

PRÉAVIS N° 238/2021 I

AU CONSEIL COMMUNAL

Transports publics urbains Nyon - Prangins

Demande de crédit d'études pour l'évolution et adaptation du réseau

Optimisation du réseau de transports publics
actuel et amélioration de l'offre future CHF 90'000.-TTC

Poursuite de la participation de Nyon
au financement de la ligne urbaine
10.805 aux budgets 2022 et 2023 CHF 420'000.- TTC/an

Déléguée municipale : Mme Roxane Faraut Linares

1^{re} séance de la commission

Date	Mardi 16 mars 2021 à 19h15
Lieu	Ch. du Bochet 12, Réfectoire de la Voirie

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

I.1 Préambule

Ce préavis a pour objectif de porter au Conseil communal deux objets liés :

1. la présentation très concise des résultats d'une étude traitant des optimisations du réseau de transports publics actuel et l'amélioration de l'offre future ;
2. la réponse au rapport N°172/2019 de la commission du Conseil communal.

I.2 Contexte

La réorganisation approfondie du réseau de bus urbains de Nyon et Prangins, mise en œuvre fin 2014, s'est traduite par une forte et réjouissante augmentation de la fréquentation qui a même progressé de plus de 100% entre 2014 et 2019.

Malgré la baisse de fréquentation des bus (que nous espérons provisoire) due aux effets de la crise sanitaire, il est nécessaire de poursuivre les recherches d'amélioration des transports publics.

Bien que très satisfaite de l'essor de cette offre, en 2017, la Municipalité a jugé opportun de réaliser un bilan de ce réseau de bus urbain encore fraîchement mis en fonction. En effet, après trois ans d'exploitation, il semblait important d'analyser ce nouveau maillage de transports publics et de mettre en évidence ses forces et ses faiblesses.

Par ailleurs, les retours d'expériences et les évolutions récentes ou attendues justifient pleinement de réévaluer cette architecture des transports publics et de proposer des ajustements ou renforcements ciblés à court et à moyen termes, notamment en lien avec les développements urbains.

En effet, il ressortait singulièrement des statistiques 2019 que les horaires devenaient difficiles à tenir en raison du succès des bus.

2. Optimisation du réseau de transports publics actuel et amélioration de l'offre future

2.1 Objet et déroulement de l'étude

L'étude réalisée par un bureau d'ingénieurs conseils en mobilité et urbanisme spécialisé, mandaté par la Ville de Nyon, portait notamment sur :

- une analyse critique du fonctionnement actuel du réseau de bus urbain ;
- l'exploration des scénarios possibles d'amélioration, d'optimisation et de renforcement de la desserte ;
- la mise au point d'un projet d'évolution de la desserte du territoire communal.

L'évaluation des possibilités d'introduction d'une solution de transport innovante faisait également partie de la réflexion, mais n'est pas abordée pour l'instant en raison principalement des coûts très élevés engendrés par cette composante. De plus, avec l'évolution très rapide des nouvelles solutions techniques en termes de motorisation ou de sources d'énergie, il semble plus intéressant de traiter ces éléments ultérieurement, une fois le réseau consolidé.

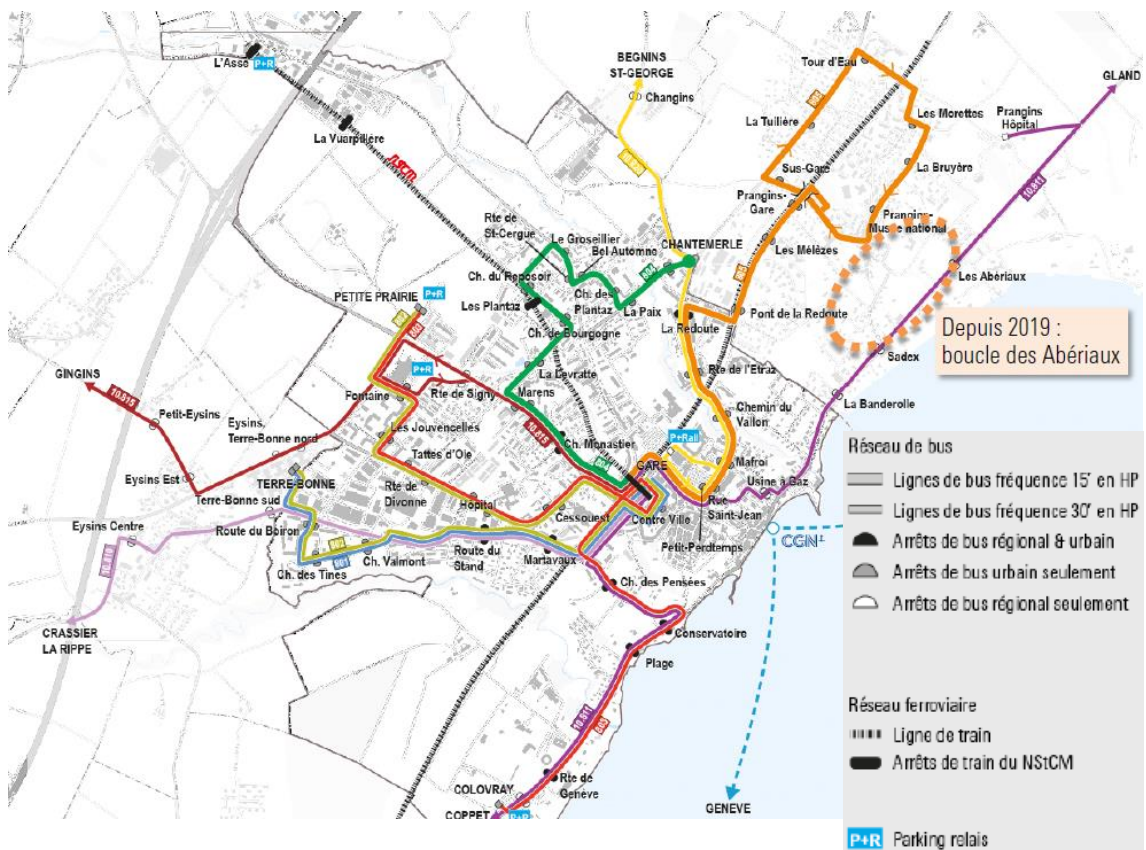
L'étude a été menée en coordination avec les réflexions conduites simultanément par la commune de Prangins et son mandataire concernant la desserte de son territoire, en étroite collaboration avec les Transports Publics de la région Nyonnaise (TPN), qui ont effectué à l'interne un certain nombre d'analyses approfondies pour s'assurer de la mise en œuvre opérationnelle et de l'implication financière des propositions.

