

## Rapport N° 2023/I20

### Participation communale au fonds régional pour une mobilité collective et innovante pour la période 2024-2034

Demande de crédit de CHF 2'021'490.— TTC

---

Nyon, le 8 octobre 2023

Au Conseil communal de Nyon

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

La commission s'est réunie le mercredi 13 septembre 2023 en présence de Mmes Roxane Faraut, Municipale, Caroline Dorst, Adjointe au Chef de Service et responsable de la Mobilité et M. Philippe Maag, Chef du service des infrastructures.

La commission était composée de Mmes Nathalie Raya Etter, Valérie Mausner Léger et Corinne Vioget Karadag (Présidente et rapportrice) et de MM. Romain Bajulaz, Volker Kirchner (en remplacement de M. Rodolphe Bisseret), Jean-François Füglistler, Jacques Hanhart, Dominique Karlen, Nikolaos Tsourakis et Bernard Ueltschi.

#### Présentation

Sans répéter les éléments qui sont tous précisés dans le texte du préavis, ce dernier consiste en fait à la continuité du fonds affecté aux transports publics (ci-après « fonds TP ») alimenté solidairement par 51 communes qui ont validé leur engagement à la Région de Nyon dès 2010. A l'époque, la participation était de CHF31.-/habitant pour 5 ans pour un total de CHF 13,9 mio.

Les objectifs principaux du fonds TP ont été atteints. Outre les résultats régionaux, nous pouvons citer les principales améliorations suivantes qui ont touché plus directement la Ville de Nyon :

- Déploiement du système de détection des bus permettant la priorisation de ces derniers afin de garantir le bon respect de l'horaire
- Régulation des carrefours à feux
- Création de voies bus pour prioriser les transports publics
- Développement de mesures informatives et incitatives ainsi que du guichet mobile.

Il s'agit donc maintenant de créer un nouveau fonds axé principalement sur une mobilité collective et innovante pour la période 2023-2034 avec une inscription plus forte dans les enjeux de transition climatique et s'inscrivant dans la stratégie du Plan climat vaudois et dans la stratégie de mobilité multimodale 2050 du Grand Genève, dont les orientations principales seront les suivantes :

- Mettre en place une politique active de report modal
- Modifier les pratiques de mobilité individuelle
- Améliorer le bilan énergétique de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport
- Rendre plus efficient le transport des marchandises
- Augmenter la part de véhicules privés et publics à faibles émissions.

En effet, les comportements de déplacement ont changé, les moyens de transports ont évolué et il est important de trouver des aménagements à ces modifications. De plus, une refonte des horaires CFF est prévue pour 2025 et il sera important de pouvoir s'y adapter.

Par ce fait, les objectifs du nouveau fonds ont également évolué:

- Une part plus importante sera dévolue pour l'amélioration de l'offre des transports publics : 58% pour le fonds mobilité contre 25,8% pour le fonds TP)
- Les mesures de sensibilisation seront poursuivies comme un axe de travail du fonds mobilité
- Le fonds cofinancera des projets d'innovation.

Comme décrit dans le préavis, le fonds Mobilité est défini par les trois axes principaux que sont l'expérimentation (ou exploitation), le marketing (ou sensibilisation) et l'innovation. La commission, intéressée de connaître plus précisément la répartition entre ces trois axes, a reçu le complément d'information écrit ci-dessous.

*Les différents axes ont fait l'objet d'une estimation financière basée :*

**Pour l'axe 1 :** *sur une analyse des besoins de renforcement en matière d'offre de transports publics sur les 10 ans à venir avec des passages aux 15' en HP en semaine sur certaines lignes (par exemple la 810 ou la 815), aux 30' en HP en semaine sur les lignes 830, 835 ou 836. Sachant que ces projections restent à confirmer au regard des analyses de fréquentation. Des enveloppes ont également été estimées pour déployer un service de TAD et accompagner le développement d'une desserte touristique.*

**Pour l'axe 2 :** *sur la base des coûts relatifs à la mise en œuvre des mesures informatives et incitatives déjà identifiés ces dernières années, mesures que la Région de Nyon souhaite amplifier afin de favoriser un changement de comportements vis-à-vis des usagers et habitants. Idem pour le service guichet mobile dont les coûts relèvent du logiciel, de la maintenance et du développement de l'application.*

**Pour l'axe 3 :** *le montant est un chiffre estimatif qui se voulait un peu ambitieux au regard des besoins à accompagner en matière d'innovation relative au transport mais qui ne s'assied pas sur des mesures déjà identifiées.*

*Sur chacun de ces axes, un montant est dédié en matière d'accompagnement opérationnel (animation et suivi du programme).*

## Questions, réponses et discussions

Suite à la présentation Power-Point reprenant point par point les éléments du préavis, les membres de la commission se sont intéressés à divers points, dont la compétence de la mise en conformité des arrêts de bus avec la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand) et adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite. Il s'avère que cette dernière incombe aux communes. Il a également été question des transports urbains qui sont, eux aussi, de compétence communale et ne sont donc pas concernés par le présent préavis qui ne considère que les lignes interurbaines.

La commission s'est également montrée intéressée aux diverses réalisations du fonds TP et regrette de n'avoir pas accédé à des rapports réguliers synthétiques à ce sujet même si ces derniers semblent disponibles sur le site du Conseil Intercommunal de la Région de Nyon. Elle encouragerait les représentant-e-s nyonnais-e-s du dit-conseil à tenir informés les membres du Conseil communal des principales avancées financées par le nouveau fonds Mobilité.

Certaines questions ont reçu les réponses écrites suivantes :

***La Commission souhaite savoir si des statistiques existaient permettant de mesurer la ponctualité des bus suite à la mise en place du système de détection.***

*Après vérifications, nous n'avons pas de statistiques d'avant la mise en service du système de détection, ni d'un éventuel test qui aurait permis d'observer le fonctionnement sans et avec la prise en compte de la priorité des bus.*

*En revanche, nous pouvons toutefois affirmer selon les statistiques en notre possession depuis la mise en œuvre, qu'avec le système de priorisation les bus passent sans attendre au feu dans plus de 80% des cas.*

*Si l'on prend en compte les temps d'attente lorsque les bus attendent à un feu, le temps de passage moyen d'un carrefour est actuellement inférieur à 3 secondes, ce qui permet de garantir l'horaire et les correspondances, pour les bus régionaux.*

***La Commission souhaite avoir des précisions sur la refonte de l'horaire 2025 des CFF.***

*Cette mesure vise à renforcer la ponctualité et permettra la réalisation de travaux. Pour information, les 14 villes et communes de l'Arc jurassien et du Pied du Jura, ainsi que les villes de Morges, Nyon, Genève, Genève Aéroport, (ci-après : alliance des villes) ainsi que la direction de Genève Aéroport, ont exprimé leur profond mécontentement quant la refonte de l'horaire 2025. L'Alliance des Villes déplore la péjoration de l'offre ferroviaire dans une grande partie de la Suisse occidentale, et en particulier sur la ligne du Pied du Jura. Un courrier a été adressé aux CFF demandant le maintien de la liaison directe entre Biemme, Genève et Genève-Aéroport, via Morges à la cadence actuelle. Par ailleurs, une table ronde avec une délégation entre les villes concernées et les instances des CFF et de l'OFT a également été sollicitée.*

*Par ailleurs, le nouvel horaire 2025 ne devrait pas se déployer au détriment des liaisons importantes à l'échelle intercantonale. L'offre validée par le parlement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES corrige ce manquement, mais signifie au minimum dix ans de détérioration de l'offre entre Genève et l'Arc jurassien, ce qui est inacceptable pour l'Alliance des Villes et pour Genève Aéroport. Cette situation est d'autant plus problématique que l'offre 2035 ne pourra*

*certainement pas être mise en œuvre dans les temps, au vu des nombreux retards déjà annoncés par les CFF.*

***La Commission souhaitait connaître le solde du Fonds TP et savoir si celui-ci pouvait être réaffecté au nouveau Fonds mobilité innovante.***

