

Conseil communal de Saint-Légier-La Chiésaz

Préavis Municipal N° 7/21

Concernant l'extension de l'offre en transports publics sur la ligne 215

Rapport de la Commission ad hoc chargée de l'étude

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La Commission ad hoc s'est réunie le mardi 2 mars 2021 à 19 heures 30 à la Grande Salle de St-Légier-La Chiésaz.

Etaient présents :

Président : Monsieur Giuseppe Singarella

Rapporteur : Madame Marie-Galante Forestier

Membres : Monsieur Daniel Berner

Madame Monica Simonet

Monsieur Roland Rapin

La Commission a été reçue par Monsieur Dominique Epp, Municipal.

Madame Jessica Ruedin, déléguée au développement durable de la ville de Vevey, était également présente.

Un tableau se rapportant aux coûts engendrés par les différentes variantes a été présenté à la Commission.

Nous remercions toutes les personnes pour leur présence, pour les précisions apportées sur cet objet et pour leurs réponses données à toutes les questions posées.

I. Rappel de l'objet du préavis et explications de la Municipalité et de Madame Jessica Ruedin

Les précisions apportées par la Municipalité et Madame la déléguée au développement durable de la Ville de Vevey ont permis à la Commission de saisir les enjeux de l'objet du présent préavis et de se déterminer en toute connaissance de cause,

Le préavis reçu expose quatre variantes.

La Municipalité revient sur le fait que d'autres variantes existent, puisque lorsque le projet a été présenté en Commission de Mobilité, un prolongement de la ligne 215 sur le territoire de Saint-Légier-La Chiésaz était prévu, jusqu'au terrain de Praz-Dagoud. La Municipalité reste ainsi convaincue que cette prolongation non seulement fait du sens, mais répond à un réel besoin. Comme l'expose le préavis, plus de 1'000 habitants résident dans la zone de ramassage de ce bus.

Le parcours prévu aurait également servi plus de 1'000 écoliers (école publique et privée confondues), en plus de toutes les activités sportives se déroulant à Praz-Dagoud. Aussi, le besoin de mieux desservir cette zone ne fait pas l'ombre d'un doute.

La Municipalité expose ensuite que la raison pour laquelle la Muni a dû renoncer est une question budgétaire :

- d'une part, la construction des arrêts était évaluée à environ CHF 400'000.00 ;
- d'autre part, les renforcements de la route sur certains tronçons entraînaient des coûts de l'ordre de CHF 550'000.00.

La Municipalité a donc dû se résoudre à renoncer à cette partie. Il s'agit donc d'un projet amputé de cette extension qui est présenté, mais qui fait néanmoins du sens pour la Municipalité. En effet, elle comporte deux modifications majeures à la ligne 215 :

1. Un passage de la cadence qui est aujourd'hui variable entre 20 minutes aux heures de pointe et 40 minutes en heures creuses à une cadence de 30 minutes toute la journée.
2. La prolongation de la ligne côté Vevey jusqu'à Vevey-Marché. La Municipalité estime que cet élément pourrait également renforcer l'attrait de cette ligne pour les habitants de Saint-Légier-La Chiésaz qui aujourd'hui, pour se rendre à la Gare de Vevey, ont l'alternative du train, dont le trajet est plus court de 6 minutes, alors qu'ils auraient une ligne de bus les menant jusqu'au Marché. La Municipalité est convaincue que cela répond à un réel intérêt pour la population de Saint-Légier-La Chiésaz.

Pour pouvoir réaliser ces deux modifications, il convient d'ajouter un bus à la flotte actuelle, ce qui engendre certains coûts supplémentaires, à savoir CHF 165'000.00 par an dès 2022 pour la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz et une augmentation d'environ le même montant pour la Commune de Vevey.

La Municipalité expose les enjeux de la Convention proposée à la Commune de Vevey par la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz sur la répartition des coûts liés à la ligne de bus 215. Par

défaut, cette répartition des coûts se base sur la loi cantonale sur les transports publics qui prévoit de répartir ce déficit selon 2 facteurs :

- 1) 2/3 sont répartis selon les kilomètres parcourus sur le territoire communal ;s
- 2) 1/3 est réparti selon la couche de population.

Or, suite à la fusion des Communes de Blonay et de St-Légier-La Chiésaz au 1^{er} janvier 2022, l'élément de calcul relatif à la couche de population sera directement impacté, pour un surcoût estimé à 10%, à prestation égale. La Commune de Saint-Légier-La Chiésaz a donc proposé une clé de répartition qui permette de maintenir la clé actuelle, c'est-à-dire de ne considérer comme couche de population que la couche de population de Saint-Légier-La Chiésaz, qui cependant augmente de plus en plus ces temps-ci. La Municipalité indique à la Commission qu'il se produira en tous les cas une augmentation liée à la couche de population dans les prochaines années.

