

Commune de

Blonay – Saint-Légier

LA MUNICIPALITÉ

**AU CONSEIL COMMUNAL
DE BLONAY – SAINT-LEGIER**

PREAVIS No 03-2025

**relatif à la restructuration du réseau des transports
publics VMCV 2026 et à l'autorisation de porter au
budget de l'année 2026 et suivantes l'augmentation
des coûts de transports publics de CHF 493'000.-**

Date proposée pour la séance de la commission intercommunale :

27.02.2025 à 19h30

Aula du Collège Courbet
Avenue de la Gare 1, La Tour-de-Peilz

Blonay, le 4 février 2025

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de soumettre au Conseil communal la restructuration des parties centre et ouest du réseau de bus urbains exploité par les VMCV (Réseau 2026), 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 les communes de Corseaux, Corsier-sur-Vevey, La Tour-de-Peilz, Montreux, Vevey, et Blonay – Saint-Légier. 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 cadence¹ 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.

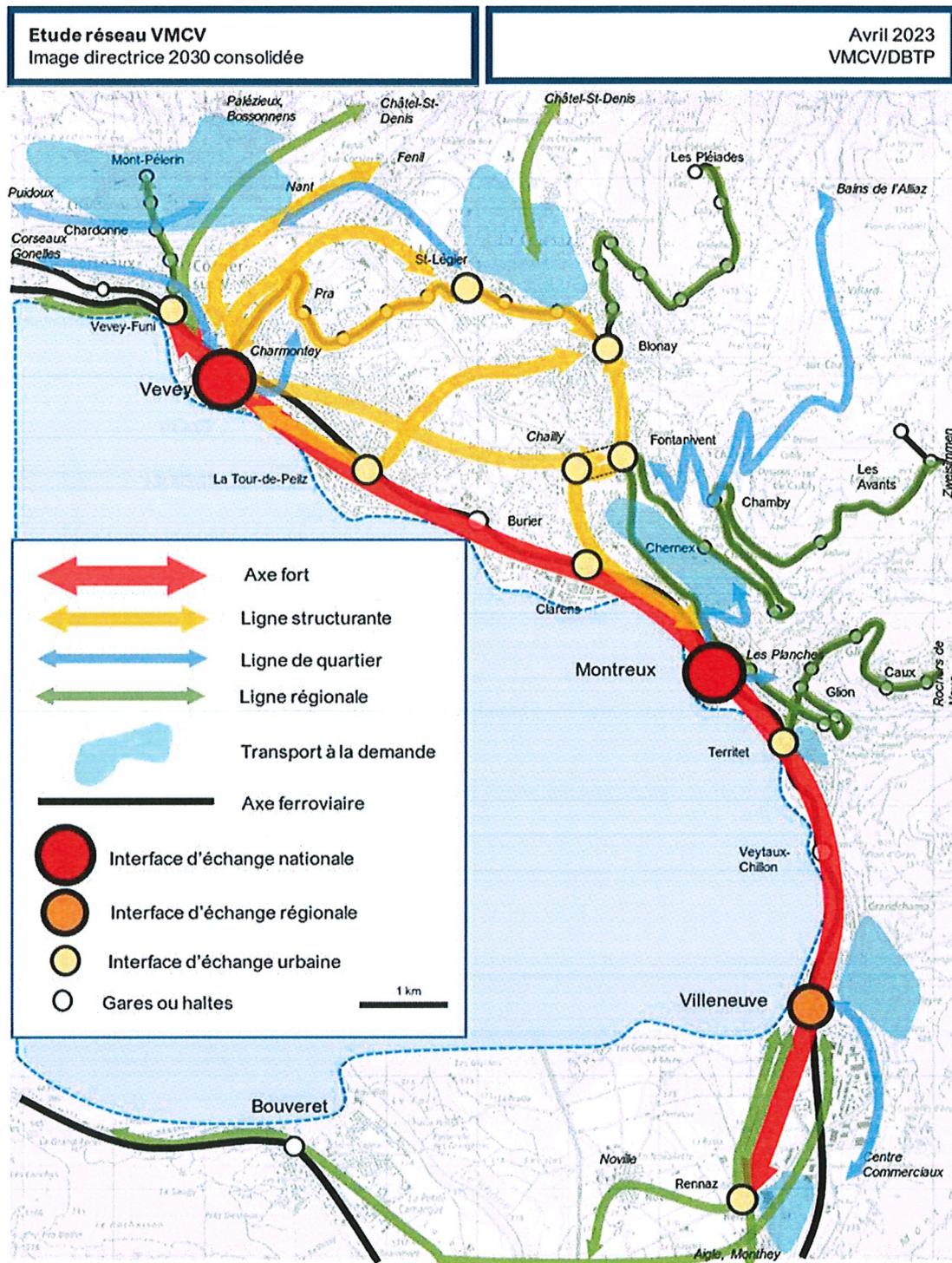
Cette adaptation a pour objectifs principaux :

