

PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS***concernant***

une demande de crédit d'étude de CHF 100'000.- pour établir un plan directeur des transports publics et l'adoption de la réponse à la motion du 5 novembre 2009 de M. le Conseiller communal Vassilis Venizelos « Pour une offre en transports publics attractive »

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

Le réseau de bus urbain exploité par TRAVYS SA coûte à ce jour plus de CHF 6 millions par année aux collectivités publiques, dont CHF 4.25 millions sont financés par la seule Ville d'Yverdon-les-Bains. Ce réseau a évolué au fil des années et au gré des besoins, sans qu'une vision d'ensemble et d'avenir pour les transports publics n'ait été précisément définie à l'échelle communale. Au vu de l'importance des montants en jeu, il devient urgent d'établir un diagnostic du réseau et de fixer des objectifs précis pour le développement des transports publics urbains. Un document de planification validé permettrait d'anticiper les prochaines évolutions du réseau de bus et d'adapter les infrastructures en conséquence.

La signature, en 2018, d'un contrat-cadre entre les communes du réseau urbain et l'entreprise TRAVYS SA a permis de définir le cadre général de la collaboration quant à l'exploitation et à la planification du réseau. La Ville dispose ainsi de nouveaux outils de planification pour les transports publics et peut également compter sur l'entière collaboration de TRAVYS SA, qui fournit d'ailleurs régulièrement des données à la Ville, par son Service de la sécurité publique /Filière Mobilité (ci-après SSP/Mobilité).

Contexte

Le contexte yverdonnois présente certaines spécificités défavorables au développement des transports publics et dont il faut tenir compte pour la planification de l'offre :

❖ Absence de nœud ferroviaire

Contrairement aux grandes villes voisines (Lausanne, Neuchâtel), Yverdon-les-Bains ne constitue pas un nœud du réseau ferroviaire suisse. Dès lors que tous les trains n'arrivent pas en gare aux mêmes horaires, il est ainsi difficile, avec un horaire cadencé, d'assurer de très bonnes correspondances entre le réseau de bus et le réseau ferroviaire. Le temps de parcours des pendulaires se trouve parfois rallongé de manière conséquente.

❖ Faible densité de l'agglomération

Le réseau de bus urbain « Yverdon-les-Bains et environs » ne couvre actuellement que trois communes de l'agglomération et 95% de la population desservie réside à Yverdon-les-Bains.

❖ Concurrence avec la mobilité douce

En plus des distances relativement courtes, la topographie communale rend les mobilités douces concurrentielles par rapport aux transports publics. C'est le cas dans d'autres villes en ce qui concerne le vélo, mais c'est plus rare par rapport à la marche à pied.



