

RAPPORT MUNICIPAL N° 250

AU CONSEIL COMMUNAL

**Réponse au postulat du 1^{er} septembre 2015 de
Monsieur le Conseiller communal Jean-Michel
HAINARD, au sujet de la modification des
horaires de bus entre la Gare et Terre-Bonne**

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

La Municipalité souhaite répondre, par le présent rapport, au postulat du 1^{er} septembre 2015 de M. le Conseiller communal Jean-Michel HAINARD, qui demandait que soit étudiée l'opportunité de modifier, hors des heures de pointe, les horaires de bus de façon à éviter le passage presque simultané de trois véhicules sur le tronçon entre la Gare et Terre-Bonne.

2. Etat de la situation

Réorganisation du réseau de transports publics

Le développement des transports publics figure dans la liste des priorités de la Municipalité dans son programme de législature 2011-2016. Ceux-ci représentent une alternative efficiente et fiable aux déplacements individuels, permettant de réduire les flux de trafic entre les secteurs Nord et Sud de Nyon et améliorer l'attractivité du centre-ville.

La politique volontariste de la Ville de Nyon en faveur des transports en commun se justifie également par les importants projets urbanistiques qui prendront place sur le territoire communal dans les prochaines années (Petite-Prairie, Marens-Couchant, etc.). Ceux-ci généreront une augmentation importante d'habitants et d'emplois à l'horizon 2020.

Pour tenter d'influencer la répartition modale et répondre aux besoins croissants en transports publics, la Ville de Nyon a décidé de participer activement au renforcement de l'offre des transports publics régionaux. Cette réorganisation a demandé un important travail à l'amont, une coordination et une concertation entre de nombreux acteurs publics (Confédération, Canton, Communes, Conseil régional) et fournisseurs de prestations (CFF, TPN).

En tant que chef-lieu du district, Nyon a pris une part importante dans le projet régional. En même temps, la Municipalité a travaillé à l'élaboration du nouveau réseau urbain Nyon-Prangins en tentant de superposer le plus de lignes urbaines possible sur les lignes régionales. L'objectif était d'obtenir une cadence au quart d'heure à un coût moindre, cadence qui permet d'assurer une desserte fine et régulière des quartiers d'habitation et des zones d'activités.

Les autres lignes urbaines ont été tracées de manière à répondre aux besoins des quartiers les plus denses ou excentrés du centre-ville. Une attention particulière a également été portée aux quartiers en voie de construction, comme la Petite-Prairie, pour permettre aux nouveaux habitants de disposer, dès leur arrivée, d'un moyen de locomotion autre que la voiture.

Avec la réorganisation du réseau de transports publics, plus de 97% des habitants et 93% des entreprises se trouvent aujourd'hui dans un rayon de moins de 300 mètres de l'arrêt de bus le plus proche.

Lignes Gare – Terre-Bonne

La liaison entre les stations Gare et Terre-Bonne a également profité de la nouvelle configuration des transports publics et de la cadence au quart d'heure des bus urbains. Actuellement quatre lignes de bus, dont deux urbaines (801 et 802) et deux régionales (810 et 815), suivent le même parcours entre la Gare et le carrefour Route du Stand / Chemin des Tines.

Les deux lignes urbaines poursuivent leur course par le Chemin de Valmont, le Chemin des Tines et la Route du Boiron pour desservir le Business Park de Terre-Bonne. Les lignes régionales poursuivent leur parcours par la Route du Stand jusqu'aux communes d'Eysins et de Gingins.

Les lignes urbaines ont pour mission de desservir finement et au quart d'heure les quartiers d'habitat ainsi que le site d'activité de Terre-Bonne. Au contraire, les lignes régionales ont une

cadence à l'heure, hors des heures de pointe, et ne desservent que les stations Gare et Route du Stand. Leur principale vocation est de desservir la Gare CFF de Nyon afin d'assurer le rabattement des pendulaires.

