

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

le nouveau concept de transports publics pour l'agglomération yverdonnoise à l'horizon 2020

une demande de crédit d'investissement de frs 1'490'000.- pour la réalisation des infrastructures nécessaires à la mise en place du concept TP 2010-2011 simultanément à l'entrée en vigueur de MOBILIS ;

l'augmentation de la participation communale à l'exploitation par la société Travys SA du réseau de bus urbains à hauteur de frs 1'400'000.- par année, dès 2011 ;

l'adoption de mesures compensatoires à l'augmentation des tarifs suite à l'introduction de la communauté tarifaire Mobilis ;

la réponse à la motion du Conseiller Roland Favre du 7 avril 2005

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le projet d'agglomération yverdonnoise (agglOY) se propose de moderniser le réseau de transports publics urbains (TP). L'amélioration de l'offre contribuera, avec d'autres projets, à réduire la pression automobile au centre de l'agglomération, tout en répondant à une demande de TP performants. Ce mouvement en faveur de transports publics de qualité (performants et confortables) est un phénomène général pour l'ensemble des villes suisses.

Pour Yverdon-les-Bains, l'enjeu est de rendre l'agglomération yverdonnoise plus compétitive en matière de mobilité et de cadre de vie. Des réaménagements de lignes et d'infrastructures sont donc nécessaires pour atteindre cet objectif à l'horizon 2020. La première phase des travaux s'achèvera avec l'extension de la communauté tarifaire vaudoise MOBILIS à la région Nord vaudois, soit le 12 décembre 2010. Compte tenu de délais serrés, un partenariat a été mis en place avec Travys SA pour la réalisation des mesures prioritaires, en 2010 déjà. L'amélioration de l'offre augmentera toutefois le déficit de cette société. En conséquence, la Municipalité présente une demande d'augmentation de la participation communale aux coûts d'exploitation du nouveau réseau à hauteur de frs 1.4 mios supplémentaires par année, dès 2011.

Un réseau actuel peu attractif (annexe1 : réseau existant)

L'attractivité des TP dépend principalement :

- du temps de parcours des lignes de bus ;
- de la localisation adéquate des arrêts dans les quartiers ;
- du nombre de bus horaires (cadences).

Par ailleurs, les spécialistes estiment que les usagers qui se situent au-delà d'un rayon de 200 m autour d'un arrêt TP, privilégient principalement leur voiture comme mode de déplacement.

Enfin, l'attractivité d'un réseau TP dépend aussi du confort des véhicules et de la qualité du design comme de l'aménagement des arrêts, qui offrent une image plus ou moins

dynamique de l'entreprise. Le style visuel a un effet promotionnel, qui nous parle indirectement de la qualité globale du service.

Compte tenu de ces critères, les auteurs du concept TP aggroY ont mis en évidence les lacunes d'exploitation et d'infrastructures sur le réseau de bus actuel, qui le rendent peu concurrentiel par rapport à la voiture. En substance :

- une part importante de la population n'est pas desservie ;
- les parcours en boucle prolongent la durée des trajets ;
- les cadences ne sont pas assez attractives pour concurrencer la voiture individuelle ;
- l'offre en soirée et le week-end est quasi inexistante ;
- les correspondances entre les différents transports à la gare ne sont pas assurées ;
- l'encolonnement des bus sur l'avenue de la gare complique les départs et les arrivées ;
- nombreux sont les arrêts peu attractifs en termes d'aménagements et de sécurité.

Fréquentations 2008 :

Fréquentation	Habitants desservis	Emplois desservis	Total habitants et emplois desservis	Fréquentation par habitants et emplois
1'640'000	24'500	9'300	33'800	48.5

Répartition des fréquentations 2008 sur la semaine :

92% du lundi au vendredi	7% le samedi	1.2% le dimanche
--------------------------	--------------	------------------

Un réseau TP digne d'une agglomération en pleine croissance

Les nouveaux concepts de déplacement aggroY traitent des transports individuels motorisés, des transports publics, de la mobilité douce et du stationnement.

Ils se complètent les uns les autres pour, globalement, améliorer le bilan environnemental de l'agglomération (air, bruit et sécurité), mieux répartir la part entre les divers modes de déplacement et faciliter l'accès au centre pour les clients des commerces et les usagers des services. Il s'agit d'offrir un cadre de vie de qualité et un niveau de service pour la mobilité digne d'une ville de 30'000 habitants, qui en aura, selon les prévisions démographiques, plus de 40'000 en 2020.

Une stratégie de développement pour les transports publics est donc absolument indispensable pour répondre à cette croissance. Toutes les villes suisses s'y emploient, grandes, moyennes et petites. On connaît les investissements consentis par l'agglomération Lausanne-Morges (300'000 habitants) avec le nouveau M2 et l'extension de son réseau de bus urbains, ainsi qu'avec la nouvelle halte RER de Malley, la transformation de la gare de Renens et surtout l'étude de deux nouvelles lignes de tramway.

A une échelle comparable à l'agglomération yverdonnoise, la ville de Frauenfeld, chef-lieu du canton de Thurgovie avec ses 45'000 habitants, a engagé d'importants investissements pour une mobilité combinée : nouvelle interface à la gare, densification du réseau urbain et régional, Publicars, vélostation, etc. Les résultats se font sentir aujourd'hui en termes d'attractivité : le nombre de pendulaires qui la rejoignent est supérieur à celui des pendulaires qui la quittent, car nombre d'entreprises ont transféré leur siège à Frauenfeld. En outre la ville attire de nouveaux citoyens. Le nombre d'usagers des TP augmente de manière constante et le centre gagne encore en attractivité pour ses commerces et ses services. La ville projette de nouveaux investissements à 5, 10 ans, voire à plus long terme en synergie avec son plan directeur communal pour l'urbanisme.

Yverdon-les-Bains est comparable à Frauenfeld pour la place prépondérante qu'elle occupe dans la région en termes de commerces, de services et de mobilité.

En tant que plaque tournante des transports publics de toute la région, la gare d'Yverdon-les-Bains jouera un rôle charnière toujours plus important entre le trafic individuel motorisé et les transports publics. Tout comme la gare de Frauenfeld en direction de Winterthur-Zurich, de nombreux trains directs (IC et IR) s'arrêtent à Yverdon-les-Bains et offrent des liaisons interrégionales en direction de Neuchâtel-Bienne-Bâle/Zürich et de Genève/Lausanne à la cadence semi-horaire au moins. Ces liaisons sont complétées par des RER à destination de Lausanne et de Fribourg. Au plan régional, les bus régionaux ainsi que le chemin de fer Yverdon – Ste-Croix prennent le relais. Au plan local, la desserte par les TP est assurée par les bus urbains, lesquels relient les différents quartiers de la ville au centre-ville et à la gare.

On voit que les TP forment un réseau global et complémentaire, dont l'efficacité repose sur la qualité de l'offre interrégionale (CFF), de l'offre régionale (Car Postal SA) et de l'offre locale (Travys SA). Chaque niveau contribue ainsi à la performance du réseau. On rappelle également qu'il s'agira à terme d'augmenter la capacité de la gare d'Yverdon-les-Bains avec 2 voies à quai supplémentaires (3 actuellement), ce qui permettra d'attribuer des voies au trafic régional (voies 4 et 5) et d'autres au trafic grandes lignes (1 à 3). Ces transformations sont envisagées à moyen terme. À long terme, une halte RER pourrait être créée à hauteur du Parc scientifique et technologique à l'intention notamment des pendulaires provenant de l'agglomération lausannoise.

Dans ces conditions, la Ville et l'agglomération se doivent de démontrer leur volonté de moderniser le réseau TP local, qui dépend en grande partie des participations communales. L'enjeu est d'importance, puisqu'il s'agit rien moins que de l'attractivité économique et résidentielle de toute la région.

Le concept TP 2020

La stratégie du concept TP 2020 consiste à faire des TP une alternative crédible à la voiture par des axes TP coordonnés, desservant les points centraux et les secteurs les plus denses.

Trois objectifs stratégiques sont poursuivis :

1. la concentration de l'offre TP sur un réseau structurant et performant ;
2. l'adaptation de l'offre à la demande actuelle ;
3. permettre le développement de l'agglomération conformément à ses objectifs de croissance urbaine.

Ces objectifs se traduisent par les principes d'aménagement suivants :

- desservir les secteurs urbains denses actuels et futurs pour une demande tous motifs (travail, formation, achats et loisirs) ;
- concentrer les futurs développements urbains autour des axes TP structurants ;
- valoriser les haltes de l'Yverdon – Ste-Croix dans l'agglomération.

A terme, il s'agit de doubler la demande en agissant sur l'attractivité, la lisibilité, l'aménagement et l'accessibilité du réseau TP :

