

# **PRÉAVIS N° 167**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

### **Transports publics 2014-2015 :**

Augmentation de la subvention suite à la mise en place du  
nouveau réseau au quart d'heure  
Supplément au budget 2015 CHF 1'150'000.-

Achat de matériel et déploiement du système de  
détection des bus : CHF 65'000.- TTC

**Déléguée municipale : Mme Elisabeth Ruey-Ray**

Nyon, le 3 juin 2013

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Introduction**

---

Dans son programme de législature 2011-2016, la Municipalité a placé le développement des transports publics dans la liste de ses priorités. Forte de sa volonté de maintenir « *un environnement préservé et valorisé qui offre, aujourd'hui comme demain, un cadre de vie sain et les ressources naturelles nécessaires* », la Municipalité multiplie les efforts pour donner aux Nyonnaises et aux Nyonnais des alternatives aux déplacements individuels afin de « *fluidifier les transports entre le Sud et le Nord de la Ville et renforcer l'attractivité du centre-ville pour les résidents, les entreprises, les artisans et les touristes* ».

La gestion des déplacements et du trafic en ville en constitue un élément prioritaire du développement urbain. L'offre d'un bus au quart d'heure tente de répondre à l'évolution des modes de déplacements, confirmée par les comptages réalisés en 2012 et qui ont montré une nette augmentation de l'utilisation des transports publics (train et bus) au niveau du bassin versant de la gare de Nyon.

Le projet de réorganisation des bus dans la région orientant les usagers vers les quatre gares (Coppet, Nyon, Gland et Rolle) va de pair avec les nouveaux horaires attractifs des CFF. Huit préavis déposés par le Conseil régional, entre 2008 et 2013, ont reçu, par l'intermédiaire du Conseil intercommunal, l'approbation des 51 communes du district qui sont devenues partenaires du projet.

En tant que ville centre, Nyon a pris une part importante dans le projet régional. En même temps, elle travaillait à l'élaboration du nouveau réseau urbain Nyon-Prangins en tentant de superposer le plus de lignes urbaines possibles sur les lignes régionales. Ceci afin d'obtenir une cadence au quart d'heure à un coût moindre. Pour les autres lignes, elles ont été tracées de manière à répondre aux besoins des quartiers les plus denses ou les plus éloignés du centre, ou aux quartiers en voie de construction comme la Petite Prairie, pour permettre aux nouveaux habitants de disposer, dès leur arrivée, d'un moyen de locomotion autre que leur voiture.

Après le lancement en 2010 du projet régional de réorganisation des bus et le dépôt du premier préavis municipal (N°192/2010) de CHF 2'853'705.-, représentant la part nyonnaise au fonds régional des transports publics, ce n'est pas moins de cinq préavis qui ont été soumis successivement au Conseil communal. Chacun destiné aux études et travaux d'aménagements pour la priorisation des bus et leur arrivée à l'heure à la gare. Ces travaux, qui sont actuellement en phase de réalisation, devraient être terminés pour le 14 décembre 2014, date de mise en service du nouveau réseau et du cadencement au quart d'heure, selon le planning prévisionnel annoncé par la Municipalité.

Enfin, lors du dépôt en 2010 du préavis N°125, la Municipalité prévoyait, selon l'estimation faite par les transports publics nyonnais (TPN), que la nouvelle subvention serait simplement mise au budget 2015. Il s'avère aujourd'hui que l'offre estimative réalisée par les TPN en 2010 (CHF 1,7 million) était largement sous-estimée. D'où le fait qu'avant de signer le nouveau contrat avec les TPN, la Municipalité veut avoir l'accord du Conseil communal sur le montant de la subvention qui en fera partie et qui leur permettra de commander les nouveaux bus et d'engager les chauffeurs.

Afin de pouvoir lancer le nouveau réseau au quart d'heure en décembre 2014 comme prévu, la signature du contrat doit intervenir avant le 30 juin.

