

**Rapport de la Commission ad hoc sur le préavis 07-2014 concernant la
couverture de déficit de la ligne 202 pour l'année 2015
et l'octroi d'un mandat d'étude des Transports Publics (TP) régionaux**

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

La Commission ad hoc s'est réunie le 15 avril 2014 à la salle de la Municipalité. Etaient présents

1 ^{er} membre, président:	M. Jacques Décombaz (PLR)
Secrétaire (rapporteur):	Mme Monica Simonet, (UDI)
Membres:	Mme Corinne Andreutti (UDI)
	Mme Wanda Bosshard-Taroni (PS)
	M. Yves Filippozzi (VO)
	M. Yan Torrent (PLR)
	M. William Yoakim (PLR)

D'autre part, M. Dominique Epp (Municipal) a participé à la première partie de la séance. La commission le remercie pour les explications données à leurs questions.

1ère partie de la séance

Explications de la Municipalité – Réponses aux questions posées

Considérations générales et financières

Si le Conseil Communal acceptait le Préavis, il ne sera plus possible de refuser ce poste lors des discussions sur le budget en fin d'année, car il s'agirait alors d'une dépense extrabudgétaire.

Corsier et Vevey ne sont pas consultés sur la question de l'utilité de la ligne 202 sur le territoire de St.-Légier. Il n'est pas connu si les frais pour son exploitation augmenteraient pour Vevey et Corsier au cas où elle s'arrêterait à nouveau à Praz. Mais il est quasi sûr qu'un refus de St.-Légier de reconduire la ligne sur son territoire serait mal vu par ces deux communes.

La part de prise en charge du déficit serait normalement 20% pour St.-Légier. Vu le peu d'utilité que la ligne a pour les habitants de St.-Légier, la Municipalité avait pu négocier une réduction de cette part à 18%. Si on supprimait les trajets le dimanche cette part augmenterait à 19%. Nous ne gagnerions de ce fait quasi rien par une telle mesure.

La somme dont nous pouvons bénéficier dans le cadre des dépenses thématiques pour les routes et infrastructures n'a jamais été épuisée par notre commune. De ce fait une éventuelle aide pour nos infrastructures routières ne serait pas affectée par une aide pour la couverture du déficit du bus et l'enjeu financier pour notre commune serait moindre en 2015 (de l'ordre de moins de CHF 100'000.-). La Municipalité est d'avis qu'il faut maintenir cette ligne jusqu'à ce qu'une solution meilleure soit trouvée.

Notre commune a hérité d'une zone d'intérêt régional. Pour de telles zones une desserte en TP est obligatoire et pour leur développement les conditions cadres doivent être mises en place 2-3 ans en amont.

Fréquentation du bus

Les chiffres sur la fréquentation du bus délivrés par les VMCV doivent être traités manuellement. Le système qui permet de faire des statistiques a été changé au mois de juillet 2013. Ceci explique la différence entre les tableaux par arrêt distribués le 12.2.2014 et ceux qui figurent dans ce rapport. Le total était juste.

Le bus 202 est actuellement surtout utilisé par des apprentis non motorisés, travaillant dans la ZI.

Une légère correction des tranches horaires proposées par les VMCV est encore possible pour 2015.

Actions d'encouragement entreprises

Au printemps 2013, les entreprises de la ZI avaient été invitées à participer à une rencontre de promotion pour la ligne 202. Il était difficile de les encourager à promouvoir une ligne dont le futur était compromis et dont l'exploitation n'était assurée que pour 2014.

Attractivité de la ligne 202

La Municipalité reconnaît que la ligne 202 ne donne pas satisfaction et qu'une autre solution doit être trouvée.

Une enquête pour saisir l'intérêt porté à la ligne 202 a été lancée il y a dix jours. Les premières réponses sont rentrées, mais il est évident que des personnes non intéressées par le sujet ne répondent en général pas aux enquêtes.

Nouveaux projets

La création d'une nouvelle ligne prend au moins 18 mois.

Les Municipalités de Blonay et de St.-Légier ont prévu d'étudier la faisabilité d'une liaison horizontale en amont. Pour la rentrée des écoles 2015, une telle ligne de bus doit être fonctionnelle.

Un appel d'offre pour une étude TP régionaux a été lancé. Les propositions reçues seront discutées le 28 avril 2014.

Le but des VMCV est de gérer une flotte de bus homogènes. Actuellement ils ne disposent que de deux tailles de bus, un « grand » et un « midi ». Même la taille « midi » n'est que peu adaptée pour une mise en service dans les hauts de notre commune. Le chemin des Osches par exemple, qui est pressenti pour une desserte en bus, devraient être refait pour supporter son poids. La Municipalité souhaiterait travailler sur des projets avec de plus petits bus de 20 places. Un tel projet ne pourra donc pas aboutir en 2015 à cause de l'offre restreinte des VMCV.

