

La CoFin s'est demandée en commission si le montant voté n'était pas trop bas, vu l'ambition du préavis et qu'il va falloir se limiter au projet prévu.

La CoFin a mis cette fois en pratique quelque chose qui pourrait être fait tout le temps. Elle a envoyé un des membres de la CoFin dans la commission ad hoc pour entendre et discuter de l'objet et avoir des informations. Vu sous un jour différent peut être plus technique. Il pense que dans ce cas particulier ça été très profitable et heureux. Il pense que ça peut être fait pour d'autres commissions lorsque les objets sont spécialement importants d'un point de vue financier ou politique.

La discussion est close.

Au vote, le préavis Municipal no 10/2012 est accepté à la majorité des voix moins 1 avis contraire et 1 abstention.

7. Préavis no 11/2012 concernant la mise en place d'un transport collectif et l'aménagement des arrêts de bus pour la desserte des Z.I. « La Veyre et Rio-Gredon »

La commission ad hoc était composée de M. Gérard Leyvraz, président, Mmes Michèle Pétetin, rapportrice, Andréane Jordan Meier, Dominique Pasche, MM. Patrick Brunschwig et Daniel Berner.

Rapporteur de la COFIN : M. Stéphane Jaquet.

Conclusions :

Au vu de ce qui précède et à l'unanimité des membres présents, la commission ad hoc propose au Conseil communal, conformément à l'article 74, alinéa 2, lettre b du règlement du Conseil communal (éd. 2006), d'accepter les conclusions du préavis municipal modifiées comme suit :

- Autoriser la Municipalité à effectuer les travaux prévus aux arrêts de Rio Gredon et de Ferreyres comme décrits dans le présent préavis et à signer tous les documents nécessaires ;
- Inviter la Municipalité à limiter les investissements aux autres arrêts, c'est-à-dire à ne procéder qu'au marquage au sol de l'arrêt et à la pose d'un panneau de signalisation ;
- Octroyer à cet effet à la Municipalité un crédit financier inférieur à CHF 300'000.00, soit la diminution des travaux d'infrastructure non réalisés aux arrêts « Plateau de la Veyre », « Tennis », « La Veyre d'En-Haut », « Pont de Fenil » et « Grangette » ;
- Autoriser la Municipalité à financer cet investissement par le recours à un emprunt si nécessaire ;
- Amortir cet investissement sur une durée de 30 ans au maximum.

Au vu de ce qui précède et après délibérations, convaincue du caractère non urgent, non prioritaire et non nécessaire de cette ligne telle qu'elle est prévue et surtout face aux importants investissements à venir et aux mesures d'économie à entreprendre, la COFIN, à l'unanimité des membres présents propose de rejeter et refuser les conclusions du préavis no 11/2012, à savoir :

- Autoriser la Municipalité à exécuter les travaux décrits dans le présent préavis et à signer tous les documents nécessaires ;
- Octroyer à cet effet à la Municipalité un crédit de CHF 300'000.00 ;
- Autoriser la Municipalité à financer cet investissement par le recours à un emprunt si nécessaire ;
- Amortir cet investissement sur une durée de 30 ans au maximum.

La discussion est ouverte :

M. Guy Marti : « Aujourd'hui nous devons nous prononcer sur la mise en place d'un transport collectif et l'aménagement des arrêts dans des Zones industrielles de » La Veyre et Rio Gredon ».

La CoFin recommande au conseil de refuser ce préavis.

Les arguments de la CoFin : but du projet pas clair, n'est pas adressé à un public cible, aucune étude, sa non fonctionnalité pour nos citoyens, l'imputation du budget d'entretien des routes, l'investissement initial et le budget de fonctionnement.

La commission ad hoc soutien ce préavis en proposant un amendement visant à limiter la création d'infrastructures aux arrêts de Plateaux de la Veyre, Tennis, La Veyre d'En-Haut, Pont de Fenil et Grangette.

Elle relève qu'il semblerait que, selon les dernières prévisions budgétaires, les coûts seront moins élevés et que d'autres alternatives ont été étudiées.

Quel que soit la décision du Conseil, la desserte ouvrira le 9 décembre.

Après analyse de ces documents il n'est pas illusoire de se rendre compte que ce préavis est INCOMPLET.

Si je soutiens la création d'un transport collectif dans cette zone, je souhaiterai dans un premier temps déposer un amendement.

Supprimer l'arrêt du Tennis et déplacer celui du Plateau de La Veyre après la liaison du chemin du Chapon.

