

PRÉAVIS N° 125

AU CONSEIL COMMUNAL

Transport public 2013 – 2014

Mesures de priorisation et gestion de la régulation des lignes urbaines et régionales.

Demande de crédit de réalisation	CHF	4'020'000.- TTC
Travaux d'aménagement des Services industriels	CHF	28'000.- HT
Gestion de la signalisation du réseau TP y compris création d'un poste à 30 %	CHF	65'650.-

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

Nyon, le 19 août 2013

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

I.1 Avant-propos

En 2010, le Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon (préavis N° 168/2010) précisait que la restructuration du réseau de bus régionaux prévue à fin 2012 constituait une opportunité de réorganiser le transport public (TP) urbain de manière coordonnée. De concert avec le Conseil régional, ce vaste chantier a débuté concrètement avec le premier préavis soumis à votre Autorité et qui avait pour but de demander une participation financière à la création d'un fonds régional affecté au « Programme de réorganisation et de financement des transports publics régionaux 2011-2015 » de 13.5 millions de francs (préavis N°192/2010).

Depuis lors, la Municipalité vous a présenté successivement quatre préavis (N°36/2011; N°44/2012; N°51/2012; N°92/2013) pour réaliser le développement coordonné et concerté des lignes régionales et urbaines sur les territoires des Communes de Prangins et de Nyon.

La réalisation de la première mesure du transport public urbain est planifiée en octobre prochain à l'avenue Edouard-Rod. Les autres mesures complémentaires de priorisation présentées dans ce dernier préavis contribueront à la mise en place des lignes urbaines d'ici fin 2014 sur l'ensemble du territoire avec une offre étendue au ¼ heure dès 2015.

I.2 Une meilleure desserte TP

La Ville de Nyon est aujourd'hui parcourue par six lignes urbaines et cinq lignes régionales. Alors que le réseau de TP régional vise essentiellement à assurer un rabattement vers les gares, le réseau de TP urbain garantit une desserte plus fine du territoire, aussi bien spatialement (plus de lignes) qu'en terme de fréquence (davantage de bus).

Les six lignes composant le réseau urbain actuel se répartissent en quatre lignes, centrées sur la gare et circulant les jours de semaine jusqu'à 19h00, et deux autres lignes, prenant le relais le soir et le week-end. Cette modification de l'offre en fonction du parcours et de la période pénalise la lisibilité du réseau et donc l'attractivité des TP.

L'architecture du nouveau réseau urbain, élaborée dans le cadre du Concept de mobilité urbaine, se veut plus simple tout en assurant une couverture territoriale optimale; ce réseau offre une desserte à proximité des habitations (rayon de desserte de 300 m.) coordonnée avec le réseau régional. Elle s'articule autour des quatre lignes suivantes exploitées de 6h à 24h en suivant le même parcours 7j/7 (voir annexe A) :

- U1 : Prangins - Gare – site de Terre-Bonne (éventuellement Eysins à terme) ;
- U2 : Prangins – Gare – Petite-Prairie ;
- U3 : Colovray – Gare – Petite-Prairie ;
- U4 : Gare – Giratoire Chantemerle (éventuellement Ecole d'ingénieur de Changins à terme).

Grâce à la complémentarité entre les lignes urbaines et, également, entre les lignes urbaines et régionales, l'offre en TP sur le territoire nyonnais sera cadencée au ¼ d'heure. Cela signifie que chaque arrêt est desservi environ toutes les 15 minutes les jours de semaine. Le soir et le week-end, ce sont toujours ces quatre mêmes lignes qui circuleront, offrant cette fois une cadence à la ½ heure.

L'offre en TP s'en trouve donc grandement améliorée pour les usagers, ce qui devrait encore renforcer l'intérêt à utiliser le transport en commun. Les usagers ne seront plus pénalisés par les horaires irréguliers, les arrêts non desservis ou une attente trop longue. La desserte au ¼ d'heure combinée à une desserte plus fine des quartiers offrira aux Nyonnais une souplesse et plus de flexibilité dans l'usage des transports publics. Par ailleurs, la plateforme de la gare de Nyon sera renforcée dans son rôle d'interface de toutes les formes de mobilités : douces (à pied et à vélo), en train CFF et NStCM, en lignes de bus régionales, en vélos libre-service, P+Rail, etc.

2. Projet

2.1 Nouveau réseau urbain – Quelles conséquences sur la mobilité et la qualité de vie à Nyon ?

La réorganisation du réseau de TP urbain a été définie de manière à développer un maillage fin sur le territoire communal. Il complète le réseau régional qui a pour principal objectif d'assurer le rabattement des pendulaires vers le centre-ville et la gare.