Un projet de parking d'échange à Ferreyres et un autre à l'arrêt du MVR Hauteville Château existe. Pour accéder à celui projeté à Ferreyres, la construction d'une route partant du nouveau Rond Point en construction avec un trajet parallèle à l'autoroute devrait décharger le Rond Point des Genévriers.

2^{ème} partie de la séance

Préambule : (informations non discutées lors de la séance, mais considérées utiles à ajouter ici)

En août 2012, la Municipalité soumet le **Préavis 11/2012** au Conseil Communal pour le projet de la mise en place d'un transport collectif et l'aménagement des arrêts de bus pour la desserte des zones industrielles « La Veyre et Rio Gredon ».

Durant la séance les arguments suivant sont avancés: Le but non clair du projet / Le manque d'une étude / La non fonctionnalité du bus pour nos citoyens / L'imputation du budget d'entretien des routes / L'absence de nouveaux projets dans cette zone.

Finalement, la demande de renvoi à la Municipalité du Préavis 11/2012 est mise au vote. Il est accepté à la majorité des voix moins 12 avis contraires et 4 abstentions.

En octobre 2012 la Municipalité soumet le **Préavis d'urgence 15/2012**, concernant la mise en place d'un transport collectif et l'aménagement des arrêts de bus pour la desserte des zones industrielles La Veyre et Rio Gredon au Conseil communal.

Les conclusions du préavis d'urgence 15/2012 amendées comme suit sont acceptées à la majorité des voix moins 9 avis contraires et 6 abstentions:

- 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 142'800.00 ;
- Autoriser la Municipalité à financer cet investissement par le recours à un emprunt si nécessaire ;
- Amortir cet investissement sur une durée de 10 ans au maximum ;
- Autoriser la Municipalité à porter au budget de 2013 la part communale du financement du déficit de cette ligne, évalué à environ CHF 308'000.00 ;
- Autoriser la Municipalité à créer un groupe de travail chargé de proposer des modifications à l'offre TP dès 2014.

Le groupe de travail étudie le sujet et produit un rapport qui est distribué aux membres du Conseil communal en **avril 2013** avec le **Préavis 05/2013** : « Concernant l'autorisation de prévoir aux budgets les couvertures de déficit de la ligne 202 pour les années 2014 et 2015 » qui est traité lors de la séance du 29.04.2013.

La commission ad hoc propose à l'unanimité de limiter la couverture du déficit de la ligne à l'année 2014. - La CoFin propose de refuser les conclusions.

Après de longues discussions, les conclusions amendées du préavis municipal no 05/2013 comme suit sont acceptées à la majorité des voix moins 11 avis contraires et 2 abstentions.

- Autoriser la Municipalité à inscrire au budget de l'année 2014 la part communale au déficit d'exploitation de la ligne 202 de l'ordre de CHF 280'000.-

Aujourd'hui la municipalité nous présente le **Préavis 07/2014** qui vise à reconduire la ligne 202 pour 2015 et de libérer un crédit pour une étude TP régionale.

Délibérations

Fréquentation du bus

Les chiffres des montées et descentes par arrêt, qui nous avaient été distribués le 12.2.2014, ont dû être rectifiés, ce qui ne contribue pas à créer une totale confiance. On nous avait en effet expliqué qu'ils provenaient de comptages automatiques. A noter aussi que les chiffres concernant Ferreyres sont inexploitable, car ils contiennent un nombre inconnu de montées et de descentes des chauffeurs. Pour tirer des conclusions sur une évolution de la fréquentation nous devrions attendre au moins encore une année ou deux.

La différence considérable entre le nombre des montées et des descentes dans notre secteur (voir chapitre 3.3 du Préavis) n'est pas expliquée et nous ne pouvons que faire des suppositions.

Enfin, un fait indéniable est qu'actuellement le bus est souvent vide sur le territoire de St.-Légier.

Variantes proposées

Aucune modification du projet actuel ne semble possible.

La variante « Est » est pour plusieurs raisons inintéressante, même infaisable et doit de ce fait être écartée. Une variante pour 2015 « *qui n'a plus rien à voir avec celle d'aujourd'hui* » comme promis par la Municipalité lors de la séance du Conseil communal en avril 2013 fait donc défaut.

Quant au projet d'une réduction des cadences des trajets comme proposé, la commission trouve que la statistique par tranches horaires mise à disposition par les VMCV est insuffisamment détaillée pour prendre une décision. On nous explique aussi qu'une cadence réduite à 1 bus/heure rend toute ligne moins attractive. Une telle mesure qui réduirait les frais très légèrement et ceci pour les trois communes concernées n'est donc pas intéressant.

Considérations générales

Il est difficile d'encourager les personnes se rendant dans cette zone située près d'un important nœud d'autoroutes d'utiliser les TP.

Une desserte de la ZI par un bus partant par exemple de St.-Légier gare, utile donc aussi pour les habitants de St.-Légier et de Blonay, signifierait probablement l'arrêt de la ligne actuelle 202.

