



COMMUNE
D'AIGLE

LA MUNICIPALITÉ

Au Conseil communal d'Aigle

RAPPORT-PRÉAVIS MUNICIPAL No 2018-03 du lundi 22 janvier 2018

relatif à la

**REPONSE AUX POSTULATS DE MME LA CONSEILLERE
COMMUNALE BARBARA DEVAUD (PLR), DEPOSE LE 14 AVRIL
2016, INTITULE « UN BUS COMMUNAL, POUR QUI ? POUR TOUS? »**

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. PRÉAMBULE

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat cité en titre, déposés par Mme la Conseillère communale Devaud. En effet, arrivée au terme des démarches de réflexion sur les transports dans le cadre du projet d'agglomération Chablais Agglo, la Municipalité entend appliquer le nouveau concept de transports publics élaboré de concert avec les autres Communes de ladite agglomération et qui répond aux attentes de la postulante.

2. HISTORIQUE

La postulante relève que, depuis plusieurs années, Aigle dispose d'un bus communal, dont le circuit a été revu en fonction du développement de la ville et de sa zone industrielle. Elle constate qu'il s'agit d'un seul bus, soit une seule ligne, circulant dans un sens unique, dont les horaires ont été adaptés aux CFF et aux TPC, et que, avec le temps, plusieurs

adaptations et réflexions ont eu lieu et ont permis d'améliorer ce service public. Elle signale ensuite qu'une étude sur l'extension du bus communal a été réalisée et que la mise en service d'un second bus reste liée au projet Chablais Agglo. Elle demande donc à la Municipalité :

1. d'étudier la possibilité de créer une deuxième ligne de bus afin de desservir les zones précitées de manière optimale ;
2. d'étudier la possibilité de la compatibilité des horaires du bus avec ceux des écoles dans l'idéal avant la rentrée scolaire 2016-2017.

3. CONTEXTE ACTUEL

En date du 16 décembre 1999, le Conseil communal a accepté la création d'un service urbain de transports publics, ainsi que son coût annuel, estimé alors à CHF 179'000.- pour 24 rotations quotidiennes réalisées au moyen d'un véhicule d'occasion. En 2004, ce même conseil, au vu du succès, acceptait d'accorder à la Municipalité un nouveau crédit pour le renouvellement de la concession aux TPC, avec l'acquisition d'un véhicule à gaz (actuellement, ce véhicule a été remplacé par un autre, hybride). Aujourd'hui, la ligne effectue une boucle reliant les différents points de la commune. Comme le mentionne la postulante, un projet d'extension existe au niveau du projet d'agglomération.

Concernant la compatibilité des horaires du bus communal avec les horaires scolaires, il convient de se rappeler que la priorité première des TPC, exploitant la ligne de bus est d'assurer, dans la mesure du possible, une compatibilité avec les autres modes de transports publics, notamment avec les trains et les horaires scolaires. Compte tenu du fait que le bus communal ne circule pas en site propre, il est tributaire du trafic et son horaire peut s'avérer impossible à tenir, aux heures de pointe surtout. Dès lors, il est extrêmement difficile d'adapter les horaires du bus communal avec ceux des écoles.

Il faut néanmoins rappeler que, le droit cantonal et la jurisprudence suisse en matière de transports scolaires décrivent ainsi les obligations qu'ont les communes, dans l'organisation de leurs transports scolaires. Celles-ci doivent s'assurer que les enfants ont effectivement la possibilité de se rendre à l'école selon des modalités raisonnables, que ce soit à pied, en vélo ou en vélomoteur, par un service de transports spécial ou par les transports publics. Par ailleurs, il est considéré qu'en l'absence de danger particulier, apprécié en fonction de l'âge, de la constitution des enfants concernés, de la difficulté du trajet (topographie) et des saisons par exemple, les élèves domiciliés à moins de 2,5 kilomètres de l'école sont présumés pouvoir s'y rendre par leurs propres moyens ; la commune n'est alors pas tenue d'organiser un transport scolaire, ni de verser une indemnité de transport. Sur le territoire aiglon, toutes les zones habitées de la commune, à l'exception notoire des Afforêts sont comprises dans un rayon de 2,5 km de chacun des 3 complexes scolaires de la Grande-Eau, de la Planchette et du Sillon. La Municipalité tient compte de cette situation et examine chaque cas particulier de demande de subside.