2.2 Réseau de bus de référence (2017)

Le réseau de transports publics mis en service en 2014 (sans modification en 2017) est de type radial et se compose de 5 branches convergeant vers la gare. Avec un épïcêtre à la gare de Nyon, les lignes rayonnent pour connecter toute la ville. Les bus urbains offrent une desserte avec une fréquence de 15 minutes en journée, alors que les régionaux présentent des fréquences de 30 minutes aux heures de pointe et une heure aux heures creuses (excepté pour la ligne 10.811, dans la direction de Gland qui reste à la demi-heure).

Il est à noter que la fréquence au quart d'heure est obtenue par complémentarité entre les lignes 10.801 et 10.802 pour la poche Terre-Bonne, ainsi qu'avec les lignes 10.802 et 10.803 pour le quartier de la Petite Prairie. C'est également le même principe avec les lignes 10.803 et 10.811 en ce qui concerne la desserte du secteur de Colovray.

Le réseau est resté sans modification jusqu'en 2020 où une boucle supplémentaire par les Abériaux a été ouverte sur la commune de Prangins qui est parcourue par la ligne 10.805.

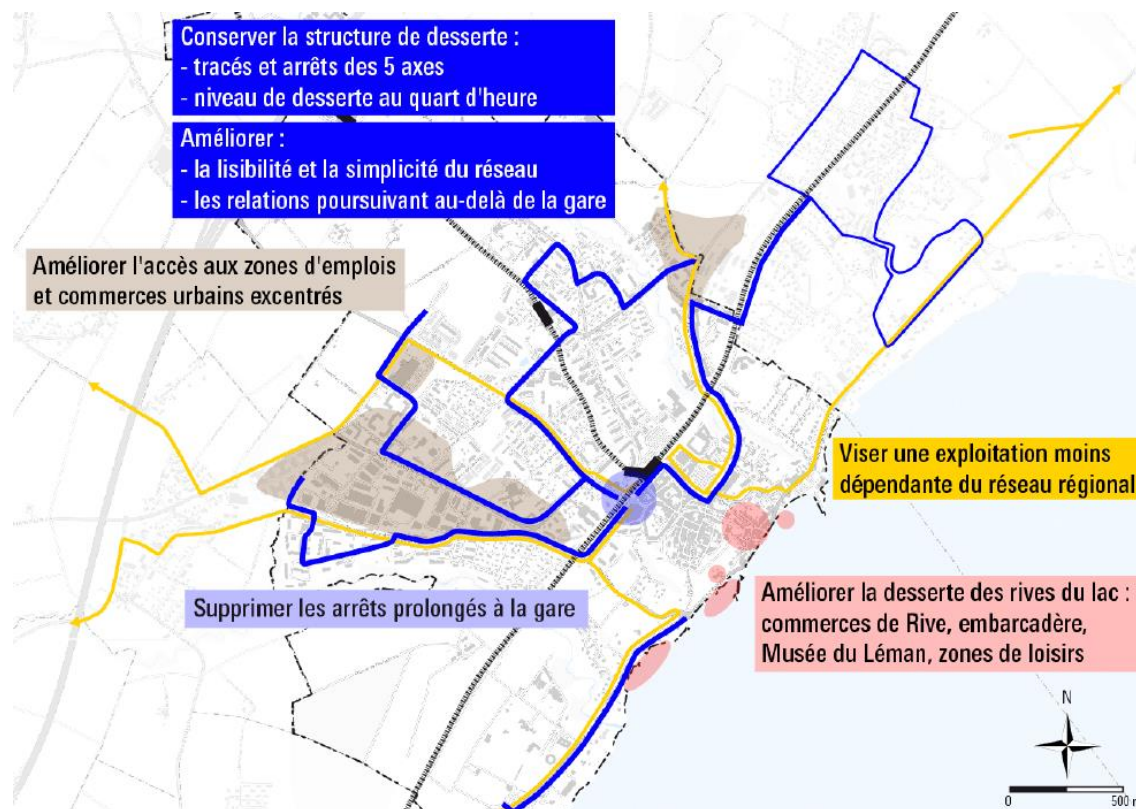


2.3 Enjeux de desserte – liaisons manquantes

L'étude de la situation actuelle a permis d'évaluer l'utilisation, l'utilité et les manquements du réseau en fonction. Elle a également permis d'identifier et mettre en évidence des pistes de réflexion quant aux enjeux futurs pour l'évolution de l'offre en transports publics de la ville selon des analyses de densité de population, d'emplois et de pôles d'attractivité. La question de l'occupation de l'espace public, notamment à la gare, a également été considérée.

Les éléments principaux ressortant de ces évaluations sont les suivants :

- favoriser des liaisons traversantes au lieu du système radial. Cela signifie que les bus seraient ainsi en transit par la place de la Gare et n'y stationneraient plus en permanence pour des remises à l'heure, celle-ci seraient reportées en bout de ligne comme prévu initialement. Les objectifs de cette mesure sont une stabilisation de l'horaire et une libération de l'espace public à la gare pour éviter les conflits réguliers dus à la présence simultanée d'un nombre de bus trop élevé ainsi qu'une augmentation du confort pour les trajets transitant par la gare ;
