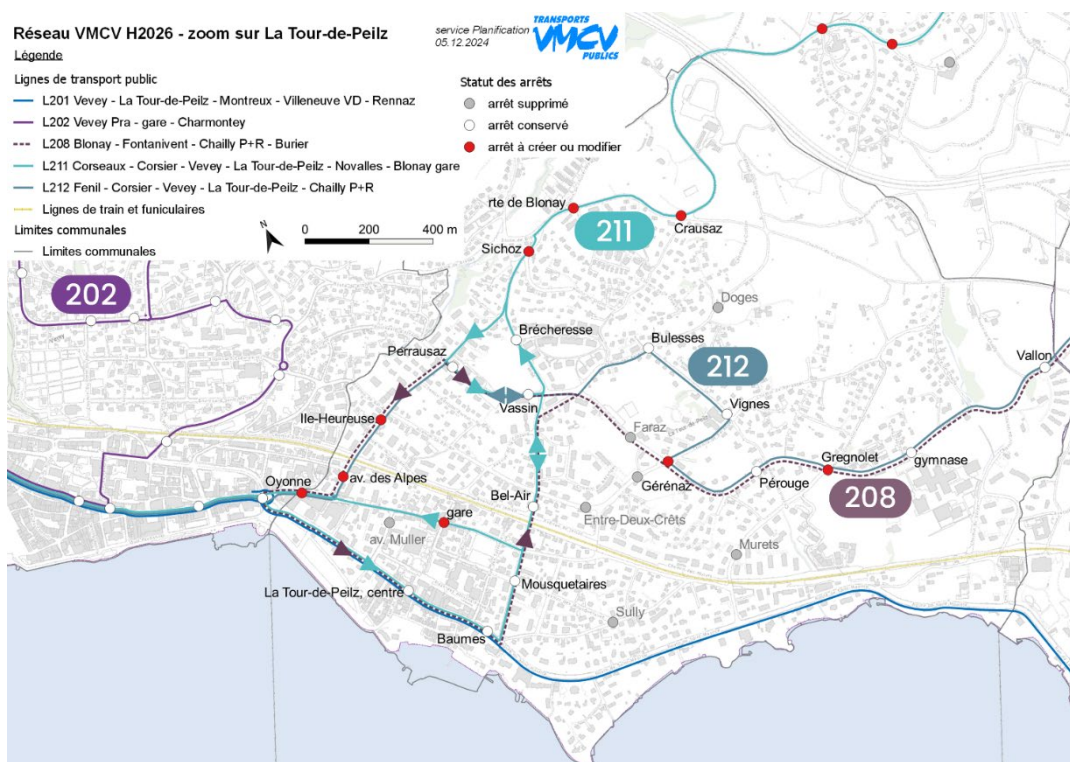
6. Impacts sur la desserte du territoire communal



Augmentation de l'offre sur les tronçons existants des lignes

(la comparaison sur des tronçons totalement remaniés ou inexistantes n'est pas possible)

Le projet de restructuration du réseau VMCV a des impacts majeurs sur la desserte du territoire communal. La suppression de l'actuelle ligne N° 203 en boucle au profit de la desserte de la commune par deux nouvelles lignes diamétrales N° 211 et 212, dont la cadence, l'amplitude horaire et les tracés seront nettement plus attractifs, implique notamment de créer certains nouveaux arrêts, alors que d'autres ne seront plus desservis. Ces impacts sont, dans le détail, les suivants.



Carte synthétique des arrêts nouveaux ou modifiés, conservés et supprimés sur le territoire