Grâce à cette complémentarité entre les deux réseaux, la couverture spatiale du territoire sera améliorée de 90 % par rapport au réseau actuel. Les principaux pôles (écoles, administrations, services publics, centres sportifs, etc.) seront ainsi directement desservis, et une grande majorité de Nyonnais se trouvera à moins de 300 mètres d'un arrêt de transport public (distance à vol d'oiseau).

Une alternative performante à l'usage de la voiture est donc proposée, pour les déplacements locaux comme pour les déplacements pendulaires à destination de Nyon.

Le passage au ¼ d'heure permettra de concrétiser une mesure phare préconisée par la politique de stationnement (rapport N° 29/2011), à savoir la création de parkings d'échange en périphérie de la Ville. Les personnes travaillant au centre-ville pourront y stationner à la journée et rejoindre rapidement leur lieu de travail, ce qui aura pour impact direct de limiter le trafic automobile dans le centre de Nyon avec toutes les nuisances qui l'accompagnent : pollution de l'air, nuisances sonores, congestion du réseau routier, etc.

Ces parkings périphériques pourront également être équipés de station de vélos en libre-service, densifiant ainsi le réseau déjà existant et augmentant par là même l'attractivité de ce système dans sa globalité.

L'amélioration de l'offre en TP découlant de la réorganisation du réseau ne bénéficiera donc pas seulement à ses propres usagers mais à l'ensemble des personnes se déplaçant à Nyon. Avec de meilleures conditions de circulation la qualité de vie en général s'en trouvera également améliorée.

2.2 Mesures projetées par secteur

La réussite de la mise en place de cette nouvelle offre TP est conditionnée à notre capacité à prioriser le passage du bus. Parmi les principales mesures à réaliser, nous retrouvons :

- la voie bus : un site propre, pour pouvoir remonter les files d'attentes des véhicules, est nécessaire aux endroits du parcours identifiés comme points noirs;
- la synchronisation des feux : en plus de l'implantation de nouveaux feux pour faciliter le passage du bus, il s'agit essentiellement de les synchroniser au niveau du territoire communal pour les lignes urbaines et même au-delà pour les lignes régionales à destination de la gare de Nyon;
- les arrêts de bus : l'aménagement des arrêts en continu, le long de la chaussée pour éviter la perte de temps dans les mouvements d'accès à l'arrêt et de réinsertion dans le trafic.

Par ailleurs de nouveaux principes d'aménagement et de circulation seront introduits à Nyon, soit :

- partage de la voie bus avec les taxis et sur certains tronçons avec les cyclistes lorsqu'il est impossible de mettre en place des bandes/pistes cyclables;
- des aires d'attente sécurisées cyclables, « sas », et des feux anticipés seront aménagés au niveau de certains carrefours pour sécuriser les cyclistes.

Quant à l'aménagement des arrêts de bus, ce projet sera coordonné avec les TPN et le Conseil régional. Par ailleurs, le prochain préavis sur l'espace public proposera une démarche qui nous conduira à choisir le modèle d'abribus en accord avec la gamme du mobilier urbain choisi pour la Ville de Nyon.

Ci-dessous, les principales mesures de priorisation des quatre lignes urbaines et des lignes régionales sont décrites. Par ailleurs, les arrêts de bus existants « en baignoire » seront modifiés de telle sorte que l'arrêt du bus se fasse sur la chaussée.

Précisons d'emblée que la signalisation verticale sera adaptée et complétée en fonction de tous les aménagements proposés dans les mesures décrites ci-dessous. De plus tous les panneaux ne remplissant plus leurs fonctions, notamment en terme de rétro-réflexion, seront changés.

Route Cantonale I- Tronçon Vy-Creuse – Colovray (annexe B)

Le long de cet axe routier, il est prévu les trois aménagements ponctuels suivants :

- Centre sportif de Colovray

En vue de desservir le centre sportif, il est prévu la création d'un nouvel arrêt de bus à proximité de l'entrée « Jura ». Ce dernier, placé en bout de ligne, implique la réalisation d'une aire de rebroussement. Outre sa fonction de desserte du complexe sportif, cet arrêt a également la vocation de desservir la piscine de Nyon. A cet effet, un passage piétons équipé de feux lumineux sera installé sur la RC 1 de façon à assurer son franchissement en toute sécurité par les usagers. Cette installation lumineuse sera complétée par la pose de feux tricolores au droit du carrefour permettant au bus de s'insérer sur la route cantonale.

NYON · PRÉAVIS N°125 AU CONSEIL COMMUNAL

La création d'un nouvel arrêt de bus nécessite une extension de l'éclairage public. Deux nouveaux luminaires avec technologie LED sur mâts de 4.5 mètres seront posés de part et d'autre de l'arrêt de bus.

- Plage des Trois Jetées

De manière à garantir la sécurité des piétons qui traversent la RC1 pour se rendre à la plage de Nyon depuis l'arrêt de bus, il est projeté de compléter le passage piéton avec des feux. De plus, des sas pour les deux roues seront marqués de part et d'autre du passage protégé.

- Carrefour RC1 / rue de la Vy-Creuse

Au droit de cette intersection, une nouvelle installation lumineuse sera mise en place afin de prioriser le passage des bus. Dans le cadre de cette nouvelle régulation, trois nouvelles traversées piétonnes seront créées sur les routes suivantes : Vy-Creuse, César-Soulié, route de Lausanne (RC1).

Les arrêts de bus seront aménagés de part et d'autre de la rue César-Soulié. Enfin, le passage piétons situé à la hauteur du débarcadère sera équipé de feux et des sas pour les cycles seront marqués de chaque côté.

Tines - Boiron (annexe B)

Un nouvel arrêt de bus est projeté à l'extrémité ouest du chemin des Tines sur la parcelle communale N° 2448. Ce nouvel arrêt implique la création d'un quai pour les usagers ainsi qu'une légère adaptation de la chaussée. De plus, deux nouveaux arrêts, un dans chaque sens, seront créés à l'extrémité nord de la route du Boiron. Dans ce cas, il ne s'agit que de travaux de marquage.

A noter encore que les travaux d'extension du rond-point nécessitent le déplacement d'un candélabre d'éclairage public.

Carrefour chemin de la Fontaine / chemin d'Eysins (annexe B)

En rapport avec les chantiers de la nouvelle surface commerciale de la Migros et du giratoire Fontaine, ce carrefour a subi d'importants aménagements provisoires pour assurer le report de trafic lié à ces travaux. Avec l'achèvement de ces réalisations, ce nœud sera rétabli selon le même principe de circulation qu'avant travaux.

En complément à cette situation initiale, deux nouveaux arrêts de bus seront réalisés de part et d'autre sur le chemin de la Fontaine afin de desservir le centre commercial « Porte de Nyon » et le quartier des Fontaines. De plus, une voie réservée au bus en « tourner à droite » depuis le chemin de la Fontaine sera créée afin d'accéder au chemin d'Eysins (direction route de Divonne).

Le réaménagement de l'espace routier de ce carrefour engendre une nouvelle disposition de la bande roulante. Cette dernière emprunte désormais un secteur dans lequel se situe une chambre de tirage du réseau électrique basse tension. Cette chambre doit impérativement être remplacée par une chambre de tirage adaptée à la charge de trafic.

Route de Divonne (annexe C)

Le long du tronçon compris entre les carrefours de la route de Divonne / chemin d'Eysins et celui de la route de Divonne / chemin Monastier, il est prévu les aménagements suivants :

Renouvellement des trois installations lumineuses en vue d'assurer la priorisation des bus tout au long de cet axe ; les carrefours concernés sont les suivants :

NYON · PRÉAVIS N°125 AU CONSEIL COMMUNAL

- route de Divonne / chemin d'Eysins ;
- route de Divonne / route des Tattes d'Oie ;
- route de Divonne / chemin Monastier.

A noter que l'aménagement du carrefour route de Divonne / route des Tattes d'Oie est réalisé en coordination avec la requalification de la route des Tattes d'Oie (préavis N° 43/2012).

En vue du futur développement lié au plan de quartier « Marans-Couchant », il est prévu la pose d'une nouvelle installation lumineuse à l'intersection de la route de Divonne et du chemin du Couchant. En effet, ce nouveau plan de quartier générera un trafic régulier, en entrée et en sortie, qui doit être géré par des feux au droit de ce carrefour. Le marquage en lien avec cette nouvelle installation sera adapté.

Une synchronisation de ces carrefours est planifiée pour assurer une cohérence de traitement sur la totalité de ce tronçon.

Dans le cadre du plan de quartier « Marans-Couchant », il a été négocié une bande de terrain d'une largeur de trois mètres entre le chemin Monastier et le chemin du Couchant afin de pouvoir y intégrer une voie réservée au bus dans le sens Lac - Jura. Cette sur largeur permettra au transport public d'être en site propre. Le marquage le long de ce secteur sera totalement revu.

Avenue Alfred-Cortot (annexe D)

Le long du tronçon compris entre les giratoires Signy / Eules / Cortot / Tattes d'Oie d'une part, et celui de Cortot / Morâche / Divonne d'autre part, il est prévu les aménagements suivants :

Le long de ce secteur, le principe de circulation composé d'une voie de circulation et d'une bande cyclable dans chaque sens sera conservé. Toutefois, la largeur importante de la voirie le long de ce secteur permet d'insérer une voie réservée aux bus à la descente. En conséquence, le marquage de cet axe sera totalement refait et quelques adaptations mineures des îlots routiers au droit des passages piétons seront apportées.