Madame Jessica Ruedin a ensuite précisé que les négociations étaient en cours entre les deux communes depuis presque deux ans s'agissant de cette ligne. Le Conseil communal de Vevey a déjà accepté le principe de cette ligne et a même accepté la variante avec l'extension pour Praz-Dagoud. Suite à la renonciation de la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz à cette partie du projet, la variante choisie par notre Commune devra être communiquée au Conseil communal de Vevey.

La Commune de Vevey a un grand intérêt pour la prolongation de la ligne sur la Commune de Vevey qui représente environ 400 mètres, qui permettra d'améliorer la desserte de Vevey Ville. La ligne 215 s'arrête aujourd'hui à Vevey Poste. Le bus ne s'arrêterait plus à Vevey Poste mais à Vevey Gare avec une remise à l'heure à la place du Marché, ce qui permettrait de dégager de la place au niveau de la Poste. La cadence à 30 minutes est beaucoup plus intéressante pour les utilisateurs car c'est un horaire beaucoup plus lisible pour ceux-ci.

II. Questions/réponses ; remarque

- a. L'autorisation est accordée pour une mise au budget dès 2022, cela signifie donc que dite autorisation est ancrée ?

C'est exact, tant que l'on ne change pas la ligne.

- b. Par rapport à l'augmentation des passagers, pourquoi avoir pris en compte l'année de la FeVi ? Cela ne fausse-t-il pas les données ? Est-ce vraiment un repère pour la fréquentation ?

Il est vrai que le parking situé sur la ligne 215 a aidé la fréquentation. Mais l'on constate une évolution constante d'année en année depuis sa constitution en 2017. Évidemment que 2020 ne sera pas représentatif en raison de la crise sanitaire. Par contre, les VMCV confirment que cette ligne a de plus en plus d'intérêt.

Par ailleurs, le nouveau plan d'affectation de la Veyre sera mis à l'enquête à la fin de ce mois et générera si le projet se réalise une demande supplémentaire. Mais même sans tenir compte de cette demande supplémentaire, il y a déjà une demande aujourd'hui de la part des entreprises en place pour une amélioration du service.

La cadence de 30 minutes a été décidée notamment afin de mieux garantir les correspondances avec la ligne CFF, qui a également une cadence aux 30 minutes. Les correspondances peuvent donc être améliorées avec une cadence de 30 minutes.

- c. Remarque : Le graphe de la page 4 du préavis se rapportant aux statistiques de montées et descentes de la ligne 215 pourrait ne pas être pertinent à certains arrêts. En effet, lors du même genre de statistique sur la ligne de bus 202, il a été constaté le conducteur entre et sort du bus pour faire une pause notamment, aux arrêts auxquels le bus reste plusieurs minutes, ce qui fausse les statistiques.
- d. Certaines personnes travaillant dans la ZI sont réticentes à prendre ce bus car elles perdent moins de temps à se rendre à la halte MVR du Château d'Hauteville et à descendre ensuite en train qu'à effectuer le trajet en bus. Pour les habitants du village qui ont à disposition la ligne MVR, l'opportunité de cette ligne peut elle aussi être remise en question. Enfin, les coûts engendrés par cette modification de ligne semblent élevés pour le nombre d'usagers qui en ferait finalement usage.

Aucune enquête n'a été menée à ce sujet. Seule l'exploitation de cette ligne modifiée permettra cas échéant de répondre à la question de savoir si cela répond à un réel intérêt. A ce sujet, la Commission des Finances s'est réunie antérieurement à la Commission ad hoc. Il a également été relevé que le fait d'aller jusqu'à la place du marché était un réel intérêt pour toute une tranche de la population st-légerine. Cela permet donc d'espérer que les chiffres de fréquentation seront également améliorés sur le secteur du village par rapport aux chiffres d'aujourd'hui.

- e. Le fait que les heures de passage des bus soient entre deux heures de passage d'un train est une bonne chose, car quand l'on manque le train on peut alors descendre en bus. Cela permettrait donc d'attirer plus d'usagers dans le village ?

Les transports publics sont toujours organisés de manière hiérarchique : le train est la colonne vertébrale et le transport sur route est un transport qui assure les correspondances, notamment pour prendre le train. Il ne s'agit donc pas d'une complémentarité, ce qui ne serait d'ailleurs pas convenable aux yeux de l'Office fédéral des transports. Les communes ne sont pas seules à décider. Les offres sont soumises au canton, qui décide ensuite s'il accepte l'offre car il y a également un financement du Canton sur ces lignes, en matière d'amortissements notamment.