Arrêts supprimés

- Arrêt « Doges » : l'arrêt de bus « Doges » situé en haut du chemin des Bulessees ne sera plus desservi. Cet arrêt est aujourd'hui desservi par la ligne N° 203 « en boucle ». Les riverains du chemin des Bulessees concernés auront deux possibilités de rabattement moyennant quelques minutes de marche : l'arrêt « Crausaz » sis à l'intersection route de Blonay / chemin du Crotton, à 9 minutes à pied de l'arrêt « Doges », et l'arrêt « Vignes » à l'intersection chemin des Bulessees / chemin des Vignes, à 4 minutes à pied de l'arrêt « Doges ». L'arrêt Doges est actuellement fréquenté, en moyenne journalière pour les jours ouvrables, par 6 personnes à la montée et 8 à la descente, soit bien en-deçà de la moyenne de l'actuelle ligne 203 (respectivement 28 à la montée et 27 à la descente, par arrêt)
- Arrêts « Faraz » : ces arrêts situés en face de la déchetterie du même nom ne seront plus desservis. On notera l'existence des arrêts « Gérénez » et « Vassin » à respectivement 100 et 300 m. Cet arrêt est actuellement fréquenté, en moyenne pour les jours ouvrables, par 9 personnes à la montée et 28 à la descente, soit en-deçà de la moyenne de l'actuelle ligne 208 (respectivement 28 à la montée et 27 à la descente, par arrêt).
- Arrêts « Murets » et « Sully » : ces deux arrêts ne seront plus desservis. Outre l'alternative via la ligne N° 201, via l'arrêt « Mousquetaires » de l'avenue des Baumes ou via les arrêts « Gérénez », « Gregnolet » et « Pérouge », tous à moins de 5 minutes à pied, on notera qu'ils étaient jusqu'ici peu fréquentés, à savoir par respectivement 13 personnes à la montée et 13 à la descente pour l'arrêt « Sully » et 20 personnes à la montée et 23 personnes à la descente pour l'arrêt « Murets », en jour ouvrable moyen. La moyenne de la ligne 207 actuelle est de 24 personnes à la montée et 24 à la descente.
- Arrêt « Av. Müller » : cet arrêt sur l'avenue Ed-Müller, actuellement desservi par la ligne N° 203 en boucle, ne sera plus desservi. La création du nouvel arrêt « La Tour-de-Peilz, gare » et la présence d'autres arrêts à proximité immédiate, notamment celui de « La Tour-de-Peilz, centre », offre des alternatives aux usagers. La fréquentation actuelle de l'arrêt est de 11 personnes à la montée et 2 à la descente, en moyenne les jours ouvrables (moyenne ligne 203 actuelle : 28 à la montée et 27 à la descente).
- Arrêt « Entre-deux-Crêts » : cet arrêt à proximité du collège de Bel-Air ne sera plus desservi. Les usagers et notamment les enfants pourront, à quelques minutes de marche, emprunter les arrêts Bel-Air ou Gérénez, lequel sera également déplacé (cf. ci-après). Cet arrêt est actuellement fréquenté par 16 personnes à la montée et autant à la descente, en moyenne journalière les jours ouvrables (moyenne ligne 203 actuelle : 28 à la montée et 27 à la descente).

Mesures d'accompagnement pour la suppression des arrêts :

Quand bien même la suppression de ces arrêts s'inscrit dans une réflexion globale et s'avère nécessaire pour obtenir un réseau cohérent tel que décrit ci-avant, celle-ci a, pour les usagers concernés, un impact important. Une communication active sera prévue avant le changement, afin d'informer des possibilités de report sur les autres arrêts à proximité et des avantages apportés par cette réorganisation des lignes, en termes notamment d'horaires, de tracés et de cadences. Cette communication mettra aussi en avant les autres possibilités existantes pour les personnes à mobilité réduite ou âgées, telles que « Dring-Dring » pour le transport des achats ou « Transport Handicap » pour le transport jusqu'au domicile.

