

**Rapport N° 167**

**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**

---

Nyon, le 10 juin 2014

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'examiner le préavis No 167 s'est réunie lundi 19 mai 2014 à la salle de conférence No 1 de la Ferme du manoir. Elle était composée de Mmes Aurélie Bodeman, Camille Cantone et Béatrice Enggist et de MM Jean-Michel Hainard, Jean-Claude Mermilliod (Président et rapporteur) et David Vogel. M Gustave Dutruy était excusé et M. Victor Allamand absent.

Nous avons reçu Madame la Municipale Elisabeth Ruey-Ray, Madame Naïma Mameri Khiat, cheffe de l'office de la mobilité et Monsieur Richard Zaugg, directeur des TPN. Nous les remercions pour leur présence et les explications détaillées fournies en réponse à nos questions.

**Présentation du contexte**

Mme Ruey-Ray a tout d'abord rappelé que ce préavis No 167 est la suite d'une série de 8 préavis, crédits d'étude et crédits de réalisation pour la mise en place du nouveau réseau des bus qui doit intervenir en décembre 2014, (préavis No 168 et 192 en 2010, No 36 en 2011, No 44 et 51 en 2012, No 92 et 125 en 2013).

Pour mémoire, les modifications du réseau ont pour but : (1) d'augmenter la fréquence des bus, avec le passage au quart d'heure, (2) de calquer les lignes urbaines sur le parcours des lignes régionales pour réaliser le point (1), (3) de compléter le réseau vers les nouveaux quartiers.

La finalité est d'améliorer l'offre pour favoriser l'utilisation des transports publics, afin de désengorger le trafic au centre-ville, avec des conséquences positives sur le niveau de bruit le long des axes routiers et sur la qualité de l'air, deux domaines dans lesquels Nyon dépasse régulièrement les valeurs limites en vigueur.

Les travaux d'adaptation des routes et des carrefours ont été réalisés, ou sont encore en cours. Il n'est donc pas possible, à court terme, de modifier les tracés des lignes de bus.

De plus, il faut aussi tenir compte du fait que la mise en place des réseaux urbain et régional implique beaucoup de discussions avec divers partenaires : le Canton, la Région, Prangins, NEMACO, les TPN et Car postal. D'où la complexité des ajustements.

### **Subvention pour le passage au quart d'heure.**

Le bureau d'ingénieur CITEC a été mandaté par la Commune pour produire des simulations d'engagement des bus, avec des marges de sécurité pour garantir d'arriver à l'heure à la gare. Pour ce faire, tout est chronométré afin de calculer le temps de service, par exemple en tenant compte du type d'arrêt et de la densité du trafic. En décembre 2013, les premiers résultats fournissaient une solution avec 8 bus au minimum.

A la suite des résultats de ce travail, les TPN ont pu procéder à des simulations du fonctionnement (grille horaire, engagement des chauffeurs). Il s'est avéré, sur la base du projet de service au quart d'heure, que le coût était bien plus élevé que prévu, dépassant les 3,5 millions de francs, somme jugée inacceptable par la Municipalité.

Un spécialiste a été mandaté pour vérifier les chiffres, qui se sont révélés corrects et normaux vu le service demandé. La Municipalité a donc demandé de faire une étude complémentaire en réexaminant l'offre afin d'en réduire les coûts. La diminution des prestations proposée pour le week-end a conduit à la réduction de la flotte de bus d'une unité et de diminuer le nombre de chauffeurs à engager.

Les TPN ont donc refait les simulations pour arriver en fin de compte à une augmentation de 1'150'000 francs par rapport à la somme mise au budget 2015. Le coût est difficilement comprisable, car les TPN en tant qu'entreprise de transports publics a une Convention collective de travail (CCT) qui fixe la grille salariale. Ils sont aussi équipés de véhicules standards.

La Municipalité a estimé que le plus important était de maintenir un service de bus au quart d'heure durant les jours ouvrables et que l'on pouvait passer à la demi-heure le samedi et à l'heure le dimanche, jour où le taux de remplissage des bus est le plus bas. Un bilan serait fait, et les cadences pourront être modifiées si le besoin s'en fait sentir.

### **Questions et discussions sur cette demande de subvention complémentaire**

**Q.** *Pourquoi conserver une cadence identique, sachant qu'il y a des heures creuses (plus faible taux de remplissage) ?*

**R.** Les bus sont équipés avec un système de comptage automatique. Les TPN savent donc très précisément combien de passagers utilisent le bus en fonction des heures de la journée et quels sont les arrêts les plus importants. Le choix fait est de privilégier une desserte stable plutôt qu'un réseau optimisé qui serait plus compliqué pour les utilisateurs. La bonne fréquence des bus aux heures « creuses » permet de fidéliser la clientèle. Supprimer des courses en cours de journée désécurise les clients qui ne savent plus s'ils ont, ou non, un bus pour rentrer, par exemple s'ils sortent plus tôt du travail.