La concession pour le bus communal a été confiée dès le début aux TPC qui exploitent cette ligne et la font évoluer selon la demande et, dans la mesure du possible, selon les horaires des trains CFF et des écoles. La collaboration avec la Municipalité est bonne et les échanges fréquents. Le Conseil communal peut agir sur quant au développement du bus en intervenant sur le budget de la Commune d'Aigle.

4. DESCRIPTION DU PROJET

Un bus d'agglomération desservant l'ensemble du territoire est mis en place de façon coordonnée avec le développement urbain, avec le réseau de bus régional en cours de réorganisation, notamment autour du site de l'Hôpital Riviera-Chablais, et avec le réseau ferroviaire. Cette nouvelle offre assure une desserte régulière au quart d'heure des périmètres urbains denses. Il assure également une à deux fois par heure, des liaisons entre les localités qui ne sont pas reliées par le réseau ferroviaire, comme par exemple la liaison Aigle–Muraz–Collombey (en passant par la zone commerciale d'Aigle et les zones d'activités d'Aigle et de Collombey). Enfin, il assure une couverture étendue des territoires moins denses et excentrés, par une desserte en partie à la demande. L'horaire normal est assuré en journée la semaine (de 6h à 19h30) et le samedi (de 9h à 18h), en période scolaire. En horaire réduit, le service est diminué environ de moitié mais assure partout au moins une cadence horaire. Ce niveau de service est assuré en début de soirée ainsi qu'en périodes de vacances. En horaire minimal, le réseau fonctionne entièrement à la demande. Ce niveau de service est assuré les dimanches ainsi qu'à l'aube et en soirée et assure en particulier les correspondances avec les premiers et derniers trains à Aigle.

Cadences et amplitudes

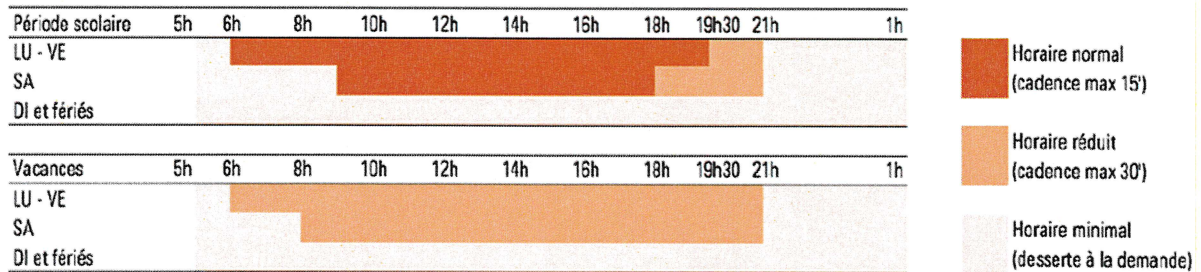


Figure 1 : Représentation graphique des horaires prévus, différenciant horaire normal, horaire réduit et horaire minimal

Le projet prévoit, pour Aigle, deux lignes urbaines dont le parcours n'est pas encore définitivement arrêté. Une première ligne relierait la Place du Marché à la Mêlée via Molage et Planchette avec une cadence toutes les 30 minutes. La seconde relierait la Place du Marché à la Mêlée via Sous-Gare avec une cadence toutes les 30 minutes et dont le trajet peut varier selon le principe de « bus à la demande ». Grâce à la combinaison de ces deux lignes, on obtient une cadence aux 15 minutes sur le tronçon Mêlée-route de transit.

Par ailleurs, des solutions sont à l'étude pour renforcer la desserte des sites scolaires durant la pause de midi.