Figure 1 - Déplacement à pied depuis/vers la gare

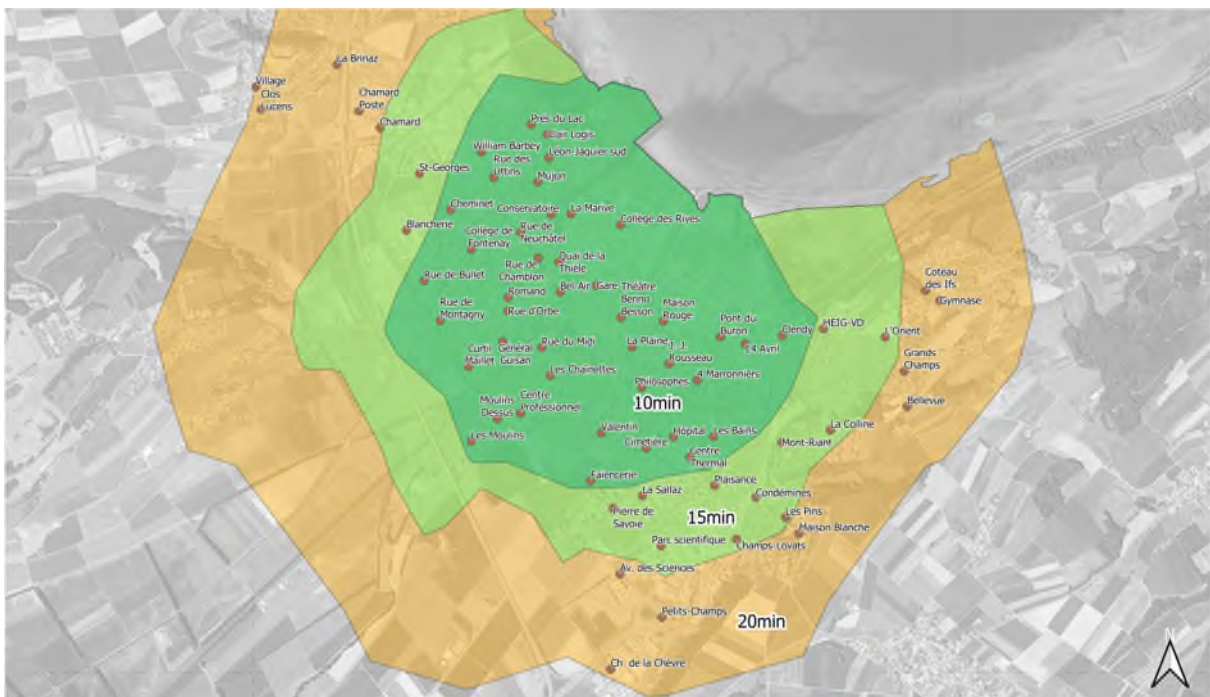


Figure 2 - Déplacement à vélo depuis/vers la gare

Diagnostic du réseau

Selon les termes du contrat-cadre, TRAVYS SA est tenu de fournir annuellement à SSP/Mobilité des données statistiques et divers indicateurs issus de l'exploitation du réseau. Les statistiques de fréquentation du réseau en 2018 sont illustrées ci-dessous et offrent un aperçu intéressant du réseau actuel.

