

PRÉAVIS N°44

AU CONSEIL COMMUNAL

Réorganisation du transport public urbain 2013-2014

Demande de crédit d'études du projet définitif de
CHF 422'200.- TTC

Délégués municipaux : **Mme Elisabeth Ruey-Ray**
M. Olivier Mayor

Nyon, le 12 mars 2012

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Introduction

La réorganisation des transports publics (ci-après TP) est un dossier majeur pour le district. Il est traité au niveau des bassins versants des quatre principales gares régionales de Coppet, Nyon, Gland et Rolle. La réorganisation du TP régional vise essentiellement à assurer le rabattement des bus vers les quatre gares tout en s'adaptant au nouvel horaire CFF 2012 en service dès décembre 2012. De nouveaux trains à deux étages Régioexpress (RE) cadencés à la ½ h circuleront toute la journée dans les deux directions de Genève et Lausanne.

Cette politique volontariste en faveur des transports publics est menée depuis 2009 pour faire face à l'important développement de la région et à la croissance des déplacements pendulaires et de loisirs. Des décisions politiques ont déjà été prises pour arriver à atteindre l'objectif d'améliorer l'offre du transport public régional à fin 2012 et la coordonner avec une nouvelle offre urbaine à fin 2013, début 2014. D'ailleurs, plusieurs étapes essentielles ont déjà été franchies, notamment :

1. La création d'un Fonds régional de CHF 13.5 millions pour les transports publics - Préavis 192/2010

Ce fonds de solidarité régional est « affecté » de 13.5 millions pour compléter les CHF 13.5 millions d'investissement à charge des communes du district pour financer la réorganisation du transport public régional. Le Conseil communal a accordé le 21 février 2011 à la Municipalité un montant de CHF 2'853'705.- pour financer, sur cinq ans, la participation de la commune au fonds spécial destiné au « Programme de réorganisation et de financement des transports publics régionaux 2011-2015 ».

La participation financière nyonnaise au programme de réorganisation et d'amélioration du réseau du transport public est calculée au prorata du nombre d'habitants, ce qui représente une participation annuelle de CHF 31.- par habitant pour les cinq années de mise en place du programme TP.

Cette participation financière est également bénéfique pour les mesures nyonnaises destinées au bus urbain. Les études et les réalisations sur territoire nyonnais, qui servent aux deux réseaux urbain et régional, sont en partie financées par le fonds régional (cf. ci-dessous le chapitre 3 sur le transport urbain).

2. Le financement de l'étude du projet définitif des mesures de priorisation du bus régional 2012 – Préavis 36/2011

Le Comité de direction du Conseil régional (CODIR) a déposé un préavis avec clause d'urgence (N°7-11) au Conseil intercommunal du district, pour demander la contribution de CHF 525'000.- à prélever du fonds régional affecté aux TP. Ce montant financera les études du projet définitif pour les mesures prioritaires du bus régional à fin 2012.

En parallèle à cette demande, la Municipalité a déposé le préavis n°36/2011 pour demander au Conseil communal un crédit de CHF 156'000.- pour financer la part qui revient à Nyon pour l'étude des mesures locales. Ce dossier est piloté par le Conseil régional pour les communes du bassin versant de la gare de Nyon, qui regroupe les quatre lignes régionales (Asse-Boiron dans les deux sens, Coppet-Nyon-Prangins et Nyon-Saint-George) et par les services techniques de la Ville pour les mesures urgentes nyonnaises. Ces dernières traitent essentiellement de génie civil, de feux de signalisation à adapter et à synchroniser et de marquage au sol pour donner au bus régional la priorité dans le trafic, dès la fin de l'année 2012.

Et comme annoncé dans le préavis n°36/2011, un nouveau préavis sera déposé en mai prochain pour une demande de crédit de réalisation des mesures urgentes concernant Nyon. Il est également important de rappeler que toutes les mesures réalisées en 2012 pour le bus régional serviront par la suite aux lignes urbaines (fin 2013).

