

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation Valérie Zonca et consorts au nom de Joëlle Minacci,
Circé Fuchs, Romain Pilloud et Aurélien Clerc - Réduction de la desserte entre
Villeneuve et Rennaz: quelles conséquences pour l'accès aux soins et pour le
personnel hospitalier ? (26_INT_85)**

Rappel de l'interpellation

Le projet d'horaire 2027 des Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV), actuellement mis en consultation, prévoit une réduction de moitié de la fréquence de la ligne reliant Villeneuve à Rennaz. Alors qu'un bus circule aujourd'hui toutes les dix minutes sur ce tronçon, la cadence passerait à vingt minutes dès décembre 2026.

Cette modification toucherait directement la liaison avec l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC), équipement public majeur desservant une population bien au-delà de la Riviera. Elle concernerait également de nombreuses personnes âgées, à mobilité réduite, en situation de handicap, des patient·e·s se rendant à des consultations médicales ainsi que le personnel hospitalier. Selon les informations communiquées par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), cette diminution de l'offre serait motivée par une volonté « d'ajuster l'offre à la fréquentation » et de « réduire les coûts », dans le contexte des exigences liées au maintien des subventions fédérales accordées au trafic régional.

Cette annonce soulève plusieurs interrogations. D'une part, la fréquentation d'une ligne desservant un hôpital ne peut être évaluée uniquement sous l'angle de la rentabilité économique. D'autre part, cette réduction semble entrer en tension avec les objectifs cantonaux de report modal, d'accès équitable aux prestations publiques et de renforcement de l'usage des transports publics. Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Quels critères précis ont conduit la DGMR à proposer une réduction de la cadence de 10 à 20 minutes sur ce tronçon ?*
- 2. Quel est le taux de couverture actuel du tronçon régional Villeneuve-Rennaz ?*
- 3. Quelle économie annuelle est attendue de cette diminution de l'offre ?*
- 4. Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'une analyse des conséquences de cette mesure sur l'accessibilité de l'Hôpital Riviera-Chablais pour les patient·e·s, les proches et le personnel hospitalier ?*
- 5. Quels scénarios alternatifs ont été étudiés avant de retenir cette réduction de fréquence ?*
- 6. Comment cette diminution de l'offre s'articule-t-elle avec les objectifs du Plan climat vaudois et de la stratégie cantonale visant à favoriser le transfert de la mobilité individuelle vers les transports publics ?*
- 7. Le Conseil d'Etat est-il prêt à réexaminer cette décision si la consultation publique fait apparaître une forte opposition des usagères et usagers ou des acteurs concernés, notamment du secteur de la santé ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Lors de l'ouverture de l'hôpital Riviera Chablais, le Canton, s'est engagé à garantir une accessibilité de qualité en transports publics. En particulier, la ligne de bus VMCV 201 avait été prolongée jusqu'à Rennaz et sa cadence portée à 10 minutes sur tout son tracé. Par ailleurs, la portion de ligne entre Villeneuve et Rennaz a été considérée comme régionale.

Sa commande relève donc conjointement du Canton et de la Confédération, dans le cadre réglementaire et financier applicable au transport régional de voyageurs.

Le projet d'horaire 2027 soumis à la consultation publique proposait, en mai 2026, une cadence ramenée à 20 minutes toute la journée, au lieu de 10. Cette réduction de cadence a été envisagée dans un contexte où la Confédération prévoit de durcir ses exigences en matière de taux de couverture minimal des charges par les recettes donnant droit au cofinancement fédéral des prestations. Alors que ce taux était jusqu'à présent fixé à 20 %, il devrait être porté à 30 % dès le début de l'année prochaine. Compte tenu du niveau de recettes de la ligne, le Canton s'exposait dès lors au risque de perdre l'entier du cofinancement fédéral de la ligne.

Finalement, un examen approfondi de la situation et des échanges entre le Canton et les VMCV ont permis, début juillet, de réunir les conditions nécessaires au maintien de la cadence à 10 minutes en 2027 et 2028. Les VMCV ont pu en effet produire et transmettre à la DGMR une offre atteignant le taux de couverture de 30% requis.

Il est ainsi possible de conserver le niveau d'attractivité de cette ligne qui offre un accès direct à l'hôpital depuis la Riviera. Au-delà, la poursuite de cette offre dépendra de la consolidation de la fréquentation de la ligne sur son tronçon entre Villeneuve et Rennaz.

