



COMMUNE DE

St-Légier-La Chiésaz

LA MUNICIPALITÉ

**AU CONSEIL COMMUNAL
DE ST-LEGIER-LA CHIESAZ**

PREAVIS No 05/2016

**concernant la mise en place d'un transport
collectif desservant les zones industrielles de
La Veyre et Rio-Gredon et l'aménagement des
arrêts de bus**

Date proposée pour la 1^{ère} séance de commission :
le mercredi 17 février 2016 à 19.30

en salle de municipalité

SOMMAIRE

1.	Objet du préavis	3
2.	Historique.....	3
2.1.	Ligne VMCV 202 (2010 - 2012)	3
2.2.	Groupe de travail (décembre 2012 - février 2013).....	3
2.3.	Commission Sécurité et Mobilité (2014)	4
2.4.	Etude TP régionale (2015).....	4
2.5.	Rencontre avec la commission de mobilité et sécurité ainsi que les entreprises .	5
3.	Description générale du projet.....	6
3.1.	Variantes étudiées.....	6
3.2.	Tracé sur le territoire communal	6
3.3.	Aménagement des arrêts.....	7
3.3.1.	Rond-point du Rio-Gredon.....	7
3.3.2.	Plateau de La Veyre, montant.....	8
3.3.3.	Tennis, montant	8
3.3.4.	La Veyre-d'En-Haut, montant	8
3.3.5.	Pont de Fenil, montant	8
3.3.6.	Grangette, montant	9
3.3.7.	Ferreyres, montant.....	9
3.3.8.	Bottassioux, montant	9
3.3.9.	St-Légier Poste, montant.....	9
3.3.10.	Collège de La Chiésaz, montant.....	9
3.3.11.	St-Légier Poste, descendant	9
3.3.12.	Bottassioux, descendant.....	10
3.3.13.	Ferreyres, descendant	10
3.3.14.	Grangette, descendant	10
3.3.15.	Pont de Fenil / La Veyre-d'En-Haut, descendant	10
3.3.16.	Tennis, descendant.....	10
3.3.17.	Plateau de La Veyre, descendant	10
3.4.	Variante 1 - Prolongation de la ligne 202.....	11
3.5.	Variante 2 - Nouvelle ligne 215 via l'avenue de Gilamont.....	11
3.6.	Choix de l'offre en termes de service	13
3.7.	Course d'essai	13
4.	Procédures d'attribution des marchés	13
4.1.	Prestations de transport.....	13
4.2.	Aménagement des arrêts.....	13
5.	Aspects financiers	14
5.1.	Coûts des travaux.....	14
5.2.	Coûts d'amortissement des arrêts de bus projetés	14
5.3.	Coûts d'exploitation annuels	14
5.3.1.	Variante 1 - Ligne 202 prolongée.....	15
5.3.2.	Variante 2 - Nouvelle ligne 215.....	15
5.4.	Choix de l'offre au niveau des coûts.....	16
6.	Grille d'analyse - Agenda 21 (développement durable).....	16
7.	Conclusions du préavis.....	16

Monsieur le président,
Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour objet une demande de crédit de CHF 233'820.- pour financer les travaux d'aménagement des arrêts de bus.

Le déficit d'exploitation annuel à charge de notre commune à hauteur d'environ CHF 265'000.- sera intégré aux préavis de budgets dès 2017.

2. Historique

Le secteur d'activités de La Veyre - Rio-Gredon, situé sur la commune de St-Légier-La Chiésaz, dispose d'une accessibilité en transports collectifs (TC) de qualité médiocre, actuellement très partiellement assurée sur son flanc Est par la ligne ferroviaire du Montreux-Vevey-Riviera.

2.1. Ligne VMCV 202 (2010 - 2012)

Conscients de cette problématique, le canton de Vaud et les communes de Corseaux, Corsier-sur-Vevey, St-Légier-La Chiésaz et Vevey avaient mandaté en 2010 le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA à Lausanne pour une étude d'opportunité et de faisabilité d'une nouvelle ligne de bus desservant de manière efficace les secteurs d'activités de La Veyre - Rio-Gredon et de Fenil, en les reliant à la gare CFF de Vevey soit par une variante Est (route de St-Légier), soit par une variante Ouest (route de Rio-Gredon). Le choix s'était alors porté sur la 2^{ème} option et avait fait l'objet d'un premier préavis 11/2012, renvoyé à la municipalité pour révision à la baisse des aménagements de bus, puis d'un deuxième préavis 15/2012 redimensionné pour permettre la mise en service de la ligne 202 en décembre 2012.

2.2. Groupe de travail (décembre 2012 - février 2013)

Conformément à la demande du Conseil, un groupe de travail fut créé en novembre 2012 dans le but de proposer, pour 2014, des adaptations au tracé de cette desserte que d'aucuns jugeaient difficilement acceptable de par l'absence de liaison avec le village. Après 7 séances tenues entre décembre 2012 et février 2013, ce groupe de travail recommandait le maintien de la ligne 202 jusqu'à fin 2015 en réduisant l'offre dans les heures creuses avant de la revoir de manière plus conséquente pour 2016. La municipalité fit siennes ces recommandations dans son préavis 5/2013. Par amendement, le conseil communal limita l'exploitation de cette ligne à fin 2014 en demandant d'approfondir l'étude de variantes, en particulier celle de la variante Est abandonnée.