A noter que ce projet sera coordonné avec les réalisations en cours, soit le giratoire des Tattes d'Oie et celui de la Morâche. En conséquence, les arrêts de bus situés à proximité du giratoire des Tattes d'Oie le long de l'avenue Alfred-Cortot ont été déplacés d'environ 25 et 35 mètres en direction du centre-ville.

Avenue des Eules et route d'Oulteret (annexe E)

- Avenue des Eules

Le long du tronçon compris entre les giratoires Signy / Eules / Cortot / Tattes d'Oie d'une part et celui, provisoire, de Saint-Cergue / Oulteret / Eules d'autre part, il est prévu les aménagements suivants :

Entre le giratoire des Tattes d'Oie et le passage à niveau du train NStCM, le principe de circulation composé d'une voie de circulation dans chaque sens sera conservé. Cependant, la largeur importante de la voirie le long de ce secteur permet d'insérer des voies réservées aux bus. Le projet prévoit d'inclure une première voie réservée aux bus en approche du rond-point, dans le sens Lausanne - Genève, et une deuxième en approche du passage à niveau, dans le sens Genève - Lausanne, cela en vue de permettre aux bus de remonter les files d'attente de véhicules. Le long de cette portion, les vélos se déplaceront sur la voie bus. A la descente, les cycles circulent sur la voie dévolue au trafic individuel motorisé intégrant une bande cyclable. En conséquence, le marquage de cet axe sera totalement refait et quelques adaptations mineures des îlots routiers au droit des passages pour piétons seront apportées.

De plus, afin de garantir la tenue des horaires des bus, le carrefour situé à l'intersection de l'avenue des Eules et du chemin de Bourgogne sera géré par des feux lumineux. Cet aménagement permettra le franchissement rapide de ce nœud routier par les bus dans le sens Eules - Bourgogne et inversement.

- Route d'Oulteret (carrefour route d'Oulteret / chemin des Plantaz)

Au droit de cette intersection, il est prévu de compléter l'installation lumineuse du passage piétons existant par la pose d'un nouveau feu au chemin des Plantaz implanté à environ 20 mètres du carrefour. En effet, l'entrée des bus depuis la route d'Oulteret sur le chemin des Plantaz est étroite et l'emprise des bus empiète sur la voie en sens inverse.

2.3 Gestion du système de détection des bus

L'exploitation du nouveau réseau urbain sera assurée par les TPN (Transport Public de la région Nyonnaise) qui auront pour défi de coordonner l'exploitation des réseaux urbain et régional afin d'assurer la fréquence au ¼ d'heure à l'horizon 2015.

La réorganisation du réseau TP s'accompagne de mesures de priorisation des bus aux carrefours et ce afin de garantir des temps de parcours réguliers et performants tout au long de la journée.

Ce nouveau système nécessite un suivi technique de l'état de fonctionnement des carrefours ainsi que la gestion informatique de l'ensemble du réseau.

Pour cela, un poste d'ingénieur responsable du système de détection doit être créé. Ce poste sera co-financé par toutes les communes engagées dans le système de détection. Les responsabilités couvertes par ce nouveau poste sont les suivantes :

- assurer un bon fonctionnement au quotidien du système de détection à travers l'analyse des données envoyées par les bus vers le centre de gestion;
- en cas de panne dans le système, la détecter et la localiser sur le réseau, diagnostiquer le niveau de gravité, engager les ressources nécessaires pour sa résolution, coordonner l'intervention sur le terrain et assurer le suivi jusqu'à la résolution complète de la panne;
- être le référant pour l'ensemble des partenaires et intervenants impliqués : communes, entreprise exploitante du réseau (Transports Publics Nyonnais), entreprise en charge de la mise en œuvre des mesures de régulation;
- assurer la coordination avec le Service de police, en charge de la gestion des feux de circulation.

Afin de mutualiser les ressources nécessaires et de garantir la cohérence du système, cette gestion sera centralisée. Sachant qu'il y a plusieurs communes et différents fournisseurs pour l'équipement des carrefours, donc différentes entreprises susceptibles d'intervenir sur le terrain, cette gestion centralisée permet de garder la maîtrise de l'entier du système.

La Ville de Nyon compte la majorité des carrefours (14 sur un total de 23 carrefours) et se situe au centre du réseau avec plusieurs lignes convergeant vers ce territoire. C'est donc à elle qu'est confié le rôle de gestionnaire de l'ensemble du réseau urbain et régional.