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

Fort 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 5e génération (PA5).

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

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



3. Situation actuelle

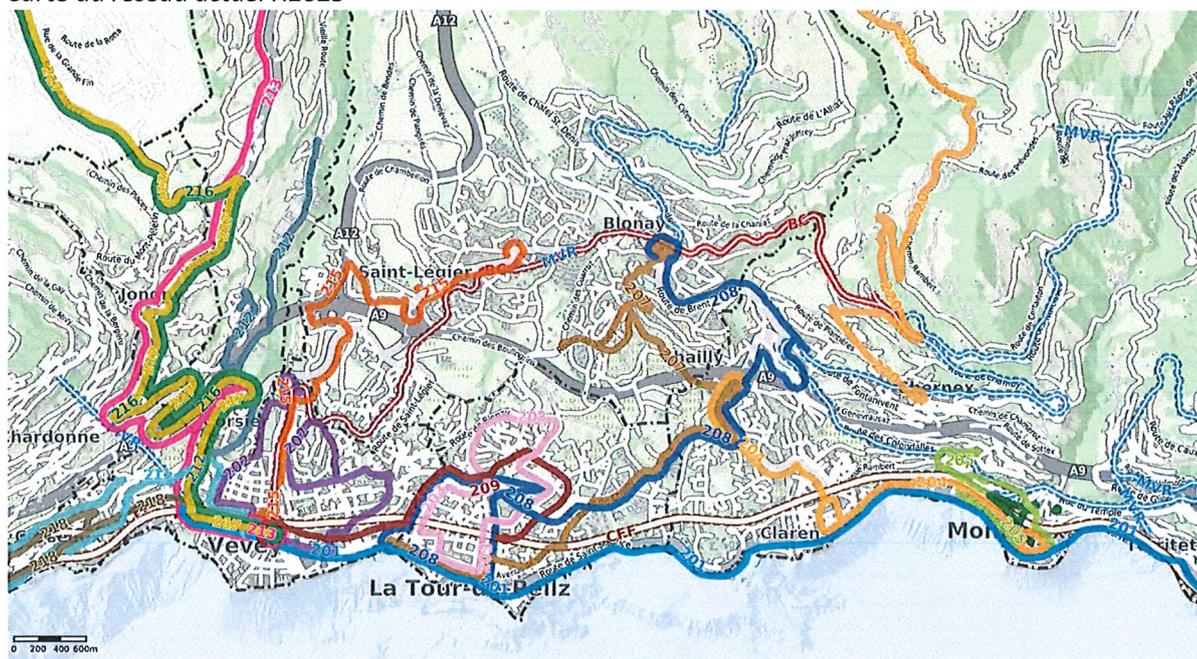
Certaines lignes du réseau de bus actuel présentent un défaut de lisibilité et d'efficacité avec des itinéraires en boucle ou indirects au temps de parcours peu efficaces.

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. Les communes proches du lac, de Corseaux à Villeneuve, affichent des valeurs bien plus basses. Cela s'explique notamment 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), la topographie et l'offre en transports publics moins compétitive dans les localités du haut.