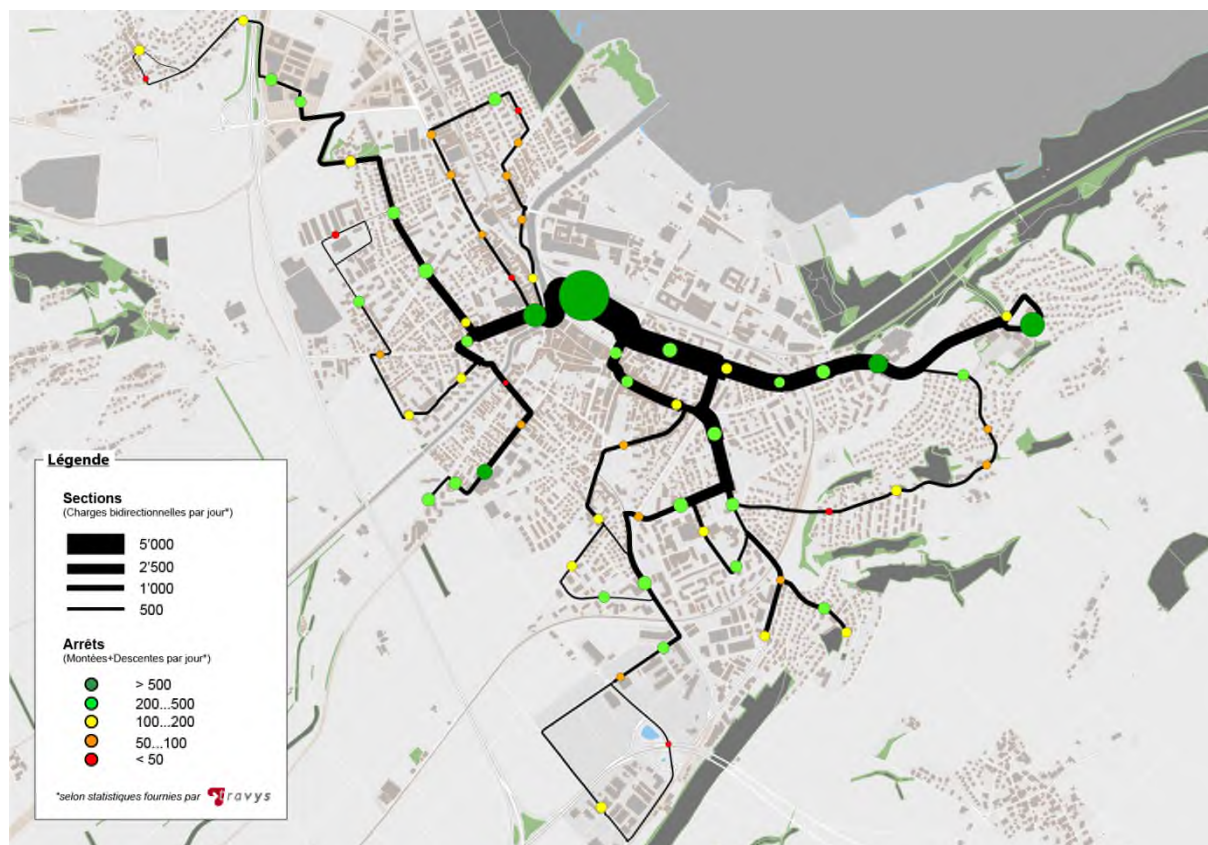


Figure 3 - Statistiques de fréquentation 2018 (lu-je)

❖ La couverture du territoire

La desserte en transports publics est globalement très fine, avec 5 lignes de bus qui couvrent le territoire de la ville. Presque tous les résidents/employés sont desservis dans un rayon de 200 mètres autour de leur domicile/lieu de travail. En comparaison, les réseaux de bus urbains en Suisse sont généralement dimensionnés sur des rayons de 300-350 mètres. À coûts d'exploitation constants, cette densité du réseau se fait forcément au détriment des cadences.

❖ Les cadences

Les cadences varient, selon les lignes, entre 10' et 20' aux heures de pointe en semaine. En soirée et le week-end, ces cadences peuvent descendre jusqu'à 60'. Il s'agit de cadences plutôt faibles en milieu urbain, qui ne permettent pas d'assurer systématiquement de très bonnes correspondances à la gare (ni avec les trains, ni entre les bus).

❖ Les itinéraires en boucle

Les boucles rallongent significativement les temps de parcours et sont généralement mal perçues par les usagers. Ces deux éléments (en plus de la faible cadence) peuvent expliquer la fréquentation dérisoire des lignes 603 et 605 en 2018.

❖ La lisibilité du réseau

Le réseau actuel est particulièrement complexe pour les usagers. Les itinéraires et les horaires sont différents aux heures de pointe, aux heures creuses, en soirée et le week-end. Ce manque de régularité constitue un frein à la fidélisation des usagers et rend les transports publics difficilement accessibles aux utilisateurs occasionnels.

❖ La visibilité du réseau

L'attractivité d'un réseau de transport public est également liée à sa visibilité. Or, si les bus TRAVYS sont bien visibles en ville, il en est autrement en ce qui concerne les arrêts, qui sont parfois difficilement perceptibles.

Diagnostic de l'infrastructure

L'infrastructure fait partie intégrante du réseau et participe ainsi à sa qualité.

❖ Les voies bus

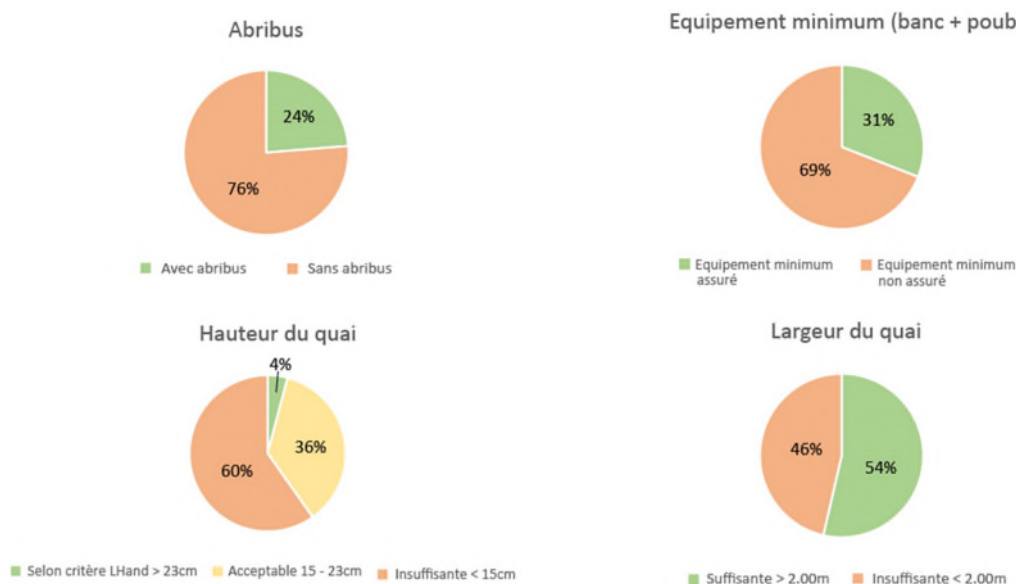
Le réseau routier d'Yverdon-les-Bains ne dispose pas, à ce jour, de voies bus ou d'axes en site propre. La Municipalité a toute fois déjà fait un premier pas dans cette direction puisqu'elle a décidé récemment que la rue de l'Ancien-Stand serait fermée au trafic TIM à l'horizon 2020 et réservée aux mobilités douces et aux transports publics.

❖ La priorité aux carrefours

La priorité accordée aux transports publics dans les carrefours à feux est un paramètre primordial pour favoriser leur progression. Tous les carrefours à feux de la ville traversés par des lignes de bus sont équipés d'une technologie qui permet d'assurer cette priorité. Le système dont les carrefours et les bus sont actuellement équipés sont cependant vieillissants et la recherche d'une nouvelle technologie s'impose à court terme.

❖ Les arrêts

SSP/Mobilité a récemment effectué un relevé complet de chaque arrêt de bus de la ville afin d'établir une base de données et d'obtenir une vision d'ensemble de l'équipement aux arrêts. Cette base de données devra ensuite servir à définir des priorités pour le réaménagement des arrêts. Les statistiques suivantes en sont extraites.



Les quelques chiffres clés présentés ci-dessus permettent de constater que l'aménagement des arrêts est globalement rudimentaire. Moins d'un tiers des arrêts disposent de l'équipement minimum, comprenant un banc et une poubelle, moins d'un quart des arrêts bénéficient d'un abribus et seuls quelques arrêts récemment aménagés sont conformes à la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Mais ce faible taux d'équipement des arrêts peut également être perçu comme une opportunité. La Ville ayant relativement peu investi dans les arrêts de bus, il sera plus aisé d'envisager une éventuelle refonte globale du réseau.

Documents de planification

Alors que le Plan des circulations (PCir) et le Plan directeur des mobilités douces (PDMD) sont en cours de finalisation (cf. l'Annexe 1 au Préavis PR 19.20PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 470'000.- pour la mise en place des premières mesures du plan directeur de la mobilité douce, accepté par le Conseil communal le 3 octobre 2019), les transports publics ne bénéficient pas, à ce jour, d'un document de planification comparable au niveau communal. Le document de référence actuel est le rapport technique intitulé « Révision du concept TP AggloY Horizon 2019-2030 ». Cette étude, pilotée par AggloY et finalisée en mars 2017, présente toutefois certaines lacunes.

La réflexion s'est en effet limitée à évaluer des adaptations du réseau actuel et à identifier de potentielles extensions (prolongations de lignes, augmentation des cadences). Le diagnostic du réseau est insuffisant et ne remet pas suffisamment en question le système actuel. L'étude omet notamment l'élément primordial que constitue la demande en transports publics. La fréquentation du réseau n'est, par exemple, pas abordée et les besoins réels de la population, qui devraient pourtant être au centre des considérations, demeurent un point d'interrogation.

Il paraît dès lors opportun et nécessaire que la Commune se dote rapidement d'un document de planification complet et exploitable afin de planifier les évolutions à venir du réseau et les interventions sur l'infrastructure (aménagement des arrêts, priorité aux carrefours, sites propres).

Plan directeur des transports publics (Plan directeur TP)

Le Plan directeur TP devra se placer au même niveau stratégique que le Plan des circulations (PCir) et le Plan directeur des mobilités douces (PDMD), de telle manière que le développement des transports publics puisse être pris en compte correctement dans les divers projets de la Ville.