EXPLICATION A DEVELOPPER

Dans un deuxième temps et au vu de tous ces éléments afin que nous puissions être respectueux envers les citoyens et les entreprises de cette Zone Industrielle, qui à ce jour représente des rentrées fiscales non négligeables pour notre commune ainsi que le respect des échanges financiers envers nos communes voisines qui ont participé à la réalisation du rond-point de Rio Gredon, de ne pas refuser ce préavis mais de le renvoyer à la Municipalité pour complément d'étude des 6 points suivants :

- Etude du besoin envers les habitants et les entreprises des zones industrielles « La Veyre et Rio Gredon »

- Adaptation de l'organisation des transports au sein des entreprises suite à la mise en place d'un transport collectif. Directives internes ?

- Etude de faisabilité visant à harmoniser le transport collectif suite à la densification future de la zone ainsi que le projet d'agglomération Rivelac.

-Etude et comparaison entre cette ligne ayant un parcours circulaire ou la création d'une ligne distincte reliant le flanc EST ligne ferroviaire, le flanc OUEST rte de Fenil sur la commune de Corsier ainsi que le flanc Nord rte de Chambeillon.

- Si cette étude est réalisable, solliciter Merck Serono, l'école Haut Lac qui ont actuellement des transports collectifs organisés.

-Adaptation de la fréquence en semaine et le week-end selon ces études. »

M. Alain Leresche : Est-ce que la Municipalité pourrait informer le Conseil des engagements qu'elle a pris avec les VMCV ? En effet, 76 jours lui semble peu pour organiser une ligne.

M. Dominique Epp, Municipale, regrette que la CoFin, n'ait pas pu être présente lors de la réunion avec la commission ad hoc. En effet, cela aurait permis de clarifier certains points qui étaient peut être mal ou pas assez développés dans le préavis.

Répond à l'intervention du Conseiller M. Guy Marti, concernant la demande de diverses études.

Ces études ont été faites. La première étude a été réalisée en juillet 2010 portant sur tout le réseau de transport public des VMCV de la Riviera et qui devait déterminer où étaient les besoins de développement des transports publics, rapport qu'il tient volontiers à disposition. Dans cette vision globale, il y a certains passages qu'il cite, notamment : - Un diagnostic de la situation actuelle qui parle des données socio-économiques dans le cadre de l'analyse des données territoriales, entre autres la densité d'habitants et d'emplois. En effet, dans toutes les régions de la Riviera ces densités ont été comparées et il en est ressorti trois régions dans lesquelles il y a effectivement un besoin, parmi lesquelles les ZI de la commune de St-Légier-La Chiésaz, relativement étendue, avec une densité plus élevée au niveau du centre bourg, qui cumule 15% de la population totale du secteur et 10 % des emplois du secteur de la Riviera, Montreux et Veytaux, dont la moitié est localisée dans la zone industrielle de La Veyre.

Actuellement Saint-Légier-La Chiésaz compte environ 1'500 emplois, dont 1'000 dans la zone industrielle de La Veyre. En fonction des différents projets existants « PPA » il est question d'une croissance du nombre de déplacements dans les secteurs de La Veyre et de Fenil d'entre 65 % et 300 % par rapport à la situation actuelle. L'étude réalisée en 2010 sur la base des chiffres 2008 montre 4'000 déplacements par jour et il est prévu dans les 10 ans à venir une augmentation de 15 à 20'000 déplacements par jours, soit une augmentation de 300 %. Vu ces chiffres les VMCV et les communes concernées se sont mis autour d'une table et analysé les possibilités de réduire ces transports individuels.

Un 2^{ème} rapport a analysé les différents tracés, en particulier pour les lignes 202, 211 et 212, les deux dernières concernant Corsier. La 202 décerne la région de Vevey, l'Hôpital du Samaritain et La Praz et qu'il est prévu de prolonger vers la zone de La Veyre. Ce cheminement a été déterminé par les spécialistes du transport et non par les politiques. La ligne sera financée à hauteur de 75% par Vevey, 6,5% par Corsier et seulement à 18,5 % par St-Légier-La Chiésaz.

Une 3^{ème} étude a été réalisée début 2012 afin de déterminer dans quelle mesure les coûts pouvaient être réduits. Les VMCV ont étudié différentes possibilités de réduction d'horaire et d'exploitation avec les incidences sur les frais d'exploitation. Il a été constaté que seul le coût occasionné par le nombre de kilomètre parcourus pouvait ainsi être réduit de l'ordre de CHF 80'000.00 au maximum. De ce fait, la négociation avec les deux autres communes partenaires a permis de trouver un compromis permettant de réduire notre charge de CHF 40'000.00 en limitant la desserte à 20h00 dans la zone industrielle plutôt que 22h00.

Répond à l'interpellation du Conseiller M. Alain Leresche, concernant les engagements pris vis-à-vis des VMCV.