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 deux côtés du pôle de Vevey, pénalisées notamment par la nécessité de faire des transbordements et par 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 amplitudes² mises en œuvre diffèrent également d'une commune à l'autre : certaines lignes ne circulent pas avant 06h45 en semaine alors que d'autres sont desservies une heure plus tôt. L'exploitation s'arrête parfois à 19h00, parfois à 23h00, certaines lignes ont plus d'offres le vendredi soir que du lundi au jeudi. L'amplitude n'est donc pas cohérente sur l'ensemble du réseau.

Carte du réseau actuel H2025



² La plage horaire de la journée durant laquelle une ligne est desservie.

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 travaillent 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.
- 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 bidirectionnels³ proposant une meilleure desserte pour la clientèle.

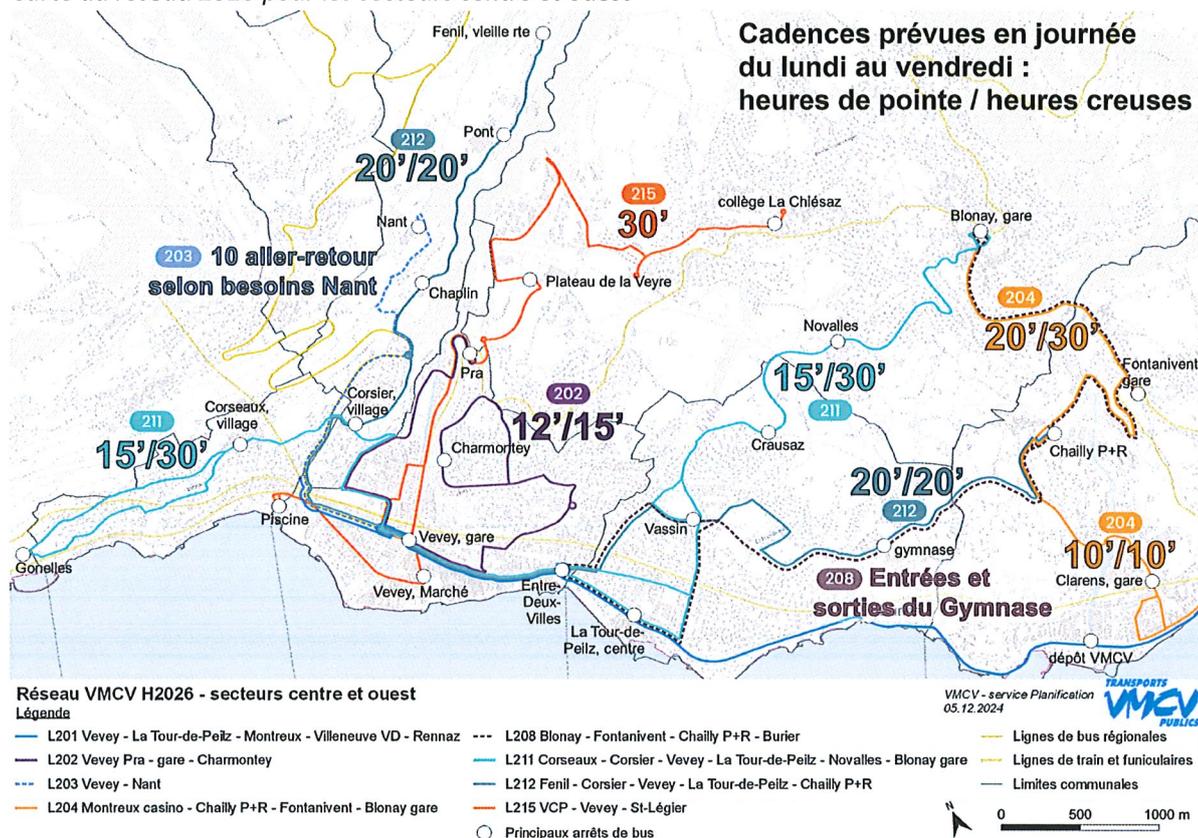
Ce nouveau réseau permet une continuité plus importante des déplacements à l'intérieur de l'agglomération, en faisant abstraction des limites communales. Il permet ainsi de réduire le nombre de changements pour les voyageurs. Il a également pour avantage de permettre le rabattement direct des habitants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

³ Circulation d'une ligne dans les deux sens sur le même itinéraire.