Une étude conséquente doit être menée au préalable pour identifier les besoins du territoire, les pratiques des usagers, mais également les aspirations des non-usagers du réseau actuel. La Municipalité se propose de réaliser ce travail en collaboration avec TRAVYS SA et en s'appuyant sur l'expertise d'un bureau spécialisé qui sera sélectionné au terme d'un appel d'offre sur invitation. Les services de la Ville seront bien évidemment associés de près à cette étude, notamment afin d'assurer la cohérence avec les divers plans de quartiers, d'assurer une transition judicieuse entre les arrêts et les espaces publics/la végétation, de définir un concept d'ensemble pour le mobilier urbain, les matériaux et les éclairages, ou encore pour assurer de manière cohérente et efficiente la desserte scolaire et définir les besoins en transports scolaires spécifiques.

Le coût de cette étude a été estimé à CHF 100'000.- sur la base d'une pré-offre demandée à un bureau spécialisé dans le domaine de la mobilité.

Calendrier

Le contrat-cadre définit des échéances précises pour procéder à des demandes de modifications du réseau TRAVYS SA. . Les prochaines demandes de changements majeurs devront intervenir en décembre 2021 pour être mises en œuvre durant les années d'horaire 2022-2023. A cet effet, la demande d'offre doit être formulée à TRAVYS SA jusqu'au 31 mars 2021.

Dès lors, le planning suivant est prévu.

| 2020 | J | F | M | A | M | J | J | A | S | O | N | D |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| > Préavis au CC | | | | | | | | | | | | |
| Appel d'offres (sur invitation) | | | | | | | | | | | | |
| > Adjudication de l'étude | | | | | | | | | | | | |
| Études - Plan directeur TP | | | | | | | | | | | | |
| > Validation du plan directeur TP | | | | | | | | | | | | |
| 2021 | J | F | M | A | M | J | J | A | S | O | N | D |
| Définition des prestations 2022-2023 | | | | | | | | | | | | |
| > Validation des prestations TP 2022-2023 | | | | | | | | | | | | |

Les objectifs en termes de calendrier sont de réaliser les études sur le réseau TP et de faire valider le Plan directeur TP par la Municipalité encore en 2020. De cette manière, les prestations demandées à TRAVYS en mars 2021 (pour les années d'horaire 2022-2023) pourront se baser sur le Plan directeur TP validé.

Financement

Un montant de CHF 800'000.- est prévu à la ligne n° 6011 « Aménagements transports publics » du Plan des investissements 2019-2028.

Le coût estimatif des études pour l'élaboration d'un plan directeur des transports publics se chiffre à CHF 100'000.-.

Les charges annuelles du crédit d'investissement se montent à CHF 20'750.- et comprennent les frais d'intérêts variables sur le capital investi pour CHF 750.- et les amortissements pour CHF 20'000.-.

Un crédit de réalisation de CHF 700'000.- sera demandé dans un second temps, à partir de 2021, pour réaliser les aménagements prioritaires que le plan directeur des transports publics aura mis en évidence.

Réponse à la motion du 5 novembre 2009 de M. le Conseiller communal Vassilis Venizelos « Pour une offre en transports publics attractive »

Au cours de la séance du Conseil communal du 5 novembre 2009, M. le Conseiller communal Vassilis Venizelos a déposé, au nom du Groupe des Verts, une motion demandant que la participation financière de la Ville au fonctionnement des transports publics soit conditionnée à l'élaboration et à la signature d'une convention ou contrat de prestations entre la Ville et la société TRAVYS et visant à garantir des prestations de qualité au meilleur prix, par une maîtrise des coûts et une utilisation judicieuse des ressources.

La motion suggérait de réaliser un contrôle des objectifs poursuivis et de la réalisation effective des prestations demandées, par exemple sur la base de différents indicateurs mesurant l'offre de transports, l'adéquation de l'offre et de la demande, les conditions d'exploitation (temps de déplacement optimaux, intervalles de passages suffisants), la performance environnementale (eco-conduite, parc de véhicules propres) et la maîtrise financière. Le texte de cette motion figure en annexe du présent préavis.

