

## LA MUNICIPALITE DE CORSEAUX AU CONSEIL COMMUNAL

**Préavis N° 01-2025**

**Réseau 2026 : restructuration du réseau centre et ouest des VMCV**

---

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

### **1. Objet**

Par ce préavis, la Municipalité sollicite le Conseil communal pour l'amélioration de la desserte du réseau de bus des VMCV, dont la mise en œuvre est prévue en décembre 2025.

Cette amélioration de l'offre en transports publics s'inscrit dans une démarche régionale concertée entre Blonay – Saint-Légier, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, La Tour-de-Peilz, Vevey et Montreux. Dans chacune des communes concernées, un préavis visant à développer le nouveau concept de réseau VMCV est déposé simultanément.

### **2. Préambule**

De manière générale, les itinéraires des lignes urbaines du réseau VMCV n'ont pas connu de changement fondamental depuis près de 10 ans. La cadence<sup>1</sup> proposée s'est en revanche fortement renforcée avec un succès auprès de la clientèle qui enregistre une croissance de plus de 20% sur la même période. Le réseau VMCV actuel s'est développé progressivement dans une logique communale, avec des lignes visant d'abord la desserte d'une localité.

Les enjeux actuels de la mobilité de la Riviera appellent à repenser le réseau dans une approche régionale pour rendre les connexions proposées plus directes et efficaces. Il est visé des meilleures relations entre les pôles de la région (centres des villes, gares, etc.), mais aussi entre les communes car les déplacements au sein même de la Riviera sont une réalité importante.

Cette adaptation du réseau a notamment pour objectifs :

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

---

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

Forts de ces éléments, les VMCV ont initié, en 2022, un travail avec l'ensemble des communes desservies ainsi qu'avec les représentants de l'agglomération Rivelac. L'objectif était d'adopter une vision commune du réseau à mettre en œuvre d'ici à l'horizon 2030.

Ce travail a permis d'aboutir à une Image directrice du réseau 2030 adoptée par l'ensemble des communes et reprise comme une base essentielle pour le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5).

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

### **3. Situation actuelle**

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

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

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

Les amplitudes<sup>2</sup> mises en œuvre diffèrent également d'une commune à l'autre : certaines lignes ne circulent pas avant 6h45 en semaine alors que d'autres sont desservies une heure plus tôt. L'exploitation s'arrête parfois à 19h, parfois à 23h, certaines lignes ont plus d'offre le vendredi soir que du lundi au jeudi. L'amplitude n'est donc pas cohérente sur l'ensemble du réseau.

### **4. Analyse des besoins**

Sur la base des constats présentés ci-dessus, une analyse des besoins a été menée. Elle a permis de mettre en exergue les points suivants :

- Une majorité des actifs domiciliés dans le district travaille dans le district : les liaisons en bus doivent donc permettre un report modal conséquent des déplacements locaux.
- Les pendulaires sortants de la Riviera le font principalement en direction de la région lausannoise et les pendulaires entrants sur la Riviera viennent en grande partie de l'est (Valais, Chablais) ou du nord (Canton de Fribourg). Les liaisons en bus vers et depuis les gares principales doivent donc permettre de bonnes connexions avec les trains. Cet objectif peut être atteint de deux manières : avec des correspondances ciblées ou avec des cadences élevées qui permettent aux voyageurs de ne pas avoir à se soucier des horaires précis de passage.

---

<sup>2</sup> La plage horaire de la journée durant laquelle une ligne est desservie.

- Les flux du week-end sont légèrement différents. Les flux du samedi seront tournés vers les centres-villes et les centres commerciaux en plus des espaces de loisirs, tandis que les flux du dimanche seront dirigés vers les espaces de loisirs. Ces derniers sont volatils et changeant au gré des saisons. Des liaisons transversales efficaces doivent donc permettre de rallier à la fois les centres des villes et les espaces de loisirs.

## 5. Développements prévus

Conformément aux besoins détectés, la création de lignes diamétrales vise à relier directement entre eux plusieurs communes et quartiers de l'agglomération. Ces liaisons sont systématisées dans leur horaire (amplitude des services, cadence) et simplifiées sur leur tracé. Les parcours en boucles sont pour la plupart abandonnés au profit d'itinéraires bidirectionnels<sup>3</sup> proposant une meilleure desserte pour la clientèle.