## **2. Charges d'exploitation et système de détection des bus**

---

Deux aspects de la réorganisation des transports publics méritent d'être présentés de manière plus complète au Conseil communal. Ce sont :

1. les nouvelles charges d'exploitation du bus urbain en 2015 ;

2. la mise en place du système de détection des bus.

Le premier a nécessité une étude approfondie destinée à affiner l'offre horaire. Cette étude ne pouvait se faire qu'une fois tous les paramètres liés au nouveau réseau arrêtés. Le bureau d'ingénieur mandaté (CITEC) a débuté ses travaux en mai 2013 pour les terminer en février 2014. Dès les résultats obtenus, le transporteur (les TPN) a pu modéliser ses courses, évaluer ses prestations et présenter enfin à la Ville une offre chiffrée complète pour l'exploitation du nouveau réseau en 2015.

Le second a nécessité aussi des études assez complexes, d'autant que ce système représentait un domaine inexploré pour les partenaires. L'organisation du système de détection a déjà fait l'objet d'une première description dans le préavis municipal N°125/2013. Il est possible maintenant de compléter les informations et de présenter la part d'investissement qui sera prise par les divers partenaires du projet :

- pour les transporteurs (TPN et CarPostal), il s'agit d'équiper leurs bus en matériel de détection des feux pour qu'ils puissent obtenir la priorité lors de leur passage aux carrefours à feux ;
- pour le Canton, la Région et les Communes partenaires, il s'agira surtout de financer les prestations du bureau qui les assistera dans la mise en place du système de détection et également les charges liées à l'installation du poste central de commande.

**Présentation du réseau 2015 (voir plan annexé)**

Le nouveau réseau urbain, qui sera proposé dès le 14 décembre 2014, est conçu de manière à desservir les habitants des quartiers et se rapprocher le plus possible des lieux d'habitation et des équipements publics du territoire communal.

A cet effet, les 4 lignes urbaines passeront par la gare pour relier cette dernière à Prangins, Terre-Bonne, Petite Prairie et Colovray. Les lignes régionales compléteront cette offre urbaine.

**Charges d'exploitation du réseau de bus urbain dès 2015**

Dans le préavis N°125/2013 la Municipalité notait que « *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...* ».

Pour identifier les coûts réels, il a fallu attendre que les études urbaines et régionales aient pratiquement stabilisé le réseau qui sera déployé dès 2015. Une coordination est assurée entre les différents partenaires (Communes, Canton, Conseil régional, Transporteurs, etc.).

Au vu de l'évolution des montants prévus, la Municipalité a mis en place les mesures suivantes :

- vérification, avec un spécialiste, de la conformité de l'offre des TPN, notamment en termes de coûts au kilomètre et de charges de personnel ;
- optimisation du réseau – au travers d'un prolongement de l'étude CITEC – dans le but de trouver une solution plus économique. C'est sur cette dernière base qu'une offre plus acceptable a pu être faite par les TPN.

**Exploitation du réseau au quart d'heure**

Le montant définitif de l'offre pour l'exploitation du réseau en 2015 établie par les TPN est de CHF 2'533'614.- alors qu'il est actuellement de CHF 1'383'614.- (+83% d'augmentation des coûts). Les caractéristiques de cette offre sont les suivantes:

- plus de 70% de kilomètres parcourus par rapport à aujourd'hui ;

## NYON · PRÉAVIS N° 167 AU CONSEIL COMMUNAL

- la fréquence des bus est de 15 minutes la semaine de 6 à 19h, de 30 minutes le samedi et le soir de 19h à 24h et à l'heure le dimanche de 6h à 24h ;
- le nombre de bus engagés est de 8 bus la semaine, 4 le soir et le samedi et 2 bus le dimanche ;
- le personnel (chauffeurs) va doubler.

L'engagement pris par la Municipalité d'offrir le quart d'heure la semaine est respecté. Par contre, la décision d'offrir la demi-heure que le samedi et non pas le dimanche permet de réduire les coûts pour les jours et horaires les moins fréquentés. Il est néanmoins important de rappeler que pour les lignes urbaines, contrairement aux régionales, la Ville garde la possibilité de renforcer en tout temps cette offre.