- l'abandon du changement de ligne à la gare. Certains bus arrivant à la gare en circulant sur une ligne, repartent dans le réseau en desservant un autre parcours après avoir déposé leurs passagers. Ce principe d'exploitation est peu compréhensible et perturbant pour les usagers ;
- l'amélioration du raccordement entre la gare et le débarcadère ;
- la proposition d'un accès depuis la gare au musée du Léman, aux commerces de Rive et au débarcadère projeté ;
- l'assurance d'un accès saisonnier attractif aux zones de loisirs ;
- l'amélioration des accès aux zones d'emplois périphériques depuis les quartiers distants du centre (exemple : Boiron – Asse, Petite-Prairie – Asse, Boiron – Chantemerle, Boiron – Prangins, etc.).



Eléments fixes et variables

Les éléments du réseau actuel définis comme fixes sont les tracés des lignes de bus côté Jura de la gare, ainsi que le tronçon d'itinéraire desservant la zone de loisirs de Colovray par la route du lac. En effet, il n'y a pas de raison de remanier ces itinéraires, car ils remplissent leur usage à pleine satisfaction.

Les éléments variables à explorer sont :

- l'offre reliant la gare au débarcadère ;
- un circuit pour la ville historique ;
- la desserte du bord du lac, notamment le secteur du débarcadère ;
- une liaison tangentielle au-dessus des voies CFF .

2.4 Scénario I (premier scénario évalué)

Après la génération de plusieurs variantes d'optimisation du réseau de bus urbain et une analyse multicritère des solutions possibles, un premier scénario a été retenu par le COPIL. Il s'agit d'un concept s'inspirant du réseau actuel.

Le scénario 1 présente les caractéristiques suivantes :

- une ligne traversante Terre-Bonne - Gare - Chantemerle assurant aussi une fonction tangentielle ;
- une ligne traversante Petite Prairie - Gare - Colovray exploitée au quart d'heure jusqu'à la gare ;
- un tronçon Gare - Colovray desservi comme actuellement au quart d'heure par combinaison avec la Régionale ;
- une nouvelle ligne tangentielle assurée par un minibus entre Terre-Bonne - Chantemerle circulant en journée la semaine ;
- une nouvelle ligne dans le centre-ville également assurée par un minibus circulant le week-end.

Ce réseau présente notamment des avantages en termes de conditions d'exploitation, d'intégration urbaine, de fréquentation, de bilan d'exploitation, de coûts d'investissement, de modalité de mise en œuvre et de conservation de l'offre actuelle.