Nouveaux arrêts ou arrêts modifiés

- Nouveaux arrêts « Crausaz », « Route de Blonay » et « Sichoze » à la descente : Ces trois arrêts sont desservis actuellement par la ligne N° 203 en boucle, et donc uniquement à la montée. La nouvelle ligne 211 desservira ces trois arrêts dans les deux sens ; dès lors l'infrastructure « à la descente » doit être créée.
- Nouvel arrêt « La Tour-de-Peilz, gare » : ce nouvel arrêt de la ligne 211, dans le sens direction Vevey uniquement, est prévu d'être créé dans le cadre des travaux à venir de l'avenue de la Gare. Dans l'attente de la création de cet arrêt, la ligne 211 passera, dans les deux sens, par la Grand-Rue et desservira l'arrêt « La Tour-de-Peilz, centre », afin de ne pas devoir, par deux fois, modifier la desserte et les habitudes des clients en raison des travaux qui doivent être menés à court terme sur l'avenue de la Gare.
- Nouveaux arrêts « Ile-Heureuse » et « Av. des Alpes » direction Vevey : ces arrêts inexistants dans cette direction seront créés dans le cadre du projet de réaménagement global de l'avenue des Alpes inscrit au projet d'agglomération et au plan des investissements. Dans l'intervalle, un marquage sera installé afin de matérialiser ces arrêts sur place.
- L'arrêt « Gregnolet » en direction du centre de La Tour-de-Peilz doit être déplacé sur l'Av. de Pérouge (actuellement situé sur le tronçon inférieur de la route de Chailly). Ces travaux seront inclus dans le projet en cours d'étude et prévu au plan des investissements en 2025 concernant le réaménagement global du carrefour entre la route de Chailly, l'Avenue de Pérouge et le chemin du Gregnolet.
- L'arrêt « Gérénez » doit être pour sa part déplacé sur l'avenue de Pérouge, à proximité immédiate du giratoire entre l'avenue de Pérouge, l'avenue de Perrausaz et le chemin de Béranges. En effet, cet arrêt se situe actuellement sur le chemin de Béranges devant le parking du centre sportif de Bel-Air et n'est desservi que dans un sens.



Situation – Arrêt Gérénez

La création ou la modification de ces diverses infrastructures sera financée par voie budgétaire ou par voie de préavis, en lien avec les différents projets en cours d'étude et inscrits au plan des investissements. Dans l'intervalle de leur concrétisation, les nouveaux arrêts feront l'objet d'une installation provisoire sous la forme d'un marquage sur chaussée et d'une zone d'attente.

7. Impacts financiers pérennes

Les coûts pour mettre en place ce nouveau réseau, selon l'offre décidée entre les communes desservies, sont évalués à Fr. 14'890'000.-. Les recettes escomptées se montent à Fr. 3'170'000.-. Il en résulte des coûts non-couverts estimés à Fr. 11'720'000.-. En tenant compte de la participation cantonale au financement du trafic urbain, les coûts à la charge des communes se montent à Fr. 9'381'000.-. Ils sont supérieurs de Fr. 1'486'000.- par rapport à ceux budgétés en 2024 pour les lignes concernées.

Cette croissance de 18 % s'explique par une augmentation du volume global d'offre commandé aux VMCV pour ces lignes d'environ 30 %.

Ces coûts seront répartis entre les communes selon une clé de répartition proche de la clé actuelle.

La clé de répartition des coûts est basée sur la clé de défaut d'entente selon l'article 20 al. 1 de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). Cette dernière prévoit de répartir les coûts des transports publics en tenant compte pour un tiers de la population des communes et pour deux tiers des prestations annuelles en kilomètres parcourus.

Afin de mieux refléter la réalité du réseau, quelques exceptions à la clé de défaut d'entente ont été mises en place. Il s'agit exhaustivement de :