**Q.** *Pourquoi ne pas utiliser des plus petits bus en dehors des heures de pointe ?*

**R.** Les « petits bus » à utiliser aux heures creuses s'ajouteraient aux « grands bus » qui sont totalement indispensables aux heures de pointes. Par conséquent, on augmente la flotte (180'000.- par bus) sans diminuer le nombre de chauffeurs. L'utilisation de « petits bus » pendant les heures creuses impliquerait que les « grands bus » restent vides dans les hangars

**Q.** *En ville, l'offre de transport crée la demande, quelle communication pour faire connaître les nouvelles possibilités ?*

**R.** Tout d'abord mettre en place le service avant que les nouveaux habitants n'arrivent, par exemple à la Petite Prairie. Une réflexion sur la promotion qui sera faite est en cours. Une offre découverte gratuite (pour les usagers), pour un temps limité, est une des possibilités examinées.

**Q.** *Les tarifs vont-ils augmenter suite à la mise sur pied du nouveau réseau ?*

**R.** Comme les TPN font partie du réseau Mobilis, ils sont soumis aux modifications de tarifs de Mobilis. Mais il n'y aura pas d'augmentation locale décidée par les TPN seuls.

**Q.** *Pour un couple qui prend le bus pour aller au marché le samedi, aller et retour, le coût est de 12.- C'est un peu décourageant !*

**R.** On peut prévoir l'achat d'un abonnement si l'on a une utilisation régulière.

**Q.** *Certains bus se suivent sur le même tracé, venant par exemple ceux venant de Gingins et de la Rippe. Pourquoi ?*

**R.** C'est un parcours provisoire durant les travaux. A la fin de ceux-ci, les bus auront leur parcours propre et la situation redeviendra normale.

**Q.** *Comment améliorer et faciliter la billetterie ?*

**R.** Pour ne pas ralentir le bus par l'achat de billet auprès du chauffeur, diverses solutions sont examinées afin d'être mises en œuvre : cartes multi-parcours, poses d'automates aux arrêts les plus fréquentés, achats de billets par Smartphones. Les réflexions sont en cours.

**Q.** *Le nombre de bus passant par la route du Boiron est-il raisonnable et supportable ?*

**R.** Cette question importante pour les habitants a été posée, à savoir le nombre de bus qui vont passer route du Boiron – chemin des Tines suite à la mise en place du nouveau réseau. L'extension du parcours du bus jusqu'à Terre Bonne a plusieurs conséquences. Le choix ayant été fait de placer les arrêts dans les deux sens à proximité l'un de l'autre, les bus doivent reprendre le même chemin en sens inverse. Cela évite notamment que des personnes qui seraient montées dans le bus au chemin des Tines n'attendent plusieurs minutes lors de la remise à l'heure en bout de ligne à Terre Bonne pour se rendre en ville. Mais cela entraîne un trafic de plus de 100 bus par jour, alors qu'il est actuellement de 45. C'est cela qui effraie les habitants. Des oppositions ont été déposées. Une réunion sera organisée avant l'été, la porte est ouverte à la possibilité d'une solution par la rue du Stand, en évitant ainsi le chemin des Tines et la route du Boiron, mais cette solution éloignerait notablement l'arrêt du bus des habitations par rapport à la situation actuelle.

**Q.** *A quelle heure faut-il changer de cadence le soir ?*

**R.** Finalement, la question des horaires de fin de journée a été posée. En effet, l'arrêt du service au quart d'heure est actuellement prévu à 19h pour passer à une desserte à la demi-heure, ce qui pose problème pour les personnes terminant leur travail après 18h00 à Genève ou Lausanne et qui doivent encore rejoindre Nyon en train, puis rentrer chez eux en bus. Il est avéré que les pendulaires arrivent encore nombreux après 19h00 et que la fréquentation ne baisse qu'après 19h30. Sans modification du projet, le risque est grand de faire attendre à la gare les pendulaires qui arrivent à Nyon juste après 19h00. Comme l'idée est d'encourager l'utilisation des bus, on peut craindre que l'arrêt de l'horaire au quart d'heure à 19h ne pousse les usagers à prendre leur voiture pour éviter d'attendre 25 minutes à la gare. Enfin, conserver un service de bus toutes les 15 minutes jusqu'à 20h permet de ne pas engendrer trop de stress quand les trains des CFF ont quelques minutes de retard.

D'autre part, Prangins souhaite que la desserte vers Prangins soit maintenue jusqu'à 20h00 et il ne semble pas logique que les pranginois aient une meilleure desserte que les nyonnais entre 19h00 et 20h00.