Un grand parking, comme celui projeté à Ferreyres n'est pas un encouragement à abandonner la voiture privée. Plus de routes sont créées, plus de voitures sont attirées. Mais il pourrait contribuer à diminuer le trafic descendant actuellement vers la ville de Vevey.

La ZI de la Veyre est difficile voire périlleuse à atteindre à pied par les habitants du bas du village (quartier de Milavy). Une traversée des passages piétons vers le Rond Point des Genèvevriers (seul passage existant) est extrêmement dangereuse.

Une infrastructure favorable à la mobilité douce manque aussi cruellement à l'intérieur de la ZI. D'importants frais devraient être engagés pour sécuriser la mobilité douce dans ce secteur. On ne doit pas déverser les utilisateurs d'un bus dans des zones à risque pour piétons. Les lignes jaunes, peintes après la mise en service de la ligne 202 sur la Route Industrielle, sont insuffisantes pour protéger des piétons.

Il est en revanche difficile d'abandonner cette ligne, vu qu'on est de toute manière obligé de desservir cette zone d'intérêt régional par un transport public.

L'établissement d'un plan de mobilité contraignant pour les entreprises sises dans la ZI en parallèle avec l'étude d'une alternative pour le trajet du bus pourrait porter ses fruits. L'entreprise Merck Serono a réussi à mettre un tel plan en œuvre. Les petites entreprises doivent être encouragées à se mettre ensemble pour étudier la mise en place un éventuel covoiturage.

Avant la mise en service de la ligne 202, aucune étude n'a été faite. La provenance des personnes travaillant dans la ZI n'est donc pas connue. Il est évident que la ligne 202 ne peut servir qu'à un pourcentage infime de personne se rendant dans la ZI, ceux accédant de ou par Vevey/Corsier.

La Municipalité de St.-Légier admet que la ligne 202 ne donne aujourd'hui pas satisfaction.

Etude TP régionaux

La Municipalité nous recommande de reconduire la ligne 202 sur son trajet actuel en 2015. En parallèle, une étude pour une alternative devrait être menée à bien. Selon nos informations, la concrétisation d'une nouvelle ligne prend environ 2 ans. On nous demande aujourd'hui l'octroi d'un mandat d'étude des Transports Publics. Nous sommes donc au point 0 pour une autre variante et aucune certitude n'existe qu'une autre solution plus

satisfaisante soit trouvée pour 2016.

Le montant de CHF 30'000.- (part de St.-Légier pour 2014) ne semble pas exagéré. Une telle étude devrait être soutenue avec tous les moyens nécessaires.

Le fait que les communes de Montreux et de La Tour-de-Peilz considèrent une étude TP régionale comme non urgente, et qu'elles n'auraient pas les budgets nécessaires est considéré comme un manque de solidarité par les membres de la commission. Cet état de fait présente un handicap sérieux pour trouver des solutions TP régionaux satisfaisantes et durables dans notre région qui est coupée en deux par l'autoroute. Une étude globale entre les communes du haut et du bas s'impose et la proposition de dissocier une étude en amont et en aval de l'A9 est considérée comme mauvaise.

Conclusions

2 Sujets sont à mettre au vote :

1. autoriser la Municipalité à inscrire au budget 2015 la part communale au déficit d'exploitation de la ligne 202 de l'ordre de CHF 251'000.-
 2. autoriser la Municipalité à une dépense pour sa participation aux honoraires de l'ingénieur en transports pour une étude TP régionaux jusqu'à hauteur de CHF 30'000. TTC et imputer ces coûts dans les comptes 2014
- A noter qu'en cas d'acceptation du sujet 1, aucune garantie n'existe qu'un autre projet plus intéressant soit prêt pour une concrétisation en 2016.
 - A noter aussi que les infrastructures pour la mobilité douce autour et dans la ZI devraient être améliorées et qu'aucun chiffre pour ce faire n'est actuellement à disposition.
 - Quant à la dépense pour une participation aux honoraires, nécessaires pour une étude TP régionaux, les membres de la commission sont unanimes à reconnaître son utilité.

Les membres de la commission ad hoc passent au vote :

Sujet 1 :

- 3 membres se prononcent pour une acceptation du préavis comme proposé par la Municipalité c'est-à-dire : autoriser la Municipalité à inscrire au budget 2015 la part communale au déficit d'exploitation de la ligne 202 de l'ordre de CHF 251'000.-
- 4 membres s'abstiennent à ce sujet car trop d'inconnues existent
- aucun membre ne se prononce pour un refus

Sujet 2 :

- C'est à l'unanimité mais sous réserve des conclusions de la COFIN que les membres de la commission proposent au Conseil communal
- d'autoriser la Municipalité à une dépense pour sa participation aux honoraires de l'ingénieur en transports pour une étude TP régionaux jusqu'à hauteur de CHF 30'000. TTC et imputer ces coûts dans les comptes 2014.

Pour la Commission ad hoc:

Le président :



Jacques Décombaz

La secrétaire



Monica Simonet