Les engagements ne sont pas pris uniquement avec les VMCV, mais aussi avec le service cantonal de la mobilité et les communes de Corsier et Vevey. En effet, cette offre de transport a dû être soumise au Canton qui contribue également à la couverture du déficit

La commission ad hoc a demandé de réduire les aménagements sur les différents arrêts. Celle-ci a été transmise au VMCV, exploitant de la ligne, afin de savoir qu'elles étaient les répercussions possibles de cette demande. Les VMCV, se déterminent comme suit :

- La commune est responsable d'offrir à la clientèle les meilleures conditions d'exploitation possibles, ce qui se concrétise par la création de ces arrêts.
- Un trottoir avec bordure est souhaité pour diminuer la hauteur entre le plancher du véhicule et le sol afin d'éviter des chutes et favoriser l'accès aux chaises roulantes par un dégagement suffisant.

Cette demande a été également soumise au service des routes, qui a en substance répondu que « L'aménagement d'un arrêt de bus provisoire ne peut s'envisager dans tous les

cas. En effet, sur les axes présentant un trafic important et rapide il n'est pas acceptable de charger ou décharger des passagers sans aménagement particulier ». L'arrêt Rio-Gredon sur la RC est hors de cause puisque déjà réalisé. Par contre l'aménagement des arrêts Grangette et Ferreyres nécessitent des aménagements permettant de sécuriser les passagers. Les arrêts de La Veyre d'en d'Haut et Pont de Fenil pourraient par contre être temporairement simplifiés afin d'en apprécier la fréquentation. Ceci est à mettre en regard des montants à engager pour ces arrêts qui se situent entre CHF 11'200.00 et CHF 13'000.00.

Pour ce qui est de la proposition du Conseiller M. Marti de supprimer un arrêt pour réunir les arrêts de La Veyre et du Tennis à hauteur du Chapon. Il trouve que ce n'est pas une amélioration de décharger les passagers au milieu de « nulle part ».

M. Daniel Rubli explique que lorsqu'un privé ou une collectivité envisage un investissement, il commence par examiner quels besoins cette dépense devra satisfaire. Or dans ce projet, soit la mise en place d'un transport collectif dans la zone industrielle, cette étude des besoins n'a pas été effectuée. Que ce soit au niveau des employés des entreprises ou alors au niveau de la clientèle.

Il aurait été intéressant de connaître quelle proportion d'employés occupés dans la zone industrielle, étaient prêts à utiliser un transport public. Quel est le nombre qui habitent Vevey et Corsier ? Combien viennent de plus loin (Aigle, Châtel, St-Denis etc) et pour lesquels une ligne partant de Vevey n'est pas intéressante ?

Pour la clientèle, il était plus difficile de chiffrer le nombre prévisible d'utilisateur d'une ligne de bus. Néanmoins un sondage auprès des entreprises aurait dû être fait. Ceci d'autant plus que la zone industrielle est particulière avec beaucoup de garages et peu de grands commerces.

Si l'on admet qu'il y a un certain nombre d'utilisateurs potentiels la solution proposée par le préavis n'est pas la bonne ; tant par le trajet que la fréquence retenue. Le trajet depuis la gare de Vevey est trop long et les habitants de Saint-Légier-La Chiésaz ne peuvent pas en bénéficier. Les fréquences sont trop élevées : en semaine, faire passer les bus toutes les 15' est exagéré. La plupart du temps ces grands bus seront vides ! L'horaire du dimanche est inapproprié : toutes les 30', alors que les industries et commerces sont fermés !

La commune de Saint-Légier-La Chiésaz va au-devant de très grosses dépenses : - Crèche-garderie et nouveau collège de Clos-Béguin VI. Elle ne peut pas se permettre de dilapider ses ressources financières de cette façon. Il s'agit de presque CHF 400'000.00 par an. Il faut remettre l'ouvrage sur le métier, analyser les besoins et réfléchir à d'autres solutions. Par exemple : un mini bus assurant le transport entre les CEV à la gare du Château d'Hauteville et la zone industrielle. Cette variante utiliserait la fréquence offerte par les CEV, et pourrait être modulée à certains moments de la journée et le trajet serait court et utilisable par les gens de Saint-Légier-La Chiésaz et Blonay.

En résumé, la solution proposée par le préavis no 11/2012 pour desservir la zone industrielle n'est pas la bonne et son coût est exorbitant. Il encourage le Conseil à refuser ce préavis et, le moment venu, à amender le budget 2013 en retranchant la somme de CHF 368'000.00 qui correspond pour St-Légier-La Chiésaz au déficit annuel de la ligne de bus proposée.