*le préavis 04-2021 relatif à l'état financier du fonds TP régional de 2010 à 2020 mentionne l'ensemble de ces éléments en page 4 et 5 : <https://regiondenyon.ch/wp-content/uploads/2021/07/PR-04-2021-Etat-financier-du-fonds-TP-regional-2010-2020.pdf>. Le solde théorique du fonds TP en date du 31 mars 2021 est de CHF 3'366'478.80. Quatre mesures d'aménagement restent à terminer d'ici 2027 (cf tableau précis page 5). Une participation financière du fonds TP leur sera dédiée à hauteur de CHF 2'698'931, toutes mesures confondues. Restera un solde estimé à CHF 667'547.80. Il a ainsi été validé en Conseil Interrégional via deux préavis distincts d'utiliser ce solde pour financer la poursuite d'un accompagnement opérationnel du fonds jusqu'en 2027 et des mesures de communication : préavis 05-2021 <https://regiondenyon.ch/wp-content/uploads/2021/07/PR-05-2021-Accompagnement-operationnel-du-programme-TP.pdf> et préavis 17-2022 : <https://regiondenyon.ch/wp-content/uploads/2022/08/PR-17-2022-Promotion-de-la-mobilite.pdf>*

***La Commission souhaite également connaître la source des 12% des gaz à effets de serre dans le Grand Genève.***

*Ce chiffre est issu du cahier 16-10 Grand Genève relatif aux « SCÉNARIOS MOBILITÉ POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU GRAND GENÈVE : ÉTAT DES LIEUX ET LEVIERS D' ACTIONS » : [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/cahier-16-10\\_scenario-mobilite-transition-ecol.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/cahier-16-10_scenario-mobilite-transition-ecol.pdf). Cet élément se retrouve plus précisément aux pages 5 et 6.*

Après avoir obtenu toutes les réponses et précisions demandées, les membres de la Municipalité sont remerciés de leur présence et présentation et quittent la réunion. Le document Power-Point de la présentation ainsi que des chiffres plus précis sur la répartition des fonds selon les trois axes seront envoyés à la Commission ultérieurement.

Le tour de table suivant le départ des représentants de la Ville de Nyon a délivré un avis unanime sur la nécessité de financer ce nouveau fonds qui est plus que cohérent avec les défis énergétiques et climatiques à venir. Il relève même qu'au vu des enjeux, le montant de CHF9.-/habitant semble presque insuffisant.

## **Conclusion**

A l'unanimité, les membres de la Commission chargée d'étudier le préavis 2023/110 ont un avis favorable sur ce dernier. Au vu et su des défis et enjeux énergétiques et climatiques à venir, il est en effet plus que nécessaire de financer de tels projets relevant de la mobilité.

Étant donné l'impact concret sur la vie quotidienne de la population, une information plus systématique sur l'évolution des dossiers stratégiques (modification de la desserte, négociation des horaires avec les CFF, 3<sup>ème</sup> voie, passerelles) est bienvenue.

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

## **Le Conseil communal de Nyon**

**vu** le préavis N° 2023/120 concernant la participation communale au fonds régional pour une mobilité collective et innovante pour la période 2023-2034,

**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 de CHF 2'021'490.—, équivalent à CHF 9.—/habitant-e/an sur dix ans entre 2024 et 2034, au titre de la participation communale au fonds régional pour une mobilité collective et innovante ;
2. de porter ce montant en augmentation du compte N° 9165.01 - *Subventions et participations d'investissements amortissables*, dépense amortissable en 10 ans ;
3. de prendre acte de la clause de sortie prévue qui donne la possibilité de quitter le programme pendant la période décennale, au plus tôt d'ici au 31 décembre 2028 (soit un engagement minimum de 5 ans), avec un effet après deux années civiles (1<sup>er</sup> janvier 2031).

La Commission

Mmes Nathalie Raya ETTER  
Valérie MAUSNER LEGER  
Corinne VIOGET KARADAG (Présidente et rapportrice)

MM. Romain BAJULAZ  
Volker KIRCHNER  
Jean-François FÜGLISTER  
Jacques HANHART  
Dominique KARLEN  
Nikolaos TSOURAKIS  
Bernard UELTSCHI