Carte du réseau 2026 pour les secteurs centre et ouest



Desserte interne 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.

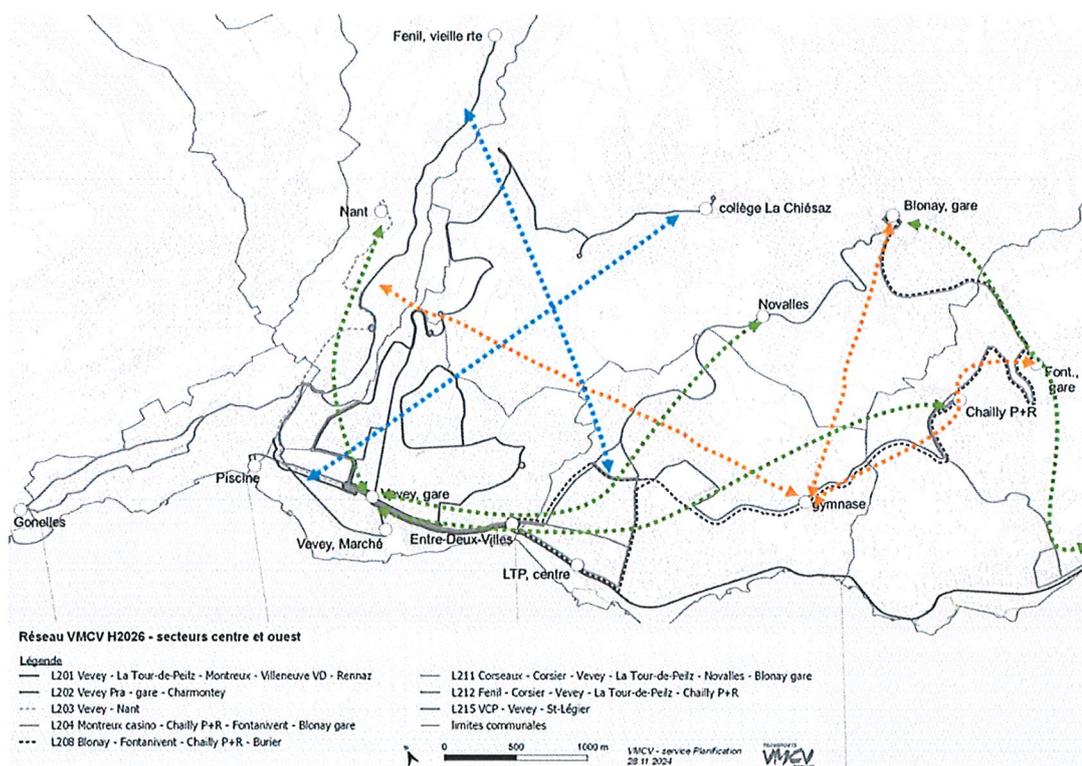
Principales connexions :

- Les localités de Corseaux, Fenil et Corsier restent liées à la gare de Vevey. La Tour-de-Peilz, les quartiers des Novalles, Mottex 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.

L'amélioration des liaisons entre les quartiers est représentée sur la carte ci-dessous :



5.1 Améliorations pour la Commune de Blonay – Saint-Légier

- La ligne 204 est donc prolongée jusqu'à Montreux et permet une relation sans changement vers les principales centralités de la commune de Montreux (Chailly, Clarens et Montreux). Aussi, elle crée une connexion efficace sur le pôle ferroviaire de Montreux et une liaison simplifiée sur la partie est du réseau VMCV (Villeneuve, Rennaz).