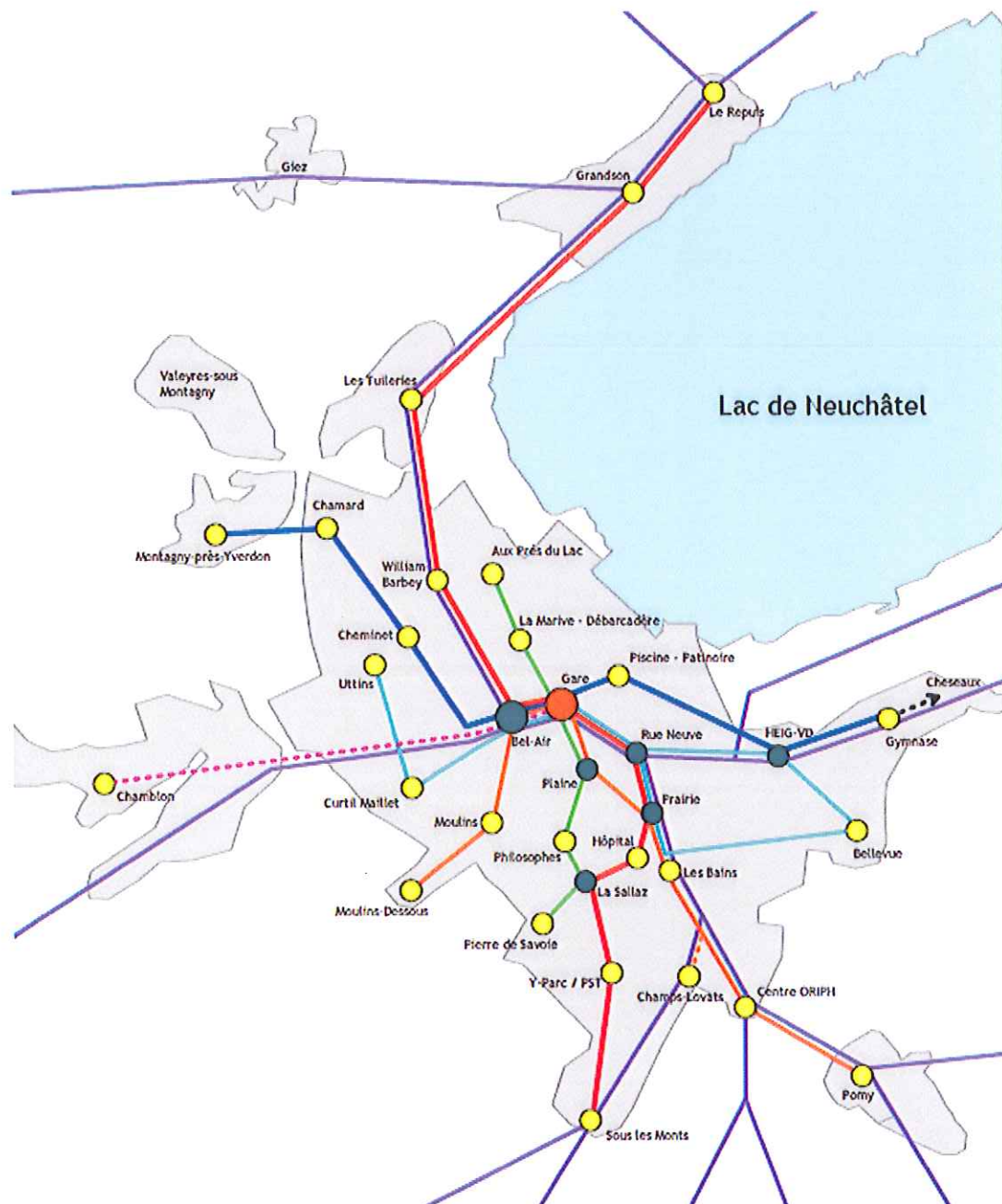
- **Attractivité**, grâce à l'amélioration des fréquences, des temps de parcours, des correspondances et de l'offre en soirée et le week-end ;
- **Lisibilité**, grâce à des horaires simples et à une signalétique adaptée ;
- **Aménagement**, grâce à des mesures donnant la priorité aux bus et à des arrêts confortables ;
- **Accessibilité**, grâce à un réseau de mobilité douce de rabattement vers les axes TP.

En substance, les points forts du réseau 2020 seront les suivants :

1. Accès prioritaire au centre et échanges inter-quartiers à travers le centre.
2. Desserte soutenue des corridors de développement, donc des entités denses et mixtes Chamard-Centre/Gare CFF – Y-Parc – HEIG – Grandson.
3. Axe fort Grandson – Centre/Gare CFF – Y-Parc.
4. Toutes les lignes passent devant la Gare pour assurer la connexion des voyageurs aux CFF.

Concept 2020

- U1 Ligne principale diamétrale (axe NS)
- U2 Ligne principale diamétrale (axe EO)
- Lignes complémentaires radiales: relient les quartiers à la gare si non desservis par les lignes principales. Elles sont ensuite combinées pour former des lignes diamétrales
- Réseau régional Car Postal SA actuel



Légende:

- | | | |
|---|---|---|
| — Ligne U1 (diamétrale) | — Ligne U4 (diamétrale) | ● Secteur desservi avec noeud de correspondance |
| — Ligne U2 (diamétrale) | — Ligne U5 (diamétrale avec boucle) | ● Secteur desservi avec noeud de transbordement |
| — Ligne U3 (en U) | — Ligne R1 (radiale) | ● Secteur desservi |

Une mise en œuvre progressive : le concept TP 2010-2011 (annexe 2: TP 25.03.2010)

Le concept TP urbain 2020 se fera par étapes. Des phases intermédiaires sont prévues, dès 2011, pour lisser dans le temps les coûts du projet. Dans l'immédiat, il s'agit déjà d'attirer une clientèle supplémentaire et, par voie de conséquence, d'améliorer la rentabilité du réseau. Celui-ci doit donc être optimisé par des mesures à court terme qui visent principalement l'amélioration des conditions de circulation des bus et du confort des usagers. Principalement, il s'agit de :

- augmenter de manière significative les cadences : passer d'un bus toutes les 30 minutes à un bus toutes les 15 à 20 minutes selon les lignes ;
- diminuer les temps de parcours ;
- offrir un service de bus aux heures creuses du soir et du week-end.

Pour cela, il convient d'une part, de redéployer le réseau de manière stratégique :

- modifier le trajet des lignes pour passer d'un réseau en boucle à des lignes diamétrales, donc tendues ;
- optimiser le pôle d'échange entre les divers modes de transports à la gare.

Et d'autre part, améliorer le trajet des bus en :

- donnant la priorité aux bus dans les carrefours ;
- privilégiant les bus sur la rue d'Orbe entre la place Bel-Air et le carrefour Curtil-Maillet/Cheminet pour permettre l'arrêt des bus dans les deux sens ;
- réaménageant le carrefour Orbe/Montagny pour faciliter la circulation/insertion des bus (traité dans un autre préavis à venir).