### **Système de détection des bus**

La mise en œuvre d'un système de détection assurant la priorité des bus aux carrefours à feux s'inscrit dans le cadre de la réorganisation des transports publics régionaux et urbains.

Sur l'ensemble du réseau, il est prévu à ce jour d'installer ou d'adapter 45 carrefours à feux, dont 28 en ville de Nyon, pour prioriser le passage des bus au moyen d'un système de détection composé de matériel embarqué dans les bus et également installé aux intersections pour permettre le passage du bus en tête de file.

Afin d'identifier une solution technique performante, économiquement supportable et adaptée au contexte de la région nyonnaise, les partenaires ont étudié de concert différentes variantes avec l'appui d'un mandataire spécialisé. La solution technique retenue se base sur l'installation d'un poste central de commande (PCC) à Nyon, l'équipement de l'ensemble de la flotte de TPN et de CarPostal circulant dans la région, l'équipement de tous les carrefours à feux situés sur les lignes de bus, et le déploiement d'un système de transmission compatible avec les normes en vigueur.

Afin de mutualiser les ressources nécessaires et de garantir la cohérence du système, le rôle de gestionnaire du système de détection a été confié à la Ville de Nyon qui compte la majorité des carrefours à équiper et qui assume une position centrale dans le réseau de transports publics. Le poste à 30% d'ingénieur responsable du système de détection, prévu dans le préavis N°125/2013, va être créé sous peu et sera rattaché à l'Office de la mobilité. Ce poste sera cofinancé par l'ensemble des communes desservies par les lignes de bus régionales et par le Canton.

### **Investissement : coûts et répartition financière**

Les coûts pour la mise en œuvre du système de détection seront répartis selon les principes suivants :

- TPN et CarPostal assumeront le financement des parties du système dont ils ont la responsabilité. Ils répartiront les charges leur incombant entre les budgets du transport urbain et du transport régional, au prorata du nombre de kilomètres annuels parcourus ;
- les prestations d'installation du poste central de commande seront réparties entre la Ville de Nyon, les Communes partenaires, le Canton et le Conseil régional au prorata du nombre de carrefours concernés et du nombre de lignes urbaines et régionales transitant par ces derniers.
  - Pour les études préliminaires et le déploiement du système (mandats des bureaux Citec et Comatis), les coûts de CHF 258'276.06.- TTC sont répartis au prorata de la participation de chaque partenaire ; la part qui revient à Nyon est de CHF 28'000.- TTC.
  - Pour l'achat du système de détection, les coûts de CHF 482'846.40.- TTC sont répartis entre les différents partenaires énoncés ci-dessus ; la part qui revient à Nyon est de CHF 37'000.- TTC

Par contre les frais d'installation du matériel embarqué dans les bus sont entièrement à la charge des transporteurs TPN et CarPostal.

Selon les accords convenus fin 2013 entre les partenaires, le Conseil régional qui avancera la totalité des montants nécessaires à l'exécution de cette phase, se fera rembourser par les partenaires d'ici fin 2014.

La Ville de Nyon devra rembourser ainsi au Conseil régional le montant total de CHF 65'000.- TTC d'ici le mois de décembre.

### **Exploitation : coûts et répartition financière**

La totalité des frais d'exploitation, d'entretien et de gestion de l'ensemble du système de détection (comprenant les coûts des provisions pour le renouvellement du matériel informatique, le budget de fonctionnement ainsi que les prestations fournies par la Ville de Nyon) sont évalués à CHF 75'256.36 TTC par année et sont entièrement pris en charge par les transporteurs TPN et CarPostal. A noter que ces frais d'entretien n'incluent pas l'entretien du matériel dans les bus qui incombe directement aux transporteurs.