Réponse aux questions

1. *Quels critères précis ont conduit la DGMR à proposer une réduction de la cadence de 10 à 20 minutes sur ce tronçon ?*

Cette proposition s'est inscrite dans les mesures d'efficience et d'optimisation examinées par la Direction générale de la mobilité et des routes dans le cadre du processus de commande des offres 2027. Elle visait à mieux adapter l'offre à la demande observée sur ce tronçon, et à améliorer le degré de couverture des charges par les recettes. En effet, dans le contexte des finances fédérales, l'Office fédéral des transports va durcir les conditions donnant lieu à un subventionnement fédéral. Ainsi, les lignes régionales de bus et de train offrant une cadence au-delà de la demi-heure, soit plus de 36 paires de courses par jour, devront atteindre un degré minimal de couverture des coûts par les recettes de 30 %, contre 20 % aujourd'hui. Ce projet de nouvelle directive a été mis en consultation par l'OFT. Dans ce cadre, le Canton, avec le soutien de sa députation aux Chambres fédérales, s'est fermement opposé à ces changements délétères non seulement pour la poursuite du développement de l'offre de transport public dans le canton, mais aussi pour le maintien de l'offre existante. Malgré les critiques formulées dans le cadre de la consultation, tout porte malheureusement à croire que ces nouvelles exigences seront mises en œuvre dès 2027.

C'est pourquoi la commande des prestations de transports publics pour l'horaire 2027 a été élaborée sur cette base, dans le souci de préserver les contributions de la Confédération indispensables à la pérennité du système de transport public vaudois.

Le Conseil d'Etat relève enfin que la proposition reposait sur un gain d'efficience grâce à la circulation d'un véhicule en moins sur l'entier de la ligne tout en restant compatible avec la cadence 10' sur le tronçon principal Vevey - Villeneuve de la ligne afin de ne pas prétérer l'offre urbaine et maintenir une continuité des liaisons jusqu'à l'hôpital.

2. Quel est le taux de couverture actuel du tronçon régional Villeneuve-Rennaz ?

Selon les données définitives qui ont été fournies à la DGMR en juillet, le taux de couverture de la ligne VMCV 201 s'est élevé à 27,8% en 2025, avec la cadence de 10 minutes en vigueur.

3. Quelle économie annuelle est attendue de cette diminution de l'offre ?

Une économie d'environ 500'000 francs d'indemnités annuelles avait été estimée en réduisant la cadence de 10 à 20 minutes entre Villeneuve et Rennaz.

4. Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'une analyse des conséquences de cette mesure sur l'accessibilité de l'Hôpital Riviera-Chablais pour les patient-e-s, les proches et le personnel hospitalier ?

Dans le cadre des analyses ayant conduit à envisager une réduction de cadence, la DGMR a veillé à préserver la continuité de la chaîne de transport, de manière à ce que cette adaptation n'entraîne pas de rupture dans les déplacements ni d'allongement systématique du temps d'attente pour rejoindre l'HRC. Une liaison directe, sans changement, aurait ainsi été maintenue à raison de trois courses par heure. La DGMR a également porté une attention particulière au maintien des correspondances avec les trains régionaux en gare de Villeneuve et, plus largement, à la cohérence de l'ensemble des déplacements.

5. Quels scénarios alternatifs ont été étudiés avant de retenir cette réduction de fréquence ?

La DGMR et les VMCV ont envisagé plusieurs pistes, mais un seul scénario a été analysé de manière approfondie, car il permettait de répondre aux exigences financières et de remplir les critères fédéraux de financement.

6. Comment cette diminution de l'offre s'articule-t-elle avec les objectifs du Plan climat vaudois et de la stratégie cantonale visant à favoriser le transfert de la mobilité individuelle vers les transports publics ?

Comme indiqué en préambule, la cadence à 10 minutes pourra finalement être maintenue en 2027 et 2028. De manière générale, toute adaptation de l'offre répond à des considérations spécifiques (financement, fréquentation, etc.) et ne remet absolument pas en cause la volonté politique visant à favoriser et soutenir l'utilisation des transports publics. Le Conseil d'Etat s'est doté d'une stratégie cantonale de mobilité multimodale, dont l'un des axes principaux est de soutenir le report modal vers les transports publics, en cohérence avec les objectifs du Plan climat.

7. Le Conseil d'Etat est-il prêt à réexaminer cette décision si la consultation publique fait apparaître une forte opposition des usagères et usagers ou des acteurs concernés, notamment du secteur de la santé ?

Comme indiqué précédemment, suite à un nouvel examen de la situation et des actions ciblées, les conditions nécessaires au maintien de la cadence à 10 minutes en 2027 et 2028 ont pu être réunies début juillet 2026, permettant de conserver le niveau de cadence de cette ligne.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 septembre 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni