

Rapport de minorité N° 250

Réponse au postulat du 1er 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

Nyon, le 9 avril 2016

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'étudier le rapport municipal N°250 s'est réunie le lundi 8 février 2016. Etaient présents : Mesdames Sandrine Breitenmoser ; Béatrice Enggist ; Jessica Jaccoud ; Messieurs Jean-Michel Hainard (postulant); Christos Kornaros (rapporteur de minorité) ; Bernhard Willi et Jean-Pierre Vuille (Président et rapporteur). Monsieur Patrick Buchs était absent.

Les commissaires remercient Madame Elisabeth Ruey-Ray, Municipale en charge et Madame Naïma Mameri Khiat, cheffe de l'office de la mobilité pour les explications et les réponses à leurs questions.

Introduction

Ce rapport de minorité intervient suite à la décision d'une majorité de la Commission de refuser la réponse au postulat de Monsieur Hainard. Lors de la séance du 8 février, il n'y a eu aucune manifestation d'opposition suite à la présentation claire et factuelle de la Municipalité et de la cheffe d'office. Ce refus a donc grandement surpris les commissaires soussignés.

Il semblerait que le refus d'une majorité de la Commission soit plus lié aux réponses reçues sur des questions annexes au postulat qu'au contenu du rapport municipal lui-même. Le conditionnel est de mise car le président de la Commission n'a pas estimé nécessaire de convoquer la Commission suite à ces réponses. Cela est très regrettable car il n'y a eu ni confrontation de point de vue ni discussion sur les points divergents.

Bus urbains, bus régionaux et correspondances CFF

La proposition très louable de Monsieur Hainard n'est hélas pas réalisable à cause de certains impératifs et priorisations qui ne dépendent hélas pas que de la ville de Nyon.

Pour répondre au postulat de Monsieur Hainard, il faudrait modifier les horaires de lignes régionales qui sont alignées sur les horaires CFF (majoritairement sur les départs/arrivées à/de Genève). Le problème est que ces lignes régionales sont financées par d'autres communes et même par un autre cantons (la ligne 811 est co-financée par Genève).

La seule possibilité de pouvoir se défaire de cette redondance serait de ne plus collaborer avec les lignes régionales, ce qui est un changement de paradigme majeur, dont les incidences financières seraient de grande importance.

Même si les bus semblent se suivre « bêtement » durant certains trajets, il ne faut pas oublier que leurs parcours et destinations finales ne sont pas les mêmes malgré les apparences. De plus les lignes régionales ont moins de contrainte et ne doivent pas s'arrêter à tous les arrêts urbains comme on pourrait le penser.

Une autres problématique est la capacité d'accueil de la gare. Il n'est pas possible au vu de la disposition actuelle des arrêts de bus, d'accueillir tous les bus, urbains et régionaux, en même temps.

Les questions annexes

Les questions annexes posées par un membre de la commission, et dont les réponses ont vraisemblablement fâché certains commissaires, sont, contrairement à ce qui est écrit dans le premier rapport, complètes et argumentées.

Il faut relever que même si ces questions sont pertinentes, elles ne sont pas liées au rapport municipal ou au postulat dont la demande était d'envisager 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.

Comme le débat n'a pas pu aller plus loin, le rapport de minorité retranscrit ci-dessous les questions annexes et les réponses apportées par la Municipalité :

1 - Vitesse abaissée : Les bus de ces deux lignes roulent à vitesse réduite dans ce secteur.

Les bus circulent à vitesse réduite pendant les heures creuses, notamment sur le chemin des Tines, en raison principalement d'une « détente de l'horaire » prévue pour tenir compte d'une variation du temps de parcours entre les heures de pointe et les heures creuses. Par ailleurs, les TPN mentionnent que les nombreuses sorties d'accès privés sur le chemin des Tines amènent les conducteurs à être plus vigilants qu'ailleurs et donc à abaisser leur vitesse.

En d'autres termes, il serait possible de réduire le temps de parcours des bus 801 et 802, mais il faut savoir que cela pourrait augmenter le risque de retard en cas de perturbation sur le réseau routier ou en raison d'aléas concernant le service voyageurs (achat des titres de transport à bord des véhicules).

2 - Croisement sur le chemin des Tines : Certains bus sont amenés à se croiser sur le chemin des Tines, alors que ça ne devrait pas être le cas.

Le croisement de certains bus sur le chemin des Tines relève du fait que l'heure de passage, pour certaines courses de la journée, est rapprochée entre les arrêts Valmont, Tines et Boiron. Les TPN précisent que pour garder le cadencement au quart d'heure et assurer les correspondances à la gare de Nyon, il est difficile d'apporter des adaptations.

Pour éviter que des bus n'aient à se croiser sur le chemin des Tines, les TPN souhaitent effectuer des simulations avec des modifications de l'horaire au départ de la gare de Nyon.

Sur les deux problèmes identifiés, la marge de manœuvre en vue d'une amélioration est étroite. Toutefois, l'Office de la mobilité entend poursuivre les discussions avec les TPN afin de poursuivre les recherches et apporter les adaptations nécessaires et ainsi continuer à améliorer la qualité du service de transports publics proposé aux habitants de la région.

Conclusion

Les signataires de ce rapport prennent acte des réponses techniques et factuelles données par la Municipalité.

Malgré la volonté commune d'améliorer l'offre des bus urbains, plusieurs contraintes, dont la Municipalité n'est pas seule maître, empêchent de répondre positivement à la demande initiale du postulant.

L'offre de bus est soumise à trois importantes contraintes que sont :

- la concordance des lignes régionales, et uniquement elles, aux horaires CFF. Les horaires de ces dernières ont été calculés sur les départs/arrivées à/de Genève – préférée à Lausanne en raison d'un nombre de pendulaires plus élevé
- la dépendance des lignes urbaines sur les lignes régionales, tant sur le plan des horaires que de leur financement
- La capacité d'accueil limitée de la gare pour absorber tous les bus en même temps

Selon la Municipalité, une des seules solutions pour modifier l'horaire et éviter une superposition serait de nous passer de concordance entre les lignes urbaines et les lignes régionales, ce qui reviendrait à un surcoût estimé de plus de trois millions de francs par année. Outre l'impact financier, cette solution porterait un coup aux synergies nyonno-régionales entreprises pour le développement du Nyon-Région.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la (les) décision(s) suivante(s) :

Le Conseil communal de Nyon

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

ouï les conclusions 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 1er 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.

La Commission :

Breitenmoser Sandrine
Jaccoud Jessica
Kornaros Christos (rapporteur)