Enfin, il s'agit aussi d'équiper le réseau de manière optimale, en :

- équipant les arrêts d'abris couverts ;
- installant des distributeurs à billets aux arrêts fortement fréquentés ;
- installant des écrans télévisuels qui diffusent une information en temps réel ;
- aménageant des arrêts sur chaussée pour renforcer la sécurité des usagers-piétons ;
- améliorant les arrêts de la place Bel-Air, particulièrement fréquentés.

Ces éléments font partie du premier train de mesures à financer par le crédit demandé, tout comme le réaménagement de la place Bel-Air. Ce dernier se fera toutefois « en provisoire », dès lors que le projet définitif sera étudié dans le sillage des études en cours sur la traversée du centre.

A plus long terme, les diverses mesures infrastructurelles du projet aggroY contribuent toutes à améliorer la circulation des bus, telles le réaménagement de la rue du Midi et de l'avenue des Sports, ainsi que le réaménagement de la rue de Neuchâtel et de l'avenue de Grandson, qui prévoit un couloir réservé aux bus et cars postaux. Les mesures proposées dans les divers projets de zone 30 concourent également à améliorer le réseau, en permettant un trafic plus régulier, sans à coup, et en incluant systématiquement le réaménagement optimum des arrêts de bus.

La mise en œuvre du concept TP 2020 se fera ensuite progressivement, en accord avec Travys SA et Car Postal SA. Le réseau sera ainsi régulièrement optimisé en fonction des expériences réalisées et l'offre étoffée (par l'augmentation des cadences de l'une ou l'autre ligne) en fonction de l'évolution de la fréquentation et des perspectives démographiques, cela dans le but de converger en finalité vers le concept TP 2020.

Doubler la fréquentation et la part des TP dans les déplacements, d'ici 2020

Les améliorations prévues en 2010-2011, bien que relativement modestes, devraient véritablement dynamiser l'exploitation du réseau urbain. Les spécialistes tablent sur une augmentation de la fréquentation de +34% en 2011 déjà et de +138% en 2020. Actuellement, on évalue la demande à 50 voyages/an/habitant ; il s'agira de la doubler.

	Horizons de planification		
	2008	2011	2020
Habitants desservis	24'500	25'900	25'900
Emplois desservis	9'300	9'800	10'100
Total habitants et emplois desservis	33'800	35'700	36'000
Fréquentation annuelle [voyageurs/an]	1'640'000	2'028'000	2'984'000
Potentiels d'évolution: - habitants	-	1'600	7'800
- emplois	-	800	8'100
Sous-total potentiels d'évolution	-	2'400	15'900
Total habitants et emplois desservis y c. potentiels	33'800	38'100	51'800
Fréquentation annuelle y c. potentiels [voyageurs/an]	1'640'000	2'159'000	3'921'000

La répartition entre les différents modes de déplacement se présente actuellement comme suit :

	Ville centre	Périphérie
Mobilité douce	41%	23%
Transports individuels motorisés	48%	62%
Transports publics	9%	12%
Autres	2%	3%
Total	100%	100%

Le tableau permet de constater que pour une petite agglomération comme celle d'Yverdon-les-Bains, les transports individuels motorisés ont une part importante dans les déplacements quotidiens, alors que celle des TP y est faible.

L'augmentation de la fréquentation permettra toutefois au TP de gagner une part de marché supplémentaire, soit un transfert modal (passage de véhicule individuel au transport public) qui passerait de 11% de tous les déplacements par habitant et emploi effectués dans l'agglomération à 13.6% en 2011, puis à 20% en 2020. A titre de comparaison, la moyenne européenne est de 25% et de 37% pour la ville de Berne.

	Horizons de planification		
	2008	2011	2020
Fréquentation annuelle [voyages/an]	1'640'000	2'028'000	2'984'000
Total des déplacements [voyages/an]	14'909'000	14'909'000	14'909'000
Part modale	11.0%	13.6%	20.0%

Avec l'amélioration de l'offre TP couplée à l'aménagement progressif du réseau de mobilité douce et à une nouvelle gestion du stationnement, on espère à terme contenir l'augmentation de la génération de trafic automobile dans l'agglomération et cela en dépit d'une augmentation substantielle du nombre de ses habitants.

Coût et financement des travaux d'infrastructures de la 1ère phase TP 2010-2011

La Municipalité sollicite un crédit d'investissement de frs 1'490'000.-, pour financer les travaux d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du concept TP 2010-2011, dont le détail est présenté ci-après. Les équipements d'information aux arrêts, les distributeurs de billets sont pris en charge par Travys SA.