- La non-participation de la Commune de Corseaux à la couverture du déficit de la ligne N° 212. En effet, Corseaux n'est concernée que par un arrêt (« Délassement ») à sa frontière avec Corsier. Cet arrêt pourrait être desservi par la nouvelle ligne étant donné que le bus passera effectivement par la route de Châtel, mais l'impact sur Corseaux serait disproportionné par rapport à l'avantage retiré par cette desserte.
- Ligne 215 : Corseaux n'est pas non-plus prise en considération (comme aujourd'hui s'agissant de cette ligne), car la ligne 215 se termine certes à « Vevey-Corseaux plage » mais n'a aucun impact réel en terme d'offre de transport public pour les citoyens corsalins. Par ailleurs, seule la population de la localité de St-Légier et non pas de l'ensemble de la Commune de Blonay-St-Légier est prise en compte dans le calcul : situation historique maintenue car la ligne ne dessert effectivement absolument pas le secteur de l'ancienne commune de Blonay.
- Lignes 211 et 212 : les kilomètres parcourus par le bus entre « Vevey, gare » et « Vevey, Entre-deux-Villes » ne sont pas affectés à la ville de Vevey mais à celle de La Tour-de-Peilz. En effet, sur l'axe constitué de la rue du Simplon et de la rue d'Italie, ces nouvelles dessertes combinées à la ligne N° 201 existante offrent une desserte bien supérieure aux besoins ; la fréquence sera de l'ordre de 5 minutes en heure de pointe, ce qui n'offre pas de plus-value pour la population veveysanne. Ces lignes répondant principalement aux besoins des pendulaires et citoyens boélards et, dans une moindre mesure, des bas de Blonay, il est dès lors cohérent que Vevey ne participe pas à la part kilométrique de ces coûts. S'agissant de Blonay-St-Légier, on notera que l'ensemble de la population de la commune « compte » dans le calcul pour la ligne 211, alors que seule la population de la localité de Blonay est desservie : dès lors, cela est contrebalancé par une non-participation à ces km affectés uniquement à La Tour-de-Peilz. Pour Montreux (ligne 212), le même raisonnement est valable : l'ensemble de la population de la Commune est prise en compte dans le calcul de la clé, alors que seul le secteur de Chailly sera réellement desservi par cette ligne.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution entre le budget 2024 et les coûts projetés pour le réseau 2026. Il est proposé à votre Conseil d'approuver l'intégration de ces coûts dans le cadre de l'élaboration du budget 2026. Les coûts ci-dessous concernent uniquement les lignes impactées par la restructuration du réseau.

Commune	Total 2026	Budget 2024	Différence H24 -> H26
Montreux	Fr. 2'917'000.-	Fr. 2'608'000.-	+ Fr. 309'000.- (+ 11,8 %)
Blonay-St-Légier	Fr. 1'622'000.-	Fr. 1'129'000.-	+ Fr. 493'000.- (+ 43,7 %)
Vevey	Fr. 1'661'000.-	Fr. 1'404'000.-	+ Fr. 257'000.- (+ 18,3 %)
La Tour-de-Peilz	Fr. 1'920'000.-	Fr. 1'652'000.-	+ Fr. 268'000.- (+ 16,2 %)
Corsier-sur-Vevey	Fr. 829'000.-	Fr. 763'000.-	+ Fr. 66'000.- (+ 8,7 %)
Corseaux	Fr. 433'000.-	Fr. 339'000.-	+ Fr. 94'000.- (+ 27,7 %)
Total	Fr. 9'381'000.-	Fr. 7'895'000.-	+ Fr. 1'486'000.- (+ 18,8 %)

8. Calendrier de mise en œuvre

En cas d'approbation par les Conseils communaux des six communes concernées (Blonay – Saint-Légier, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey), les horaires seront publiés pour consultation par l'ensemble de la population du 23 mai au 9 juin 2025. Ils seront adaptés dans la mesure du possible sur la base des retours de la consultation puis mis en œuvre le 14 décembre 2025.

9. Procédure d'adoption

Au vu des délais de mise en œuvre de l'horaire 2026 (cf. point 8), une adoption du financement du nouveau réseau par chaque commune est nécessaire au premier trimestre 2025. Dès lors, il est soumis au Conseil communal la décision de valider le principe de l'inscription au budget communal de 2026 du montant nécessaire à réaliser le futur réseau.

Compte tenu de l'aspect intercommunal du réseau proposé, un préavis est déposé simultanément dans chaque Conseil communal des six communes concernées. Les conclusions du préavis sont adaptées en fonction du montant à financer par la commune.

La date du 27 février 2025 à 19h30 a été retenue pour organiser une séance commune de présentation du projet aux six commissions ad hoc chargées de rapporter sur cet objet. Les commissions auront l'occasion de pouvoir siéger à la même date suite à la présentation. Cette séance est prévue à l'Aula du Collège Courbet à La Tour-de-Peilz.