2.3. Commission Sécurité et Mobilité (2014)

Afin d'élargir les domaines à traiter, la municipalité nomma une nouvelle commission municipale "Sécurité et Mobilité" et la chargea d'analyser la possibilité de mise en place de la variante Est. Cette commission arriva à la même conclusion que le groupe de travail précédent vu que la commune de Vevey, partenaire indispensable pour ce projet, n'était pas prête à supporter les importants coûts supplémentaires à sa charge sans plus-value pour ses administrés. La commission releva que l'objectif de lancer une étude régionale était un bon argument pour prolonger l'exploitation de la ligne 202 jusqu'à fin 2015, mais qu'à terme une analyse des coûts nécessaires à la sécurisation des parcours utilisés par les voyageurs devrait être effectuée pour assurer le succès d'une offre TP dans les Z.I. conçues dès leurs origines pour le "tout à la voiture".

En mai 2014, la municipalité soumettait ainsi au conseil un nouveau préavis 7/2014 prévoyant le maintien de l'exploitation de la ligne 202 jusqu'à fin 2015 dans le but d'avoir le recul nécessaire pour tirer des conclusions fondées sur la base de l'évolution des chiffres de fréquentation sur une période suffisamment représentative. En même temps, la municipalité demandait un crédit d'étude permettant de lancer une étude TP régionale avec les autres communes de la Riviera. Tandis que le conseil refusait le maintien de la ligne au-delà de décembre 2014, il acceptait le principe d'une étude régionale.

2.4. Etude TP régionale (2015)

Refroidies par la décision de suspendre l'exploitation de la ligne 202, plusieurs communes freinèrent le démarrage de l'étude TP régionale qui put finalement être lancée en janvier 2015. Cette étude, confiée au bureau d'ingénieurs Christe & Gyax SA basé à Yverdon, comportait trois volets:

- Une étude stratégique établissant la synthèse des lignes bus existantes et l'analyse des résultats d'exploitation sans oublier les lignes de chemin de fer tant CFF que MVR
- Des études sectorielles pour 5 secteurs:
 - Couloir Vevey - La Veyre - St-Légier
 - St-Légier - La Tour-de-Peilz - Blonay - La Veyre
 - Blonay - La Tour-de-Peilz - Clarens - Montreux
 - Puidoux - Chardonne
 - Vevey - Châtel-St-Denis
- Un volet opérationnel concernant uniquement le couloir prioritaire Vevey - La Veyre - St-Légier - Blonay visant à établir un avant-projet de lignes pour ce secteur.

L'étude stratégique relevait que la ligne 202 présentait, avant l'arrêt en décembre 2014 de la desserte des ZI de St-Légier-La Chiésaz, la fréquentation la 2^{ème} plus élevée du réseau VMCV avec plus d'un million de voyageurs annuels. En raison des importantes distances parcourues, son taux de couverture de 32% était relativement faible mais dans la moyenne des autres lignes du réseau VMCV se situant entre 30 et 35%, à l'exception des lignes 211 et 212 desservant la périphérie avec un taux de couverture entre 15% et 20% et de la ligne de trolleybus 201 à 77%.

L'étude sectorielle pour les 2 secteurs st-légerins avait pour objectif particulier de remettre en place une desserte TP dans les ZI pour décembre 2016. La commission "Mobilité et Sécurité" fut mise au courant de l'avancement des travaux lors de deux séances les 19 mai et 8 septembre 2015. Les remarques formulées lors de la première séance furent intégrées à la suite du projet, notamment

- La volonté d'étendre la couverture horaire du service dans les ZI pour les utilisateurs des installations sportives (tennis, terrains de foot, fitness, mur de grimpe);
- Le souhait de mise en place d'un service avec des bus à gabarit plus modeste;
- La possibilité de mise en concurrence de l'offre TP;
- Quelques demandes complémentaires concernant la 2^{ème} ligne reliant St-Légier Gare et Blonay Gare qui ne fait pas l'objet du présent préavis.

Le volet opérationnel a, quant à lui, débouché sur un projet détaillé dont les grandes lignes ont été communiquées en septembre et dont le présent préavis est la concrétisation d'une première des deux lignes de bus envisagées.

Les résultats de cette étude ont fait l'objet d'un premier rapport détaillé en septembre 2015, suivi d'un rapport de synthèse en décembre 2015 qui fut soumis aux municipalités concernées pour prise de position jusqu'à fin janvier 2016. Ces deux rapports seront publiés sur le sitenet du SAI dès leur approbation par toutes les municipalités concernées. La municipalité de St-Légier-La Chiésaz adopta formellement les recommandations faites pour les deux premiers secteurs situés sur son territoire en date du 11 janvier 2016.

Sur la base du rapport de septembre 2015, la municipalité informait le 28 septembre le conseil par la communication écrite no 14/2015. Lors de la séance suivante du conseil communal, une nouvelle motion fut déposée relevant que l'étude régionale avait été menée sans que le groupe de travail demandé lors du traitement du préavis 15/2012 n'ait été formé (!) et sans consultation préalable ni des entreprises, ni des écoles. De plus, la dite motion demandait la mise en concurrence de transporteurs lors de la mise en œuvre de toute nouvelle offre TP. La municipalité relevait à son tour et séance tenante que la constitution du groupe de travail demandé (cf. 2.2 ci-dessus) avait fait l'objet de la communication 22/2012 et que les besoins scolaires avaient été traités séparément au vu de leur spécificité.