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

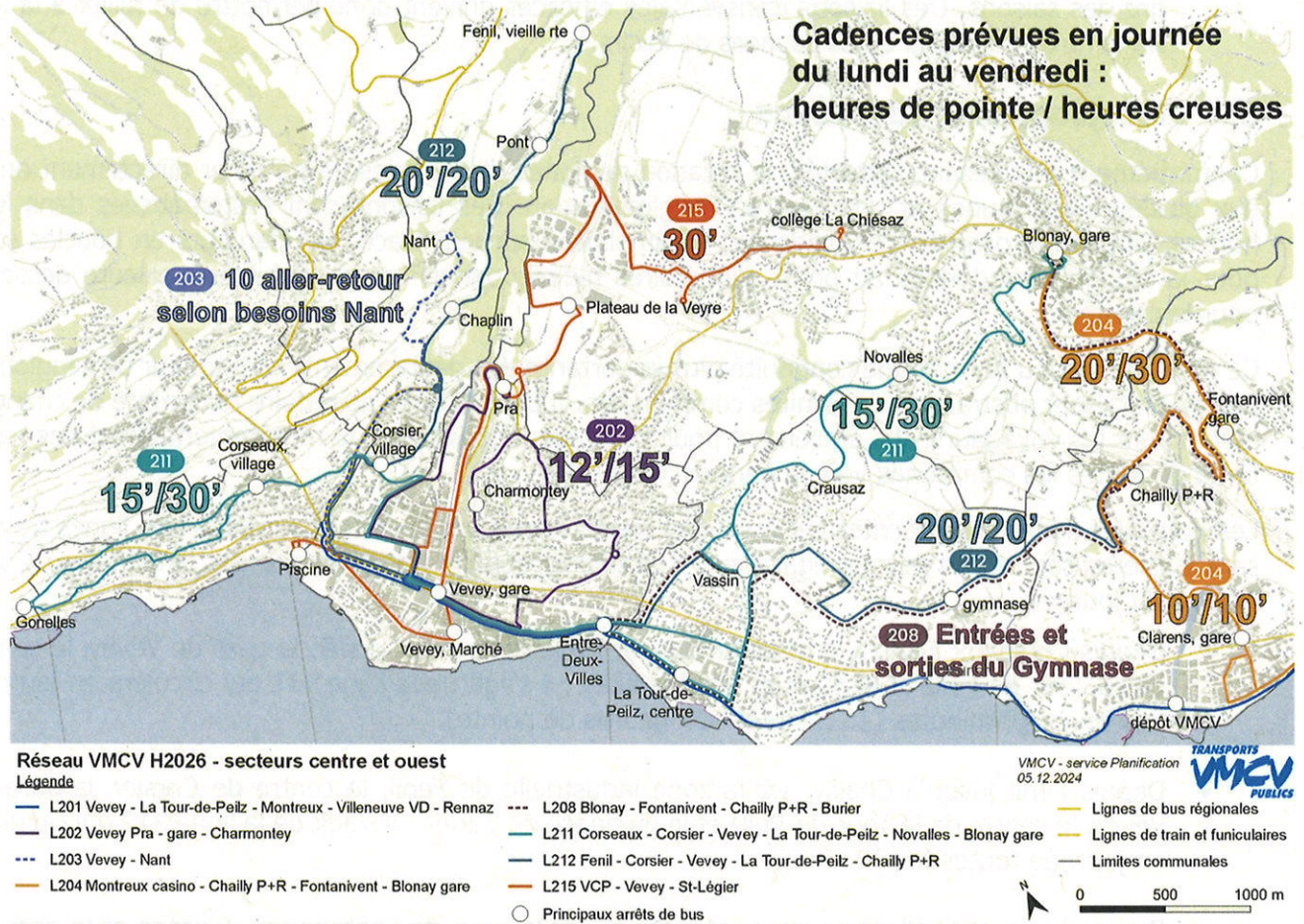
Les nouvelles lignes sont décrites ci-dessous et représentées sur la carte. La création de lignes traversant plusieurs communes permet également d'atteindre l'objectif de cohérence des amplitudes de service sur la journée.

- Depuis Corseaux jusqu'à la gare de Blonay, *via* le centre de Corsier, la gare de Vevey, le centre de La Tour-de-Peilz et le quartier des Novalles : il s'agit de la ligne 211 qui circulera en journée toutes les 30 minutes (15 minutes aux heures de pointe).
- Depuis Fenil jusqu'à Chailly, *via* la zone industrielle de Fenil, le centre de Corsier, la gare de Vevey, le centre de la Tour-de-Peilz et le gymnase de Burier : il s'agit de la ligne 212 qui circulera en journée toutes les 20 minutes.
- Depuis la gare de Blonay jusqu'à Montreux, *via* la gare de Fontanivent, Clarens et la gare de Montreux : il s'agit de la ligne 204 qui circulera en journée toutes les 10 minutes entre Montreux et Chailly et toutes les 30 minutes entre Chailly et Blonay (20 minutes aux heures de pointe).
- Depuis St-Légier jusqu'à Vevey-Corseaux-plage, *via* la zone industrielle de La Veyre, la gare de Vevey, Place du Marché et l'avenue Nestlé : il s'agit de la ligne 215 qui circulera en journée toutes les 30 minutes.