Urbain Aigle

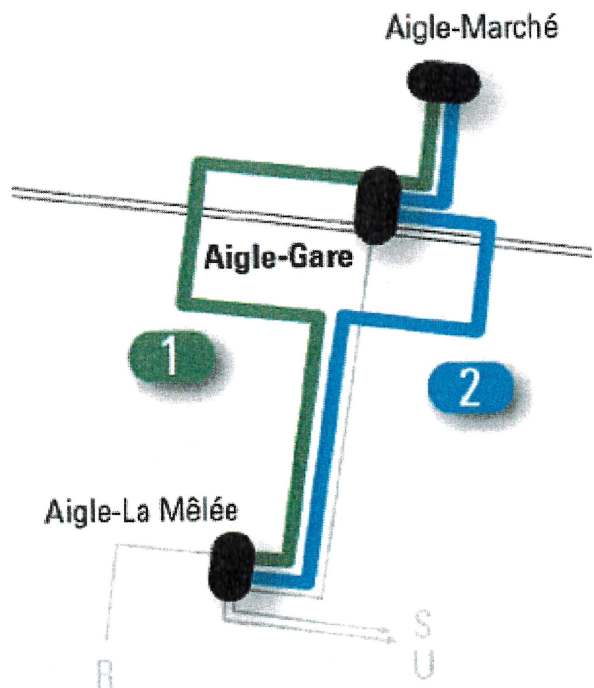


Figure 2 : Carte synoptique du bus d'agglomération - lignes urbaines aiglones

Le rapport d'étude commandé par la région au bureau Roland Ribi & Associés SA décrit les avantages pour Aigle comme suit :

Améliorations apportées par le projet pour Aigle

Volume global de l'offre

		Actuel	Projet	Gain
Km totaux sur la commune	Km/an	75 000	386 000	x 5.1

Liaisons nouvelles ou sensiblement améliorées

		Actuel	Projet	Gain
Aigle Centre-ville - Centre commercial	Cadence	2/h	4/h	Gain +100%
	Amplitude	6h55-18h55	5h-1h	Gain +65%
	Dimanche	Inexistant	1/h	Nouveau
	Temps de trajet	15 à 20 min (boucle)	13 min	Gain -35%
Planchettes - Centre commercial	Cadence	2/h	2/h	Inchangé
	Amplitude	6h55-18h55	5h-1h	Gain +65%
	Dimanche	Inexistant	1/h	Nouveau
	Temps de trajet	5 min	5 min	Inchangé
Dents du Midi - Centre commercial	Autre	Arrêts différents aller et retour	Mêmes arrêts	Meilleur
	Cadence	2/h	2/h	Inchangé
	Amplitude	6h55-18h55	5h-1h	Gain +65%
	Dimanche	Inexistant	1/h	Nouveau
Aigle Gare - Zone industrielle	Temps de trajet	11 à 19 mn (boucle)	5 min	Gain jusqu'à -75%
	Cadence		2/h	Nouveau
	Amplitude	Inexistant	5h-1h	Nouveau
	Dimanche		1/h	Nouveau
Aigle Centre - Planchettes - Muraz	Temps de trajet		10 à 15 min	Nouveau
	Cadence	Inexistant, excepté quelques	1/h	Nouveau
	Amplitude	correspondances régionales	5h-1h	Nouveau
	Dimanche	via Vionnaz	1/h	Nouveau
Aigle Centre - Planchettes - Zone commerciale Monthey-Collombey	Temps de trajet		23 min	Nouveau
	Cadence		2/h	Nouveau
	Amplitude	Inexistant	5h-1h	Nouveau
	Dimanche		1/h	Nouveau
	Temps de trajet		33 min	Nouveau

5. MOTIVATION DE LA MUNICIPALITÉ

Comme elle le stipule dans son programme de législature 2017-2021, la Municipalité est convaincue que le projet de bus d'agglomération, qui doit assurer non seulement une bonne desserte des centres urbains, mais encore, des villages, hameaux et autres zones commerciales, sous réserve de l'octroi des crédits nécessaire à sa mise en place, répondra aux attentes de la population aiglonoise, telles que décrites dans le postulat à moyen terme. A court terme en revanche, la Municipalité ne prévoit pas d'extension des horaires ou du tracé du bus communal.