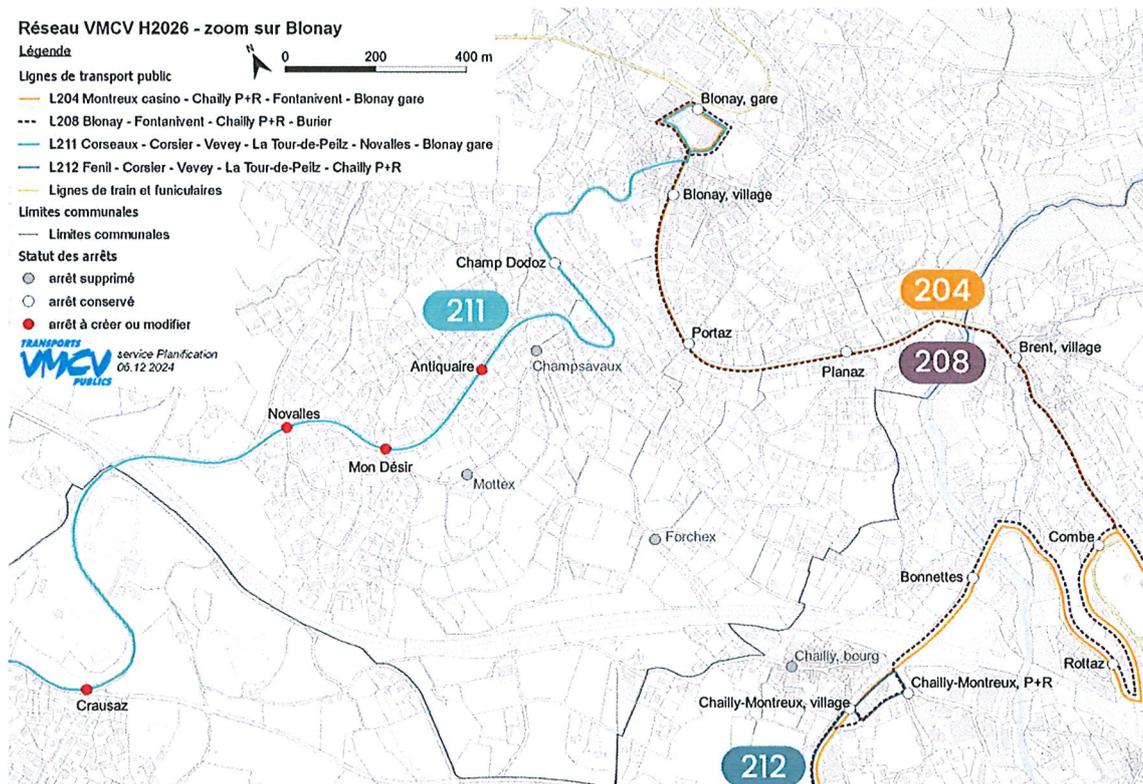
La cadence entre Chailly et Blonay sera de 20 minutes en heures de pointes en semaine, 30 minutes aux heures creuses en semaine et le samedi, 40 minutes en soirée et 60 minutes le dimanche. La desserte est également étendue en soirée ; jusque vers 23h, au lieu de 20h.

La ligne 204 renforce la ligne 208 actuelle sur le tronçon Chailly – Blonay. Pour les arrêts situés sur la Route de Brent, l'offre est plus que doublée (+108%).

- La ligne 211 reprend la desserte des bas de Blonay (quartier de Mottex et Novalles) tout en la simplifiant (passage par la route de Vevey dans les deux sens). Elle permet une liaison rapide et sans changement vers La Tour-de-Peilz et Vevey. Le temps de parcours entre le quartier de Novalles et Vevey sera réduit d'environ 10 minutes, et les cadences seront beaucoup plus importantes.
- Le réseau actuel permet des relations directes, bien que peu fréquentes entre le gymnase et les différents quartiers de Blonay avec les lignes 207 et 208. Dans le réseau 2026, quelques liaisons entre Blonay et le gymnase seront maintenues via la ligne 208 aux heures de début et fin de cours.