Ces frais seront avancés par la Ville de Nyon, qui les refacturera aux deux entreprises de transport, qui les incorporeront aux factures annuelles de transport adressées aux communes. Ainsi, toutes les communes de la région, y compris les communes françaises, prendront part à ces charges.

L'exploitation du réseau est centralisée à Nyon via le poste d'ingénieur rattaché à l'Office de la mobilité. Le titulaire du poste sera formé ces prochains mois pour prendre en charge cette nouvelle mission. Son cahier des charges, la description de l'organisation mise en place avec les partenaires ainsi que les coûts d'exploitation et de gestion figurent dans le préavis N°125/2013.

## **3. Promotion et communication**

---

Une stratégie de communication sera mise en place par la Ville de Nyon et coordonnée avec les TPN et le Conseil régional pour informer la population sur la nouvelle offre et les horaires effectifs dès le 14 décembre 2014. Une lisibilité et une clarté du message sont importantes pour promouvoir les transports publics et faciliter leur utilisation. Les TPN et le NStCM travaillent de leur côté sur une nouvelle ligne graphique qui sera dévoilée lors du lancement de ce nouveau réseau.

Le plan de communication qui sera mis en place par la Ville démarrera en principe en septembre avec la semaine de la mobilité. Différentes actions seront privilégiées pour permettre aux habitants de découvrir la nouvelle offre et s'informer sur son déploiement.

## **4. Incidences financières**

---

### Charges d'exploitation

Le montant définitif de l'offre pour l'exploitation du réseau en 2015, qui sera inscrit au budget 2015, est de CHF 2'533'614.- alors qu'il est actuellement de CHF 1'383'614.-

De ce montant sera déduite la part financée par Némaco SA pour desservir le site de Terre-Bonne en 2015 et qui se monte à CHF 180'543.- TTC

Depuis 2011, le site de Terre-Bonne est relié à la gare grâce au prolongement d'une ligne urbaine. Ce montant a été soumis à Némaco SA qui, comme chaque année, le valide par les propriétaires/locataires du site avant de s'engager avec la Ville.

Systeme de detection des bus

*Coûts d'investissement*

- Etudes préliminaires et déploiement du système : CHF 28'000.- TTC
- Achat du matériel: CHF 37'000.- TTC

*Coûts d'exploitation*

Pris en charge par les transporteurs et refacturer aux communes desservies.

## **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'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), 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 grâce à une 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 d'habiter dans certains secteurs du district sans avoir nécessairement une voiture.

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, handicapés et cyclistes qui souhaitent, eux aussi, avoir droit et partager l'espace habituellement dédié aux automobilistes.

### **5.3. Dimension environnementale**

Assurer le rabattement des pendulaires vers la gare de Nyon et offrir aux habitants de la Commune un bus au quart d'heure 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 générées par le trafic individuel motorisé.

## **6. Conclusion**

---

La mise en service du nouveau réseau de bus au quart d'heure, dès le 14 décembre de cette année, est un atout important pour le développement de la Ville. Il offre la possibilité à tout un chacun de se déplacer facilement sans préoccupation d'horaires.

Il faut néanmoins rappeler que ce projet ambitieux se réalise avec plusieurs partenaires qui collaborent depuis plusieurs années à mettre sur pied un réseau régional qui vise un rabattement rapide et direct vers les gares du district ainsi qu'un réseau urbain qui privilégie une desserte renforcée dans les quartiers d'habitation avec une cadence au quart d'heure.

Pour atteindre cet objectif et contenir les charges d'exploitation, la Municipalité a procédé à une analyse fine de l'offre d'exploitation des TPN pour 2015 et a effectué un arbitrage entre une offre optimale à déployer et des coûts d'exploitation à maîtriser. Elle a constaté que l'augmentation de la charge des TPN est en relation avec une offre 2015 qui va pratiquement doubler, mais elle traduit également l'évolution des prestations des TPN en termes

## **NYON · PRÉAVIS N° 167 AU CONSEIL COMMUNAL**

d'organisation et de fonctionnement internes liés à la formation du personnel, aux charges salariales et au respect des conventions collectives.