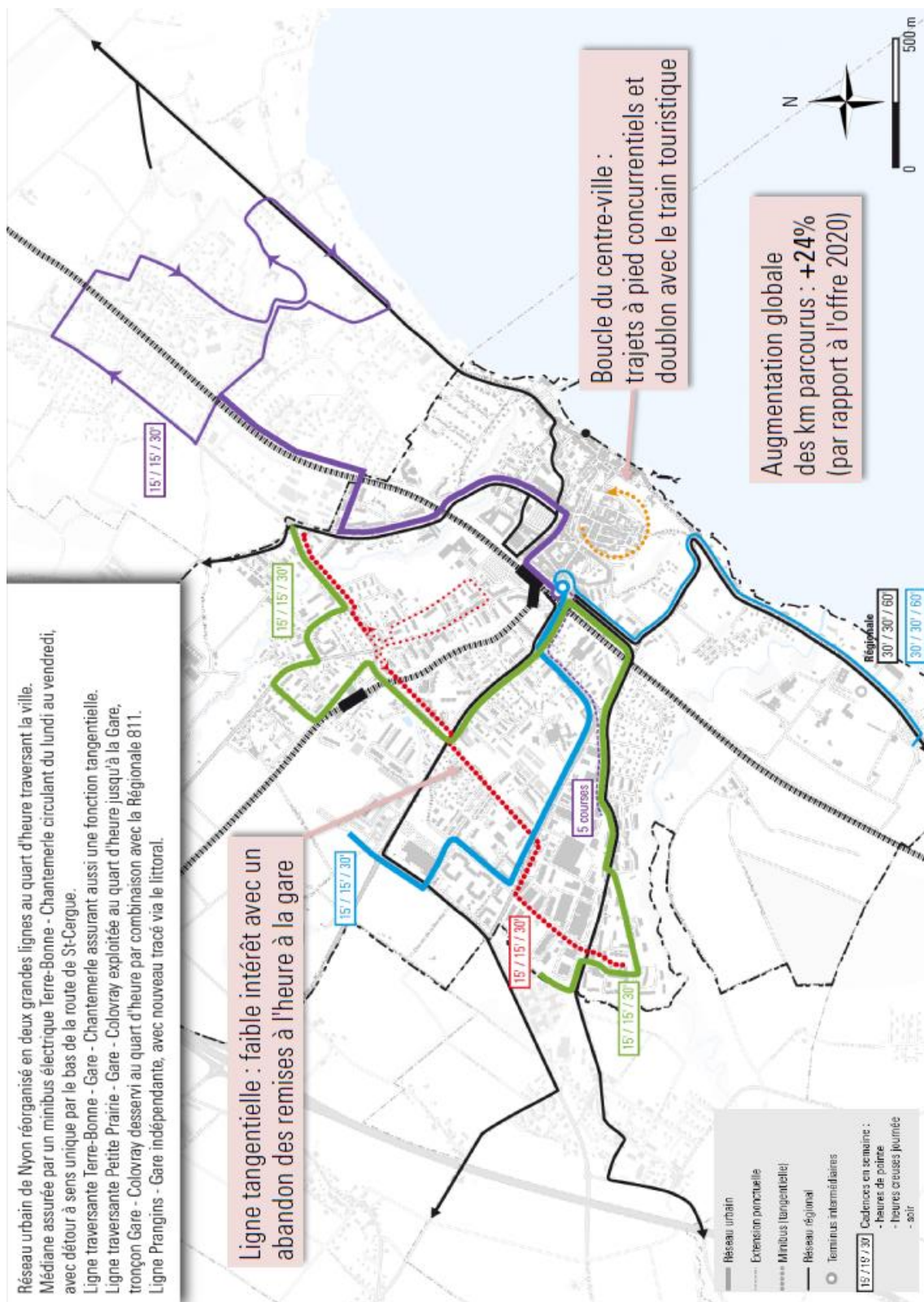
La gestion traversante des lignes permet de transiter par la gare sans devoir subir des pertes de temps pour des remises à l'heure. Ce système offre une nouvelle perspective par rapport aux déplacements non liés à la gare. Le passage aux lignes traversantes permet également d'abandonner la superposition de lignes (aujourd'hui nécessaire pour garantir le quart d'heure), d'en simplifier fortement la lecture et la compréhension des usagers.

Cependant, après une analyse des temps de parcours, la ligne nouvelle tangentielle n'offre finalement pas d'avantage significatif. En effet, avec l'abandon des remises à l'heure à la gare, la ligne Terre-Bonne - Gare - Chantemerle devient concurrentielle à la tangentielle puisqu'elle ne prendrait que quelques minutes de plus pour effectuer le parcours.

Quant à la proposition d'une nouvelle boucle du centre-ville, son itinéraire est peu compétitif par rapport au déplacement à pied. De plus, ce tracé devient concurrentiel et fait doublon avec le train touristique.

Il est à noter que l'ajout des lignes tangentielles et du centre-ville représente une augmentation du kilométrage annuel de +24%.

Il est donc décidé de ne pas retenir cette proposition en l'état, mais de la conserver comme nouvelle base de réflexion pour la poursuite du projet.



2.5 Scénario optimisé

Sur la base du scénario 1 et de l'analyse de ses avantages et inconvénients, un scénario optimisé est proposé tant en termes d'offre que de coûts. Par ailleurs, il est compatible avec les développements futurs.

Il s'agit d'offrir, dans un premier temps, une optimisation du réseau avec, d'une part, une amélioration de l'offre pour la majorité des passagers et, d'autre part, un impact réduit sur l'aspect financier.