3. Demande de crédit pour le financement de l'étude du projet définitif des mesures du bus urbain 2013-2014 (présent préavis)

En parallèle à la démarche pour le transport public régional et conformément au concept de mobilité de la Ville de Nyon, en particulier le volet transport public qui est le levier principal pour une mise en œuvre d'une politique de mobilité cohérente et globale, la Municipalité a programmé le lancement du réseau urbain avec comme objectif de coordonner les deux réseaux pour une offre cadencée au ¼ h sur le territoire nyonnais.

Ce choix va donc conduire au dépôt de quatre préavis en tout : deux demandes de crédits pour le projet définitif des mesures régionales (préavis n° 36/2011) et, par la suite, pour les mesures urbaines (présent préavis), et deux demandes de crédits de réalisation pour les mesures régionales (en mai) et enfin pour les mesures urbaines à la fin de cette année.

Cette présente étude traitera des lignes urbaines de Nyon et Prangins. Des préavis seront donc déposés simultanément par les deux Municipalités pour assurer des validations politiques en phase et une coordination technique optimale.

2. Description du projet

Le programme TP pour les mesures urbaines concerne Nyon et Prangins ; il regroupe les quatre lignes urbaines suivantes (voir annexe 1):

- U1 : Prangins - Gare – Eysins (ou variante : Site de Terre-Bonne) ;
- U2 : Prangins – Gare – Petite-Prairie ;
- U3 : Colovray – Gare – Petite-Prairie ;
- U4 : Gare – Changins (ou variante : Giratoire Chantemerle).

Les dessertes d'Eysins et de Changins ne sont pas encore confirmées. Des rebroussements intermédiaires du bus sont prévus sur le site de Nipy - Terre-Bonne pour la première et au niveau du giratoire Chantemerle pour la deuxième, en attendant l'adhésion de la Commune d'Eysins et de l'Agroscope de Changins au prolongement de ce nouveau tracé du bus urbain.

En plus de la cadence à 15 minutes, possible grâce à la superposition du réseau urbain et régional, le réseau urbain assurera un service régulier et visible de 6h à 24h, 7j/7 et une offre globale améliorée de 90%.

Cette réorganisation du bus va néanmoins générer d'importants chantiers dans la ville. Ils vont démarrer dès la fin de l'été 2012 pour réaliser les cinq premières mesures destinées au bus régional (Reverdil, Gare de Nyon, St-Jean/Porcelaine, Porcelaine/RC1 et la route de l'Etraz). Ils vont se poursuivre en 2013-2014 pour réaliser les 43 autres mesures à échelonner entre 2013 et début 2014.

Il est important de relever que sur les 48 mesures d'aménagement sur le territoire communal :

- 25 mesures servent aux bus urbain et régional ;
- 10 au bus urbain seulement ;
- 3 au bus régional.

NYON - PRÉAVIS N° 44 AU CONSEIL COMMUNAL

Comme indiqué sur le plan ci-annexé (annexe 2), les 48 mesures à réaliser pour le bus régional 2012 et urbain 2013-2014 regroupent essentiellement :

- une vingtaine de feux de signalisation qui sont soit des anciens feux à adapter (en bleu sur le plan), soit des nouveaux feux à implanter (en rouge) et enfin des feux récemment installés à Nyon qui devront juste être synchronisés aux autres pour donner la priorité aux bus;
- du marquage pour créer la voie de bus et des panneaux de signalisation (en hachuré jaune sur le plan) qui touchent surtout l'axe principal Morâche-Signy-Cortot, Reverdil et l'avenue des Eules;
- des travaux de génie civil (panneau de chantier sur le plan) pour créer des voies réservées ou des arrêts pour le bus, des rebroussements et des croisements.

Le réaménagement de la plateforme de la gare, afin de rassembler l'ensemble des arrêts des bus urbains et régionaux au niveau de l'avenue Edouard-Rod, est la mesure qui marquera le plus le nouveau paysage urbain de Nyon. En effet, la place de la Gare, libérée des arrêts de bus actuels, va connaître un aménagement transitoire de qualité en attendant son aménagement définitif possible qu'avec le développement du plan de quartier de la Gare et la maîtrise des intentions des CFF.