Au vu des considérations émises dans le présent préavis, la Municipalité considère avoir répondu à cette motion.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

- Article 1: La Municipalité est autorisée à entreprendre une étude pour l'élaboration d'un plan directeur des transports publics.
- Article 2: Un crédit d'investissement de CHF 100'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 60.960300.20 « Crédit d'étude plan directeur des transports publics » et amortie en 5 ans au plus.
- Article 4: La réponse à la motion du 5 novembre 2009 de Monsieur le Conseiller communal Vassilis Venizelos « Pour une offre en transports publics attractive » est acceptée.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic :



J.-D. Carrard



Le secrétaire :



F. Zürcher

Annexe : Motion du 5 novembre 2009 de Monsieur le Conseiller communal Vassilis Venizelos « Pour une offre en transports publics attractive »

Délégué de la Municipalité : M. Jean-Daniel Carrard, syndic

Motion du groupe des Verts

Pour une offre en transports publics attractive

Un bus toutes les 10 minutes pour relier Grandson à Y-Parc en passant par la gare et Pierre de Savoie, ou pour aller du CESSNOV à Chamard en passant par l'école d'ingénieurs et Cheminet. Des lignes diamétrales sans boucles, qui permettent de réduire considérablement les temps de parcours. Une offre de qualité le week-end et en soirée jusqu'à minuit. Des temps de transbordement bas qui rendent les correspondances efficaces entre toutes les lignes de bus. Une signalétique et des horaires clairs. Voici à quoi devrait ressembler l'offre en transports publics de l'agglomération dans un avenir proche.

Le tableau est séduisant, mais il est hélas très éloigné de la situation actuelle qui est indigne d'une agglomération de 30'000 habitants. Des trajets qui ressemblent à des balades touristiques à travers les faubourgs de la ville. Des temps de parcours interminables qui nous font regretter de ne pas avoir appris le tricot avec notre tante Irma. Des fréquences qui nécessitent de planifier notre départ quelques jours à l'avance. Des véhicules articulés aux 163 places vides qui nous plongent dans une profonde angoisse.

Certains accuseront les élus et fustigeront leur manque de volonté pour faire évoluer la situation, d'autres montreront du doigt le conservatisme des gestionnaires. Les plus raisonnables - et nous en faisons partie - ne désignent pas de coupables et préfèrent proposer des pistes pour améliorer la situation.

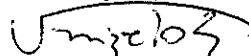
La problématique est complexe et nécessite des solutions équilibrées qui répondent aux besoins de la population, et qui tiennent compte des contraintes techniques et financières. Pour parvenir à développer une offre attractive, l'ensemble des acteurs concernés doivent être associés à la réflexion. Cette réflexion doit déboucher sur la définition d'objectifs qui décrivent l'évolution souhaitée de l'offre du réseau, dans le respect des limites imposées par les paramètres financiers et techniques. Cette façon de procéder est sans doute déjà à l'œuvre depuis plusieurs années. Néanmoins, pour que les rôles et responsabilités de chacun des partenaires soient clairement définis, il nous semble utile qu'une convention ou un contrat de prestations soit élaboré sur la base des objectifs définis.

Ainsi, nous demandons à ce que la participation financière de la ville au fonctionnement des transports publics soit conditionnée à l'élaboration et à la signature d'une convention ou contrat de prestations entre la ville et la société Travys. Ce document, évolutif, décrira, l'offre de transports à fournir par la société Travys. Les engagements de l'entreprise porteront notamment sur la qualité de l'offre, l'évolution de la fréquentation et le respect des prévisions budgétaires. En contrepartie, la ville d'Yverdon-les-Bains continuera d'allouer des subventions nécessaires pour compléter le budget de fonctionnement de la société, et prendra toutes les mesures utiles, dans le respect des autres modes de transport, pour améliorer la circulation et leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation.

Ce document aura pour objet d'assurer à l'entreprise une autonomie de gestion lui permettant de mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics. Il visera à garantir des prestations de qualité au meilleur prix, par une maîtrise des coûts et une utilisation judicieuse des ressources. La ville fixe les objectifs en amont en consultant les différents partenaires et s'assure en aval de la réalisation effective des prestations commandées. Ce contrôle pourrait être mené par exemple sur la base d'indicateurs mesurant : l'offre de transport, l'adéquation de l'offre et de la demande, les conditions d'exploitation (temps de déplacements optimaux; intervalles de passage suffisants), la performance environnementale (eco-conduite, parc de véhicule propre...), la maîtrise financière.

Yverdon-les-Bains, le 5 novembre 2009

Pour le groupe des Verts



Vassilis Venizelos