Le scénario optimisé présente les caractéristiques suivantes en reprenant les avantages principaux du scénario 1 :

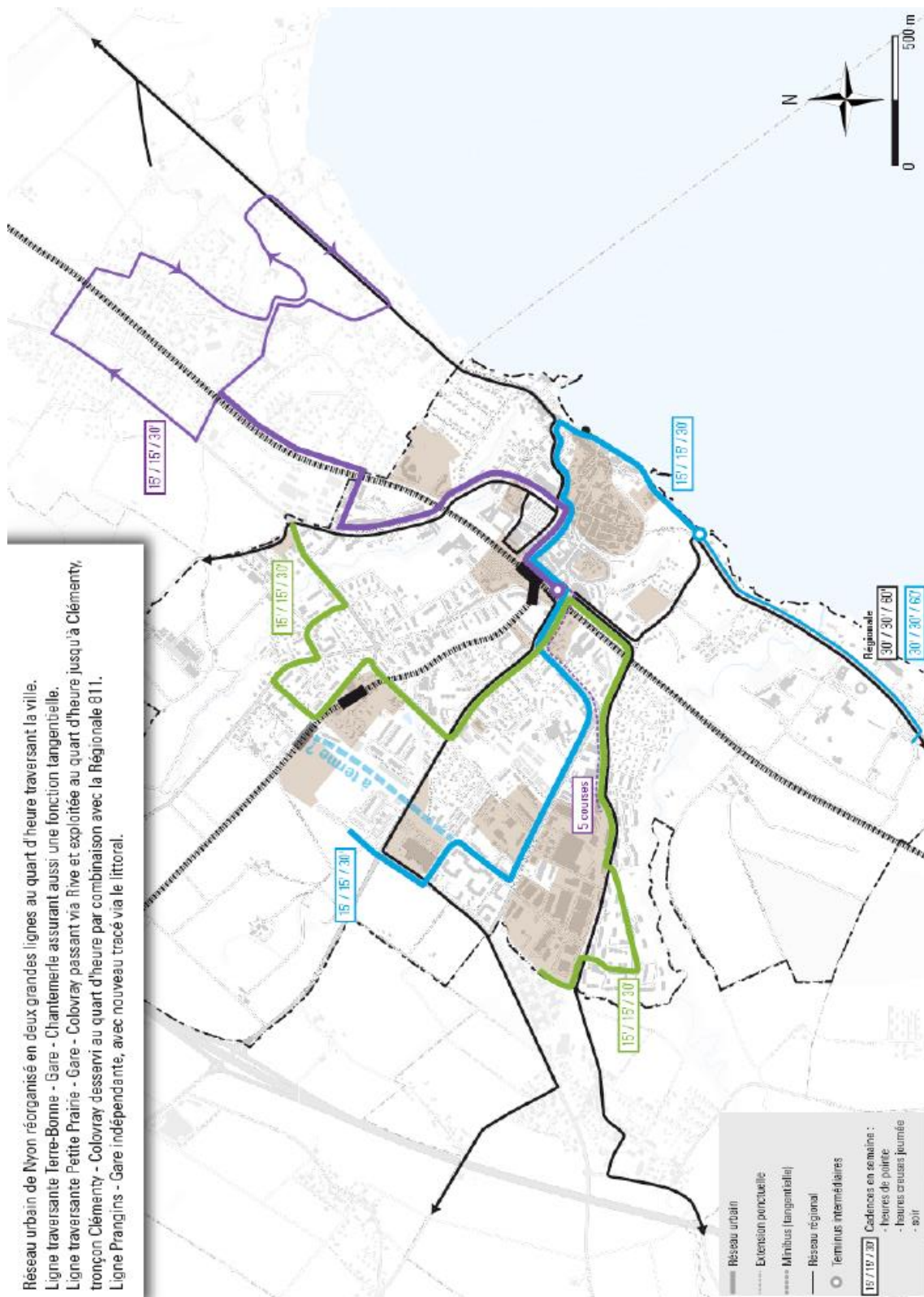
- une ligne traversante Terre-Bonne - Gare - Chantemerle assurant aussi une fonction tangentielle ;
- une ligne traversante Petite Prairie - Gare - Colovray exploitée au quart d'heure jusqu'à la gare ;
- un tronçon Gare - Colovray desservi comme actuellement au quart d'heure par combinaison avec la Régionale, sauf pour le tronçon situé sur la route de Clémenty ;
- une nouvelle desserte du bord du lac par la rue de la Porcelaine et les quais des Alpes et Louis-Bonnard.

Par rapport au scénario 1, la ligne tangentielle ainsi que la boucle du centre-ville sont abandonnées, car elles sont jugées peu intéressantes et très onéreuses (+24% de km par an).

Le principe de la gestion traversante des lignes est conservé et permet de transiter par la gare sans devoir subir des pertes de temps pour des remises à l'heure. Comme pour le scénario 1, ce système offre une nouvelle perspective par rapport aux déplacements non liés à la gare. Ainsi une nouvelle offre plus performante permettant de relier une extrémité à l'autre de la ville est introduite.

La desserte du bord du lac et du débarcadère est fortement améliorée en déviant l'actuelle ligne Gare - Colovray par la rue de la Porcelaine et les quais des Alpes et Louis-Bonnard (utilisation des arrêts existants Usine à Gaz et Petit Perdttemps). La fréquence offerte est au quart d'heure avec la superposition de la ligne bleue et de l'actuelle régionale 10.811. Ainsi, une liaison plus performante et confortable est également proposée pour les passagers pendulaires ou de loisirs de la Compagnie générale de navigation (CGN). L'opportunité d'introduire un nouvel arrêt à proximité du musée du Léman sera également évaluée.