M. Jean-Luc Burgy fait la même constatation que la commission ad hoc, le titre du préavis prête à confusion. En effet, la mise en place a déjà été décidée étant donné que ces bus vont rouler dès le mois de décembre. Dans ce préavis il s'agit de l'aménagement de l'infrastructure.

Il ne veut pas faire partie dans ce conseil de ceux qui on décidé de ne rien faire. En effet, s'il y a un accident ou un tué par un bus parce que le marchepied est trop haut ou parce que quelqu'un roulait trop près ou trop vite avec une voiture, il sera dit que : Saint-Légier-La Chiésaz n'a pas voulu dépenser CHF 300'000.00 pour ces aménagements, mais qu'en revanche, ils sont d'accord pour un collège à 25 Mio.

Comment peut-on arriver à décider de mettre en place une ligne sans en parler au Conseil ? Ce préavis concerne uniquement les infrastructures, étant donné que le Conseil n'a pas les documents pour refaire la ligne de bus. Il appuie la proposition du Conseiller M. Guy Marti.

M. Alain Vionnet ne va pas refaire le débat sur ce préavis, mais le rôle de la CoFin est d'informer les membres du Conseil sur l'état des finances de notre commune.

Le rapport présenté par le rapporteur M. Stéphane Jaquet, clair et précis, reflète exactement la position des membres de la CoFin et si elle a débordé sur la commission ad hoc, il était important d'étayer ce rapport pas seulement avec des chiffres pour comprendre l'impact financier du préavis.

En ces temps difficiles, elle ne peut pas accorder CHF 1'200'000.00 pour ce préavis qui figure aux plans des investissements, 2012-2017, mais qui n'est pas une priorité.

Elle pense qu'avec ce montant la Municipalité pourra faire d'autres travaux importants sur les chemins de la commune.

Les membres de la CoFin avaient déjà réagi violemment concernant le préavis des Aveneyres. En effet, concernant le préavis 11/2012 présenté ce soir, la Municipalité, informa le Conseil communal par sa communication orale no 07/2012, lors de la séance du 2 avril 2012, pour la création d'une ligne de bus et ses arrêts, sans avoir passé devant le Conseil, et d'avoir obtenu l'autorisation du Conseil communal pour signer les actes y relatifs.

La CoFin est consciente de la séparation des pouvoirs entre le législatif et l'exécutif mais ce dernier ne doit pas outrepasser ses compétences.

Pour terminer, à titre personnel, il ne jette pas la pierre à la nouvelle Municipalité, mais combien de cadavres restent-ils, encore, dans le placard ?

M. Alain Leresche demandait : Combien la Municipalité a signé pour dépenser sans l'accord du Conseil ?

M. Dominique Epp, Municipal,

Répond à l'intervention du Conseiller M. Daniel Rubli, concernant une étude sur les besoins.

Il vient de mentionner que trois études ont bien été faites. En revanche, il admet l'absence d'étude directe par rapport aux besoins des entreprises. De ce fait, un mini-sondage a été effectué ces derniers jours avec le Syndic auprès de quelques entreprises dont Gétaz Romang, Stöckli ou le garage BMW, toutes ayant confirmé l'utilité de cette ligne. Gétaz Romang employant actuellement 50 collaborateurs dans son site administratif demande depuis son déménagement de la ville de Vevey en 2007 au VMCV de créer une ligne de transport public pour les employés et apprentis n'ayant pas forcément les moyens de s'acheter un véhicule.

Pour ce qui est de l'entreprise Stöckli qui compte moins de collaborateurs, elle aussi a fait part du fait qu'ils reçoivent tous les 10 à 15 jours des téléphones de clients venant du Valais et d'ailleurs et qu'ils doivent aller les chercher à la gare de Vevey pour les amener dans leur magasin. Bien qu'à proximité, le cheminement à suivre pour relier les arrêts MVR du Château d'Hauteville ou de Saint-Légier-Gare au magasin est relativement difficiles à expliquer.

En ce qui concerne les garages qui se situent en zone industrielle, soit ils prêtent ou louent un véhicule, soit ils amènent puis cherchent leurs clients sur leur lieu de travail. La présence d'un bus présente une alternative intéressante.

Il a été dit que le bus met trop de temps pour parvenir depuis la gare de Vevey dans la zone industrielle. Le temps du parcours est de 12' jusqu'à Gétaz Romang et de 15' jusqu'à La Veyre d'en Haut. Il estime qu'il n'y a pas de commune mesure avec les moyens de transport en commun existant actuellement.