Il faut également souligner que la gestion des lignes régionales est de compétence cantonale ; à terme, le parcours de la ligne 815 devrait être modifié. Cette dernière devrait relier la commune d'Eysins et la gare de Nyon en passant par la Route de la Gravette et l'Avenue Alfred Cortot. L'offre en bus au niveau de la Route du Stand, principal objet du présent postulat, devrait donc être sensiblement réduite.

Indépendamment des lignes régionales, la Municipalité entend maintenir la cadence des bus au quart d'heure, notamment au niveau des quartiers desservis uniquement par les bus urbains (Valmont, Tines, Boiron et Business-Park Terre-Bonne). La régularité et la lisibilité des horaires sont des éléments essentiels afin de fidéliser les utilisateurs et d'encourager leur utilisation des transports en commun.

Il faut également souligner que la Ville de Nyon et la société Nemaco Sa, propriétaire de surfaces commerciales et administratives du Business-Park, ont souscrit un contrat de prestation afin de prolonger les lignes 801 et 802 jusqu'au site de Terre-Bonne. Avec les 2'000 employés qui y travailleront à terme, des connexions régulières et performantes sont nécessaires afin de rendre l'offre des transports publics d'avantage attractive aux yeux des travailleurs pendulaires et ainsi limiter la congestion du trafic et les nuisances qui lui sont liées.

3. Évaluation du système de bus

Les réseaux de bus tels que définis et opérationnels aujourd'hui sont le fruit, aussi bien pour l'urbain que pour le suburbain, d'études, de préavis et de longues négociations avec de nombreux acteurs publics et privés. Ce n'est qu'après une période d'exploitation significative qu'il sera possible de procéder à des ajustements pour en améliorer l'efficacité opérationnelle, en termes de coûts, de qualité et de desserte.

Les changements de comportements de mobilité ainsi que la fidélisation des usagers sont des processus complexes, nécessitant du temps avant d'être appréciés et évalués correctement. De manière générale, les autorités cantonales se donnent un délai d'au moins deux ans avant d'apporter d'éventuels ajustements aux horaires des transports publics, laps de temps indispensable si l'on veut permettre aux utilisateurs de se familiariser avec les nouveaux parcours et horaires. La Municipalité entend s'aligner sur ces délais, car durant cette période, des fluctuations significatives en termes de fréquentation peuvent intervenir.

Le postulant propose la modification des horaires du bus d'une ligne régionale, ce qui n'est pas de la compétence de la Ville de Nyon, ainsi que la suppression de la ligne urbaine 802. Cette seconde solution, à première vue simple et cohérente avec les observations faites sur le terrain, impliquerait de longues négociations entre tous les partenaires (Confédération, Canton, Communes, Conseil Régional et transporteurs), pour un résultat qui reste à prouver.

De plus, elle viendrait à l'encontre de certains principes de base fixés par la Municipalité comme la cadence horaire au quart d'heure (à titre d'exemple, le Business-Park ne serait desservi que toutes les 30 minutes) et l'indépendance des réseaux urbain et suburbain (et donc l'indépendance entre les commanditaires). Les simulations que les propositions du postulant impliquent sont difficiles à réaliser et les résultats ne seraient pas forcément ceux attendus.

Si dans un délai à moyen terme, des efforts majeurs se révélaient indispensables pour réduire les coûts d'exploitation, il serait alors nécessaire de relancer une étude, à l'image de celle qui a permis d'établir l'engagement des bus. Cette démarche demanderait une collaboration entre un bureau d'ingénieurs, les TPN et les Villes de Nyon et Prangins, voire éventuellement le Conseil régional.

4. Conclusion

La Municipalité prend acte du postulat de M. le Conseiller communal Jean-Michel HAINARD et partage son exigence d'évaluer le réseau des Transports publics, et au besoin de lui apporter des modifications si elles s'avéraient nécessaires.

La Municipalité s'est donné un délai d'au moins deux ans, conformément aux procédures en vigueur au niveau cantonal, afin d'observer et d'évaluer l'efficacité opérationnelle du système de transports en vigueur actuellement. Ce délai est indispensable afin de fidéliser les utilisateurs et d'étudier d'éventuelles alternatives au système actuellement en place.