2.5. Rencontre avec la commission de mobilité et sécurité ainsi que les entreprises

Au vu des demandes formulées par la dite motion, la municipalité convoqua d'urgence en novembre 2015 une réunion avec sa commission mobilité et sécurité, des représentants du Groupement des Commerçants et Artisans (GCA) et de plusieurs employeurs des Z.I. dont notamment les entreprises Volet et Grisoni ainsi que la Cité du Genévrier. Etaient également présents 2 ingénieurs en transports du bureau Christe & Gyax afin de répondre aux interrogations d'ordre technique. Sans entrer dans les détails, tous les participants quittèrent la séance rassurés par les éléments suivants:

- Plusieurs entreprises avaient bien été consultées au préalable et leurs demandes intégrées à l'étude;
- Confirmation de la nécessité et de l'urgence de cette prestation TP pour plusieurs entreprises des ZI;
- Des adaptations aux tracés présentés dans la communication 14/2015 restaient possibles et une alternative majeure présentée ci-après comme variante 2 était même à l'étude.

Les ingénieurs informèrent par ailleurs les participants du fait qu'un appel d'offres pour des prestations TP faisait peu de sens dans une région déjà desservie par un transporteur régional, en l'occurrence le VMCV, dans la mesure où la présence de plusieurs transporteurs n'est efficiente en termes ni de coûts, ni de service (multiplication des réserves en matériel roulant et en personnel de conduite, ruptures de charge, correspondances). Quelques jours avant cette séance, la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) confirma que le Canton n'avait jusqu'ici jamais effectué d'appel d'offres LMP pour des prestations TP en rappelant ce qui suit:

Cadre légal

La Loi vaudoise sur les marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01) et son règlement d'application (RLMP-VD ; RSV 726.01.1) régissent les obligations en la matière sur le canton de Vaud. Ces règles reprennent globalement les clauses de l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AiMP ; RSV 726.91).

Il y a marché public si un pouvoir public ou privé, assujetti au droit des marchés publics, passe un contrat avec un soumissionnaire privé portant sur l'acquisition de constructions, de fournitures ou de services, moyennant une rétribution financière (Arrêt du Tribunal fédéral ATF 125 I 209).

Obligation de mise en concurrence (appels d'offres)

Par défaut, toutes les prestations à émettre nécessitent une mise en concurrence. Les exceptions possibles concernent des marchés internes à une administration publique ou entre une administration publique et une entreprise publique dépendante de cette administration et sans activités soumises au jeu de la concurrence.

Dans le cas actuellement en question de nouvelle desserte en transport public entre St-Légier, la zone d'activité de la Veyre-Fenil et Vevey, l'attribution du marché au VMCV est possible sans procédure d'appels d'offres comme le prévoit l'exception mentionnée ci-dessus. En effet, le VMCV est une entreprise en mains publiques, il s'agit dès lors d'un marché interne.

A titre d'information complémentaire, la durée moyenne d'une procédure d'attribution à une entreprise de transport public par gré à gré est de 3 à 4 mois, contre minimum 6 mois pour une procédure d'appels d'offres.

3. Description générale du projet

3.1. Variantes étudiées

Un nombre important de variantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude TP Riviera, accompagnées de tests sur le terrain afin de juger de leur faisabilité. Il a notamment été analysé dans quelle mesure un tracé via le rond-point du Genévrier (malgré l'opposition de la DGMR) ou l'accès à la halte du Château d'Hauteville seraient réalisables. Ces options ont finalement été écartées, essentiellement pour des raisons d'infrastructures inadaptées, nécessitant des investissements correctifs importants et, pour la halte du Château d'Hauteville, la nécessité d'un transbordement supplémentaire pour tous les voyageurs, qu'ils proviennent de Blonay et St-Légier ou de Vevey et des lignes régionales CFF.

C'est St-Légier Gare qui a finalement été retenu comme point de ralliement à la ligne MVR Vevey - Blonay - Les Pléiades, essentiellement de par sa fonction de point de croisement MVR qui permet d'assurer des correspondances dans les deux sens. Malheureusement, la présence d'une voie de garage MVR au bas de la route de la Gare rend la géométrie routière difficilement praticable pour des bus de ligne. Ce "défaut" sera corrigé par le projet de réorganisation complète de cette gare dont la réalisation est prévue pour le premier semestre 2019. Dans l'intervalle, c'est le collège de La Chiésaz qui a été retenu comme terminus avec un raccordement à la ligne MVR à hauteur de la Poste à St-Légier Village.

Bien qu'un raccordement à St-Légier Gare aurait été réalisable avec la variante 2 décrite ci-après, cette option n'a pas été retenue pour les motifs suivants:

- La nécessité de réaliser des aménagements temporaires sur la place de la Gare et la difficulté de les maintenir durant les travaux de réaménagement MVR;
- L'éloignement par rapport au centre du village et aux commerces;
- La quasi-nécessité de prévoir une installation de régulation au débouché de la route de la Gare sur la route d'Hauteville pour permettre le respect d'un horaire aux heures de pointe.

3.2. Tracé sur le territoire communal

Indépendamment du choix de la variante, le tracé de la ligne de bus est identique pour la portion située sur notre territoire. A la différence de l'ancienne ligne 202, la boucle dans les ZI est supprimée ainsi que les inconvénients en découlant pour les usagers qui, selon l'emplacement de "leur" arrêt, se voyaient obligés à faire toute la boucle soit à l'arrivée, soit au départ. La desserte est ainsi prévue dans les deux sens.