En dehors de ces heures, les voyageurs auront la possibilité de voyager entre le gymnase et Blonay avec un changement, soit à La Tour-de-Peilz, soit à Chailly.

- La ligne 215 est prolongée jusqu'à la piscine de Corseaux via la place du marché et l'avenue Nestlé. Sa cadence reste identique à aujourd'hui mais la desserte est prolongée jusqu'à 20:30 le samedi soir, au lieu de 18:30.



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 14'890'000.—. Les recettes escomptées se montent à 3'170'000.—. Il en résulte des coûts non-couverts estimés à 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 9'381'000.—. Ils sont supérieurs de 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 basée sur la clé de défaut d'entente selon l'article 20 al. 1 LMTP.

Cette dernière prévoit de répartir les couts 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 kilométriques 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 et non l'ensemble de la population de la commune de Blonay – Saint-Légier.
- 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 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	Budget 2024	Prévision 2026	Ecart Budget 2024 et prévision 2026
Montreux	2 608 000	2 917 000	+309 000
Blonay-St-Légier	1 129 000	1 622 000	+493 000
Vevey	1 404 000	1 661 000	+257 000
La Tour-de-Peilz	1 652 000	1 920 000	+268 000
Corsier-sur-Vevey	763 000	829 000	+66 000
Corseaux	339 000	433 000	+94 000
Total	7 895 000	9 381 000	+1 486 000

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 à la même date suite à 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 statut quo. L'horaire 2025 sera reconduit à l'identique sur toutes les lignes pour l'horaire 2026. Une mise en œuvre partielle n'est pas possible.

9. Conséquences financières

Selon la répartition, le montant supplémentaire à charge de la commune de Blonay – Saint-Légier pour l'augmentation de l'offre en transport public, respectivement en coût de transport, s'élève à CHF 493'000.-.

Le coût annuel prévisionnel pour la Commune, à savoir la partie des déficits à sa charge, est pris en compte dans la nouvelle péréquation intercommunale vaudoise (NPIV) sous les charges particulières des villes. Il est donc couvert par le fonds de péréquation pour environ 60 %.

10. Développement durable

La restructuration du réseau centre et ouest des VMCV « horaires 2026 » a été analysée sous l'angle de la durabilité. Les impacts du projet en terme social, économique et environnemental ont été étudiés. L'outil boussole 21 a été utilisé pour établir ce chapitre.

L'objectif principal de cette réorganisation est de pouvoir améliorer l'offre des lignes de bus VMCV pour la population afin que la situation soit plus favorable à un report modal vers les transports publics, permettant ainsi de réduire l'utilisation des véhicules motorisés individuels sur le territoire communal mais aussi régional.

A savoir que le canton de Vaud estime que la mobilité est responsable d'environ 40 % des émissions de CO2 pour son territoire, dont 95 % provenant des voitures.

Dans le cadre de cette étude, les besoins de la population en terme de déplacements régionaux ont été étudiés en prenant en considération les différents lieux de vie (gares principales, centres villes, commerces, gymnase, hôpital, quartiers d'habitations et aussi lieux de loisirs) comme points de dessertes importants afin d'en améliorer l'accès en transports publics que ce soit en terme de cadence, de temps de parcours, d'horaires, de nombre de changements nécessaires ou encore de capacité d'accueil. Par ailleurs, les nouveautés proposées pour l'horaire 2026 se fondent également sur les besoins qui sont ressortis d'une enquête réalisée en 2022 par l'institut Mediactif pour la mobilité sur le territoire de Blonay - Saint-Légier où 1'570 citoyens et 30 entreprises avaient pris part.

Pour Blonay - Saint-Légier, les principales améliorations surviennent dans les zones situées entre Blonay et les Novalles en direction de la Tour-de-Peilz et Vevey gare (nouvelle ligne) mais également entre Blonay Gare - Chailly en direction de Montreux gare (sans changement) ce qui permet de rejoindre facilement la ligne 201 qui circule jusqu'à l'hôpital de Rennaz (volume d'offre + 108 % par rapport à la situation actuelle pour cette zone). Pour la localité de St-Légier, les changements proposés sont moins importants au vu de l'offre actuelle déjà plus développée notamment par la présence de la ligne du MOB jusqu'à Vevey.