Toutefois, en corolaire, la desserte de l'arrêt chemin des Pensées voit son offre réduite en raison de la déviation de l'actuelle ligne Gare - Colovray. Il est à noter qu'il ne s'agit pas d'un arrêt à forte fréquentation. Il est situé à proximité du centre-ville, le trajet à pied n'étant pas rédhibitoire.



2.6 Comparatif résumé entre le scénario I et le scénario optimisé

Scénario 1



Scénario optimisé



Scénario I

Le scénario 1 présente les caractéristiques principales suivantes :

- une augmentation des km parcourus de +24% qui est liée à :
 - la ligne tangentielle (+21%) ;
 - la boucle du centre-ville (+3%) ;
- une redondance partielle entre :
 - la ligne tangentielle et la ligne verte traversante ;
 - la boucle du centre-ville et le train touristique ;
- des coûts élevés pour ces deux nouvelles lignes (avec ou sans l'utilisation de véhicules innovants électriques dédiés) :
 - véhicules électriques (mini-bus d'une vingtaine de places) : CHF ~1.1 mio ;
 - aménagements : CHF ~1.1 mio ;
 - exploitation : CHF/an ~1.6 mio .



Le scénario 1 n'apporte pas les meilleures réponses au constat actuel notamment concernant le bord du lac. La ligne tangentielle et la boucle du centre-ville sont très onéreuses sans répondre aux besoins les plus concrets.

Le scénario 1 n'est pas retenu.

Scénario optimisé

Le scénario optimisé propose une augmentation des km parcourus contenue de +7% permettant une desserte nouvelle à 15' du bas du centre-ville et des rives (ligne bleue). En effet, la superposition des lignes 10.811 et Gare - Colovray à l'arrêt Usine à Gaz permettra une desserte par quatre bus par heure. Une liaison forte entre le bas et le centre de la ville est ainsi créée.

Le nouveau réseau présente une grande simplicité et lisibilité avec seulement trois lignes au quart d'heure. En effet, l'architecture actuelle utilise en plusieurs endroits la superposition de deux lignes à la demi-heure pour obtenir l'offre au quart d'heure.

Comme pour le scénario 1, les liaisons traversantes utiles et attrayantes remplacent le rayonnement depuis la gare permettant ainsi de relier une extrémité de la ville à l'autre confortablement.

La place de la gare est libérée de la plupart des bus en remise à l'heure grâce au système de lignes traversantes (un seul bus en terminus, la 10.805 restant à la gare, moins de transbordements). Le réseau compte peu de redondances.



Le scénario optimisé présente un réseau avec une offre simplifiée et clarifiée. Le passage à un système de lignes traversantes apporte une plus-value sensible en rapidité et confort pour les passagers transitant par la gare. La gare est également libérée d'une grande partie des bus en stationnement. L'offre est améliorée entre le lac et le centre. L'augmentation des coûts reste contenue.

Le scénarios optimisé est recommandé.

2.7 Eléments complémentaires concernant le passage à des lignes traversantes

Un passage aux lignes traversantes apparaît indispensable en particulier pour deux raisons :

- mieux exploiter le potentiel du transport public à l'échelle du territoire urbain nyonnais. La quasi-totalité des quartiers de la ville se situe à moins de 15-20 minutes à pied de la gare CFF ; dès lors avec un réseau de lignes radiales ne poursuivant pas au-delà de la gare, l'offre de transports publics apparaît avant tout comme une alternative à des trajets à priori praticables à pied et n'offre pas de réponse satisfaisante pour les trajets plus longs sur lesquels la voiture est la principale alternative ;
- les emprises mobilisées à la gare pour la gestion des terminus et rebroussements sont conséquentes et se font au détriment d'autres fonctionnalités urbaines. De plus, compte tenu des contraintes du site il en résulte une organisation éclatée de l'interface de transports publics.

2.8 Calendrier

La modification du réseau actuel vers le scénario optimisé s'inscrit dans un horizon 2024. En effet, les horaires sont établis pour des tranches de deux ans. La période 2024-2025 (dès décembre 2023) semble être l'horizon le plus proche raisonnable, considérant les études à mener d'ici là.

2.9 Suite à donner

Il s'agit maintenant de donner les impulsions pour la poursuite des réflexions. Le démarrage d'une nouvelle étude d'optimisation du réseau menée par les TPN avec la collaboration des services Travaux, environnement et mobilité et urbanisme permettra de consolider les résultats présentés actuellement.

Il s'agit de vérifier la faisabilité technique, d'établir le montage des horaires et de mettre en évidence les conséquences diverses de la mise en place du scénario retenu, ainsi que d'estimer le plus précisément possible les incidences financières pour la mise en place du scénario optimisé

3. Réponse au rapport N° 172/2019 de la commission du Conseil communal

Pour rappel, le préavis N° 172/2019 traitait des transports publics et de la participation au financement de la ligne urbaine 10.805.

Dans le cadre du rapport que la commission du Conseil communal a rendu le 5 février 2020, il était demandé à la Municipalité d'effectuer une réflexion quant à la cadence des 15 minutes offerte toute la journée en ville de Nyon. En effet, bon nombre de communes proposant des fréquences différenciées en heures creuses ou de pointe, il s'agissait d'évaluer les économies possibles sans dégradation sensible de la qualité du réseau yonnais avec l'introduction d'une cadence plus espacée en périodes creuses.