---

<sup>3</sup> Circulation d'une ligne dans les deux sens sur le même itinéraire.

## Carte du réseau 2026 pour les secteurs centre et ouest



### Dessertes internes des centres :

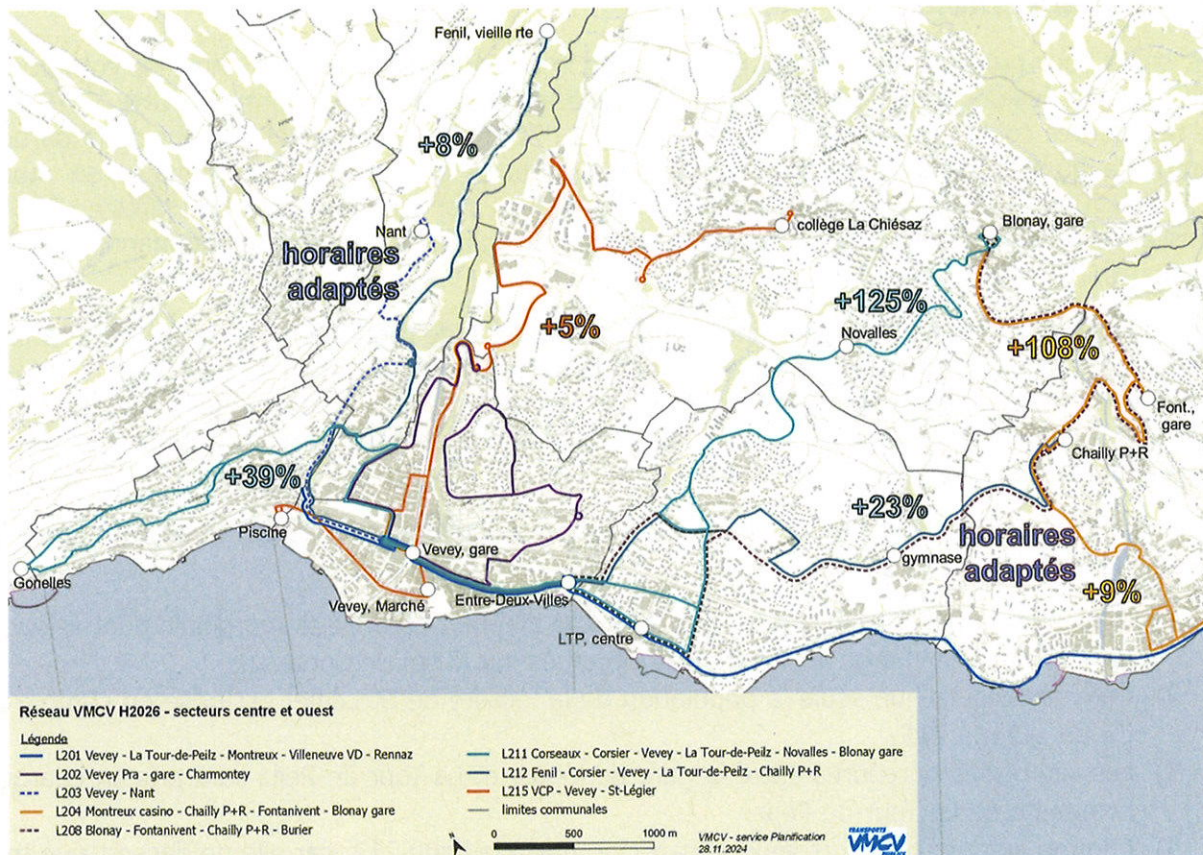
- Le centre de La Tour-de-Peilz est désormais desservi par les lignes 211 et 212, avec une cadence en journée de respectivement 30 minutes (15 minutes aux heures de pointe) et de 20 minutes. Ces deux lignes offrent ainsi une meilleure desserte interne de la commune que l'ancienne ligne 203 dont le tracé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

### Principales connexions :

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

Deux lignes répondant à des besoins particuliers sont créées :

- Entre la gare de Vevey et Nant : il s'agit de la ligne 203 qui circulera une dizaine de fois par jour.
- Entre la gare de Blonay et le gymnase de Burier, *via* la gare de Fontanivent et Chailly : il s'agit de la ligne 208 qui circulera 5 fois par jour, en début et fin de journée.