Le projet de développement étant une restructuration complète du réseau, il doit être intégralement adopté par l'ensemble des Conseils communaux. Si une commune refuse le projet ou l'amende, l'horaire 2025 sera reconduit à l'identique sur toutes lignes pour l'horaire 2026. Une mise en œuvre partielle n'est pas possible.

10. Conséquences financières

En terme d'impact sur le budget communal, le projet de réorganisation des lignes VMCV engendre des dépenses supplémentaires pérennes de Fr. 268'000.- à inscrire dès le budget 2026. L'impact financier sur les comptes 2025 (deux semaines d'exploitation) seront absorbés par les marges budgétaires prévues par les VMCV lors de l'élaboration de leur budget.



La prise en compte accrue des coûts liés aux transports publics urbains dans la Nouvelle péréquation intercommunale vaudoise (NPIV) est à prendre en considération, et ce, pour l'ensemble des six communes. En effet, selon des simulations réalisées par le Service des finances, près de 50 % des coûts supplémentaires à la charge de chaque Commune devraient être en partie compensés par une diminution équivalente de la participation à la NPIV.

Dès lors, et même si cela n'apparaît pas dans les mêmes comptes, l'augmentation budgétaire réelle à la charge de La Tour-de-Peilz devrait se monter à environ Fr. 140'000.- et non pas env. Fr. 268'000.-.

S'agissant des coûts d'investissement pour les infrastructures, ceux-ci seront intégrés à différents projets en cours prévus au plan des investissements financés par voie de préavis, ou par voie budgétaire dans certains cas (compte 430.3142.00 « Entretien du réseau routier »). On précisera que la mise aux normes de l'ensemble des arrêts du réseau selon la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) est une obligation à laquelle la Commune doit quoi qu'il en soit s'y conformer, et que ces coûts de mise aux normes, importants, sont presque équivalents aux coûts de création de nouveaux arrêts. Aussi, la non mise aux normes des arrêts supprimés contrebalancera les investissements qu'il conviendra d'effectuer pour la création des nouveaux arrêts planifiés.

11. Personnel communal

Ce projet n'a pas d'impact sur le personnel communal, à l'exception du travail engendré au sein du Service de l'urbanisme et des travaux publics pour la coordination de la mise en place du réseau et la gestion de l'infrastructure constituée des arrêts de bus, lesquels sont propriété de la Commune.

12. Développement durable

12.1. Social

Ce projet a un impact important pour la population en proposant de nouvelles lignes attractives de transport public. Elles permettront à la population de se déplacer au sein de l'agglomération selon des tracés adaptés à la réalité des déplacements des usagers, et notamment des pendulaires.

12.2. Economique

Economiquement parlant, l'augmentation des coûts engendrée pour la Commune (env. + 16.2 %) est à mettre en regard des bénéfices attendus et notamment de l'importante augmentation de l'offre. De par la prise en compte plus importante, dans le calcul de la nouvelle péréquation intercommunale vaudoise, des coûts liés au transport public urbain, cette augmentation est par ailleurs contrebalancée à hauteur d'environ 50 %.

12.3. Environnement

En offrant des dessertes attractives et adaptées, ce projet a pour but de favoriser l'usage des transports publics et le report modal. L'usage des transports publics en remplacement de la voiture individuelle a un impact significatif sur les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, il permet de diminuer les flux de circulation, notamment au centre-ville, et donc également les nuisances associées (par exemple les nuisances sonores).

13. Conclusions

Nous vous demandons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 1/2025,
- vu le rapport de la commission chargée d'examiner ce dossier,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'approuver le projet de restructuration du réseau centre et ouest des VMCV dès l'horaire 2026 ;
2. d'autoriser la Municipalité à prévoir, à cet effet, une augmentation du budget des lignes concernées d'env. Fr. 268'000.- lors de l'établissement du budget 2026 ;
3. d'autoriser la Municipalité à signer tout document relatifs à la mise en place de ces nouvelles lignes de transport public, notamment concernant la répartition du déficit de celles-ci.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

La syndique :

Le secrétaire :



Sandra Pasquier

Pierre-A. Dupertuis

Déléguée municipale : Mme Elise Kaiser

Adopté par la Municipalité : le 13 janvier 2025