Dans l'attente d'une réponse, la commission avait amendé le préavis en ajoutant une date limite à la fin 2021, pour l'accord du budget de fonctionnement de la ligne 10.805. Le préavis a été validé conformément à cet amendement.

La Municipalité a bien compris cette demande légitime du Conseil communal. L'enjeu budgétaire est en effet important, notamment à moyen et long terme. Depuis, la Ville s'est rapprochée des Transports publics de la région yonnaise pour évaluer financièrement les économies possibles dans ce cadre.

Cependant, il s'avère que le réseau actuel est construit avec de nombreux interlignages entre les lignes urbaines et régionales. Il est ainsi extrêmement compliqué de chiffrer l'économie possible avec une modification de fréquence sur certains parcours en heures creuses. Toutefois, les éléments fournis à la commission en 2019, mettant en évidence qu'il n'était pas possible de réduire le nombre de véhicules ou de chauffeurs, sont confirmés. La diminution de coûts serait donc faible (se limitant principalement aux km parcourus) et en partie contrebalancée par des frais variant peu et d'éventuelles baisses de subvention. De plus, le dégât d'image serait important.

Il est également à noter que des changements d'horaires nécessitent une forte période de préparation et délais d'annonce importants. Un changement de ce type, validé aujourd'hui, ne serait pas applicable avant 2023.

En tenant compte des contraintes citées ci-dessus, la Municipalité préfère ne pas dépenser les fonds de la Commune dans la poursuite des réflexions dans cette direction. Dans ce contexte, elle propose d'intégrer la thématique des horaires allégés en heures creuses du jour dans l'étude globale d'optimisation du réseau. En effet, tous les éléments actuellement en possession de la Ville montrent qu'il est nécessaire de réfléchir à l'échelle du réseau entier pour trouver des solutions efficaces et de vraies pistes d'économie.

La Municipalité souhaite donc se concentrer sur une optimisation du réseau nyonnais dans son entier. Elle est convaincue que cette optimisation, telle que présentée dans ce préavis, la conduira vers une nouvelle efficacité. Bien que les éléments fournis actuellement ne traitent pas la question des horaires, cet aspect fera également partie intégrante de l'amélioration du réseau visant l'horizon 2024 (finalement très proche du premier changement d'horaire possible en 2023).

La Municipalité s'engage donc à traiter la question des horaires variés entre heures de pointe et heures creuses dans le cadre de l'étude d'optimisation du réseau dans son entier. En attendant, elle propose de confirmer la poursuite du financement de la ligne 10.805 selon la convention signée avec la Commune de Prangins (31.25% pour Nyon et 68.75% pour Prangins) pour les années 2022 et 2023. Cette prolongation de financement permettra de faire le lien avec l'horizon horaire 2024 (dès décembre 2023) et donnera le temps à la Ville de présenter les résultats de l'étude globale d'optimisation au Conseil communal.

4. Incidences financières

4.1 Etude du scénario optimisé

Les coûts relatifs à cette étude sont actuellement estimés à CHF 90'000.- TTC, et couvrent les prestations suivantes :

- analyse des temps de parcours ;
- analyse de la fréquentation et des besoins en termes de renfort ;
- analyse des impacts sur la productivité en cas de « désimbrication » des réseaux et/ou de modifications de tracés ;
- création des horaires en fonction des heures de la journée ;
- analyse des besoins de matériel roulant en fonction de la structure choisie ;
- analyse des aménagements nécessaires la mise en place du nouveau réseau et estimation de leurs coûts.

La décision de poursuivre le projet d'optimisation des transports publics déclenchera des discussions entre la Ville de Nyon et les TPN afin de développer un cahier des charges détaillé qui permettra d'affiner les objectifs fixés dans le respect de l'enveloppe allouée.

4.2 Poursuite de la participation au financement de la ligne 10.805

Pour rappel, la part du financement de la ligne 10.805 inscrite au budget de fonctionnement de la Ville s'élève à :

- CHF 368'941.- TTC, pour 2019 ;
- CHF 434'121.- TTC, pour 2020 (ajout de la boucle des Abériaux – pour rappel la répartition est calculée sur une base kilométrique comprenant cette boucle) ;
- CHF 427'344.- TTC, pour 2021.

Sans modification de l'offre, le montant 2021 devrait se stabiliser pour les années 2022 et 2023.

5. Aspects du développement durable

5.1 Dimension économique

De manière globale, la combinaison des deux réseaux de transports urbain et régional permet d'avoir une desserte optimale en partageant les coûts d'exploitation. C'est une économie certaine pour la Ville de Nyon qui, grâce à cette superposition des lignes urbaines et régionales, arrive à financer les coûts des aménagements d'infrastructure (travaux), du système de détection des bus ainsi que les charges d'exploitation.

5.2 Dimension sociale

La réorganisation du réseau de transport public régional est un projet de solidarité régionale qui permet à toutes les communes du district de bénéficier d'un grand réseau cohérent et équilibré. Par ailleurs, une meilleure offre régionale et urbaine du transport public garantit une bonne mobilité pour tous et la possibilité d'habiter dans certains secteurs du district.

