

Rapport N° 172/2019

Transport public – Ligne urbaine 10.805

Demande de crédit supplémentaire de CHF 368'941.- HT au budget 2019 pour la participation de Nyon au financement de la ligne urbaine 10.805

Nyon, le 5 février 2020

Au Conseil communal de Nyon

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

La commission chargée d'étudier le préavis n° 172 s'est réunie à deux reprises, le 30 octobre 2019 et le 29 janvier 2020.

Étaient présents à la séance du **30 octobre 2019** : Vanessa Ischi Kaplan, Patrick Buchs, Joseph Gulizia, Sadik Krasniqi, Olivier Monge, Philippe-Jean Perret et Yves Gauthier-Jaques (président et rapporteur).

Absent : Olivier Stalder

Étaient présents à la séance du **29 janvier 2020** : Raymond Carrard (en remplacement de Vanessa Ischi Kaplan), Joseph Gulizia, Sadik Krasniqi, Patrick Buchs, Olivier Monge, Olivier Stalder, Philippe-Jean Perret et Yves Gauthier-Jaques (président et rapporteur).

La commission tient à remercier Mme. La Municipale Roxane Faraut Linares, M. François Menthonnex Chef de service TEM, Marco Simonetti Chef de projet Mobilité pour leurs précisions transmises durant la séance du 30 octobre 2019.

Contexte :

La mise en place de la ligne 10.805 fait suite à la disparition de la ligne 32 et de la modification du tracé de la ligne 31 en 2007. À partir de 2014, la ligne 10.805 passe à un rythme de passage au quart d'heure qui, depuis la mise en place à cette fréquence, n'a cessé d'augmenter en matière de passages transportés. En 2017, la Ville de Nyon a mené un premier bilan après deux années d'exploitation en visant une augmentation de l'offre ainsi qu'une optimisation des coûts, ceci en partenariat avec la Commune de Prangins. Cette étude débute en 2016 avec une participation conjointe de la Ville de Nyon, Commune de Prangins, TPN et Région de Nyon a fait ressortir différents scénarios de tracés de la ligne. A la suite de très nombreux échanges de correspondance, séances entre les différents acteurs du projet, in fine le préavis est l'aboutissement d'une situation du désaccord entre les deux communes.

En effet, le choix de la Commune de Prangins a comme objectif de réduire les coûts de la ligne 10.805 tout en desservant les bords du lac. Et de souligner que la cadence au quart d'heure n'était

pas nécessaire pendant les heures creuses. La Commune de Prangins demande aux TPN l'abandon de la fréquence toute la journée et de la desserte du secteur des Abériaux qui est assurée aujourd'hui par la ligne régionale 10.811.

Quant à la Ville de Nyon, elle estime nécessaire de préserver la cadence au quart d'heure pour l'entier de la journée. Les nombreux échanges entre la Commune de Prangins, TPN et la Ville de Nyon (que la commission a pu consulter) mettent clairement en évidence un désaccord aussi bien sur le choix du tracé de la ligne, de la cadence et de son financement.

Séance du 30 octobre 2019

Après une présentation générale par la Municipalité du dossier, c'est principalement la lecture des échanges de la correspondance entre la Ville de Nyon, Commune de Prangins, TPN et la DGMR (Direction Générale de la Mobilité et des Routes) qui a occupé les débats de la commission. D'une manière générale, la correspondance met en évidence un manque d'entente entre les différents acteurs de ce dossier. Qui se traduit dans la finalité par un arbitrage de la DGMR du 25 mars 2019, en précisant qu'à défaut d'entente entre les deux communes, la clé de répartition financière de la ligne doit être celle par défaut, selon l'article 20 de la LMTP (2/3 kilométrage, 1/3 population).

Afin de mieux comprendre la situation, la commission a donc transmis une série de questions à la Municipalité comme suit :

Q : Pourquoi les CFF ne sont pas partie prenante dans le financement de cette ligne.