## 5.1 Améliorations principales pour la Commune de Corseaux

La ligne actuelle 211 prolongée jusqu'à Blonay par Corsier-Village, Vevey et La Tour-de-Peilz offrira désormais :

- Une cadence de 15 minutes aux heures de pointes et un service amélioré en soirée.
- Des liaisons nouvelles et sans changement depuis Corseaux entre autres pour la vieille ville de Vevey, son marché par l'arrêt place Ronjat, La Tour-de-Peilz centre, Rive-Neuve, et au-delà jusqu'à Blonay.
- Une liaison efficace sur le gymnase de Burier par la correspondance avec la ligne 212 à Corsier-Village.

Les deux lignes 211 et 212 participeront aussi à décharger la ligne 201 sur son tronçon le plus chargé entre Vevey et La Tour de Peilz.

## 6. Calendrier de mise en œuvre

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

## 7. Financement

Les coûts pour produire ce nouveau réseau, avec le niveau d'offre accordé entre les communes desservies, sont évalués à CHF 14'890'000.—. Les recettes escomptées se montent à CHF 3'170'000.—. Il en résulte des coûts non-couverts estimés à CHF 11'720'000.—. En tenant compte de la participation cantonale au financement du trafic urbain, les coûts à la charge des communes se montent à CHF 9'381'000.—. Ils sont supérieurs de CHF 1'486'000.— par rapport à ceux budgétés en 2024. Cette croissance de 18% s'explique par une augmentation du volume global d'offre commandé à VMCV pour ces lignes, d'environ 30%.

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

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

- 1) Corseaux ne participe pas à la ligne 215, car elle ne dessert que marginalement la commune. Vevey prend en charge les kilomètres effectués sur le sol de Corseaux.
- 2) Comme aujourd'hui, seule la population de la localité de St-Légier est prise en compte dans la clé de la ligne 215.
- 3) Les kilomètres parcourus entre la gare de Vevey et La-Tour-de-Peilz sont pris en charge par la commune de La Tour-de-Peilz.
- 4) Comme aujourd'hui, Corseaux ne participe pas à la ligne 212, car elle ne dessert que très marginalement son territoire.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution entre le budget 2024 et les coûts projetés pour le réseau 2026. Ces coûts seront intégrés dans le cadre du budget ordinaire 2026. Les coûts ci-dessous concernent uniquement les lignes impactées par la restructuration du réseau.

Commune	Total 2026	Budget 2024	Différence H24 -> H26
Montreux	2'917'000.-	2'608'000.-	+ 309'000.- (+ 11,8 %)
Blonay-St-Légier	1'622'000.-	1'129'000.-	+ 493'000.- (+ 43,7 %)
Vevey	1'661'000.-	1'404'000.-	+ 257'000.- (+ 18,3 %)
La Tour-de-Peilz	1'920'000.-	1'652'000.-	+ 68'000.- (+ 16,2 %)
Corsier-sur-Vevey	829'000.-	763'000.-	+ 66'000.- (+ 8,6 %)
Corseaux	433'000.-	339'000.-	+ 94'000.- (+ 27,7 %)
<b>Total</b>	<b>9'381'000.-</b>	<b>7'895'000.-</b>	<b>+ 1'486'000.- (+ 18,8 %)</b>

La nouvelle péréquation intercommunale vaudoise (NPIV) est entrée en vigueur en 2025. Elle introduit un nouvel élément dans les « Charges particulières des villes » - déficits des lignes de trafic urbain.

D'une part, chaque commune contribuera dorénavant pour CHF 117.-/habitant au financement des déficits des lignes de trafic urbain. D'autre part, la commune sera compensée à hauteur de 60% de sa participation au financement de ces lignes, donc au réseau VMCV. Les communes qui investissent dans le développement des lignes urbaines se voient ainsi fortement soutenues.

En 2025, la commune contribuera selon ce principe pour CHF 273'865.- à ce financement et recevra CHF 177'110.- de compensation pour la même prestation qu'en 2024.

En 2026, avec l'adoption de ce préavis, la commune contribuerait à raison de CHF 275'187.- et bénéficierait d'un soutien accru de la NPIV de CHF 267'110.-.