En provenance de Vevey, le dernier arrêt sur territoire veveysan est celui de **Pra**. Le premier arrêt est celui du **Plateau de La Veyre** à hauteur de Gétaz-Romang, suivi de celui du **Tennis**, puis **La Veyre-d'En-Haut** (à proximité de Lapeyre), suivi du **Pont de Fenil** (entre Top-Tip et le siège de Grisoni, soit légèrement à l'aval de l'ancien arrêt de la 202). L'arrêt suivant est celui de **Grangette** avant que le bus ne continue sur la route du Pré-Au-Blanc pour ensuite bifurquer à gauche dans le chemin de **Ferreyres** où sera créé un arrêt sur route. De là le bus poursuit sa route pour déboucher dans la route de Fenil puis tourner à droite dans la route de Hauteville pour desservir l'arrêt existant de **Bottassioux**, aujourd'hui utilisé par les bus scolaires. Le bus fera ensuite le tour du rond-point pour remonter la route de Hauteville, puis la route des Deux-Villages jusqu'à La Chiésaz. Deux arrêts sont prévus sur ce tronçon: **St-Légier Poste** et **Collège de La Chiésaz** comme terminus.

Dans le sens descendant, les contre-arrêts se situent à proximité immédiate de l'arrêt en sens contraire avec les cas spéciaux suivants:

- **Bottassioux** (pas de rebroussement au giratoire dans le sens descendant) au début du chemin de Ferreyres à proximité du croisement avec la route de Fenil
- **Ferreyres**: arrêt central commun aux deux sens en tirant profit du trottoir existant
- **Pont de Fenil et La Veyre-d'En-Haut**: arrêt unique à hauteur de Top-Tip
- **Plateau de La Veyre** : arrêt préexistant "Rio-Gredon" de la ligne 202, renommé

3.3. Aménagement des arrêts

Les travaux d'aménagement des arrêts de bus ne prévoient pas le renforcement des zones d'arrêts par surcouche et percolation au ciment des enrobés bitumineux. En effet, la réalisation de ces renforcements sont coûteux et demandent un investissement disproportionné dans la situation actuelle. Dans un premier temps et dans la variante 2, la ligne sera desservie par des véhicules de 9,50 m moins encombrants et plus légers que les bus standard de 12 m. Cet aspect pourra en regard des nécessités et de l'opportunité lors de réfections des tronçons concernés être reconsidéré le cas échéant.

De manière générale, la DGMR demande de prévoir des arrêts permettant une augmentation aisée de la capacité, ici en remplaçant les bus de 9,5 m par des bus de 12 m. Les arrêts doivent par conséquent mesurer 15m.

Afin de présenter des coûts réalistes, ces aménagements ont fait l'objet d'un appel d'offres gré-à-gré. Ces aménagements doivent encore être soumis à un examen préalable auprès de la DGMR, puis mis à l'enquête. Des adaptations mineures pourraient donc être nécessaires, ce qui justifie un poste de divers et imprévus.

3.3.1. Rond-point du Rio Gredon

Le carrefour sera équipé d'un éclairage conforme aux directives et recommandations SLG202, de manière à répondre aux exigences nécessaires à l'utilisation conforme et sécurisée des aides à la traversée exécutées lors de réalisation du giratoire.

Dans un premier temps, la DGMR n'entre pas en matière pour la réalisation de passages piétons avec l'argumentation suivante:

"Sur le principe, la réalisation d'une traversée piétonne sur route cantonale dépend des flux piétons observés dans le secteur. Aujourd'hui, une aide à la traversée existe déjà au niveau du rond-point de Rio-Gredon. En complément à cette aide à la traversée, de l'éclairage public doit être installé par la commune afin de sécuriser cette traversée. Une fois la nouvelle ligne de bus en exploitation, une demande d'observation locale peut être faite à l'inspecteur cantonal de la signalisation afin d'établir si les flux piétons permettent de justifier le marquage de la traversée."

Dans l'intervalle, la commune prévoit, outre l'éclairage, la mise en place d'une signalisation avancée "Danger" avec plaque complémentaire "Piétons".

3.3.2. Plateau de La Veyre, montant

- Déplacement du panneau « Zone industrielle »
- Déplacement de la signalisation « Stationnement interdit »
- Démolition du bord de chaussée et terrassement pour fondation du trottoir
- Arrêt sur chaussée
- Fourniture et pose de bordures type Etat de Vaud
- Sur-largeur pour accès à mobilité réduite sur 2m linéaires
- Fondation du trottoir et pose d'enrobé bitumineux
- Fondation routière et pose d'enrobé bitumineux à l'identique
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

Option: une alternative en discussion consiste à réaliser cet arrêt de manière provisoire jusqu'à la réfection du tronçon entre les ronds-points de Gilamont et Rio Gredon prévue fin 2017 par le Canton. Cet arrêt serait alors déplacé sur la chaussée montante de la route du Rio-Gredon et intégré à la réalisation envisagée d'une voie prioritaire pour le bus. Cette option diminuerait, à terme, de 50% le besoin de traversée pour les résidents de la Cité du Genévrier.