Descriptifs	Montants TTC	Totaux TTC
Travaux		1'240'000
Suppression anciens abri-bus et arrêts	100'000	
Suppression marquages	20'000	
Nouveaux abri-bus avec équipement	400'000	
Nouveaux marquages	30'000	
Nouveaux arrêts	230'000	
Adaptation des priorités des carrefours et des rues	360'000	
Aménagement provisoire de la place Bel-Air	100'000	
Honoraires		50'000
Mandataires (plans d'enquête et d'exécution, direction des travaux, direction architecturale)	50'000	
Frais secondaires		61'000
Frais divers (impression, communication)	10'000	
Taxes administratives	20'000	
Autres frais secondaires	10'000	
Intérêts intercalaires	21'000	
		1'351'000
Divers & Imprévus		149'100
Divers & Imprévus (10%)	149'100	
TOTAL		1'490'000

L'investissement sera amorti en trente ans au plus. Les charges annuelles seront de frs. 104'500.- et comprendront les tranches annuelles d'amortissement de frs. 49'500, les frais d'intérêt variable sur le capital investi, de frs. 25'300 en moyenne et les frais d'entretien, de Fr 29'700.-

MOBILIS et le concept d'exploitation Travys SA pour 2010-2011

L'entrée en vigueur de la communauté tarifaire vaudoise « MOBILIS », le 12 décembre 2010, marquera la mise en service du premier train de mesures en faveur des transports publics. MOBILIS inaugure donc une nouvelle ère dans la politique des TP de l'agglomération yverdonnoise. Rappelons à cet égard, que le concept de communauté tarifaire vise à faciliter les déplacements sur tout le réseau vaudois, en unifiant la tarification et permettant son accès avec un seul type de titre de transport, dont le prix est fixé en fonction du nombre de zones parcourues.

A cet avantage correspond une harmonisation des tarifs jusqu'alors pratiqués par l'ensemble des réseaux de transports régionaux ainsi qu'à leur ajustement aux coûts réels. Malheureusement, cela conduit pour le réseau urbain d'Yverdon-les-Bains à une augmentation des tarifs pratiqués jusqu'alors pour les clients se déplaçant uniquement intra-muros, donc sur des courts trajets. La Municipalité présente ci-après, parallèlement

aux mesures structurelles qui vous sont ici soumises, des dispositifs destinées à absorber en partie cette hausse brutale.

La société de transports régionale, Travys SA, se propose donc de compenser l'augmentation tarifaire par un ensemble d'améliorations qualitatives de ses transports (amélioration globale de l'offre de 17%). Les premières d'entre elles, exposées ci-dessus, correspondant à la première phase de mise en œuvre du concept TP 2020, se concentrent sur la ville, étant entendu que d'éventuelles modifications souhaitées par les communes desservies restent possibles. Parmi ces dernières, Montagny et Cheseaux-Norèz, autres bénéficiaires des aménagements introduits, seront financièrement sollicitées pour contrebalancer l'augmentation des coûts d'exploitation fixes et variables.

Les coûts d'exploitation fixes comprennent essentiellement l'acquisition et l'amortissement de trois bus supplémentaires, le quatrième nécessaire étant prélevé sur la réserve du parc actuel. L'investissement atteint un montant de Fr 1'200'000.-

Les autres coûts fixes comprennent la partie embarquée du système de commande de feux aux carrefours, ainsi qu'un poste supplémentaire de surveillance exploitation. Un système de bornes d'information aux arrêts est planifié (sans le raccordement électrique). L'augmentation des coûts fixes annuels par rapport à la situation qui prévaut aujourd'hui est de Fr 365'000.-

Les coûts variables comprennent l'engagement de 10 à 15 conducteurs, ainsi que les coûts de km-bus produits. L'augmentation annuelle des coûts variables s'élèvera donc à Fr 1'800'000.-

L'augmentation des coûts d'exploitation ne sera que très partiellement compensé par l'augmentation des recettes imputables à celle du prix pour les voyageurs utilisant le seul réseau urbain. En effet, une partie des clients se reporteront peut-être sur d'autres modes de transport, tandis que ceux qui utilisent le réseau global de TP, voyageront sans surcoût pour l'utilisation du réseau urbain yverdonnois. L'augmentation de fréquentation des TP générée par l'amélioration de l'offre se fait sentir à moyen terme (entre deux à trois ans après l'introduction). Par ailleurs, il existe encore une incertitude importante quant à la clef de répartition des recettes entre les différents réseaux national, régional et urbain.

Recettes transport et accessoires (publicité) 2009	Fr 1'554'000.-
Recettes transport et accessoires 2010 (budget)	Fr 1'580'000.-
Recettes transport et accessoires 2011 (estimation)	Fr 1'850'000.- (+ 270'000.-)

Au total, cela conduit à une augmentation du déficit d'exploitation à hauteur d'environ 1'900'000 millions (+/- 20%, selon les variantes retenues), passant ainsi de 3 à 5 millions de francs.

Pour Yverdon-les-Bains, la participation au déficit de Travys est actuellement de frs 2'206'000.- par an (budget 2010). Pour permettre le financement du concept TP 2010-2011, la participation communale au déficit doit augmenter d'environ frs 1'400'000.-.

Il convient de signaler que l'augmentation de la charge communale est en partie absorbée par le biais du système péréquatif, sous sa forme actuelle, puisque les frais de transports publics sont pris en compte dans les dépenses thématiques (actuellement à hauteur de 75%).

La Municipalité demande donc au Conseil de valider le principe de cette augmentation qui sera portée au budget annuel dès 2011.

Réponse à la motion du Conseiller Roland Favre « Etude d'une Communauté tarifaire » du 7 avril 2005.