Un triplement du nombre actuel de déplacements n'interviendrait qu'une fois tous ces projets de construction réalisés. Mais c'est oublier que le Canton interdira de les réaliser en l'absence de transports en commun, les routes d'accès étant déjà saturées, la route d'Hauteville est déjà proche de la saturation avec ses 40'000 véhicules par jour. La Municipalité a pris la décision de faire tout dans les limites de ses possibilités permettant de promouvoir le passage des transports individuels aux transports en communs. Cette ligne se présente comme une opportunité.

En matière de charges, il s'agit d'une dépense neutre dans le sens que la Municipalité a décidé de répartir différemment les moyens disponibles dans le cadre des dépenses thématiques. En effet, plutôt que d'investir 1 Mio dans le goudron, il y a aura CHF 300'000.00 dans les transports publics et CHF 700'000.00 pour refaire le bitume. Il s'agit d'un choix politique étant donné que les gros investissements essentiels pour les routes communales ont été réalisés ces trois ou quatre dernières années. Il est temps de développer d'autres moyens.

Il est vrai que peu d'habitants de Saint-Légier-La Chiésaz utiliseront ce bus. Une ligne de transport public est créée là où il y a plus de chances de récolter un maximum d'usagers. Les études ont démontré que le plus grand potentiel existait pour les utilisateurs qui venant non seulement depuis Vevey, mais également de plus loin avec les trains de longue distance. La gare de Vevey semble être le lieu de transbordement le plus intéressant pour monter dans la zone industrielle. La Municipalité s'est ralliée à cet avis des spécialistes.

Il est dit que les fréquences sont trop élevées. Celles-ci ne se déterminent pas sur le tronçon qui se trouve sur la commune de Saint-Légier-La Chiésaz, mais le trajet parcouru dans son ensemble, soit jusqu'à L'Hôpital du Samaritain. La ville de Vevey souhaitant développer l'offre actuelle de manière conséquente, c'est elle qui paye le plus lourd tribut.

Répond à l'intervention du Conseiller M. Jean-Luc Burgy, concernant un cadavre dans le placard.

Il n'est pas d'accord sur ce point. Le développement d'une ligne de transport public, permet de créer un mince poumon d'air dans cette région déjà surchargée par le trafic en favorisant les transports en commun plutôt que la voiture privée.

Pour ce qui est des compétences outrepassées, il comprend l'intervention de la CoFin, et de son Président en particulier. C'est la problématique des projets régionaux ou intercommunaux, qui exigent que plusieurs communes trouvent un accord entre elles. La demande de présenter au Conseil une intention non aboutie sur laquelle il pourrait valablement se prononcer, avant même d'entrer en négociation avec les partenaires apparaît comme une tâche relativement lourde sinon impossible.

En ce qui concerne la proposition des Conseillers M. Guy Marti et Jean-Luc Burgy, de mettre en place une commission ou un groupe de travail pour permettre d'améliorer ou d'adapter l'offre de service de cette ligne, la Municipalité y est tout à fait favorable.

Répond à l'intervention du Conseiller M. Alain Leresche, concernant l'engagement de la Municipalité.

Du moment que l'horaire officiel est publié et que toutes les autorisations sont délivrées par l'Office fédéral des transports et du Canton, il est évident que cette ligne sera mise en service le 9 décembre pour une durée d'une année. En théorie il peut être envisagé de résilier la partie sur la commune de Saint-Légier-La Chiésaz pour 2014. Cette demande devrait être soumise au VMCV pratiquement au mois de janvier, soit un mois après la mise en service. Il est généralement préconisé une durée d'exploitation de 3 ans permettant de faire un bilan et de

prendre une décision au cours de la 3^{ème} année. C'est en quelque sorte l'engagement moral qu'a pris la Municipalité sur 3 exercices budgétaires à CHF 300'000.00.

M. Michel Mamin est convaincu que le développement d'une ligne de transport public dans la zone industrielle se justifie. En voyageant vous avez pu tous constater que les transports publics étaient denses et interconnectés. Il trouve dommage d'avoir reçu autant d'informations seulement aujourd'hui pour se faire une opinion. Il manque encore la finalité de cette ligne. En effet, il ne voit pas cette notion d'interconnexion.

L'étude Transitec dit que c'est impossible d'avoir des connections à Hauteville ou à la gare du village. Comment justifie-t-elle cette impossibilité ? Le bureau de Transitec est également en charge de l'étude de la mobilité de l'école du Haut Lac, qui est le principal problème de ce projet. Est-ce qu'ils ont croisé les deux dossiers pour voir ce qui était possible de faire comme synergie ? Il y aura plusieurs bus par jour qui vont arriver à l'école du Haut Lac par la zone industrielle. Est-ce qu'il y aura des doublons ? Est-ce qu'il y aurait quelque chose à améliorer ? Est-ce qu'une vision globale des transports publics dans cette région peut être faite ?