3.3.3. Tennis, montant

- Plateforme et bordure existantes, arrêt sur chaussée
- Terrassement derrière bordure existante pour fondation du trottoir
- Fondation du trottoir et pose d'enrobé bitumineux
- Pas de possibilité de sur-largeur pour accès à mobilité réduite
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Suppression de l'ancien marquage à la peinture
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.4. La Veyre-d'En-Haut, montant

- Arrêt sur chaussée, plateforme et bordure existantes
- Démolition du bord de chaussée
- Terrassement derrière bordure existante pour fondation du trottoir
- Sur-largeur pour accès à mobilité réduite sur 2m linéaires
- Fondation du trottoir et pose d'enrobé bitumineux
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt sur l'ancien balisage (15m)

3.3.5. Pont de Fenil, montant

- Déplacement de la signalisation « Zone artisanale »
- Démolition du bord de chaussée et terrassement pour fondation du trottoir
- Fourniture et pose de bordures type Etat de Vaud
- Arrêt sur chaussée
- Sur-largeur pour accès à mobilité réduite sur 2m linéaires
- Fondation du trottoir et pose d'enrobé bitumineux
- Fondation routière et pose d'enrobé bitumineux à l'identique
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Suppression de l'ancien marquage à la peinture
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.6. Grangette, montant

- Démolition du bord de chaussée et terrassement pour fondation du trottoir
- Arrêt sur chaussée
- Fourniture et pose de bordures type Etat de Vaud
- Fondation du trottoir et pose d'enrobé bitumineux
- Pas de possibilité de sur-largeur pour accès à mobilité réduite
- Fondation routière et pose d'enrobé bitumineux à l'identique
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Suppression de l'ancien marquage à la peinture
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

La route de l'accès de service à l'A12 peut être empruntée par les piétons se rendant à l'extrémité Ouest de la Route Industrielle. La réalisation ultérieure par notre service des forêts d'un accès piétonnier sous forme soit d'une rampe, soit d'un escalier est envisagée à l'endroit du passage naturel existant en fonction de la fréquentation effective et sous réserve de l'accord du propriétaire privé concerné.

3.3.7. Ferreyres, montant

- Arrêt sur chaussée et suppression des places de parcs sur le tronçon inférieur du chemin
- Démolition du bord de chaussée et terrassement pour fondation d'une plateforme
- Fourniture et pose de bordures type Etat de Vaud
- Sur-largeur pour accès à mobilité réduite sur 2m linéaires
- Pose d'enrobé bitumineux pour la plateforme
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.8. Bottassieux, montant

- Emplacement avant le nouveau giratoire de la sortie A9 en provenance du Valais, arrêt hors chaussée du bus scolaire et trottoir existants
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage d'une zone réservée aux bus à la sortie de la route de Fenil en direction du giratoire

3.3.9. St-Légier Poste, montant

- trottoir existant, arrêt sur chaussée avant le chemin de Praz-Chaupart
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.10. Collège de La Chiésaz, montant

- Place sécurisée et hors chaussée existante
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.11. St-Légier Poste, descendant

- trottoir existant, arrêt sur chaussée à la hauteur de la fontaine avant le chemin de Praz-Chaupart
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.12. Bottassioux, descendant

- Emplacement au chemin de Ferreyres amont
- Trottoir existant, arrêt sur chaussée
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.13. Ferreyres, descendant

- trottoir existant, arrêt sur chaussée partagé avec le sens montant
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV

3.3.14. Grangette, descendant

- Plateforme et bordure existantes, arrêt sur chaussée
- Terrassement derrière bordure existante pour fondation du trottoir
- Sur-largeur pour accès à mobilité réduite sur 2m linéaires
- Fondation du trottoir et gravillonnage
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

Pour rappel, l'institut biblique et missionnaire Emmaüs (IBME) s'est de son côté engagé par le PPA Gros-Crêts (préavis 5/2015) à réaliser, à ses frais, un cheminement piétonnier sur la partie Nord de la route de Fenil reliant l'arrêt de bus Grangette et l'entrée à sa propriété et dont l'entretien sera à charge de la commune. Cette réalisation constitue une des mesures de concrétisation de la convention entre la commune, l'IBME et l'ATE relative à la réalisation d'un plan de mobilité.

3.3.15. Pont de Fenil / La Veyre-d'En-Haut, descendant

- Trottoir existant, arrêt sur chaussée à la hauteur de TopTip
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Fourniture et pose d'une poubelle
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.16. Tennis, descendant

- Trottoir partiellement existant, arrêt sur chaussée
- Démolition du bord de chaussée et terrassement pour fondation du trottoir
- Fourniture et pose de bordures type Etat de Vaud
- Sur-largeur pour accès à mobilité réduite sur 2m linéaires
- Fondation du trottoir et pose d'enrobé bitumineux
- Fondation routière et pose d'enrobé bitumineux à l'identique
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants de l'arrêt (15m)

3.3.17. Plateau de La Veyre, descendant

- Trottoir et arrêt existant
- Fourniture et pose d'un panneau horaires VMCV
- Marquage en peinture 2 composants, sur marquage existant, de l'arrêt (15m)

3.4. Variante 1 - Prolongation de la ligne 202

Une première variante consiste à prolonger la ligne 202 entre Pra et La Chiésaz pour un bus sur deux, offrant ainsi un service à la ½ heure et dans les deux sens.

Caractéristiques de cette ligne (sur territoire st-légerin):

Horaires Cadence sur territoire veveysan de 15', 1 bus sur 2 continuant jusqu'à La Chiésaz	<i>Du lundi au vendredi : cadence 30' de 5h30 à 22h00 Samedi: fréquence 30' de 8h30 à 19h00 Dimanche : pas de service</i>
Durée du parcours Vevey-Gare - La Chiésaz	6.8 km / 21 min
Durée du parcours La Chiésaz - Vevey-Gare	6.65 km / 23 min
Type de bus, longueur / largeur	Autobus Standard Diesel, 12m / 2.55m
Capacité (dont places assises)	Jusqu'à 90 places (36)
Distance aller-retour Vevey-Gare - La Chiésaz	13.45 km
Coûts de la ligne	CHF 3'196'960
Coût kilométrique	CHF 10.18 / km
Taux de couverture prévisionnel	32%
Déficit à charge des communes de Vevey, Corsier et St-Légier	CHF 1'630'451
Part St-Légier du déficit	CHF 359'340

Sur la base de l'horaire actuel, les arrivées à La Chiésaz pourrait être aux 40' et aux 10' avec correspondance MVR pour Blonay aux 50' ou 20' à St-Légier Poste et, dans le sens contraire, une connexion bus vers les 45 et 15 à La Chiésaz ou St-Légier-Poste.