Dès lors, et même si cela n'apparaît pas dans les mêmes comptes, l'augmentation budgétaire réelle à la charge de Corseaux entre 2025 et 2026 sera quasi nulle.

Les coûts supplémentaires ont été estimés avec prudence, s'agissant notamment des recettes. En effet, on estime qu'un tel changement de l'offre impliquant une réorganisation conséquente pour les habitudes des usagers prend un certain temps avant que cela ne se ressente concrètement en termes d'amélioration de la fréquentation et des recettes. L'objectif général est cependant bien d'améliorer le taux de couverture des charges et donc de diminuer les déficits d'exploitation.

Cette clé sera valable une année, puis sera tacitement reconduite. Le Service des affaires intercommunales (SAI) souhaitant proposer à l'avenir une nouvelle clé globale et régionale du financement des transports publics, ces lignes devraient être à terme intégrées dans cette démarche.

## **8. Procédure d'adoption**

Au vu des délais de mise en œuvre de l'horaire 2026 (cf. point 6), une adoption du financement du nouveau réseau par chaque commune est nécessaire au premier trimestre 2025. Dès lors, il est soumis au Conseil communal la décision de valider le principe de l'inscription au budget communal de 2026 du montant nécessaire à réaliser le futur réseau.

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

La date du 27 février 2025 a été retenue pour organiser une séance de présentation du projet aux six commissions ad hoc chargées de rapporter sur cet objet. Les commissions auront l'occasion de pouvoir siéger individuellement à la même date à la suite de la présentation.

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

## **9. Développement durable**

### **9.1 Social**

Ce projet a un impact important pour la population en proposant de nouvelles lignes attractives de transports publics. Elles permettront à la population de se déplacer au sein de l'agglomération selon des tracés adaptés à la réalité des déplacements des usagers, ceci tant en termes de déplacement pendulaire, que pour les loisirs.

### **9.2 Economique**

Economiquement parlant, l'augmentation des coûts engendrée pour la commune (env. + 28 %) est à mettre en regard des bénéfices attendus, notamment de l'importante augmentation de l'offre, ainsi que de la prise en compte plus importante, dans le calcul de la nouvelle péréquation intercommunale vaudoise (NPIV), des coûts liés au transport public urbain.

### **9.3 Environnement**

En offrant des dessertes attractives et adaptées, ce projet a pour but de favoriser l'usage des transports publics et le report modal. L'usage des transports publics en remplacement de la voiture individuelle a un impact significatif sur les émissions de gaz à effet de serre. La qualité et la continuité de l'offre en transports publics constituent les principaux facteurs de choix de leur utilisation. Par ailleurs, il permet de diminuer les flux de circulation, notamment aux centres-villes, et donc également les nuisances associées.

## **10. Position de la Municipalité**

La Municipalité se réjouit du succès notable des lignes VMCV urbaines depuis l'augmentation des cadences et souhaite poursuivre de façon significative l'amélioration des prestations des transports publics, en avançant de façon coordonnée avec les autres communes de la Riviera.

S'inscrivant dans la stratégie de développement des transports publics définie dans le projet d'agglomération PA5 Rivelac, l'étape proposée dans le présent préavis permet de fournir une desserte attractive pour certains secteurs et particulièrement pour notre commune, tout en apportant de nouvelles connexions intercommunales jusqu'ici inexistantes ou peu attrayantes, dans une logique régionale faiblement prise en compte jusqu'alors.

La Municipalité relève la qualité du projet soumis et salue la parfaite collaboration de toutes les communes concernées et des VMCV dans l'élaboration de celui-ci.

## 11. Conclusions

En conclusion, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL DE CORSEAUX

- VU le préavis N° 01-2025 Réseau 2026 : restructuration du réseau centre et ouest des VMCV  
VU le rapport de la commission chargée de rapporter sur cet objet porté à l'ordre du jour,

#### d é c i d e

1. d'approuver le projet de restructuration du réseau centre et ouest des VMCV dès l'horaire 2026,
2. d'autoriser la Municipalité à répercuter sur le budget 2026 et suivants l'augmentation des coûts d'exploitation annuels de la ligne 211 de CHF 94'000.— TTC consécutive à l'adaptation de l'offre sur le compte 6291.1000.3614.00 « Participation au déficit des VMCV ».


AU NOM DE LA MUNICIPALITE

le syndic

la secrétaire

  
Christian Minacci



  
Corinne Pilloud

Adopté en Municipalité le 10 février 2025

Délégué-municipal : M. Christian Minacci

Annexes : -