Il sera nécessaire enfin, après quelques mois de fonctionnement, d'évaluer les effets du déploiement du nouveau réseau et de la coordination avec les lignes régionales, afin d'optimiser son exploitation.

## NYON · PRÉAVIS N° 167 AU CONSEIL COMMUNAL

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° 167 concernant la demande d'un crédit de fonctionnement de CHF 1'150'000.- pour l'exploitation des transports publics en 2015 et d'un crédit d'investissement de CHF 65'000.- pour l'achat du matériel et le déploiement du système de détection des bus,

**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 d'inscrire dans son budget de fonctionnement 2015 une augmentation de CHF 1'150'000.- sur la charge d'exploitation des TPN. Ce crédit sera porté sur le compte N° 615.3657.00 - *Charge d'exploitation du bus urbain* - (qui passera de CHF 1'383'614.- à CHF 2'533'614.-)

Pour les années suivantes, la charge d'exploitation sera inscrite dans le budget de fonctionnement de la Ville.

2. d'accorder un crédit d'investissement de CHF 65'000.- TTC pour l'achat de matériel et déploiement du système de détection des bus, à porter en augmentation du compte N° 9143.20 du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 28 avril 2014 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia

### Annexes :

- Fiche d'investissement
- Plan du futur réseau de transports publics

### 1<sup>ère</sup> séance de la commission

Municipale déléguée	Mme Elisabeth Ruey-Ray
Date	Lundi 19 mai 2014 à 19h30
Lieu	Ferme du Manoir – Salle de conférence N° 1



**FICHE D'INVESTISSEMENT**

**PREAVIS No. 167 / 2014**

**Transports publics 2013-2014**

**Date: Nyon le 23.04.2014**

**Exploitation du nouveau réseau du bus urbain, mise en place du système de détection des bus et actions de communication**

Situation des préavis au 06.01.2014	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total des préavis votés par le Conseil Communal	16'926'760	6'905'181	12'753'520	29'025'473	50'449'964	12'782'313

Situation des emprunts au 18.12.2013	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Plafond d'emprunt selon préavis No. 27 adopté le 12.12.2011				225'000'000	225'000'000	225'000'000
Emprunts au 1er janvier	141'053'013	140'793'357	137'966'600	122'883'270	127'883'270	142'797'505
Evolution des emprunts durant la période +/-	-259'656	-2'826'757	-15'083'330	5'000'000	14'914'235	-6'000'000
Emprunts fin période/date du jour	140'793'357	137'966'600	122'883'270	127'883'270	142'797'505	136'797'505

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	CHF TTC/HT	Estimation des dépenses d'investissements nets					TOTAL
		2014	2015	2016	2017	2018	
Achat du matériel et études préliminaires	65'000	65'000	0	0	0	0	65'000
<b>Total de l'investissement</b>	<b>65'000</b>	<b>65'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65'000</b>

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	13'000	
	13'000	0

Financement du préavis	
<b>Budget de fonctionnement:</b>	
Trésorerie courante	
<b>Investissement:</b>	
Trésorerie/Emprunts dont	65'000

Estimation des coûts d'exploitation		2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Libellé / années</b>							
<b>Coût total d'exploitation</b>		<b>1'950</b>	<b>14'950</b>	<b>14'560</b>	<b>14'170</b>	<b>13'780</b>	<b>13'390</b>
Intérêts en %	3.00%	1'950	1'950	1'560	1'170	780	390
Amortissements		0	13'000	13'000	13'000	13'000	13'000
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
<b>Economies / Recettes</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
		0	0	0	0	0	0
<b>Coûts nets d'exploitation</b>		<b>1'950</b>	<b>14'950</b>	<b>14'560</b>	<b>14'170</b>	<b>13'780</b>	<b>13'390</b>