D'un autre côté, La Municipalité rappelle qu'un système de transports publics, même performant, ne pourra jamais répondre à l'ensemble des besoins spécifiques de chaque usager pris individuellement. Et que dès lors il lui appartient de s'adapter ou de trouver des solutions en transport individuel, comme l'organisation de « services de navette autogérés » ou la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service, par exemple.

6. PROCÉDURE ET DÉLAIS DE RÉALISATION

Partie intégrante du Projet d'agglomération du Chablais, 3^{ème} génération, déposé à Berne en 2016, et indépendamment des financements fédéraux, ce projet, piloté par Chablais Région va de l'avant et une mise en service du bus d'agglomération est prévue pour 2019.

7. ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Dans le périmètre de l'agglomération chablaisienne (Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon), la qualité de desserte en transports publics en dehors des périmètres des gares et haltes des lignes de chemin de fer est de niveau D (faible) ou inférieur (marginale ou inexistante). Trois communes ont un service de bus urbain communal, circulant du lundi au samedi en journée, à une cadence de 30 minutes.

Chaque pôle de transports publics étant différent, il n'est pas aisé de comparer les systèmes mis en places, tant en termes de lignes de bus, de tramway ou encore de trains. Dans ce contexte, l'histoire de ces réseaux est à prendre en compte. Par exemple, si le réseau de chemins de fer est dense et existe de longue date dans le Chablais, celui de bus est plutôt récent et de faible densité actuellement.

8. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Environnement : L'augmentation de l'offre en transport public a une incidence certaine sur la réduction de l'usage des véhicules privés.

Social : Une offre de transport public augmentée permet de rompre une forme d'isolement que pourraient vivre les personnes ne possédant pas de véhicule privé. Elle permet également de rapprocher les différentes Communes desservies dans la plaine du Rhône.

Economie : Les augmentations de cadence et l'ajout de nouvelles lignes vont indiscutablement rapprocher le centre-ville aiglon de la zone industrielle et commerciale, permettant une plus grande perméabilité entre les emplois et les commerces.

La mesure proposée s'inscrit donc dans une logique de **développement durable**.

9. INCIDENCES FINANCIÈRES

D'une manière générale le projet de bus d'agglomération chablaisien devrait coûter environ CHF 2'666'000.- par année. Compte tenu d'une répartition des coûts entre les Communes intéressées, à savoir Ollon, Monthey, Collombey-Muraz et Aigle, basée sur la population (pour 2/3) et sur le nombre d'arrêts desservis (pour le 1/3 restant), le coût estimé pour la Commune d'Aigle, de la mise en service des mesures décrites précédemment, avoisineraient les CHF 666'500.-. Ces montants sont à considérer avec le recul nécessaire, car il s'agit d'estimation avant rentrée d'offres et surtout, avant mise en exploitation et total des recettes. Les chiffres finaux seront portés au budget chaque année.

A titre de comparaison, lors de la création de la ligne de bus communal, le préavis demandait un crédit de CHF 179'000.-. Les résultats d'exploitation de la ligne les trois premières années furent respectivement de CHF 156'200.- en 2000, de CHF 137'078.05 en 2001 et de CHF 127'640.10 en 2002, soit 20% inférieur aux prévisions. L'expérience a démontré que cette marge entre prévision et chiffre réels est raisonnablement envisageable dans le cas du projet de bus d'agglomération.

10. CONCLUSIONS

En conclusion, nous avons l'honneur, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de vous demander de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AIGLE

- Vu le préavis n° 2018-03 du lundi 22 janvier 2018
- Ouï le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet
- Considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour

DÉCIDE

1. De prendre acte du rapport-préavis municipal N° 2018-03 valant réponse au postulat de Mme la Conseillère communale Barbara Devaud, déposé le 14 avril 2016, intitulé « Un bus communal, pour qui ? pour tous? ».

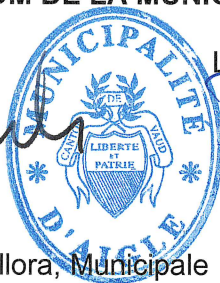
AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

F. Borloz

Le Secrétaire adjoint :

R. Joly



Municipal délégué : Mme Maude Allora, Municipale