Par ailleurs, le concept pour l'aménagement de la place de la Gare est en cours d'élaboration. Il fera l'objet d'un préavis spécifique qui sera déposé ces prochains mois afin de coordonner les deux études (TP et aménagement de la place de la Gare) et leurs calendriers respectifs, ainsi que les nouveaux aménagements sur le domaine des CFF : démolition de la halle Marchandises, réorganisation de l'espace public et augmentation de l'offre de stationnement vélos et deux-roues motorisés d'environ 25 % sur le domaine CFF.

L'ensemble de ces futurs aménagements permettra de transformer la gare de Nyon en un véritable pôle d'échange multimodal, facilitant la mobilité et incitant au report modal en faveur des transports publics et des mobilités douces.

Enfin, la réorganisation des transports publics nécessite la création de voies réservées aux bus qui empiètent parfois sur le réseau cyclable. Afin de ne pas pénaliser les cyclistes nyonnais, une étude est menée en parallèle pour traiter de l'amélioration du réseau cyclable à travers le territoire communale. Un préavis spécifique au réseau cyclable sera déposé ces prochains mois pour que les premières réalisations soient coordonnées avec celles du bus.

Organisation

Le pilotage de ce dossier est assuré par les services techniques de Nyon en coordination avec ceux de Prangins, le Conseil régional, le canton et les exploitants des TPN et du NStCM.

Sans oublier que ce dossier est à coordonner avec la réalisation des mesures urgentes pour le transport public régional qui est conduit par les services techniques de l'administration pour les mesures locales en coordination avec le Conseil régional qui pilote les mesures sur les quatre lignes régionales.

Un groupe technique est constitué des représentants de la Commune de Nyon (Office de la mobilité, Services travaux et environnement et de police), de la Commune de Prangins, des Services des routes et de la mobilité de l'Etat de Vaud et du Conseil régional. Les transporteurs (TPN, CarPostal) sont invités, selon les besoins, pour consolider les mesures en s'appuyant sur leur expertise de terrain.

NYON - PRÉAVIS N° 44 AU CONSEIL COMMUNAL

De plus, les Services industriels et le Service des espaces verts et forêts seront associés à certaines phases du développement des mesures afin de traiter tous les aspects techniques de ce dossier complexe.

Le projet sera confié à un groupement de bureaux d'ingénieurs civils et spécialisés en transports. Cette communauté de bureaux d'ingénieurs assumera tant la phase d'études que la phase de direction des travaux. Elle supportera également la coordination générale des actions et des consultations de toutes les parties concernées par la mise en place des TP. Certains aménagements demanderont également les compétences d'un architecte-paysagiste tels que ceux de la rue de la Morâche, de l'avenue Edouard-Rod et de la place de la Gare.

Il est également prévu de consulter, en temps voulu, les associations qui œuvrent dans le domaine de la mobilité et qui représentent les intérêts des usagers touchés par la réorganisation des transports publics tels que l'ATE (Association Transports et Environnement), l'AVACAH (Association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées), Pro Vélo La Côte (association régionale pour la défense des intérêts des cyclistes), etc.

Par ailleurs, un plan de communication sera développé pour accompagner ce projet jusqu'au lancement des nouvelles lignes de bus le 15 décembre 2013, lors du changement d'horaires des transports publics au niveau national. Cette communication sera coordonnée avec celle des TPN, des communes voisines et du Conseil régional.

Calendrier

Pour parvenir à mettre en place toutes les mesures TP d'ici fin 2013, début 2014, cela demandera un déroulement de projet sans faille basé sur un calendrier particulièrement exigeant, soit :

- Projet de l'ouvrage y.c. examen préalable : mai à septembre 2012.
- Mise à l'enquête publique : septembre à novembre 2012.
- Appel d'offres public : septembre à novembre 2012.
- Demande de crédit de réalisation : décembre 2012 – janvier 2013.
- Début des travaux : février 2013.

Ce calendrier ne tient pas compte de blocages liés à des procédures administratives qui peuvent survenir soit lors de la mise à l'enquête, soit lors de l'application des marchés publics.

3. Incidences financières

Pour rappel, comme présenté dans le préavis n°192/2010 et le préavis n°36/2011, la réorganisation du transport public régional bénéficie de la participation financière du Conseil régional à travers le fonds affecté aux TP de CHF 13,5 millions. Le Conseil régional participera donc, selon une clé de répartition présentée dans les deux précédents préavis, au financement des études et des aménagements d'infrastructures (travaux).