R : La Municipalité a répondu, et de citer « Selon la loi, 740.21 Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) du 11 décembre 1990, les Communes et le Canton sont les seules à pouvoir subventionner les lignes de bus urbaines. Les CFF ne sont pas concernés par quelque obligation de financement. »

Q : Obtenir une réponse écrite de la DGMR sur deux aspects à savoir :

- En vue du déroulement qui a conduit à un tracé qui ne semble pas convenir au principal intéressé (selon un courrier de la Commune de Prangins du 29 mai 2018) la commission souhaite connaître les conséquences des coûts engendrés si le Conseil communal de Nyon refuse le tracé de la ligne tel proposé dans le préavis 172/2019.
- De confirmer du maintien du tracé actuel de la ligne 805 en cas de renvoi à la municipalité pour une nouvelle étude du préavis 172/2019.

R : Il a été répondu par la Municipalité « Dans un souci de rapidité de traitement de la question, nous n'avons pas demandé de réponse écrite à la DGMR, mais avons simplement téléphoné à M. Persiali, responsable gestion financière et controlling de la DGMR. De plus, ce point ne pouvant pas uniquement être traité par la DGMR, nous avons également pris contact avec M. Gessler des TPN, pour obtenir les éléments complémentaires nécessaires afin de présenter une réponse complète. Avant de répondre aux questions ci-dessous, il faut rappeler les éléments suivants. Le préavis 172/2019 concerne le financement de la ligne 10.805 pour les prestations TPN réalisées en 2019, car celui-ci n'était pas prévu dans le budget de fonctionnement 2019 de la Commune. Il informe également que pour 2020, le compte TPN n° 615.3657.00 du budget est augmenté et contient les lignes 10.801 à 10.805 afin d'intégrer ce financement supplémentaire. Dans les échanges de courriers et de courriels, les questions du financement et de l'allongement de la ligne sont traitées en parallèle. Nyon ne s'intéressait pas à la part du tracé située sur le territoire pranginois. Mais, elle souhaitait conserver le tracé actuel sur le territoire nyonnais ainsi que la fréquence à 15', ce qu'elle a obtenu.

Ces deux questions sont liées et concernent l'exploitation de la ligne en 2020 avec l'ajout de la boucle des Abériaux. En effet, pour 2019, la ligne 10.805 emprunte le même tracé que les années précédentes. En préambule, il faut se rappeler qu'étant donné le courrier du 13 mai 2019 que la Ville de Nyon a adressé à la DGMR, il est délicat de revenir en arrière et de ne pas présenter ce préavis au Conseil (acceptation du financement à 31.25% et de la boucle des Abériaux, sous réserve de l'acceptation du Conseil communal).

Pour 2019, la ligne est déjà en exploitation et aucun changement de tracé n'a eu lieu depuis des années. La question du tracé n'intervient donc pas dans la réflexion. La réponse de M. Persiali est : si la Commune refuse le préavis et ne paye pas la part de 31.25% de la subvention de la ligne 10.805 comme convenu avec la commune de Prangins, la DGMR partira sur un principe de défaut d'entente. Ainsi la part de la subvention dont devra s'acquitter la Ville de Nyon se calculera selon la formule énoncée dans la loi et s'élèvera à 51.33% !

Pour 2020 et la question de l'accord concernant le tracé, les marges de manœuvre restant actuellement sont a priori nulles. Après demande de renseignements auprès des TPN, il n'est en effet plus possible de revenir en arrière pour l'année 2020. Les raisons sont les suivantes :

- Premièrement, la demande de concession a déjà été faite et devrait être accordée prochainement. Aucune opposition n'a été formulée lors de cette demande ;
- Secondement, la procédure pour la modification d'une ligne de bus doit débiter six mois avant la mise en service de celle-ci (il y a deux dates possibles chaque année).

Elle comprend notamment la publication du tracé, l'intégration des arrêts, horaires et des tarifs dans les plateformes électroniques ainsi que la vente des billets (application CFF, etc.).

