

## **Interpellation sur la politique de stationnement et les aménagements y relatifs des bus urbains et suburbains**

---

Le 12 juin dernier, le Parti Indépendant Nyonnais a soumis à la Municipalité une série de questions relatives à la politique des transports publics.

Ces questions tombent au bon moment car la Municipalité traite le dossier de réorganisation des transports publics urbains depuis le lancement du Concept de mobilité urbaine en 2009. Début 2012, un préavis sera déposé pour solliciter du Conseil communal un crédit d'études du nouveau réseau de transports publics.

A travers le Concept de mobilité urbaine (Rapport 168 validé le 12 janvier 2011), le Conseil communal avait pris connaissance de l'importance de ce nouveau réseau de transport en commun et de son impact sur la ville et le bassin versant de la gare de Nyon : il sera plus dense, plus cohérent, il y aura de meilleures correspondances avec le train, et une fréquence améliorée au ¼ h.

Par ailleurs, la réorganisation des transports publics dépasse les frontières communales; elle est également menée et pilotée par le Conseil régional pour les lignes régionales du district. L'étude urbaine menée par la Ville de Nyon traitera également des dessertes de la commune de Prangins et de l'ACW à Changins. Il s'agit de superposer les deux réseaux urbain et régional pour une meilleure offre et surtout une optimisation des coûts des études et des aménagements sur le sol nyonnais.

Pour rappel, à la suite du dépôt du préavis N° 192, le 15 novembre 2010, le Conseil communal a accepté d'accorder à la Municipalité un montant de CHF 2'853'705.- pour financer la participation de la Commune au fonds spécial affecté du Conseil régional « Programme de réorganisation et de financement des transports publics régionaux 2011-2015 ». Ce fonds de solidarité régional de 27 millions a été constitué par les communes du district; il permet au Conseil régional de lancer les premières études régionales et de participer financièrement aux études et aux aménagements de la Commune de Nyon.

La réorganisation des transports publics urbains et régionaux va bien évidemment avoir des incidences sur le réseau routier de la Commune ainsi que sur la plateforme de la gare. La mise en site propre du bus, sa priorisation dans le trafic et l'intervention sur la signalisation va remodeler le tracé de certains tronçons de routes, ces prochaines années. Néanmoins, les parkings relais et le traitement des mobilités douces (piétons et cyclistes) seront également pris en compte pour assurer un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement. Il s'agit essentiellement de pouvoir des plateformes multimodales qui permettront aux usagers des transports publics de pouvoir composer avec d'autres moyens de déplacement que ce soit en voiture, à vélo ou à pied.

### **I. Combien de bus la place de la Gare accueille-t-elle actuellement par jour ?**

Actuellement, les TPN exploitent cinq lignes suburbaines qui relient les villages du district de Nyon à son chef lieu. Mais c'est également un réseau urbain avec ses cinq lignes qui desservent les différents quartiers de la Ville de Nyon. En week-end, le réseau urbain se réduit à deux lignes urbaines.

## **MUNICIPALITÉ DE NYON**

Ce sont donc en moyenne 433 bus TPN et 50 bus CarPostal qui s'arrêtent à la gare de Nyon par jour.

### **2. La Municipalité dispose-t-elle d'une projection quant à l'augmentation de ce nombre pour les cinq prochaines années ?**

L'amélioration de l'offre et des dessertes urbaines et régionales va bien évidemment voir le nombre de bus augmenter sur la place de la Gare. Les arrêts de bus seront par contre mieux organisés puisque la remise à l'heure se fera en bout de ligne. Les bus marqueront seulement l'arrêt Gare et continueront leur course.

Le nombre de bus passera dès 2012/2013 à environ 474 TPN (urbain et suburbain) et 57 CarPostal)

### **3. La Municipalité a-t-elle une vision claire sur ce problème, depuis le refus de la Petite Ceinture et la réouverture du bas de la route de St-Cergue, et surtout peut-elle nous l'expliquer ?**

La Municipalité privilégie la centralisation de tous les arrêts du côté Sud de la gare pour une meilleure lisibilité et un confort pour les usagers des transports ainsi que pour un meilleur rabattement bus/train. La plateforme Gare sera localisée au niveau du tronçon Edouard-Rod qui sera réaménagé de sorte à accueillir la totalité des arrêts urbains et régionaux (TPN et CarPostal). Ce choix privilégie le rebroussement par la boucle de la Morâche des lignes Nord et Ouest, sans avoir à traverser la place de la Gare. Cette option limitera le nombre de passages de bus par la place de la Gare pour la tranquilliser et permettre ainsi un aménagement destiné aux mobilités douces et une meilleure occupation de l'espace public par les usagers et les commerçants (plus de terrasses sur la place de la Gare).

### **4. Le plan de quartier Martinet-Morâche prévoit-il une gare routière ?**

Non, le plan de quartier Martinet-Morâche prévoit surtout des liaisons de mobilité douce pour rattacher les parties Nord et Sud de la gare. Au nord est planifiée la future station vélo couverte qui accueillera les deux roues. Un nouveau passage sous-voies (passage Viollier) reliera le futur quartier Martinet à la partie Sud de la gare et au centre-ville.

### **5. La Municipalité a-t-elle envisagé de créer une vraie gare routière couverte dans le PPA Martinet ou ailleurs ?**

### **6. Si ce n'est pas le cas, comment entend-elle gérer les circulations et places d'arrêt de bus au centre-ville ?**

Une grande gare routière couverte aurait sa place dans le PQ Gare. Une fois le passage sous-voies Viollier réalisé, les flux piétonniers en direction de la gare vont être plus centraux qu'ils ne le sont aujourd'hui. C'est à ce moment là, et en accord avec les CFF, que la gare routière pourrait être envisagée sur domaine CFF.

## MUNICIPALITÉ DE NYON

### **7. Si l'on s'en réfère au préavis régional, les premiers effets sont pour les horaires 2012. Doit-on s'attendre à des préavis pour des travaux en urgence ?**

La Municipalité n'a pas souhaité qu'un dossier d'une aussi grande ampleur soit soumis au Conseil communal avec une clause d'urgence. Ce dossier justifierait, au contraire, plusieurs séances et une présentation à la commission du Conseil. Par ailleurs, le planning, déjà très serré, est tributaire des risques de blocage pendant les procédures d'autorisation et des marchés publics. Ces procédures cumulées se traduisent par un calendrier qui s'échelonne jusqu'en 2013 pour pouvoir arriver à réaliser tous les aménagements. C'est dans cette optique que le premier préavis pour une demande d'un crédit d'études sera déposé début 2012.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 22 août 2011.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

La Secrétaire a.i. :

D. ROSSELLAT



V. PRETI