Si l'accord de principe du Canton de Vaud et des différentes communes concernées (Coppet, Commugny, Prangins, Rolle, Signy) pour cette gestion centralisée à Nyon a été obtenu, une convention spécifiant la répartition des tâches et du financement doit encore être signée. C'est le Conseil régional qui coordonne les relations contractuelles et la participation financière de ces différents partenaires.

2.4 Actions de communication

L'avenue Edouard-Rod marquant le début des travaux de génie civil en octobre 2013, il est important de mettre en place une stratégie de communication afin d'informer la population sur les améliorations qui seront apportées aux réseaux des TP et de mobilité douce, ainsi que sur les chantiers qui seront ouverts vu que les travaux vont s'étaler sur plusieurs mois.

En concertation avec la Ville de Nyon, le Conseil régional coordonnera la communication autour des chantiers d'aménagements qui ont pour finalité l'amélioration de l'offre du transport public urbain et de la mobilité douce. Les objectifs de cette communication sont une meilleure compréhension des plus-values locales et régionales par les usagers et non usagers des TP, qu'ils soient pendulaires ou habitants.

La coordination régionale permettra d'harmoniser les messages qui seront communiqués par les Communes du district. La Ville de Nyon sera le point de référence pour développer les supports, lesquels seront déclinés ensuite pour les chantiers situés dans d'autres communes.

Du point de vue financier, le Conseil régional prendra à sa charge les coûts de conception globale, la Ville de Nyon ceux liés à la réalisation de ses propres supports et actions.

2.5 Calendrier

Les principales étapes de la mise en place des mesures de priorisation, dès acceptation du préavis, s'échelonneront jusqu'en décembre 2014, soit les travaux de signalisation lumineuse tricolore (SLT), de génie civil et de marquage.

La planification de l'ensemble de ces travaux sera établie dans le détail avec le seul objectif de minimiser au maximum les perturbations du trafic.

3. Incidences financières

Pour rappel, 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 la clé de répartition décrite ci-dessous, au financement des aménagements d'infrastructures (travaux).

Le principe général étant d'identifier les mesures purement nyonnaises qui ne concernent que les lignes urbaines d'une part, et les mesures mixtes qui servent aux lignes urbaines et régionales, d'autre part. La clé de répartition pour les mesures mixtes (utiles autant pour le bus urbain que pour le bus régional) sera appliquée au cas par cas, afin de bénéficier du financement du fonds régional affecté aux TP.

Le mécanisme de la répartition financière concernant la réalisation des mesures TP 2013-2014 pour le transport régional s'organise selon les deux cas de figure suivants :

1. 100 % à charge de la Commune de Nyon pour les aménagements liés uniquement aux lignes urbaines;
2. répartition au prorata du nombre des lignes urbaines et régionales touchées par une même mesure pour les aménagements planifiés sur le territoire de Nyon.

Le coût lié aux lignes régionales précédemment définies se répartit de la manière suivante : 75 % à la charge du Conseil régional et 25 % à la charge de la Commune de Nyon.

Le coût des travaux est le résultat d'appels d'offres publics (procédure ouverte et sur invitation) tout comme le montant des honoraires des ingénieurs civils et transport.

NYON · PRÉAVIS N°125 AU CONSEIL COMMUNAL

L'ensemble des coûts se décompose de la manière suivante :

• Travaux de génie civil (yc bandes podotactiles de vigilance)	CHF	1'750'000.-
• Marquage et signalisation	CHF	1'165'000.-
• Ingénieurs transports – Honoraires	CHF	207'000.-
• Ingénieurs génie civil – Honoraires	CHF	181'000.-
• Relevés géométriques après travaux et cadastration	CHF	65'000.-
• Communication	CHF	50'000.-
• Divers et imprévus	CHF	300'000.-
TOTAL HT	CHF	3'718'000.-
TOTAL TTC (arrondi)	CHF	4'020'000.-

Aménagement des Services industriels

• Réseau BT	CHF	15'000.-
• Eclairage	CHF	13'000.-
TOTAL HT	CHF	28'000.-

Le montant supporté par la Commune de Nyon pour les travaux d'aménagements des Services industriels sera de CHF 28'000.-.

La part à charge du Conseil régional sera de CHF 317'000.- dont CHF 3'000.- pour la communication, sous réserve de la validation des crédits par le comité de direction du Conseil régional et par le Conseil intercommunal.

Ces montants ont été portés au plan d'investissement 2013-2016.