Le Conseiller Favre invitait la Municipalité à étudier l'adhésion à une communauté tarifaire de transports, avec pour objectif « de rendre les transports publics plus attrayants pour l'utilisateur, en tout en simplifiant l'obtention des titres de transport. ».

Le Conseil est invité à considérer que l'introduction de la communauté tarifaire Mobilis, au 12 décembre 2010, répond à la demande et constitue une réponse suffisante à la motion susmentionnée.

L'impact de l'introduction de la Communauté tarifaire Mobilis : système compensatoire

Si l'adhésion à la communauté tarifaire Mobilis va élargir l'offre de manière importante pour les Yverdonnois, leur permettant d'accéder à l'ensemble du réseau cantonal à des tarifs raisonnables, elle aura également des conséquences non négligeables sur le budget transport des citoyens à revenus modestes.

Les retraités constituent souvent une clientèle "captive" des transports publics. Ces personnes n'ont souvent pas le choix pour leurs déplacements en ville et doivent choisir entre la marche pour les plus valides et TRAVYS. La conservation des possibilités de déplacement est essentielle pour les personnes âgées car cela représente un élément de socialisation déterminant.

La Municipalité estime qu'une augmentation brutale des tarifs de transports pourrait faire renoncer bon nombre de nos retraités à acquérir un abonnement. Il y aurait donc un risque de sédentarisation pour certaines personnes, avec tôt ou tard des répercussions sur leur état de santé par manque de stimulation et perte d'autonomie.

Afin d'atténuer les effets de cette augmentation tarifaire, la Municipalité propose des mesures compensatoires qui pourraient être lissées sur 3 ans. Vous trouverez ci-après les grands principes et les conséquences financières de cette aide pour notre Commune.

Public-cible: rentiers AVS domiciliés à Yverdon-les-bains, soit 64 ans pour les femmes et 65 ans pour les hommes.

Objectif: subventionner dégressivement l'achat des abonnements mensuels et annuels "senior" de 2011 à 2013, afin d'atténuer l'impact de l'augmentation tarifaire

Tarif abonnement mensuel 2010	frs 30.-
Tarifs abonnement mensuel 2011	frs 59.-
Tarifs abonnement annuel 2010	frs 300.-
Tarifs abonnement 2011	frs 590.-

La proportion d'augmentation atteint donc 100% dans les deux cas. L'introduction d'une zone tarifaire supplémentaire comprise dans le prix de l'abonnement n'atténuant guère l'impact financier.

Pour information, en 2009, 3'500 abonnements mensuels seniors ont été vendus, pour un total de frs 105'000.-, tandis que 140 abonnements annuels seniors ont été acquis, pour un total de frs 42'000.-

Mesures transitoires proposées : abonnement mensuel

	2011	2012	2013
Abonnement mensuel 2011 (frs 59.- sans subvention)	frs 15.- de subvention par abonnement souscrit (nouveau tarif frs 44.-)	frs 10.- (nouveau tarif frs 49.-)	frs 5.- (nouveau tarif frs 54.-)
Coût de la mesure	frs 52'500.-	frs 35'000.-	frs 17'500.-

Mesures transitoires proposées : abonnement annuel

Abonnement annuel 2011 (frs 590.- sans subvention)	frs 150.- par abonnement souscrit (nouveau tarif frs 440.-)	frs 100.- (nouveau tarif frs 490.-)	frs 50.- (nouveau tarif frs 540.-)
Coût de la mesure	frs 21'000 :-	frs 14'000.-	frs 7'000.-
Coût total des mesures	frs 73'500.-	frs 49'000.-	frs 24'500.-

La Municipalité introduira ces montants dans le budget de fonctionnement des années concernées. Elle apporte ainsi une réponse à l'interpellation de Monsieur le Conseiller Stéphane Balet, formulée à la séance du Conseil du 4 février 2010.

Planning

semaine	2010																2011							
	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	2	4	6	8
Rapport à la Municipalité																								
Acceptation du crédit d'ouvrage																								
Mise à l'enquête et appels d'offres																								
Adjudication des travaux																								
Travaux																								
Mise en service au 12.12.2010																								
Evolution du projet selon aggroY																								

Les délais sont coordonnés avec TRAVYS SA. Le détail du planning pour les commandes de matériel et engagement de personnel lié à TRAVYS SA figurent dans le rapport du concept d'exploitation 2011 à la disposition des membres de la commission du Conseil.




Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames et 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 engager une dépense pour financer la réalisation des infrastructures nécessaires à la mise en place du concept TP 2010-2011.
- Article 2: Un crédit d'investissement de frs 1'490'000.- lui est accordé à cet effet. La dépense sera financée par la trésorerie générale et imputée au compte « Infrastructures TP 2010-2011 » n° 1304. Elle sera amortie en 30 au plus.
- Article 3 : La Municipalité est autorisée à augmenter la participation communale à l'exploitation par la société Travys SA du réseau de bus urbains à hauteur d'environ frs 1'400'000.- par année (compte n° 180.3517.01), ceci dès le budget 2011.
- Article 4 : La Municipalité est autorisée à introduire des mesures compensatoires pour atténuer l'impact financier de l'augmentation des tarifs d'abonnement, pour les seniors, en subventionnant les abonnements mensuels et annuels, selon des montants dégressifs, sur trois ans, de 2011 à 2013. Les montants concernés figureront aux budgets des années concernées.
- Article 5 : La réponse à la motion du Conseiller Roland Favre du 7 avril 2005 est acceptée.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic


D. von Siebenthal

La Secrétaire



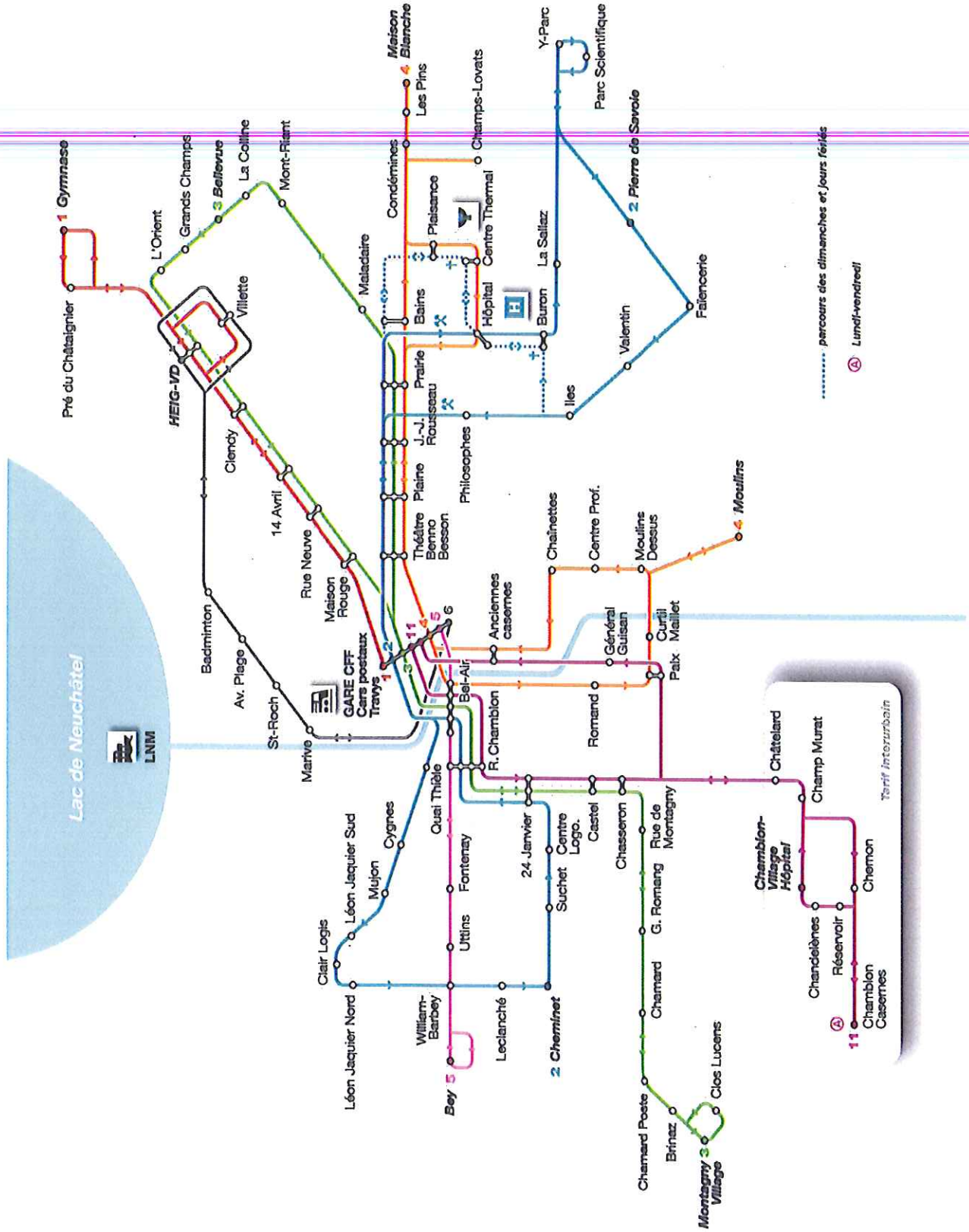
S. Lacoste

- Annexes :
annexe 1 Réseau existant
annexe 2 Carte des TP révisée – 25.03.2010

Délégué de la Municipalité : D. von Siebenthal

Annexe 1 : Réseau existant

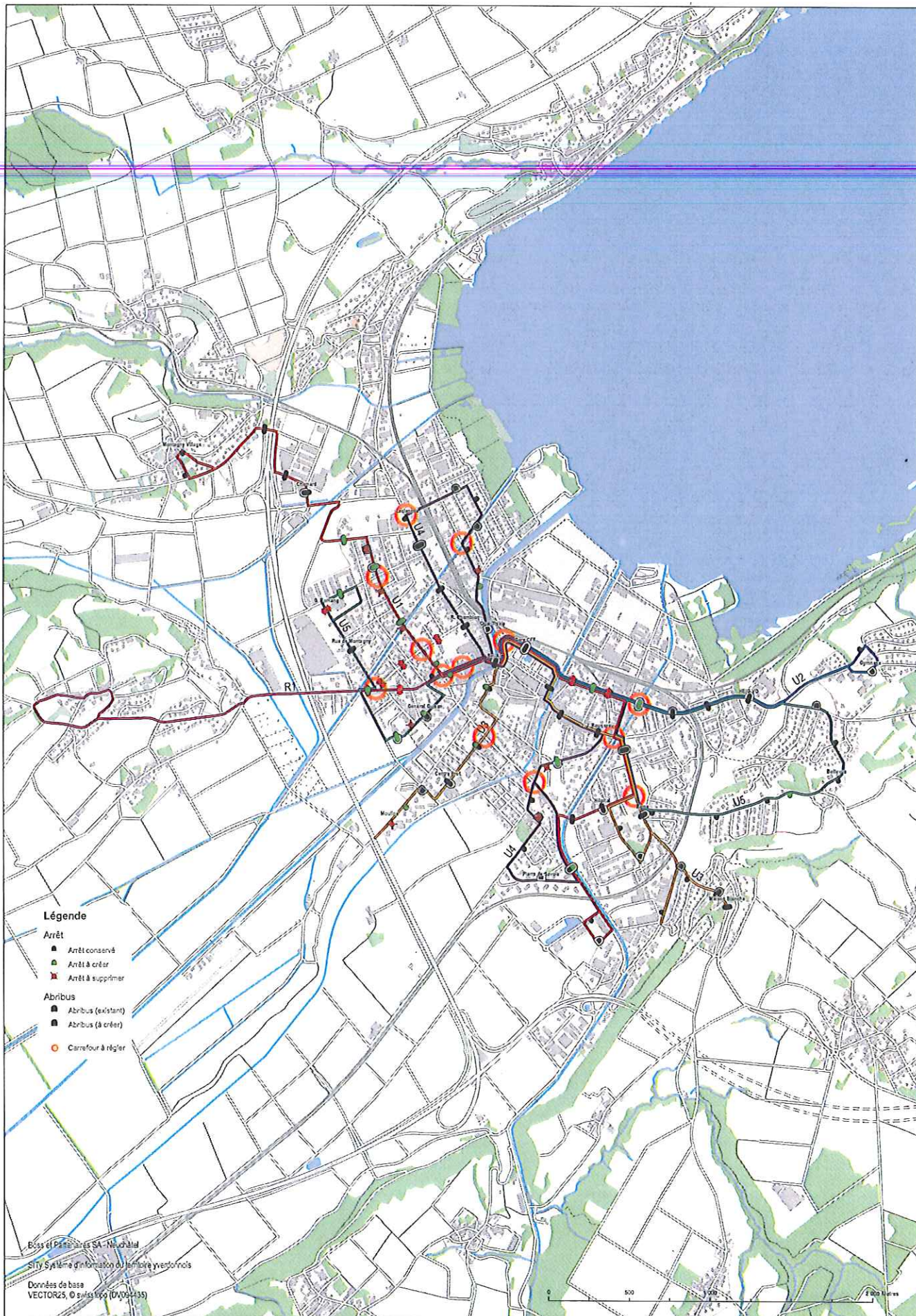
Annexe 1 : Réseau existant



Annexe 2 : AGGLOY - Réseau TP 2011 établi au 25.03.2010

Concept d'étude des mesures relatives au module IV "Transport public"

Parcours des lignes du concept TP révisé - 25.03.2010



Motion de Monsieur Roland FAVRE (Etude d'une COMMUNAUTE TARIFAIRE).

Nos districts du Nord Vaudois, c'est-à-dire les districts d'Yverdon et de Grandson en particulier, présentent la particularité de se trouver entre deux grandes régions tarifaires :

- ONDE VERTE, qui recouvre tout le canton Neuchâtel, plus le district de Courtelary dans le Jura bernois et le district de Saignelégier dans le Canton du Jura d'une part et MOBILIS qui, à partir de Lausanne s'étend sur tout le Gros-de-Vaud y compris quelques communes de notre district, d'autre part.

Comment fonctionne une telle organisation? Très schématiquement :