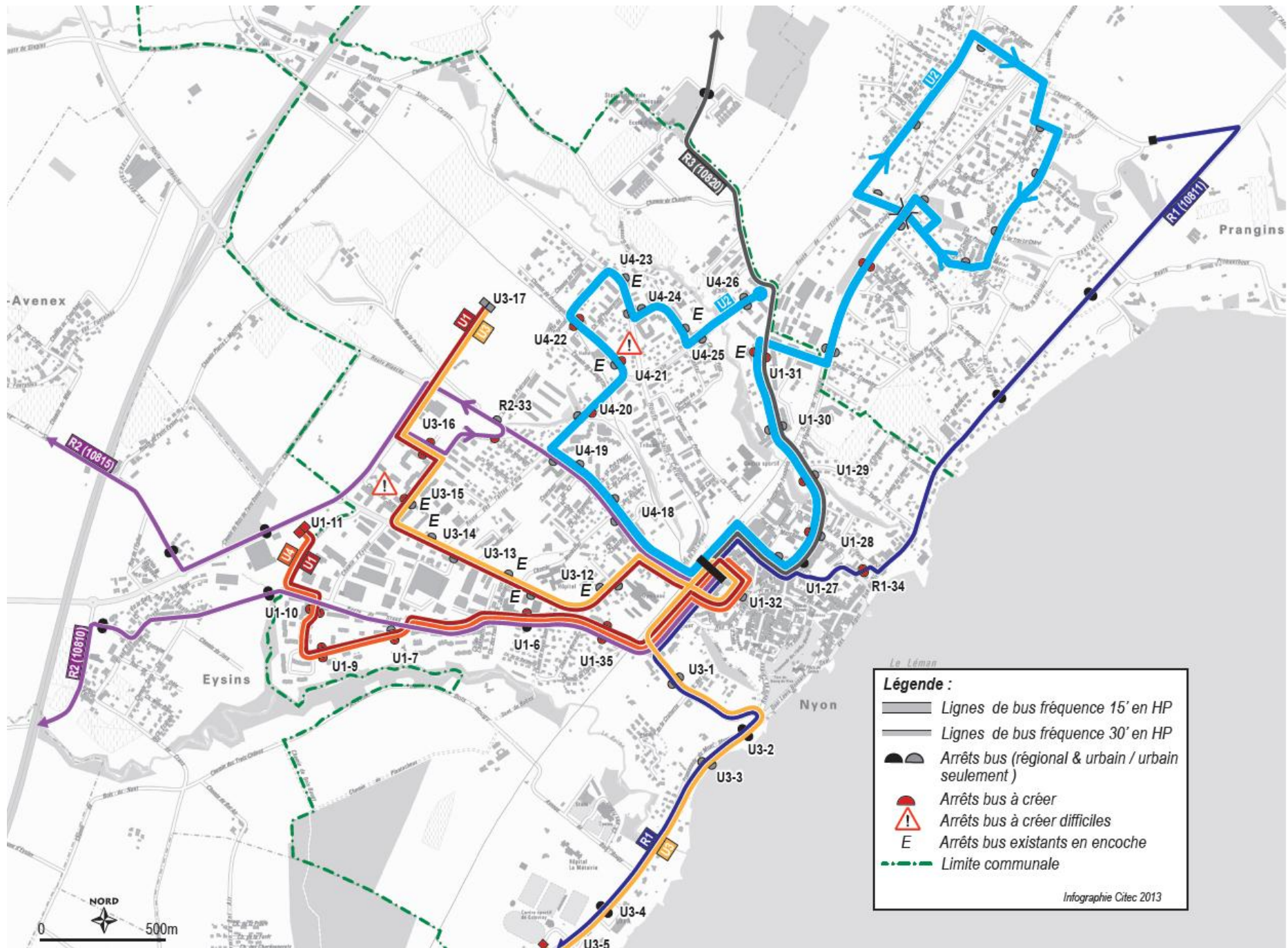


Figure 1 : Schéma des lignes de bus existantes et à créer