Gestion du système de détection des bus

• Poste d'ingénieur à 30% en charge de la gestion du système	CHF	44'650.-
• Formation de l'ingénieur au système de détection nyonnais	CHF	6'000.-
• Matériel de maintenance et frais d'entretien	CHF	15'000.-
• Valeur du mobilier de bureau et matériel informatique	CHF	1'800.-
TOTAL	CHF	67'450.-

Ce poste, les frais qui l'accompagnent (formation et mobilier) ainsi que le matériel pour l'entretien du système de détection seront cofinancés par les communes partenaires, à savoir Nyon, Prangins, Rolle, Coppet et Commugny.

La clé de répartition entre les différentes communes n'est pas encore déterminée mais la part à la charge de la Ville de Nyon devrait avoisiner les 60% (±10%) des montants engagés.

Contribution communale aux TPN

Selon une première évaluation des TPN effectuée en 2011, le coût supplémentaire induit par l'exploitation du nouveau réseau sera au minimum de CHF 500'000.-, soit un coût annuel égal ou supérieur à CHF 1'700'000.-. Ce montant sera précisé d'ici 2014 et intégré au budget 2015.

4. Aspects du développement durable

4.1. 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'investissement. 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), et à améliorer la cadence et la desserte en transport collectif.

4.2. Dimension sociale

La réorganisation du réseau de transport public régional est un projet de solidarité régionale grâce à cette clé de répartition des coûts 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 de se libérer de l'obligation de posséder un véhicule individuel pour pouvoir 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 : les piétons enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, handicapés et les cyclistes qui souhaitent, eux aussi, avoir droit et partager l'espace habituellement dédié aux automobilistes.

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 sont des objectifs de la Municipalité à travers son concept de mobilité urbaine. Cette réorganisation du TP régional et urbain a des effets positifs sur l'environnement en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air induites par le trafic individuel motorisé.

En outre, la modération de la vitesse de circulation sur la rue de la Morâche contribuera nettement à la réduction des nuisances sonores et améliorera sans aucun doute la qualité de l'air. Le réaménagement de cette rue offrira un véritable espace public et non plus uniquement un espace routier.

5. Conclusion

La mise en service de ce nouveau réseau de bus performant, lisible, pratique et bien connecté avec les différentes parties de la ville et les P+R (parking relais) permet à la Municipalité d'atteindre son principal objectif de coordonner le développement de la ville avec une mobilité croissante tout en préservant la qualité de vie des Nyonnais.

Cette nouvelle offre donnera la possibilité à chacun de se déplacer à tout moment sans devoir se préoccuper des horaires des bus ou utiliser son véhicule pour de courtes distances. Elle permettra également aux pendulaires de laisser leurs véhicules dans des P+R périphériques pour rejoindre le centre-ville en bus.

L'utilisation du transport public, complétée par un bon réseau de mobilités douces, soulagera l'actuel réseau routier nyonnais d'un trafic qui ne peut pas continuer à augmenter sans porter un lourd préjudice à la fois au trafic lui-même et aux espaces publics que l'on veut maintenir conviviaux et porteurs de vie sociale plus active.

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

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 125 concernant la demande de crédit de réalisation pour la mise en place des mesures de priorisation et gestion de la régulation des lignes transport public urbaines et régionales, comprenant les travaux d'aménagement des Services industriels et la création d'un poste à 30 % pour la gestion de la signalisation du réseau TP,

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'autoriser la Municipalité à procéder aux travaux nécessaires à la mise en place des mesures de priorisation et gestion de la régulation des lignes transport public urbaines et régionales, comprenant les travaux d'aménagement des Services industriels et la création d'un poste à 30 % pour la gestion de la signalisation du réseau TP.

A cet effet, il lui est accordé les crédits ci-après à comptabiliser de la manière suivante :

- a. un montant de CHF 4'020'000.- (TTC) sera porté au compte N° 9143.20 "dépenses du patrimoine administratif", dépenses amortissables en 30 ans;
 - b. un montant de CHF 15'000.- (HT) pour les travaux sur le réseau basse tension sera porté au compte du Service de l'électricité et viendra en augmentation du capital de dotation des Services industriels. Dépenses amortissables sur 30 ans;
 - c. un montant de CHF 13'000.- (HT) pour les travaux liés à l'éclairage public sera porté au compte du Service de l'électricité et viendra en augmentation du capital de dotation des Services industriels. Dépenses amortissables sur 20 ans ;
2. de porter la participation du Conseil régional de CHF 317'000.- en déduction du compte N° 9143.20 "dépenses du patrimoine administratif" ;
 3. d'accorder un crédit de fonctionnement de CHF 44'650.-- au budget 2014 (prorata temporis) et aux budgets 2015 et suivants pour le financement d'un poste d'ingénieur en charge de la gestion du système de détection des bus, équivalent à 30% d'un plein temps. Ce montant sera ventilé sur les comptes 3011 et suivants de l'Office de la mobilité. Ce montant sera indexé en fonction du coût de la vie et des annuités statutaires de la Ville de Nyon ;
 4. d'accorder un crédit de fonctionnement de CHF 15'000.- au budget 2015 et suivant pour la maintenance du système de détection des bus. Ce montant couvre l'achat du matériel et les frais d'entretien. Ce montant sera porté au compte N° 615.3114.02 « achat de matériel pour détection des bus » de l'Office de la mobilité ;
 5. d'accorder un crédit supplémentaire unique de CHF 6'000.- au budget 2014 afin de financer la formation de l'ingénieur au système de détection des bus. Ces frais seront portés en augmentation du compte N° 130.3091.02 « frais de formation interservices » du Service des ressources et relations humaines ;