- Le périmètre desservi par les transports publics est divisé en plusieurs zones à l'intérieur desquelles l'usager peut emprunter n'importe quel transporteur. Par exemple se rendre à Orbe avec Car Postal et rentrer à Yverdon par le train. Ou se rendre à Montagny avec le bus Travys et revenir dès la Brinaz avec le train Travys.

MOBILIS, qui se définit « communauté tarifaire vaudoise », émet des billets, des cartes journalières, des abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels pour adultes, juniors, seniors etc. à prix différenciés.

Si j'adresse cette motion à la Municipalité de la ville centre, je suis bien conscient que l'étude et la mise en place de cette organisation ne seront possibles qu'avec la collaboration de tous les organismes touristiques, des transporteurs et de la promotion du développement régional. Sous l'égide ou avec l'appui du Service de la mobilité du Canton de Vaud, c'est un travail qui devrait réunir, je suppose, l'ADNV, les CFF, Travys, Car postal Vaud/Fribourg etc.

Une communauté tarifaire a pour but essentiel de rendre les transports publics plus attrayants pour les usagers tout en simplifiant l'obtention de titres de transport. La devise de MOBILIS : « *Vous changez de bus, de train, de métro, mais pas de ticket* ».

Je vous invite donc, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, à transmettre cette motion à la Municipalité pour étude et rapport.