De plus, ce projet apporte une réponse aux besoins des usagers les plus fragilisés de l'espace public. L'objectif est d'arriver à développer des axes qui répondent de plus en plus aux nouvelles pratiques de la mobilité urbaine, soit plus précisément : piétons, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite et cyclistes qui souhaitent, eux aussi, avoir droit et partager l'espace habituellement dédié aux automobilistes.

Les adaptations souhaitées du réseau le rendront encore plus attractif et bénéfique pour les usagers.

5.3 Dimension environnementale

Assurer le rabattement des pendulaires vers la gare de Nyon, offrir aux habitants de la commune un bus tous les quarts d'heure en semaine, ainsi qu'une desserte répondant aux besoins des voyageurs sont des objectifs de la Municipalité. Cette réorganisation du transport public régional et urbain a des effets positifs sur l'environnement en favorisant le transfert modal et en réduisant les nuisances sonores ainsi que la pollution de l'air générées par le trafic individuel motorisé.

6. Conclusion

La réorganisation approfondie du réseau de bus urbains de Nyon et Prangins, mise en œuvre fin 2014, s'est traduite par une forte et réjouissante augmentation de la fréquentation qui a même progressé de plus de 100% entre 2014 et 2019.

En 2017, le Service travaux, environnement et mobilité a jugé opportun de procéder à un bilan du fonctionnement de ce nouveau réseau de bus urbain. En effet, après trois ans d'exploitation, il semblait important d'analyser ce nouveau maillage de transports publics et de mettre en évidence ses forces et ses faiblesses.

Ce préavis a notamment pour objectif de porter au Conseil communal la présentation très concise des résultats d'une étude traitant des optimisations du réseau de transports publics actuel et de l'amélioration de l'offre future.

La Municipalité propose également de traiter la question de l'optimisation des fréquences de desserte des bus (cadences allégées en heures creuses) dans le cadre de l'étude du réseau complet et de valider la poursuite de la participation au financement de la ligne 10.805 à partir de 2022 et 2023.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Nyon

- vu** le préavis N° 238/2021 concernant une demande de crédit d'études pour l'évolution et l'adaptation du réseau de bus urbains Nyon-Prangins ainsi que la poursuite de la participation à la ligne 10.805 pour les années 2022 et 2023,
- ouï** le 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 d'investissement de CHF 90'000.- TTC portant sur des études visant à optimiser le réseau de transports publics. Ce crédit sera porté en augmentation du compte 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, amortissable en 5 ans ;
2. de poursuivre avec la participation financière de la ligne 10.805 dans son budget de fonctionnement 2022 et 2023. Pour rappel, il s'agit d'un montant de l'ordre de CHF 420'000.- TTC par an figurant actuellement déjà au budget 2020, compte 615.3657.00 – *Bus TPN*.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 janvier 2021 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

Annexe

Fiche d'investissement

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 238 / 2020

Transports publics urbains Nyon - Prangins

Date: Nyon le

30.11.2020

Demande d'un crédit d'études de CHF 90'000 TTC pour l'évolution et l'adaptation du réseau

Situation des préavis au 30.11.2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total des préavis votés par le Conseil communal	140 743 407	39 200 329	26 344 802	13 472 665	5 252 306	25 298 925

Situation des emprunts au 30.11.2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Plafond d'emprunt selon préavis N°15/2016 adopté le 12.12.2016	225 000 000	225 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000
Emprunts au 1er janvier	156 706 657	168 024 886	213 000 000	263 000 000	289 000 000	297 500 000
Evolution des emprunts durant la période +/-	11 318 229	44 975 114	50 000 000	26 000 000	8 500 000	-6 200 000
Emprunts fin période/date du jour	168 024 886	213 000 000	263 000 000	289 000 000	297 500 000	291 300 000

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis N°15/2016)	30 000 000
Engagé	-14 908 100
Caution demandée	0
Disponible	15 091 900

Dépenses et recettes d'investissement	CHF	Estimation des dépenses d'investissements nets					2020-2024
		2020	2021	2022	2023	2024	
Descriptif/Libellé							
Crédit d'étude	90 000		90 000				90 000
Total de l'investissement	90 000	0	90 000	0	0	0	90 000

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	18 000	
	90 000	

Financement du préavis	
	CHF
Budget de fonctionnement:	
Trésorerie courante	
Investissement:	
Emprunts	90 000
Total des besoins en financement	

Coûts d'exploitation	Libellé / années	Estimation des coûts d'exploitation					2020-2024
		2020	2021	2022	2023	2024	
Coût total d'exploitation		0	1 800	439 800	439 800	19 800	901 200
Intérêts en %	2,00%	0	1 800	1 800	1 800	1 800	7 200
Participation ligne 10.805 (prévue dans le présent préavis)		0	0	420 000	420 000	0	840 000
Amortissements		0	0	18 000	18 000	18 000	54 000
Personnel supp. en CHF		0	0	0	0	0	0
Personnel supp. en EPT		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes		0	0	0	0	0	0
Recettes		0	0	0	0	0	0
Coûts nets d'exploitation		0	1 800	439 800	439 800	19 800	901 200