Il aimerait connaître les intentions de la commune de Vevey par rapport au terrain qu'elle a en zone industrielle, une fois que celui-ci sera équipé d'une ligne de bus ?

Il trouve que de faire rouler des bus de la part des VMCV sur des tronçons non équipé en arrêt, c'est prendre des risques inconsidérés. Il pense qu'il serait possible de négocier un moratoire d'une année pour étudier cette ligne, afin de convaincre le Conseil qu'il est justifié d'investir cet argent dans cette ligne.

Il propose au Conseil de renvoyer ce préavis à la Municipalité pour améliorer cette étude.

M. Daniel Plattner est déçu de ce projet en qualité de membre de la commission ad hoc. En effet, dans ce dossier il y a trois points qui ne sont jamais discutés. Le premier vient d'être évoqué par le Conseiller M. Michel Mamin. Il s'agit du potentiel de l'école du Haut Lac. Quand la question est posée il n'est pas entré en matière. Le deuxième c'est la verticalisation du transport de la gare à Saint-Légier-La Chiésaz. Sur l'aspect horizontal gare d'Hauteville ou d'ailleurs de Saint-Légier-La Chiésaz ou de Blonay dans cette zone, également il n'est pas entré en matière, sans explication bien précise d'ailleurs.

Il informe que la liaison Serono n'est plus possible avec Saint-Légier-La Chiésaz, parce qu'elle est trop utilisée. En effet, s'il devait être demandé au VMCV de venir sur Saint-Légier-La Chiésaz se joindre à la zone de La Veyre ça ne serait pas possible pour des questions de durée de trajet et d'organisation actuelle.

Quand serat-il tenu compte de ces trois points ?

M. Alain Leresche aimerait répondre aux nombreux exemples donnés par le Municipal M. Dominique Epp, avant de proposer le renvoi à la Municipalité d'un préavis aussi hésitant. Par un seul exemple : Aux Etats-Unis des entreprises construisent leur parking à 30' à pied pour que leur personnel soit en bonne forme. A côté de la zone industrielle et commerciale il y a une gare !

M. Daniel Rubli fait remarquer qu'il s'est référé au préavis et à la commission ad hoc, qui a dit clairement qu'il n'y a pas eu une étude sur les besoins, mais des études techniques. Il parlait de besoin de transports individuels.

CHF 400'000.00 par an représente 6 % d'un investissement de 7 Mio, qui viendrait s'ajouter au 26 Mio du collègue.

M. Gérard Leyvraz fait une précision par rapport aux travaux de la commission ad hoc, sur les aspects sécuritaires avant de proposer les conclusions modifiées. La commission ad hoc s'est inquiétée de cet aspect auprès du Boursier communal M. Stéphane Roulet, qui a confirmé que les dispositions légales n'avaient pas d'exigence particulière quand celle-ci a pris sa décision.

A titre personnel, il lui semble que cette dépense a un caractère d'investissement qui implique des déplacements d'investissement de route sur autre chose. Il ne croit pas qu'il peut être dit que c'est neutre. Vu que le réseau routier a déjà un certain retard sur l'entretien.

Il aurait apprécié de pouvoir être associé à la démarche de planification de mise en route sur ce projet de développement. En effet, il est plus utile d'avoir ce genre de discussion avant. Quand un projet est bon on ne craint pas les débats démocratiques en amont.

M. Eric Rochat fait remarquer que les VMCV ont déjà reçu 1 Mio pour assainir leur caisse de pensions. Maintenant, ils vont recevoir encore un autre million pour un projet qui est lourd pour les finances communales. Il rappelle que le plafond de la dette est à 90 Mio et qu'à ce rythme la commune va s'y frotter. Avant d'accepter des objets il faut veiller à ce qu'ils tiennent la route. En effet, la liaison entre Saint-Légier-La Chiésaz et Vevey existe. Il s'agit des chemins de fer Veveysan. De ce fait, pourquoi les utilisateurs ne s'arrêtent pas à Hauteville ou à Saint-Légier gare ? Est-ce qu'il y a un conflit d'intérêt entre les VMCV et les CEV ?

Il est aberrant de créer une double ligne entre la zone industrielle et la gare de Vevey. Il rappelle que la commune contribue déjà au financement de la ligne du chemin de fer.

Il est d'accord que les gens soient amenés sur leur lieu de travail, mais combien d'entreprise ont un horaire à la carte qui pourrait justifier un bus tous les ¼ d'heures, jusqu'à 20 heures ? En effet, le matin, à midi et le soir ça se justifie. Le samedi sauf pour les commerces et le dimanche c'est inutile. Or, à CHF 7.8 le kilomètre les caisses des VMCV vont vite se remplir.