Dès lors, la Municipalité souhaite réaffirmer l'importance des principes de la cadence au quart d'heure et de l'indépendance des réseaux urbains et suburbains dans le nouveau fonctionnement du système de bus nyonnais.

Elle tient également à souligner que cette réorganisation a permis d'augmenter considérablement les taux d'utilisation des bus (+30% au 1^{er} semestre 2015), montrant par là que le réseau, tel que mis en place, répond aux objectifs de promotion des transports publics fixés par la Municipalité.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport municipal N° 250 relatif à la réponse au postulat du 1^{er} septembre 2015 de M. le Conseiller communal Jean-Michel HAINARD,

ouï le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet,

attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide : d'accepter le rapport municipal N° 250 valant réponse au postulat du 1^{er} septembre 2015 de Monsieur le Conseiller communal Jean-Michel HAINARD, au sujet de la modification des horaires de bus entre la Gare et Terre-Bonne.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 16 novembre 2015 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

Annexes

- Postulat de M. le Conseiller communal Jean-Michel HAINARD, du 1^{er} septembre 2015 ;
- Carte du réseau de transports publics à Nyon.

1^{ère} séance de la commission

Municipale déléguée	Mme Elisabeth Ruey-Ray
Date	Jeudi 14 janvier 2016 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir, Salle de conférence N° 2

Postulat du Conseiller communal Jean-Michel Hainard

EVITONS LES CONVOIS DE 3 BUS VIDES HORS DES HEURES DE POINTE

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Toutes les heures un convoi de 3 bus pratiquement vides hors des heures de pointe circule entre la Gare et Terre Bonne et cela naturellement dans les 2 sens
En effet depuis la Gare entre le h+21 et le h+27 de chaque heure circulent 3 bus (à savoir lignes 802,810 et 815) sur le même parcours avec quasiment les mêmes arrêts intermédiaires.

Pour éviter ce gâchis il suffirait de décaler l'horaire de l'une des lignes 810 et 815 de 30 minutes pour que ces 2 lignes régionales desservent totalement et à elles seules la ligne Gare-Terre Bonne à la cadence de 30 minutes environ et l'on pourrait supprimer la ligne 802 puisque la ligne 801 assurerait à elle seule l'autre desserte à 30 minutes complémentaire à la desserte de 2 lignes régionales 810 et 815.

Il faudrait certainement régler un problème administratif (bus régionaux versus lignes urbaines) et limiter ces mesures à une tranche horaire de 8.30 à 16.30 par exemple vu que les capacités d'un seul bus seraient insuffisantes aux heures de pointe.
Mais de sérieuses économies pourraient être réalisées de même qu'une diminution des nuisances sonores et environnementales sans pour autant modifier l'objectif de la cadence au quart d'heure.