3.5. Variante 2 - Nouvelle ligne 215 via l'avenue de Gilamont

Une deuxième variante consiste à créer une nouvelle ligne 215, indépendante de la ligne 202, et dont le trajet sur territoire Veveysan comportant 5 arrêts serait le suivant:

- Direction Vevey-Gare: Pra - Gilamont - Ancienne corderie - Vevey-Moulins (av. de Gilamont) - Vevey-Gare
- Direction La Chiésaz: Vevey-Gare - Vevey-Moulins (av. de Corsier) - Ancienne corderie - Pra

Les trajets aller et retour entre Vevey-Gare et Vevey-Moulins sont différents en raison de la difficulté de créer l'arrêt des Moulins en montée sur l'avenue de Gilamont.

Caractéristiques de cette ligne :

Horaires	<i>Du lundi au vendredi : cadence 20' en HP 7h-8h30 et 16h-19h, 60' en HC 5h30 - 7h, 8h30 - 16h et 19h - 20h30 Samedi: fréquence 60' de 7h30 à 18h30 Dimanche : pas de service</i>
Durée du parcours Vevey-Gare - La Chiésaz	6.28 km / 16 min
Durée du parcours La Chiésaz - Vevey-Gare	5.92 km / 18 min
Type de bus, longueur / largeur	Midi-bus Diesel, 9.5m / 2.35m
Capacité (dont places assises)	Jusqu'à 70 places (17)
Distance aller-retour Vevey-Gare - La Chiésaz	12.2 km
Coûts de la ligne	CHF 797'000
Coût kilométrique	CHF 10.10 / km
Taux de couverture prévisionnel	20%
Déficit à charge des communes de Vevey et St-Légier	CHF 502'296
Part St-Légier du déficit	CHF 264'773

Les horaires seront établis sur la base du futur horaire 2017 en veillant à offrir des correspondances à La Chiésaz ou St-Légier-Poste pour les usagers à destination de et en provenance de Blonay. Sur la base de l'horaire actuel, une arrivée à Vevey aux environs des 25 et un départ aux 35 permettrait d'assurer une connexion CFF dans les deux directions Montreux et Lausanne pour le bus horaire circulant toute la journée. L'horaire du premier bus (5:30 en été, 6:30 en hiver) sera fixé en tenant compte de la demande des entreprises intéressées. Quant au dernier bus, il a été opté pour 20h30 avec une possibilité ultérieure d'extension à 21h30 en fonction de la demande.

Bien que l'exploitation de cette ligne à une cadence de 40' aux heures creuses soit techniquement réalisable avec un véhicule (ce qui diminuerait le coût kilométrique à moins de CHF 9.-), il a été renoncé à cette option difficilement lisible pour la clientèle.

Pour cette variante, il a aussi été envisagé l'utilisation de minibus de 8 m de longueur et de largeur identique. Toutefois, avec une capacité réduite à 29 places (dont 20 assises), ces véhicules seraient rapidement inaptes à répondre à la demande escomptée aux heures de pointe.

Sous-variante via Genévrier

Un tracé alternatif entre Ferreyres et Bottassieux via Pré-au-Blanc, Rond-point Rio-Gredon, Cité du Genévrier, Route d'Hauteville a également été étudié. Il présente les spécificités suivantes :

- Arrêt Ferreyres sur Pré-au-Blanc: existant en descente, à créer sur chaussée dans le sens montant;
- Arrêt Genévrier: à créer sur propriété privée dans l'enceinte de la Cité du Genévrier et impraticable avec des bus de 12m (contraire à l'exigence DGMR, cf. 3.3). Contre-arrêt à créer sur une des deux voies à la sortie du rond-point du Genévrier;
- Arrêt Bottassieux: renommé chemin des Cerisiers et contre-arrêt à créer pour la montée;
- Coûts d'infrastructure supplémentaires importants;
- Trajet prolongé de 2km aller-retour / 6', ce qui rendrait impossible la cadence de 20' aux heures de pointe avec 2 bus. La cadence devrait dès lors être réduite à 30';
- Réinsertions dans le trafic aux débouchés Pré-Au-Blanc et rond-point du Genévrier difficiles aux heures de pointe, rendant le respect de l'horaire et l'assurance des correspondances aléatoires;
- Attractivité de la connexion Village - ZI fortement réduite en raison des détours empruntés sur cette portion du tracé;
- Opposition de la DGMR et de l'OFROU à l'utilisation du pont d'Hauteville en raison des conflits de flux entre le trafic d'accès aux autoroutes et la vitesse commerciale d'un service de bus.

La municipalité constate que les habitants et emplois sur ce "détour" sont concentrés aux abords du rond-point du Genévrier, situé à proximité immédiate de la halte MVR Château d'Hauteville. Elle privilégie l'option du déplacement du quai voyageur du côté Sud-Est actuel au côté Nord-Ouest qu'elle défendra auprès de MVR et de l'OFT. Cette alternative facilitera l'accès à ce moyen de transport plus direct et rapide que le bus en direction tant du village que de Vevey et sera aussi indispensable au futur développement du site stratégique de La Veyre.