Il invite le Conseil à refuser ce préavis.

M. Jean-Luc Burgy demande au Conseiller M. Eric Rochat : Comment la CoFin pense financer ces trois ans si le projet est refusé, étant donné qu'il a déjà été signé ?

M. Eric Rochat réplique qu'il faudra introduire le frein à la dépense à la prochaine motion. Il est très simple de prendre CHF 300'000.00, mais il faudra les prendre ailleurs. En effet, sur l'entretien des routes, sur la forêt, sur les garderies, sur les EMS et sur les prestations sociales, mais pas sur l'impôt. Il trouve incroyable que la Municipalité se soit d'ores et déjà engagée, étant donné que la ligne 202 existe. Il a été demandé de prolonger ce parcours. Il peut très bien être prolongé dans une année, deux ou trois ans, ce n'est pas un problème, si ce n'est qu'en terme de logistique et de formation du personnel des VMCV.

M. Alain Bovay, Syndic, se prononce juste sur l'aspect financier. Il ne va pas contredire la CoFin par rapport à la situation financière de la commune. Cette dépense de CHF 300'000.00 sur 3 ans représente presque 1 Mio. La décision de la Municipalité est de compenser, non par une dépense complémentaire, mais en réduisant sur l'entretien des routes. Il s'agit des dépenses thématiques.

Est-ce que pendant ces 3 ans la commune ne peut pas jouer un rôle observateur, afin de donner une chance aux transports ? Il est vrai que cette ligne n'apporte rien aux habitants de Saint-Légier-La Chiésaz. Toutefois il y a 1'500 places de travail, chiffre qui va en augmentation. Il y aura un moment où il faudra doubler la capacité de cette ligne. Il a entendu dire que les garages n'avaient pas besoin des transports publics. Il ne faut pas oublier que ces entreprises emploient des apprentis, des stagiaires et du personnel. Il a eu des téléphones avec la direction de Gétaz Romang, le garage Jan et quatre autres sociétés qui attendent tous cette ligne.

M. Dominique Epp, Municipal, répond concernant les interconnexions manquantes avec MVR. Cette alternative des différentes possibilités a été analysée sans trouver de solution satisfaisante. Une des raisons c'est qu'avec une connexion avec la halte du château d'Hauteville, vous avez un premier transbordement. Pour ceux qui n'habitent pas Vevey et qui viennent de l'agglomération de Vevey ou encore plus loin, il y a un 2^{ème} transbordement, soit sur un autre bus, soit un train. L'expérience montre qu'à chaque transbordement un tiers des passagers sont perdus.

Le 2^{ème} élément, a été de prendre en compte si la ligne pouvait passer plutôt du côté de la route de Saint-Légier-La Chiésaz pour permettre de desservir cette connexion avec la halte du château d'Hauteville. Il a été constaté qu'il y avait une perte de temps pour rallier la gare de Vevey, qui est le point que, la majorité d'utilisateurs travaillant dans la zone industrielle, doivent atteindre.

En ce qui concerne les synergies avec l'école du Haut Lac, ces éléments ont été analysés. Si cette ligne est rallongée jusqu'à Praz-Dagoud pour les étudiants, il faut prévoir 7' de plus sur le trajet, ce qui ferait perdre l'intérêt de cette ligne pour les utilisateurs de la zone industrielle.

M. Jacques Laurent : Qu'elle serait les conséquences d'un rejet du préavis ?

M. Dominique Epp, Municipal, réplique que ces arrêts ne seront pas aménagés, la ligne de bus entrera en service le 9 décembre, ce service sera exploité au minimum une année sur le plan pratique et la commune devra payer CHF 300'000.00.

M. Philippe Ducraux n'accepte pas de payer CHF 1'000.00 par jour, pour un circuit qui ne passe pas par le village. Cette possibilité devrait être demandée à chaque habitant de Saint-Légier-La Chiésaz.

Il ne voit pas l'utilité de venir au Conseil si la décision a déjà été prise.

M. Gérard Leyvraz rappelle que contrairement à ce qui est dit et répété par la Municipalité en séance de commission ad hoc, il a été clairement exprimé qu'à l'heure actuelle, il n'y a aucun projet de développement de la zone industrielle. L'essentiel de la zone la Veyre Derrey est détenue par la commune de Vevey, et celle-ci vient de proposer une augmentation de 4 points d'impôt tellement ses finances sont déplorables. Il est peut probable qu'elle développe quelque chose à cet endroit ces mois à venir. Est-ce qu'il est vraiment urgent de mettre en place une ligne de transport public ?