- f. Avez-vous les chiffres de fréquentation de 2020, bien qu'ils ne soient pas représentatifs ?

Non, pas encore.

- g. A quoi roulent les bus ?

Les bus roulent au diesel. Il y a deux bus au gaz mais qui circulent sur le territoire de Montreux. C'est un peu trompeur de penser que le gaz est plus écologique que le diesel. Ces moteurs prennent plus de place, ce qui implique que moins d'utilisateurs peuvent être transportés. Aujourd'hui, les VMCV ont décidé qu'ils ne renouvelleraient pas leur flotte à gaz mais qu'ils la remplaceraient par une flotte diesel avec une norme EURO 6, afin de répondre aux normes plus exigeantes en matière de pollution.

- h. Comment se fait-il que les Communes de Corsier et de Corseaux aient décliné la proposition de la Commune de Vevey d'aller jusqu'à la place du Marché ?

Pendant la Fête des Vignerons, la desserte de la Place du Marché était impossible. Pendant cette année-là, ces deux communes ont augmenté la cadence de leurs bus à 20, respectivement 30 minutes. En 2020, lorsque la desserte de la Place du Marché était à nouveau possible, ces deux communes ont choisi de ne pas y procéder car en conservant la cadence augmentée, les coûts explosaient. C'est donc pour cela qu'une solution différente est à l'étude aujourd'hui. Une pesée des intérêts a été faite par ces communes entre la cadence ou la desserte de la Place du Marché.

Plusieurs autres variantes ont été analysées, mais l'option de prolonger cette ligne jusqu'à la Place du Marché permettrait aussi de supprimer la récupération de l'horaire à La Chiésaz. C'est un attrait supplémentaire pour la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz.

- i. L'erreur mentionnée au point 3.2, page 5 du préavis, était-elle une erreur importante ?

Effectivement. Cela doublait pratiquement les coûts, déjà concernant uniquement l'exploitation de la ligne.

- j. Donc le jour où l'on voudra procéder à cette extension, les coûts vont nécessairement exploser ?

Non. L'option qui avait été présentée en avril 2020 exposait un coût qui était correct d'environ CHF 300'000.00 – CHF 350'000.00, par année, en plus.

- k. Le préavis mentionne un gel de l'extension de la ligne sur le territoire de Saint-Légier-La Chiésaz. Y a-t-il une vision d'ensemble qui permettrait à moyen terme de réaliser cette extension ?

Le tracé est connu et fixé. La Municipalité souhaite éviter d'imposer un choix fait par la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz à la nouvelle Commune. Il sera du ressort de la nouvelle autorité en place d'estimer s'il y a lieu de procéder à cette nouvelle extension ou non. Les coûts sont connus, il sera du ressort de la nouvelle commune de procéder à ce choix.

La vision d'avenir pour cette extension a déjà été présentée au Conseil communal en 2011 qui indiquait quelle était la stratégie de la Commune en matière de transport sur route et la municipalité suit toujours cette stratégie avec certaines adaptations dues surtout à la topographie et à la dimension de nos routes.

- l. Par rapport au Collège de Clos-Béguin, un gros doute a été émis puisqu'à certaines heures, le trafic empêcherait le bus de circuler. Il y a une grande interrogation quant au fait de savoir si cette ligne pourra être étendue jusqu'en haut.

C'est exact. Il y a actuellement une étude de mobilité autour du collège qui est en cours afin de trouver des solutions pour améliorer la circulation autour de ce collège et éviter ces situations à la sortie et à l'entrée des classes. C'est un autre élément qui a poussé la Municipalité à décider de régler ce problème d'engorgement de cet axe avant de vouloir y amener une ligne de bus. Les résultats de cette étude sont attendus pour cette année encore.

- m. S'agissant de la cadence, il est relevé que la cadence aux 30 minutes est plus claire et aisée pour les utilisateurs.

Un horaire cadencé à 30 minutes est beaucoup plus facile à lire, et si en plus cette cadence améliore les correspondances alors on est gagnant sur toute la ligne.

- n. S'agissant de la nécessité d'un bus / chauffeur supplémentaire pour assurer la nouvelle offre évoquée au point 4.2 en page 6 du préavis, qu'en serait-il si l'on décidait d'une cadence d'un bus toutes les 20 minutes ?

Il faudrait un véhicule supplémentaire. Mais 15 ou 20 minutes toute la journée ne fait pas vraiment de sens. Même le train ne circule pas à cette fréquence. De plus, 20 minutes est une mauvaise cadence pour les correspondances. La nécessité d'un bus/chauffeur n'est pas induite que par la nouvelle cadence mais également par l'extension du tracé dans la Ville de Vevey.