Le principe général étant d'identifier clairement les mesures purement nyonnaises, qui ne concernent que les lignes urbaines, et les mesures mixtes qui servent la ligne urbaine et régionale. La clé de répartition sera appliquée au cas par cas, pour bénéficier du financement du fonds régional affecté aux TP.

Les aménagements pour le bus régional 2012, qui serviront au bus urbain en 2013, nécessitent un investissement estimé à CHF 1'240'000.- TTC à répartir entre la Commune et la région.

Les principaux coûts des aménagements, y compris les honoraires et frais d'études pour la réalisation des mesures urbaines du TP 2013-2014, sont estimés à **CHF 6'760'000.- TTC** au stade de l'avant-projet.

Cet investissement se répartit de la manière suivante (en chiffres ronds):

• Ville de Nyon	CHF	4'577'000.-
• Part régionale	CHF	1'922'000.-
• Part de la commune de Prangins	CHF	250'000.-
• Part de la commune de Duillier*	CHF	11'000.-

* s'il est décidé que la ligne urbaine desserve aussi le site de l'Agroscope de Changins

Ce montant a été porté au plan d'investissement 2012-2016 de la Ville de Nyon et dans le plan d'investissement régional.

La charge d'exploitation du futur réseau urbain a été estimée par les TPN à environ CHF 1'500'000.- par an à charge de la Commune, alors qu'elle s'est chiffrée pour le réseau actuel à CHF 991'648.- en 2010.

Le crédit d'études du projet d'ouvrage, projet qui fera appel à un ingénieur spécialisé en transports, à un ingénieur civil, et à un architecte-paysagiste, s'élève à CHF 370'000.- HT, soit :

• Avant-projet définitif	CHF	35'000.-
• Projet d'ouvrage	CHF	240'000.-
• Appel d'offres public et procédures d'autorisation	CHF	80'000.-
• Divers et imprévus	CHF	15'000.-

s/Total HT CHF 370'000.-

s/Total TTC CHF 399'000.-

• Plan de communication	CHF	10'000.-
• Frais de dossiers (procédures d'autorisation)	CHF	13'200.-

Total TTC CHF 422'200.-

Le Conseil régional ainsi que la commune de Prangins participent aux coûts de ces études pour les mesures qui concernent également les lignes régionales et celle de Prangins; leur participation est respectivement de **CHF 76'655.-** et de **CHF 19'305.-**, et éventuellement une participation de **CHF 875.-** de Changins.

L'investissement net de la commune de Nyon sera alors de l'ordre de **CHF 325'365.-**.

Les prestations des ingénieurs et de l'architecte-paysagiste pour le projet d'exécution et la direction des travaux seront financées par le crédit de réalisation des mesures TP.

4. Aspects du développement durable

4.1. Dimension économique

La combinaison des deux réseaux de transports urbain et régional permet d'avoir une desserte optimale en partageant les coûts d'investissement. C'est une économie certaine pour la Ville de Nyon qui, grâce à cette superposition des lignes urbaines et régionales, arrive à cofinancer les frais des études et les coûts des aménagements d'infrastructure (les travaux) sur son territoire communal et à améliorer la cadence et la desserte en transports collectifs.

4.2. Dimension sociale

La réorganisation du réseau de transport public régional est un projet de solidarité régionale qui permet, grâce à cette clé de répartition des coûts à l'ensemble des communes du district, de bénéficier d'un grand réseau cohérent et équilibré. Par ailleurs, une meilleure offre régionale des transports publics garantit une bonne mobilité pour tous, et dispense de l'obligation de posséder un véhicule individuel pour pouvoir habiter dans certains secteurs du district. Pour les nyonnais, l'offre urbaine augmente leurs capacités à se mouvoir sans contraintes à travers le territoire communal en bénéficiant, de surcroît, d'une offre plus importante et cohérente 7/7.

4.3. Dimension environnementale

Assurer le rabattement des pendulaires vers la gare de Nyon et offrir une alternative à l'utilisation systématique d'un véhicule individuel est un objectif de la Municipalité inscrit dans son Concept de mobilité urbaine. Cette réorganisation des transports publics a une forte action environnementale qui a pour objectif, à terme, de préserver le district et le centre-ville de Nyon des nuisances sonores et de la pollution de l'air induites par le trafic individuel motorisé.