Les améliorations proposées par « l'horaire 2026 » sont également favorables au développement de l'accessibilité et de l'équité des transports en commun (meilleure offre pour les personnes sans véhicule privé ou à mobilité réduite), mais aussi au développement économique de la région (en rendant les commerces et lieux de loisirs plus facilement accessibles en transports publics).

Par ailleurs, en améliorant le réseau actuel dans le but d'encourager le report modal en faveur des transports publics, cela permettra également de réduire le trafic et les émissions de CO2 et ainsi améliorer la qualité de l'air sur le territoire. Malgré des coûts importants, investir dans le développement des transports publics se justifie au vu des enjeux climatiques actuels et du soutien nécessaire à la population pour effectuer des changements dans leur mode de déplacement.

11. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande à ce qu'il plaise au Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de Blonay - Saint-Légier
décide

- ⇒ d'autoriser la Municipalité à entreprendre les démarches nécessaires auprès de la compagnie VMCV pour la restructuration du réseau centre et ouest ;
- ⇒ d'autoriser la Municipalité à porter au budget 2026 et suivants, l'augmentation des coûts d'exploitation annuels d'un montant de CHF 493'000.- ;
- ⇒ d'autoriser la Municipalité à signer tous actes et conventions en rapport.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

<p>Le syndic</p>  <p>A. Bovay</p>		<p>Le secrétaire adj.</p>  <p>J.-M. Guex</p>
--	--	---

Annexe : Détail des lignes

Délégation municipale : M. Thierry George, Municipal



Commune de
Blonay – Saint-Légier

ANNEXE AU PREAVIS No 03-2025

relatif à la restructuration du réseau des transports publics VMCV 2026 et à l'autorisation de porter au budget de l'année 2026 et suivantes l'augmentation des coûts de transports publics de CHF 493'000.-

Détails des lignes

Ligne 201 Vevey-Funi – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz

Cette ligne n'est pas concernée par la restructuration. Elle reste la ligne principale du réseau, avec une cadence 10 minutes du lundi au samedi et de 20 minutes le dimanche.

Ligne 202 Vevey Pra – gare – Charmontey

Cette ligne n'est pas concernée par la restructuration.

Ligne 203 Vevey – Nant

La desserte de la ligne 203 actuelle à l'intérieur de La Tour-de-Peilz et reprise par les lignes 208, 211 et 212. Le numéro 203 est en revanche repris pour la desserte de l'hôpital de Nant, depuis la gare de Vevey. L'horaire de cette ligne est majoritairement calé sur les besoins des employés de l'hôpital et sur les horaires des élèves domiciliés dans le quartier de Champ-de-Ban.

Ligne 204 Montreux – Chailly – Blonay

La ligne 204 Montreux – Clarens - Chailly est prolongée jusqu'à la gare de Blonay via Fontanivent et Brent.

Cette ligne permet une liaison sans changement depuis Blonay vers Clarens et Montreux. Elle permet aussi un lien fort vers l'est de l'agglomération, et notamment l'hôpital de Rennaz. Aussi, elle est en correspondance sur les trains à Montreux et permet des relations efficaces vers le Valais.

Seulement une partie des courses sera prolongée au-delà de Chailly. Les cadences seront donc sur le bas de la ligne Montreux-Chailly de 10 minutes en semaine, 15 minutes le samedi et 20 minutes le dimanche et les jours fériés. Sur le tronçon supérieur, Chailly-Blonay, les cadences seront de 20 minutes en semaine aux heures de pointes, 30 minutes en semaine aux heures creuses et le samedi et de 60 minutes le dimanche et les jours fériés.

Ligne 205 Montreux Casino – Le Taux

Cette ligne n'est pas concernée par la restructuration.