NYON · PRÉAVIS N°125 AU CONSEIL COMMUNAL

6. de charger l'Office de la mobilité de facturer aux cinq communes concernées ainsi qu'au Canton de Vaud, selon la clé de répartition à définir :
- en 2014, CHF 6'000.- de frais de formation de l'ingénieur au système de détection des bus ;
 - en 2014, CHF 1'800.-, valeur du mobilier de bureau et matériel informatique utilisé par l'ingénieur ;
 - dès 2015 et pour les années suivantes, CHF 15'000.- de matériel de maintenance et frais d'entretien ;
 - dès 2015 et pour les années suivantes, CHF 44'650.- de charges annuelles liées au poste. Ce montant sera indexé en fonction du coût de la vie et des annuités statutaires de la Ville de Nyon.

Le produit de la facturation sera porté au compte N° 615.4356.00 « Participation de tiers » de l'Office de la mobilité.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 19 août 2013 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



La Secrétaire adj :

Ginette Ritter

Annexes :

- Fiche d'investissement
- Annexes A, B, C, D et E

1^{ère} séance de la commission

Municipaux délégués	M. Olivier Mayor et Mme Elisabeth Ruey-Ray
Date	Mardi 17 septembre 2013 à 20h15
Lieu	Ferme du Manoir – Salle de conférence N° 2

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No.

125 / 2013

Transport public 2013-2014. Mesures de priorisation et gestion de la régulation des lignes urbaines et régionales.

Date: Nyon le

19.08.2013

Demande d'un crédit de réalisation de CHF 4'020'000.- TTC. Demande d'un crédit de CHF 28'000.- HT pour la réalisation de travaux d'aménagement des Services industriels. Demande d'un crédit de fonctionnement de CHF 65'650.- pour la gestion de la signalisation du réseau TP.

Situation des préavis au 14.08.2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total des préavis votés par le Conseil Communal	15096'800	16'926'760	6'905'181	12'753'520	29'025'473	25'986'964

Situation des emprunts au 13.06.2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Plafond d'emprunt selon préavis No. 27 adopté le 12.12.2011					225'000'000	225'000'000
Emprunts au 1er janvier	131'225'479	141'053'013	140'793'357	137'966'600	122'883'270	127'883'270
Evolution des emprunts durant la période +/-	9'827'534	-259'656	-2'826'757	-15'083'330	5'000'000	9'000'000
Emprunts fin période/date du jour	141'053'013	140'793'357	137'966'600	122'883'270	127'883'270	136'883'270

Cautionnements et garanties

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

Dépenses et recettes d'investissement

Descriptif/Libellé	CHF TTC/HT	Estimation des dépenses d'investissements nets						TOTAL
		2013	2014	2015	2016	2017		
Coûts des travaux	4'020'000	0	4'020'000	0	0	0	4'020'000	
Travaux SI réseau basse tension	15'000	0	15'000	0	0	0	15'000	
Travaux SI éclairage public	13'000	0	13'000	0	0	0	13'000	
Participation du Conseil régional	-317'000	0	-317'000	0	0	0	-317'000	
Total de l'investissement	3'731'000	0	3'731'000	0	0	0	3'731'000	

Estimation amort. + entretien

Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
30	134'000	
30	500	
20	650	
30	-10'567	
	124'583	0

Financement du préavis

Budget de fonctionnement:

Trésorerie courante

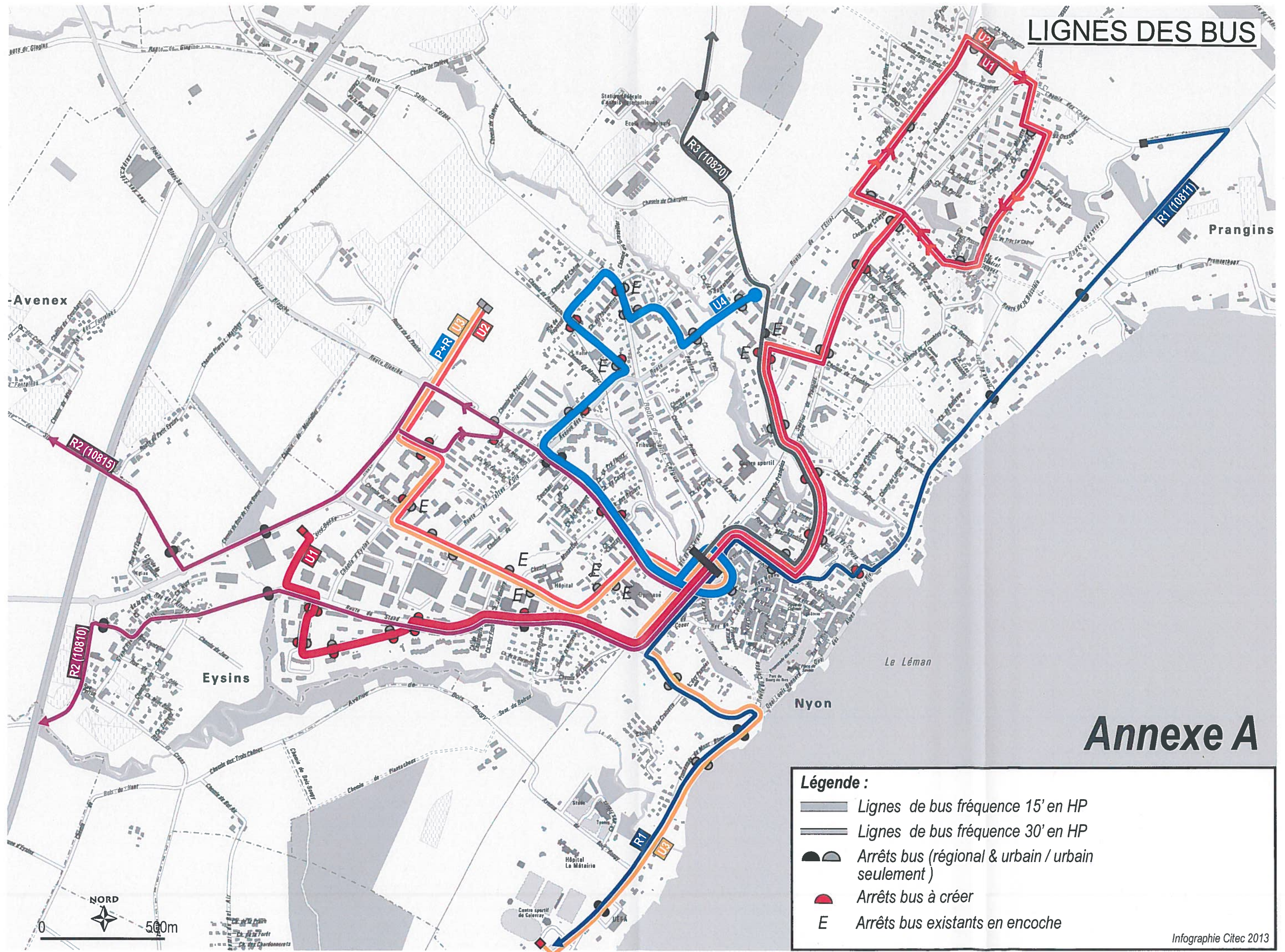
Investissement:

Trésorerie/Emprunts dont 3'731'000

Estimation des coûts d'exploitation

Libellé / années		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Coût total d'exploitation		0	287'163	292'426	288'688	284'951	281'213
Intérêts en %	3.00%	0	111'930	108'193	104'455	100'718	96'980
Amortissements		0	124'583	124'583	124'583	124'583	124'583
Augmentation de la contribution TPN		0	0 n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
Maintenance système détection des bus		0	0	15'000	15'000	15'000	15'000
Formation ingénieur		0	6'000	0	0	0	0
Personnel supp. en CHF		0	44'650	44'650	44'650	44'650	44'650
Personnel supp. en EPT		0.00	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Economies / Recettes		0	3'050	23'340	23'340	23'340	23'340
Facturation aux communes concernées (estimation)		0	3'050	23'340	23'340	23'340	23'340
Coûts nets d'exploitation		0	284'113	269'086	265'348	261'611	257'873

LIGNES DES BUS



Annexe A

Légende :

- Lignes de bus fréquence 15' en HP
- Lignes de bus fréquence 30' en HP
- Arrêts bus (régional & urbain / urbain seulement)
- Arrêts bus à créer
- Arrêts bus existants en encoche