En ce qui concerne le gain de temps, il fait remarquer que les Neuchâtelois ont refusé une liaison entre le haut et le bas. Ils ont perdu l'occasion de gagner 14' de trajet. Il ne s'agit pas tellement de gain de temps ou de transbordement, mais quand un projet est bon les gens y souscrivent et quand il est mauvais ils le refusent.

Ici, il est question d'une dépense sur 2013 qui doit figurer au budget. Que fera la Municipalité si le Conseil refuse cette dépense ?

M. Dominique Epp, Municipal, réplique que les CHF 300'000.00 pour 2013 sont engagés et ils seront facturés à la commune. Il rappelle qu'il y a d'autres dépenses du même genre. Des dépenses intercommunales qui ne font pas l'objet d'un préavis particulier au Conseil. Par exemple : les transports scolaires, les différentes associations intercommunales comme la Fondation pour l'accueil des enfants. Un budget est présenté sur des chiffres qui sont engagés. Un refus du Conseil sera pour la Municipalité un signal que le Conseil ne veut pas de cette ligne et qu'elle devra la résilier début 2013 pour 2014.

Mme Marie-France Vouilloz Burnier s'inscrit en faux sur les propos du Municipal M. Dominique Epp. Le budget de la Fondation intercommunale n'est pas déjà engagé avant d'avoir passé au budget du Conseil.

M. Pierre-Alain Poletti : Est-ce qu'un éventuel moratoire pour une étude d'un tracé meilleur est aussi une solution possible ?

M. Dominique Epp, Municipal, indique que certaines dépenses comme annoncé dans le cadre du préavis pour Rio Gredon, sont déjà faites. Notamment pour l'arrêt Rio Gredon qui est à proximité du rond-point, qui s'élèvent à CHF 15'000.00. Ensuite, il y a l'arrêt Ferreyres sur lequel le bus doit s'arrêter pendant 5' pour les rattrapages d'horaire. Sur ces deux points la Municipalité est tenue de faire des aménagements aussi modestes soient-ils.

M. Jean Dupraz aurait voulu entendre des réponses claires et précises, ce qui n'est pas le cas.

Il invite le Conseil à renvoyer ce préavis à la Municipalité.

La discussion est close.

La demande de renvoi à la Municipalité du préavis Municipal no 11/2012 est mise au vote, elle est acceptée à la majorité des voix moins 12 avis contraires et 4 abstentions.

8. Réponse au postulat du Conseiller M. Michel Mamin intitulé : « Le rapprochement des communes de St-Légier – La Chiésaz et de Blonay sous l'angle du développement durable »

M. Michel Mamin ayant participé à la commission qui a travaillé sur l'étude de son postulat et en partie à la rédaction de la réponse, il ne peut qu'être satisfait de la réponse de la Municipalité. Il confirme avoir découvert un grand nombre d'éléments déjà réalisés, en cours, certains en communs et d'autres en parallèle. Il s'est rendu compte que ces éléments sont très nombreux et qu'ils touchent divers domaines. Pour arriver à s'en sortir de manière efficace il est nécessaire de confier cette analyse à un ou une spécialiste. S'agissant d'une démarche à long terme le soutien des deux Conseils est indispensable. Il donne rendez-vous au Conseil sur le préavis du budget pour la suite de ce projet. Il remercie les deux Municipalités de l'intérêt qu'elles ont porté à ce postulat pour une réponse rapide.

9. Nomination d'un membre de la commission de gestion

M. Pascal Viénet (UDI) présente la candidature de :

M. Pierre-Alain POLETTI (UDI)

Il est élu par acclamation.

10. Nomination d'un membre à la commission des finances

M. Jean-Luc Burgy (UDI) présente la candidature de :

M. Pierre ZAPF (UDI)

Il est élu par acclamation.

11. Informations de nos représentants siégeant dans les organismes intercommunaux

La discussion est ouverte :

M. Pierre-Alain Besson informe que lors de la dernière séance de l'Association Sécurité Riviera le budget 2013 a été adopté. Il précise qu'une commission intercommunale et Municipale a été nommée pour modifier le règlement de l'intégration des services défenses incendies de la région.

La discussion est close.

12. Interpellation de Mme Marie-France Vouilloz Burnier, intitulée : « Attribution des mandats communaux »

Mme Marie-France Vouilloz Burnier lit son interpellation :

« Attribution des mandats communaux

Ayant pris connaissance des derniers avis d'enquête publique déposés par la Municipalité de Saint-Légier concernant « La création d'un couvert annexé à la salle No 6 en façade Est » ainsi que la « Création d'un local de rangement en façade ouest de la Grande Salle et mise en place de stores en toile pour le couvert existant », nous avons pu constater que l'architecte auteur des plans n'était autre que M. Pierre Ducraux.