Les CFF coordonnent tous ces éléments étant donné qu'ils possèdent la plateforme de référence. Si le tracé du bus venait à être modifié avant le 15 décembre par rapport à la procédure en cours, il ne serait pas possible d'adapter les publications et informations disponibles pour les usagers. Les voyageurs pourraient donc par exemple acheter des billets pour des destinations qui n'existeraient pas et toutes les informations en lignes ou dans les distributeurs seraient fausses. Il n'est donc plus possible de conserver le tracé 2019 pour 2020. A titre d'exemple, Prangins a souhaité la modification d'un nom d'arrêt en septembre, la demande a été refusée. Finalement, de même que pour 2019, d'après la DGMR, si nous refusons de participer au financement en 2020, nous risquons à nouveau de nous retrouver en cas de défaut d'entente. »

Q : La commission a souhaité connaître plus en détail les chiffres sur le nombre de passagers par heure sur cette ligne.

R : Voir document qui fait partie intégrante à ce rapport intitulé « RC172_Annexe 1 »

Séance 29 janvier 2020

Cette dernière séance a été souhaitée par le Président de la commission afin de débattre de vive voix les réponses qui ont été transmises par la Municipalité.

La commission ne peut que constater que les nombreux échanges de correspondances, et séances entre la Commune de Prangins, TPN et la Ville de Nyon (qui remonte à 2017) ne laissent aucun doute d'une issue satisfaisante pour tous les acteurs de ce dossier. Et de conclure que la Ville de Nyon n'a pas d'autre choix que d'accepter la dépense selon le préavis.

Conclusions

D'une manière générale, la relation entre la Commune de Prangins et la Ville de Nyon ne semble pas satisfaisante. Il en ressort un sentiment de « qui aura le dernier mot » qui se traduit aujourd'hui dans un préavis où la Ville de Nyon n'a pas d'autre choix que de payer. La commission exprime son mécontentement face à aux rapports avec son voisin.

La question sur la cadence des bus au quart d'heure, relevée dans la correspondance entre les deux communes, mérite que la Municipalité de Nyon, avec la participation des autres acteurs, étudie une politique d'une mise en application de cadence alternée sur certaines lignes de bus durant la journée.

En effet, de nombreuses villes ont des cadences alternées en fonction des heures de la journée (heures pleines et heures creuse), afin de répondre au mieux aux habitudes des passagers. Pour la

commission, une réflexion doit être menée par la Municipalité et la fréquence au quart d'heure toute la journée ne doit pas être un dogme.

Toute en soulignant que la commission reste favorable à la politique du développement du réseau de bus tel qu'il a été initié en 2014.

La commission propose d'amender la décision en octroyant le budget que pour les années 2020 et 2021. Avec l'amendement proposé, la commission invite la Municipalité à prendre le temps de tisser un nouveau dialogue avec la Commune de Prangins, de définir avec elle le choix du tracé et de la cadence de cette ligne 10.805. Mais également de son financement pour les années 2022 et suivantes.

Amendement

2. de prendre acte que la Municipalité inscrira également cette participation financière pour la ligne 10.805 dans son budget de fonctionnement 2020 **et 2021**.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 172/2019 concernant « la demande de crédit supplémentaire de CHF 368'941.- HT au budget 2019 et suivants pour la participation de Nyon au financement de la ligne urbaine 10.805 »,

ouï les conclusions du 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 :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit supplémentaire de CHF 368'941.- HT au budget de fonctionnement 2019 en augmentation du compte N° 615.3657.00 – *Bus TPN* - pour le coût net de la participation de Nyon au TPN afin de mettre en pratique, dès 2019, la nouvelle clé de répartition « territoriale » pour les charges et les recettes de la ligne 10.805;
2. de prendre acte que la Municipalité inscrira également cette participation financière pour la ligne 10.805 dans son budget de fonctionnement 2020 ~~et suivants~~ **et 2021**.

La Commission :
Joseph Gulizia
Olivier Monge
Olivier Stalder
Patrick Buchs
Philippe-Jean Perret
Raymond Carrard
Sadik Krasniqi
Yves Gauthier-Jaques (président et rapporteur)