Pour assurer d'une part les 30 minutes, et la prolongation jusqu'à Vevey Marché. Une des variantes permet de maintenir les 20 et 40 minutes que l'on a aujourd'hui, en

prolongeant jusqu'à Vevey Marché, mais qui nécessite aussi un bus et un chauffeur supplémentaire avec beaucoup de temps d'attente qui ne font que coûter.

- o. Si ce projet devait ne pas se réaliser, les coûts augmenteraient de 10%, soit de CHF 16'500.00 ?

Si ce projet devait ne pas se réaliser, puisque notre commune compte 12'000 habitants, une répartition du déficit en fonction de la population serait très défavorable. Aujourd'hui, on paie CHF 400'000.00, donc cela engendrerait une augmentation des coûts de CHF 40'000.00.

Selon la variante 2, une convention spéciale avec Vevey serait conclue. Dite convention ne prend en compte que la population de Saint-Légier-La Chiésaz et amène des coûts supplémentaires de CHF 165'000.00 environ.

Sans convention, soit en utilisant la clé de répartition légale, la nouvelle offre coûterait CHF 226'000.00 à la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz.

- p. Une zone urbaine plus dense, avec un grand bassin de population, sera desservie. Par ailleurs, il y aura la desserte d'une zone industrielle comprenant un ou deux arrêts qui seront ponctuellement utilisés. Enfin, la ligne continue en direction du centre du village où elle est parallèle à la ligne du MVR (plus rapide). Enfin les quartiers du haut de notre village ne seront pas desservis. Est-ce justifié de procéder à un tel investissement ?

Les passagers qui utilisent la ligne sur le territoire veveysan viennent contribuer aussi à la réduction du déficit à la charge de St-Légier-Le Chiésaz.

Une pondération est faite selon la population, une plus grande ville va donc payer un montant plus élevé de par sa population. C'est aussi l'intérêt de la clé de répartition de base.

- q. Aujourd'hui, il y a 5'500 habitants à Saint-Légier-La Chiésaz mais qu'en sera-t-il dans 5 ans ? Est-ce que la clé de répartition sera recalculée ? Alors que nous serons une ville de 12'000 habitants ?

La clé de répartition est recalculée chaque année.

- r. Donc le prix augmentera inévitablement par la suite ?

La convention prévoit qu'on ne tienne compte que du bassin de population de Saint-Légier-La Chiésaz. Cette clé de répartition sera donc recalculée mais uniquement avec ce bassin de population-là.

Le but de cette convention est de maintenir la clé actuelle.

- s. Qu'en est-il de l'approbation de cette convention par la Commune de Vevey ?

Aujourd'hui, le principe est accepté par les deux communes. Des détails doivent encore être réglés avant de présenter la convention aux Municipalités. La convention est à l'ordre du jour de la séance de Municipalité de la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz du 3 mars 2021 et à celui de la séance de Municipalité de la Commune de Vevey du 15 mars 2021.

- t. Qu'en sera-t-il du préavis de la Commune de Vevey pour le cas où le préavis de notre Commune serait accepté ? Devrait-il être à nouveau soumis au Conseil communal de Vevey dans une variante équivalente à celui-ci, soit sans la prolongation de Praz-Dagoud ?

Non. Puisque l'enveloppe budgétaire est finalement moindre, aucune nouvelle acceptation de ce préavis par le Conseil communal de Vevey ne serait nécessaire.

- u. Saura-t-on avant la séance du Conseil communal du 29 mars 2021 si une convention a pu être conclue entre les deux Communes ?

Bien sûr. Par ailleurs, les conclusions du préavis sont conditionnées à l'acceptation de cette convention par les deux Communes.

- v. Pourrait-on utiliser les CHF 150'000.00 budgétés pour des frais liés à la prolongation de la ligne à Praz-Dagoud afin d'aménager des arrêts existants avec un abri ?

Dans le plan des investissements, il y a une ligne séparée pour des abris. La réalisation d'abris, notamment à l'arrêt Grangettes, est à l'étude. Cela fait partie de la vision de la Municipalité d'équiper au mieux ces arrêts.

- w. Pour quelle durée est pour l'instant prévue la convention ?

Actuellement, des discussions sont en cours sur le délai à observer par les deux communes en cas de volonté de l'une d'elle de se départir de la convention.

III. Délibérations

Il ressort des délibérations de la Commission que les deux modifications engendrées par ce préavis sont bien accueillies et répondent à un besoin des utilisateurs, surtout s'agissant de l'adaptation des horaires de bus aux horaires CFF.