5. Conclusion

La concrétisation du programme de réorganisation des transports publics, pour s'aligner à la mise en place de l'offre ferroviaire des CFF en décembre 2012, oblige la Commune à accélérer les travaux afin qu'une offre de rabattement TP soit mise en place à la même échéance.

L'effort collectif est considérable pour mener à bien ce projet majeur afin d'accompagner le développement du district tout en préservant la qualité de vie de ses habitants. Il nécessite un engagement politique fort et une étroite collaboration entre la Commune de Prangins, le Conseil régional et les services techniques de la commune qui doivent assurer le pilotage des études et la réalisation des TP urbain et régional sur le territoire communal. Cette manière de procéder est nouvelle ; les compétences techniques disponibles au sein de l'administration communale sont le garant d'une bonne maîtrise des enjeux purement locaux.

NYON - PRÉAVIS N° 44 AU CONSEIL COMMUNAL

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 44 concernant la « Réorganisation du transport public urbain 2013 – 2014, demande de crédit d'études du projet définitif de CHF 422'200.- TTC »,

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 de CHF 422'200.- TTC pour les études du projet définitif de la réorganisation du transport public urbain 2013 – 2014 ;
2. ce montant sera porté en augmentation du compte n° 9143.20 "dépenses du patrimoine administratif", dépense amortissable en 5 ans ;
3. la participation du Conseil régional, de la Commune de Prangins et de la Commune de Changins, à hauteur de CHF 96'835.-, sera versée sur le compte n° 9143.20 "dépenses du patrimoine administratif" pour la réalisation des études du projet définitif.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 12 mars 2012 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

D. Rossellat



Le Secrétaire :

C. Gobat

Annexes :

- Fiche d'investissement
- Plan du réseau TP urbain et régional 2012 à 2014
- Plan des mesures d'aménagement du futur réseau TP

1^{ère} séance de la commission

Municipaux délégués	Mme Elisabeth Ruey-Ray et M. Olivier Mayor
Date	Jeudi 19 avril 2012 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir – Salle de conférence 1

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 44 / 2012

Réorganisation Transport public urbain 2013-2014

Date: Nyon le 21.03.2012

Demande de crédit de CHF 422'200.-- TTC

Situation des préavis au 21.03.2012	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total des préavis votés par le Conseil Communal	11'435'780	15'096'800	16'926'760	6'905'181	12'753'520	3'824'700

Situation des emprunts au 21.03.2012	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Plafond d'emprunt selon préavis No. 27 adopté le 12.12.2011					225'000'000	225'000'000
Emprunts au 1er janvier	126'692'231	131'225'479	141'053'013	140'793'357	137'966'600	122'883'270
Evolution des emprunts durant la période +/-	4'533'248	9'827'534	-259'656	-2'826'757	-15'083'330	0
Emprunts fin période/date du jour	131'225'479	141'053'013	140'793'357	137'966'600	122'883'270	122'883'270

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis No.27)	24'200'000
Engagé	-11'265'799
Caution demandée	0
Disponible	12'934'201