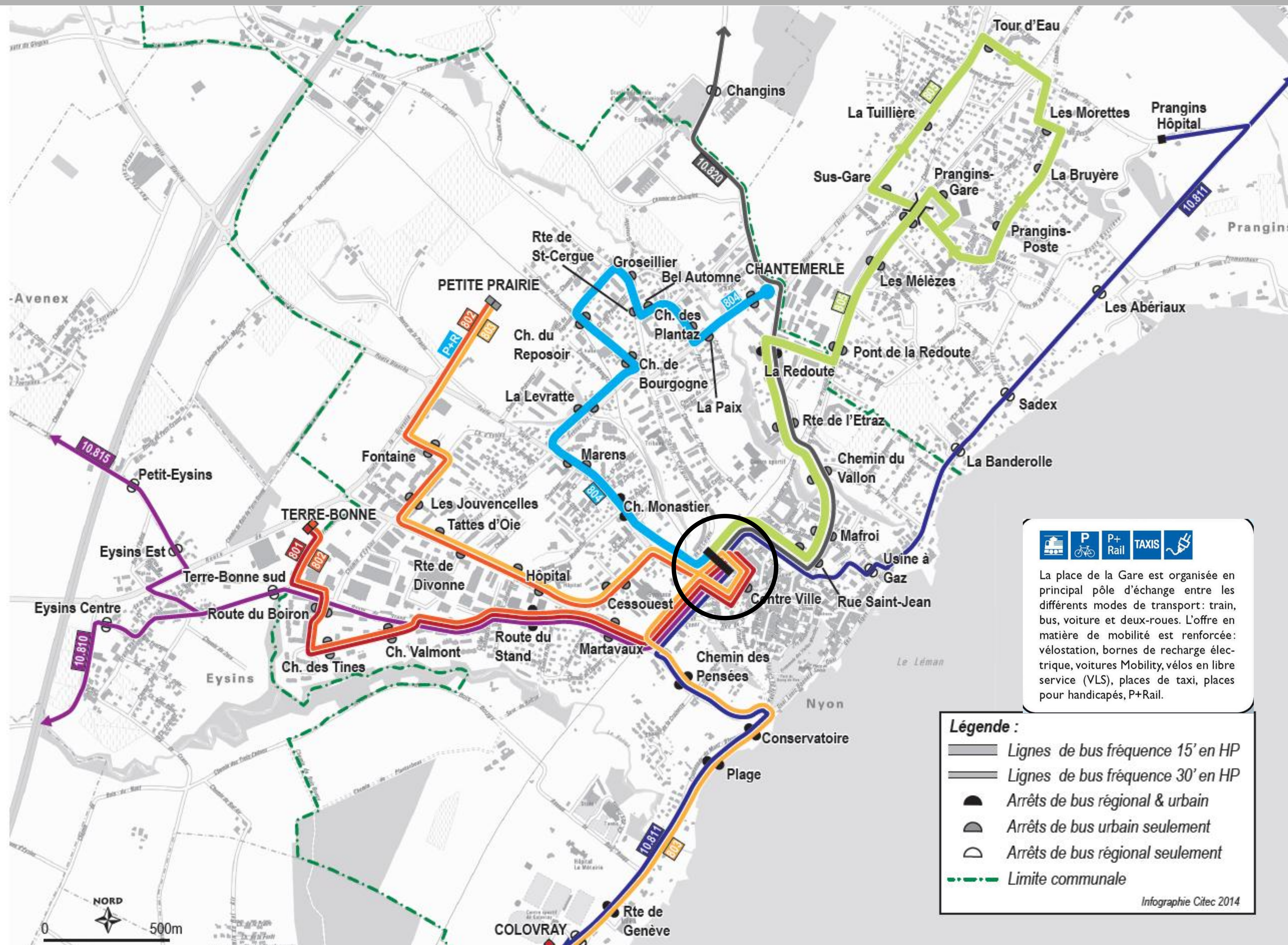
Ce tableau dans le sens Gare-Terre Bonne illustre mon propos

Ligne numéro	Départ Gare	Mesure à prendre
801	.13 et .43	Aucune
802	.27 et .57	Supprimer
810	.22	Aucune (*)
815	.21	Déplacer à .51(*)

*on peut intervertir entre ligne 810 et 815

Par conséquent j'invite la Municipalité à étudier l'opportunité de faire modifier, hors des heures de pointe, les horaires de bus de façon à éviter le passage quasi simultané de 3 véhicules sur le même tronçon des lignes 801, 802,810 et 815 permettant des économies de moyens et des réductions de nuisances sans modifier la cadence.

J-M Hainard
Conseiller communal
Nyon



La place de la Gare est organisée en principal pôle d'échange entre les différents modes de transport: train, bus, voiture et deux-roues. L'offre en matière de mobilité est renforcée: vélostation, bornes de recharge électrique, voitures Mobility, vélos en libre service (VLS), places de taxi, places pour handicapés, P+Rail.

- Légende :**
- Lignes de bus fréquence 15' en HP
 - Lignes de bus fréquence 30' en HP
 - Arrêts de bus régional & urbain
 - Arrêts de bus urbain seulement
 - Arrêts de bus régional seulement
 - Limite communale
- Infographie Citec 2014*