Ligne 206 Montreux Casino – gare – Les Planches – Casino

Cette ligne n'est pas concernée par la restructuration.

Ligne 207 La Tour-de-Peilz – Chailly – Novalles – Blonay.

Cette ligne n'existe plus. Sa desserte est reprise par les lignes 211 et 212.

Ligne 208 La Tour-de-Peilz – Chailly – Fontanivent – Blonay

Le tracé de cette ligne est légèrement modifié dans La Tour-de-Peilz. Aussi, cette ligne ne circule qu'aux heures de début et fin de cours du gymnase de Burier. La desserte de ces quartiers est assurée le reste de la journée par les lignes 204 et 212.

Ligne 209 Vevey – La Tour-de-Peilz

Cette ligne n'existe plus. Sa desserte est reprise par les lignes 211 et 212.

Ligne 211 Corseaux Gonelles – Corsier – Vevey – La Tour-de-Peilz – Novalles – Blonay gare

La ligne actuelle 211 qui dessert la commune de Corseaux et le centre du village de Corsier-sur-Vevey est prolongée en direction de La Tour-de-Peilz et de la gare de Blonay via les quartiers de Crausaz, Novalles et Mottex.

Cette ligne permet une liaison rapide entre Blonay et La Tour-de-Peilz et une liaison sans changement depuis le haut de La Tour-de-Peilz et le bas de Blonay vers Vevey. Aussi, elle permet des liaisons sans changement de Corseaux et Corsier vers la vieille ville de Vevey, La Tour-de-Peilz et au-delà.

Elle participe également à décharger la ligne 201 sur son tronçon le plus chargé, entre Vevey et La Tour-de-Peilz.

La cadence de cette ligne est en semaine de 30 minutes aux heures creuses et 15 minutes aux heures de pointes. Le samedi, elle circule chaque 30 minutes et le dimanche chaque 60 minutes.

Ligne 212 Fenil – Corsier – Vevey – La Tour-de-Peilz – Chailly

La ligne 212 reliera Fenil et Corsier à Vevey, La Tour-de-Peilz et Chailly, via le gymnase.

Cette ligne permet de renforcer les relations diamétrales de Corsier vers la vieille ville de Vevey, La Tour-de-Peilz et le gymnase notamment.

Aussi, elle permet une liaison sans changement depuis le quartier de Vassin et depuis Chailly vers Vevey.

Cette nouvelle liaison participe également à décharger la ligne 201 sur son tronçon le plus chargé, entre Vevey et La Tour-de-Peilz.

La cadence de cette ligne est de 20 minutes en semaine et de 30 minutes le samedi et le dimanche.

Cette ligne ne dessert plus l'hôpital de Nant. La desserte de l'hôpital de Nant se fait par la ligne 203.

Ligne 215 Corseaux-Plage – Vevey – La Veyre – St-Légier

La ligne 215 est prolongée au-delà de la place du marché vers Corseaux Plage, via l'avenue Nestlé. Cette prolongation permet de proposer une desserte de proximité sur l'avenue Nestlé et crée un lien vers la piscine de Corseaux.

Cette prolongation est effectuée durant le temps d'attente du conducteur, donc ne nécessite pas de conducteurs supplémentaires.

La cadence de la ligne reste de 30 minutes du lundi au samedi. L'amplitude de l'offre est légèrement augmentée, notamment le samedi en fin d'après-midi.

Ligne 208

La ligne 208 relie Blonay à Fontanivent, Chailly et La Tour-de-Peilz, via le Gymnase.

Cette ligne ne circule que pour les heures de début et fin de cours du Gymnase. Elle permet une desserte efficace et sans changement du gymnase depuis Blonay, Brent et Fontanivent.

Aussi, elle est en correspondance à Fontanivent avec les trains MOB depuis et vers le Pays-d'Enhaut.

Ligne 203

La ligne 203 relie l'hôpital de Nant à la gare de Vevey via Corsier. Son horaire est restructuré pour correspondre au mieux aux horaires des employés de Nant.

Blonay – Saint-Légier, le 4 février 2025