Enfin, les commerces ferment maintenant à 19h et il serait appréciable d'avoir encore un service de bus performant après la fermeture des magasins. En effet, un pendulaire qui effectue ses courses à Nyon et passe à la caisse à 19h00, pourra encore rentrer rapidement chez lui sans être pénalisé par un temps d'attente de 30 minutes à l'arrêt de bus. La question se pose donc pour Nyon de prolonger le service au ¼ d'heure jusqu'à 20h. L'augmentation du kilométrage parcouru est de 3,15%, ce qui entraîne une augmentation des coûts de 3,15% soit 140'000.-

La commission s'est penchée attentivement sur ce point et a choisi, à l'unanimité de commissaires présents, de proposer de prolonger le service de bus au ¼ d'heure jusqu'à 20h00. Cette mesure nous semble nécessaire et utile pour améliorer le confort des usagers et pour augmenter le nombre d'utilisateurs, ainsi que pour favoriser la fréquentation des commerces nyonnais. D'autre part, il est important que les bus soient immédiatement performants, afin que les habitants, et notamment ceux de la Petite Prairie, prennent l'habitude d'utiliser les nouveaux transports publics dès leur mise en service.

Elle dépose donc un amendement pour ajouter à la demande de subvention les 140'000 francs nécessaires à cette extension.

## Système de détection des bus

Le but de ce système est d'agir sur les feux qui règlent la circulation afin que les bus arrivent à temps à la gare et ne soient pas bloqués dans le trafic. Pour ce faire, tous les bus (TPN et car postal) en seront équipés et pourront donner un signal à distance pour créer une onde verte facilitant le déplacement des bus.

Ce système repose sur une évolution technologique importante concernant les transports publics. L'engagement des bus est enregistré et transmis aux TL. Un système de comptage automatique renseigne sur le nombre de passagers, et sur les montées et descentes à chaque arrêt. De sorte que les TPN connaissent les caractéristiques de chaque ligne. Un GPS repère la position des bus permettant de savoir où se trouve le bus par rapport à quel feu et d'actionner le passage.

Ce système sera en place pour les carrefours équipés de feux sur toute la région et sera géré de façon centralisée depuis Nyon. Un ingénieur sera chargé de la gestion et de la surveillance du système. Un poste, à 30%, va être créé et sera cofinancé par l'ensemble des communes desservies par les lignes régionales et par le Canton.

Le coût des études et de déploiement du système sera réparti entre les divers partenaires. La part qui revient à Nyon est de Fr 28'000.- (10,8%). Il en va de même pour l'achat du système de détection. La part qui revient à Nyon est de Fr 37'000.- (7,7%). Le total correspond au crédit de 65'000.- demandé par le préavis.

## Questions et discussions

Plusieurs questions ont été soulevées lors de la discussion

- *Planification des travaux.* En l'état actuel, les délais prévus pour la mise en service du nouveau réseau seront tenus.
- *L'annonce de l'arrivée des bus aux arrêts.* Les TPN sont en liaison avec les TL et sont en attente d'une proposition de concept pour répondre à cette demande. Vu la façon dont le suivi des bus est opéré, la base de données existante permettrait de délivrer ce type d'information.
- *Engagement de personnel.* Le nouvel horaire nécessite l'engagement de 15 chauffeurs supplémentaires. Les TPN engagent des chauffeurs formés porteurs d'un CFC, mais offrent régulièrement à chacun une formation continue (4 jours par an et par chauffeur).
- *Renouvellement de la flotte de bus.* Les bus sont prévus pour être amortis en 10 ans, soit 600'000 km. Les TPN suivent les résultats de l'utilisation de bus hybrides à Genève, bus électriques avec une autonomie de 8 km (nos lignes font entre 3 et 5 km) et une recharge rapide (6 min) aux emplacements de remise à l'heure. Le coût de tel véhicule est encore de 30% supérieur à celui des bus conventionnels, mais un tel investissement pourrait devenir intéressant dans le futur (bus plus silencieux, émettant moins de rejets), au fur et à mesure du renouvellement de la flotte, en équipant une ligne après l'autre.

## Amendement

Afin de permettre de maintenir le service de bus au ¼ d'heure jusqu'à 20h le soir, la commission dépose l'amendement suivant, qui ajoute les CHF 140'000.- nécessaires au montant demandé, soit :

1. d'autoriser la Municipalité d'inscrire dans son budget de fonctionnement 2015 une augmentation de CHF 1'290'000.- 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 2'673'614.-)

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

## Conclusions

Comme la commission a reçu des informations claires et cohérentes sur les processus qui ont conduit à cette augmentation de la subvention pour les TPN, et que les commissaires ont été satisfaits des réponses aux questions posées, la discussion finale a été courte. C'est à l'unanimité des commissaires présents que la commission convaincue vous recommande d'accepter le préavis No 167 amendé. Elle souhaite que le Conseil continue de soutenir l'engagement de la Commune pour la mise en place du nouveau réseau de bus, comme il l'a déjà fait en acceptant tous les préavis concernant ce sujet présentés depuis 2010.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, 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 1'290'000.- 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 2'673'614.-)  
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.

La Commission :

Mesdames  
BODEMAN Aurélie  
CANTONE Camille  
ENGGIST Béatrice

Messieurs  
DUTRUY Gustave  
HAINARD Jean-Michel  
MERMILLIOD Jean-Claude, président et rapporteur  
VOGEL David Vogel