Par ailleurs, le fait que la zone industrielle de La Veyre puisse être bien desservie peut également être politiquement bien perçu au vu du futur développement de cette zone.

En revanche, la question de la Convention et de sa pérennité a subi quelques critiques. Il est vrai qu'aucune réelle ligne temporelle n'est esquissée et qu'au jour du présent rapport, la convention n'ayant pas été conclue, il n'a pas été possible d'en connaître le contenu. Il est également ressorti des délibérations que les avantages semblaient finalement plutôt axés sur la Commune de Vevey que sur notre Commune.

Par ailleurs, ce préavis a suscité plus de débats, voire de questionnements, que ne pourrait le faire un préavis qui concernerait par exemple la réparation d'une conduite d'eau défectueuse. Or, certains commissaires ont été étonnés de la faible marge de manœuvre qui appartenait aux conseillères et conseillers communaux. Ce préavis est présenté au Conseil communal de Saint-Légier-La Chiésaz dans une relative urgence. En effet, il est indispensable que la décision du Conseil communal s'agissant de ce préavis soit connue avant la fin du mois de mars 2021 pour que la modification proposée puisse être intégrée à l'offre entrant en vigueur au mois de décembre 2021. Si le Conseil communal de Vevey a apparemment pu se déterminer sur le présent préavis il y a plusieurs semaines, le Conseil communal de Saint-Légier-La Chiésaz ne se voit offrir la possibilité de se déterminer que quelques jours avant l'échéance.

En revanche, la question de la Convention et de sa pérennité a subi quelques critiques. Il est vrai qu'aucune réelle ligne temporelle n'est esquissée et qu'au jour du présent rapport, la convention n'ayant pas été conclue, il n'a pas été possible d'en connaître le contenu. Il est également ressorti des délibérations que les avantages semblaient finalement plutôt axés sur la Commune de Vevey que sur notre Commune.

Il est vrai que les alternatives de la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz ne sont pas nombreuses : soit le préavis est accepté et l'augmentation des coûts est de CHF 165'000.00 par an (selon la convention qui devrait être conclue entre les communes dont on ignore le contenu), soit la convention n'est pas acceptée, l'offre n'est pas modifiée et les coûts subissent une augmentation de CHF 40'000.00.

Aussi, certains commissaires ont décidé d'accepter le présent préavis faute de meilleure proposition et pour ne pas risquer de voir la situation actuelle se détériorer. Il s'agit en quelque sorte de la moins mauvaise solution. Néanmoins, ces commissaires ont relevé le manque de marge de manœuvre dont ils bénéficiaient dans ce cadre. Par ailleurs, l'évolution de ce projet échappe au contrôle des conseillères et conseillers communaux.

Les commissaires se sont également questionnés et ont débattu sur l'intérêt que pourrait avoir la Ville de Vevey à potentiellement accepter le moment venu une prolongation de la ligne dans la zone de Praz-Dagoud alors même que la prolongation sur la commune veveysanne serait déjà en place. Or, puisque l'augmentation des coûts en cas de refus du préavis serait tout de même de CHF 40'000.00 (la convention ne venant pas à chef), ces commissaires se sont ralliés aux conclusions de la Municipalité.

Les commissaires tiennent en outre à souligner que, d'avis unanime, il est nécessaire de développer l'offre de transports publics sur la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz. En revanche, plusieurs d'entre eux relèvent que la ligne 215, avec son trajet parallèle avec le train

dans le village à Saint-Légier-La Chiésaz ne comporte, dans l'état actuel des choses, pas énormément d'avantages pour la grande majorité des citoyens de notre village.

Lors du vote, 3 commissaires se prononcent favorablement au projet. Un commissaire s'y oppose et un s'abstient.

IV. Conclusions

Au vu de ce qui précède et après délibération, c'est à 3 voix pour, 1 contre et 1 abstention que la commission ad hoc propose au Conseil communal d'approuver les conclusions du préavis 07/2021, à savoir :

- ⇒ Autoriser la Municipalité à accepter l'extension de l'offre de la L215 dès le 12 décembre 2021 et à signer tous les documents nécessaires ;
- ⇒ Conditionner cette extension à l'acceptation par les deux municipalités d'une convention de répartition du déficit d'exploitation d'ici le 26 mars 2021 ;
- ⇒ Autoriser la Municipalité à porter la participation communale au déficit de cette ligne au budget dès 2022.

Saint-Légier-La Chiésaz, le 14 mars 2021,

Le Président :

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'GA' with a flourish.

Le rapporteur :

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H. Schneider'.