Du côté de la ville de Vevey, le service de la mobilité conditionne son soutien à cette nouvelle ligne de bus sur son territoire à une cadence de 20' aux heures de pointe qu'il considère comme un minimum pour être suffisamment incitatif au transfert modal pour les pendulaires.

3.6. Choix de l'offre en termes de service

Les 2 variantes s'avèrent supérieures à l'ancienne ligne 202 par le raccordement au centre du village, une cadence mieux adaptée et un service bidirectionnel.

D'un point de vue de l'offre, la municipalité considère la variante 2 comme la meilleure, essentiellement pour les raisons suivantes:

- Offre indépendante des caractéristiques de la ligne 202 dictées par des besoins urbains, par nature différents des besoins de zones industrielles;
- Liaison directe avec Vevey-Gare avec une réduction de 5'/20% sur le temps de parcours, d'où un gain d'attractivité pour les pendulaires;
- Desserte optimale à une cadence de 20' aux heures de pointe, meilleure que dans la variante 1 (à 30'); plus modeste aux heures creuses avec une cadence horaire;
- Offre modulable en fonction de l'évolution de la demande propre aux secteurs desservis à la fois à Vevey, dans nos deux zones industrielles et le village;
- Véhicules mieux adaptés aux infrastructures routières existantes.

3.7. Course d'essai

Une course d'essai effectuée le 20 janvier 2016 entre 16h et 17h30 avec des représentants de la commission Mobilité et Sécurité, du GCA, d'entreprises concernées et une délégation municipale a permis de tester les deux variantes et de confirmer le choix de la variante 2.

La Cité du Genévrier a exprimé son regret de ne pas voir ce bus desservir les abords immédiats du site (selon la sous-variante évoquée et écartée sous 3.5) ainsi que de sérieuses réserves par rapport à la possibilité pour ses résidents d'utiliser des traversées de routes démunies de passage-piétons au Rio-Gredon. La municipalité fera tout son possible pour rapidement corriger ce deuxième point (cf. 3.3.1).

4. Procédures d'attribution des marchés

4.1. Prestations de transport

Les communes concernées par les variantes étudiées et copropriétaires du VMCV n'ont pas souhaité réaliser un appel d'offres pour les raisons mentionnées au point 2.5 (absence d'obligation légale et rallongement du délai de procédure).

Cependant, afin de répondre à l'inquiétude de certains conseillers communaux, l'ingénieur en transport mandaté pour l'étude régionale a fourni son appréciation de la politique de prix du VMCV. Il nous informe que, selon son expérience, le coût kilométrique de référence (avant recettes) de diverses entreprises de transport urbain se situe dans la fourchette entre CHF 10.- et 12.-. A titre de comparaison, les coûts du VMCV sur les différentes lignes étudiées pour l'étude TP Riviera varient entre CHF 8.70/km (nouvelle ligne Vevey - St-Légier-La Chiésaz optimisée à fréquence 20'/40') et CHF 11.-/km (prolongement ligne 202 et ligne St-Légier - Blonay).

4.2. Aménagement des arrêts

La commune de St-Légier-La Chiésaz a engagé une procédure en vue de l'adjudication des travaux d'aménagement des arrêts de bus.

La procédure choisie est la procédure gré à gré pour l'ingénieur civil, l'éclairagiste et l'entreprise de génie civil. Pour cette dernière, un cahier de soumission a été établi sur la base de coûts préalablement devisés par l'ingénieur mandaté.

5. Aspects financiers

5.1. Coûts des travaux

Libellé	Montants	Totaux
Génie civil	90'000.00	
Eclairage public (Giratoire Rio-Gredon)	40'000.00	
Marquage, signalisation et mobilier urbain	30'000.00	
Divers et imprévus (10%)	16'000.00	176'000.00
Honoraires ingénieur civil	28'000.00	
Frais administratifs et de reproduction	1'500.00	
Honoraires géomètre	1'000.00	
Honoraires notaire (servitudes)	Pas de servitudes	
Promotion de la nouvelle offre	10'000.00	40'500.00
Total HT	216'500.00	216'500.00
TVA 8%		17'320.00
Total TTC		233'820.00

La municipalité propose d'amortir cet investissement sur une période de 30 ans au maximum. Les dépenses engagées à ce jour à hauteur de CHF 16'260.- TTC sont celles du mandat d'ingénieur-civil pour l'établissement du projet des aménagements des arrêts, comprises dans les coûts mentionnés.

5.2. Coûts d'amortissement des arrêts de bus projetés

Intérêts	CHF	2'300.-
Amortissement	CHF	7'800.-
Total	CHF	10'100.-

L'entretien courant sera effectué par le service de voirie.

Le renouvellement des marquages au sol devra être effectué tous les 7 à 8 ans, soit environ une somme de CHF 5'000.-

5.3. Coûts d'exploitation annuels

Selon la législation en vigueur, les lignes de trafic urbain, statut qui concerne les deux variantes, n'impliquent aucune participation financière de la part de la Confédération et sont donc totalement à charge de l'Etat de Vaud et des communes concernées.

La législation vaudoise définit clairement la participation de l'Etat aux frais d'investissement et d'exploitation des nouvelles lignes de bus (50% des amortissements et des frais financiers et 12.5% des autres charges d'exploitation), ainsi que la participation des différentes communes (50% des amortissements et des frais financiers et 87.5% des autres charges d'exploitation).