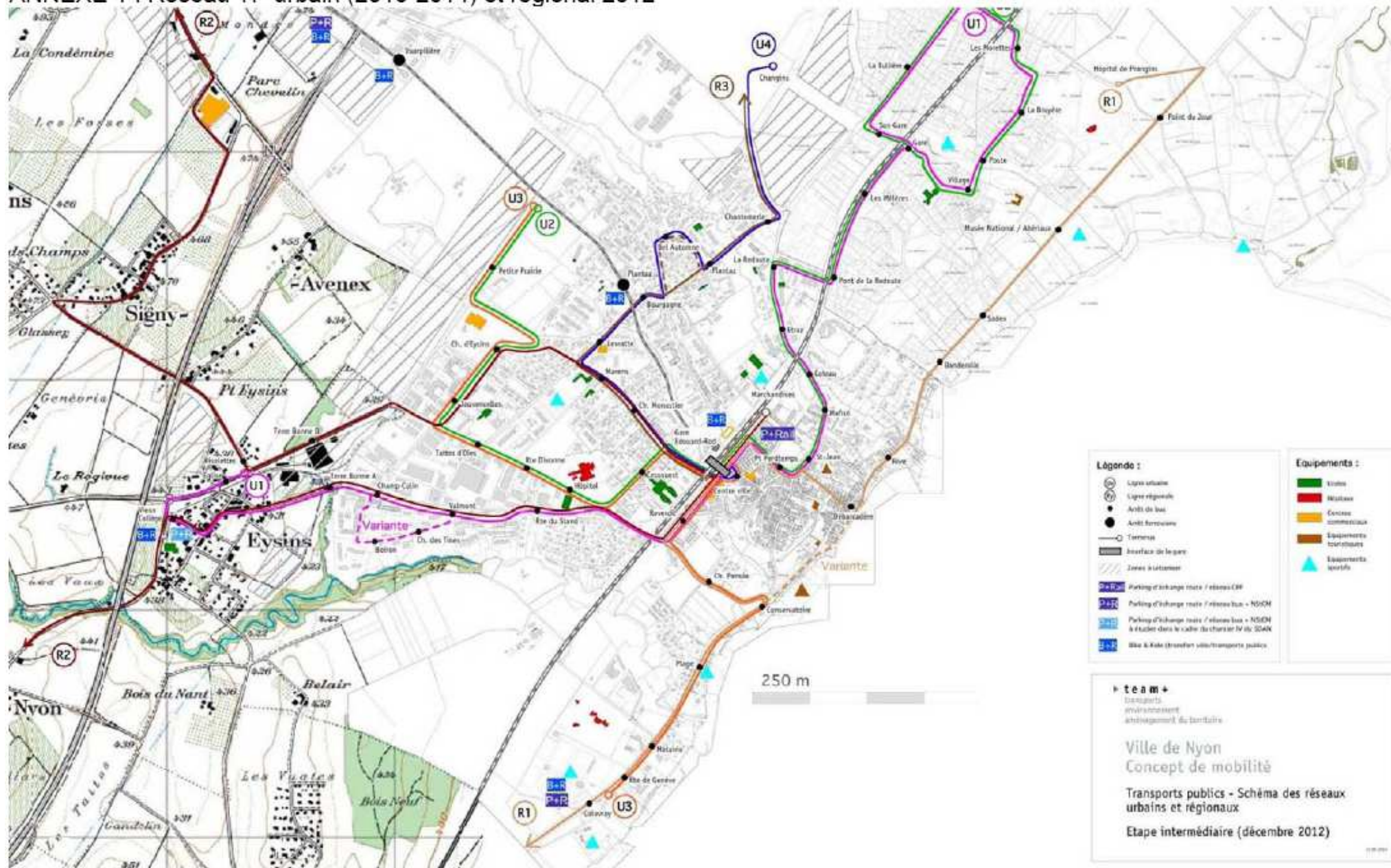
Dépenses d'investissement	CHF TTC	Estimation des dépenses d'investissements nets				
		2012	2013	2014	2015	TOTAL
Etude du projet transport public urbain 2013-2014	422'200	422'200	0	0	0	422'200
Participation Conseil régional	-76'655	-76'655				-76'655
Participation commune de Prangins	-19'305	-19'305				-19'305
Participation Changins	-875	-875				-875
Total de l'investissement	325'365	325'365	0	0	0	325'365

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	65'073	0

Financement du préavis	
Budget de fonctionnement:	
Trésorerie courante	
Investissement:	
Trésorerie/Emprunts dont	325'365

Estimation des coûts d'exploitation	Libellé / années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Coût total d'exploitation		74'834	72'882	70'930	68'977	67'025	0
Intérêts en %	3.00%	9'761	7'809	5'857	3'904	1'952	0
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		65'073	65'073	65'073	65'073	65'073	
Personnel supp. en CHF		0	0	0	0	0	0
Personnel supp. en EPT		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Economies / Recettes		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
Coûts nets d'exploitation		74'834	72'882	70'930	68'977	67'025	0

ANNEXE 1 : Réseau TP urbain (2013-2014) et régional 2012



ANNEXE 2 : Mesures d'aménagement du réseau urbain (2013-2014) et régional (2014)