Il est utile de rappeler que les charges des transports publics font partie intégrante des mêmes dépenses thématiques que les charges induites par notamment les transports scolaires et l'entretien des routes communales. Une révision de ce système étant actuellement en discussion, les incidences sur les prochaines années sont pour l'heure inconnues.

Les répartitions dans la suite se basent sur les chiffres de population au 31 décembre 2014.

5.3.1. Variante 1 - Ligne 202 prolongée

Coûts de la prestation	3'196'960
Taux de couverture	32% 1'023'027
Déficit prévisionnel	2'173'933
A charge du Canton	543'482
A charge des communes	1'630'451

Commune	Distance - 2/3			Population - 1/3			Participation	en %
	km	Part	Coût	Nombre	Part	Coût		
Vevey	218'364	72.67%	789'894	18'838	68.97%	374'818	1'164'712	71.4%
Corsier	10'751	3.58%	38'888	3'393	12.42%	67'510	106'398	6.5%
St-Légier	71'374	23.75%	258'185	5'084	18.61%	101'156	359'340	22.0%

Les coûts d'exploitation annuels de cette variante à charge de notre commune seraient de l'ordre de CHF 360'000.-.

A titre comparatif, l'incidence de cette variante sur les charges actuelles des communes partenaires serait la suivante:

Commune	Offre 2016 (Pra)	Variation
Vevey	1'076'700	+ 88'012
Corsier	96'700	+ 9'698
St-Légier	-	+ 359'340

5.3.2. Variante 2 - Nouvelle ligne 215

Coûts de la prestation	797'295
Taux de couverture	20% 159'459
Déficit prévisionnel	637'836
A charge du Canton	135'540
A charge des communes	502'296

Commune	Distance - 2/3			Population - 1/3			Participation	en %	Différence V1
	km *)	Part	Coût	Nombre	Part	Coût			
Vevey	3.85	31.56%	105'674	18'838	78.75%	131'849	237'523	47.3%	+ 149'511
St-Légier	8.35	68.44%	229'190	5'084	21.25%	35'583	264'773	52.7%	- 94'567

*) par aller-retour

Les coûts d'exploitation annuels de cette variante à charge de notre commune seraient de l'ordre de CHF 265'000.-, soit de CHF 95'000.- inférieurs à ceux de la variante 1.

5.4. Choix de l'offre au niveau des coûts

Si, pour St-Légier-La Chiésaz, le choix de la variante 2 au niveau du service s'avère aussi être la plus avantageuse, il n'en va pas de même pour la ville partenaire de Vevey.

En effet, cette variante diminue la charge annuelle pour notre commune de CHF 95'000.-, mais l'augmente de CHF 150'000.- pour la ville de Vevey qui se montre malgré tout prête à la soutenir en raison des avantages suivants:

- nouvelle offre correspondant à une demande TP (av. de Gilamont, nouveau collège);
- liaison rapide aux ZI st-légerines depuis à la fois Vevey et St-Légier-La Chiésaz;
- liaison directe entre le quartier de Gilamont et Vevey-Gare;
- desserte des zones sportives (tennis et terrains de foot veveysans);
- adéquation entre le réseau routier existant, l'encombrement et la capacité des bus.

6. Grille d'analyse - Agenda 21 (développement durable)

La municipalité a tenu compte de la grille d'analyse ayant trait au développement durable. Ce projet soutient une politique des transports encourageant les déplacements collectifs des usagers et employés de nos zones industrielles.

Des aménagements complémentaires pourraient être envisagés en fonction du succès de cette offre TP: aménagements piétonniers aux abords de certains arrêts, abribus ponctuels, compléments d'éclairage.

Un concept de communication sera mis en place par les communes en collaboration avec le VMCV.

7. Conclusions du préavis

Vu ce qui précède, la municipalité demande à ce qu'il plaise au conseil communal :

- ⇒ 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 233'820.- ;
- ⇒ 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 ;
- ⇒ Autoriser la municipalité à mettre au budget annuel la participation communale au déficit prévisionnel des coûts d'exploitation de l'offre TP correspondant à la variante 2, sous réserve de l'acceptation du conseil communal de Vevey, à défaut la variante 1 sera retenue ;
- ⇒ Accepter ce préavis comme réponse à la motion PLR pour un développement rationnel en matière de transports publics.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic  A. Bovay

Le secrétaire  J. Steiner



Annexes : - Tracés des deux variantes décrites dans le préavis
- Emplacements des arrêts de bus, base variante 2

Municipal délégué : M. Dominique Epp, municipal

Løgende

Døpart Vevey, gare / Montøe

6280m / 13 arrÆts / 16 minutes

1. Vevey, Moulins
2. Vevey, Ancienne corderie
3. Vevey, Gilamont
4. Vevey, Pra
5. Plateau de La Veyre
6. Tennis
7. La Veyre-d En-Haut
8. Pont de Fenil
9. Grangette
10. Ferreyres
11. Bottassioux
12. St-Løgier, Poste
13. CollÈge de la Chiøsz

Døpart St-Løgier, La Chiøsz / Descente

5920m / 12 arrÆts / 18 minutes

14. St-Løgier, Poste
15. Bottassioux
16. Ferreyres
17. Grangette
18. Pont de Fenil / La Veyre-d En-Haut
19. Tennis
20. Plateau de La Veyre
21. Vevey, Pra
22. Vevey, Gilamont
23. Vevey, Ancienne corderie
24. Vevey, Moulins
25. Vevey, gare