

## **Réponse à l'interpellation de Madame la Conseillère communale Jessica Jaccoud intitulée « Des bus nyonnais en correspondance avec les horaires des trains CFF »**

---

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Municipalité vous soumet, ci-dessous, la réponse à l'interpellation intitulée « Des bus nyonnais en correspondance avec les horaires des trains CFF » déposée par Madame la Conseillère communale Jessica Jaccoud, lors de la séance du 7 décembre 2015.

### **Introduction**

Avant de répondre aux différentes questions contenues dans l'interpellation, il convient de situer ce dossier dans son contexte. Le développement des transports publics est en effet une œuvre de grande ampleur et de longue haleine qui se situe à la fois sur les plans régional et communal.

De nombreux efforts ont été consentis au cours des dernières années par les pouvoirs publics afin de développer et améliorer substantiellement l'offre de transports publics à Nyon et dans la région. Et de nombreuses dépenses, tant en investissements qu'en subventions d'exploitation, ont été consenties à ce sujet.

Comme le relevait la commission du Conseil communal de Nyon chargée d'examiner en 2013 le préavis N° 167 concernant une augmentation de la subvention pour la mise en place du nouveau réseau des bus au quart d'heure, les modifications du réseau avaient 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.»*

La commission ajoutait encore : « 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. »

On le constate donc, la mise au ¼ d'heure des bus urbains qui se basait sur la superposition des lignes urbaines et régionales, ne visait pas d'abord la correspondance avec les horaires CFF, mais la régularité des passages et la desserte complète de la ville. Les contraintes sont donc multiples et ne peuvent être ignorées lorsqu'on aborde la question des horaires des bus.

### **Réponses aux questions contenues dans l'interpellation :**

#### **1) La Municipalité est-elle au courant de cette problématique d'horaire ?**

La Municipalité est bien évidemment au courant. Peut-être convient-il de préciser qu'elle n'a pas la compétence directe de fixer les horaires des lignes de bus régionales et des trains CFF.

Les lignes régionales, ayant une cadence à la demi-heure, assurent le rabattement en gare de Nyon des pendulaires du district. Par conséquent, elles doivent assurer prioritairement les correspondances avec les trains CFF. Étant donné que les horaires des lignes de bus urbains sont définis en fonction des horaires des lignes régionales, il n'est pas toujours possible d'assurer des correspondances optimales pour tous les voyageurs.

## 2) Est-elle satisfaite de cette situation ?

La Municipalité estime que l'introduction de la cadence des bus urbains au quart d'heure permet de garantir un niveau de desserte suffisant pour limiter significativement les temps d'attente des pendulaires en gare de Nyon. Rappelons qu'il y a peu, les bus urbains circulaient avec un horaire irrégulier. L'amélioration pour les Nyonnais est donc significative, même si certains problèmes soulevés dans l'interpellation peuvent être constatés.

Compte tenu des nombreux paramètres (structure du réseau, superposition des lignes, arrêt de la Gare, horaires CFF, etc.) dont il faut tenir compte pour établir l'ensemble des horaires, la Municipalité est globalement satisfaite de l'offre actuelle en transports publics. Elle tient à souligner que la réorganisation du réseau de bus a permis d'augmenter de 31% le taux d'utilisation des transports publics en 2015, montrant par-là que le réseau, tel que mis en place, répond aux attentes des habitants et aux objectifs de promotion des transports en commun visés par la Ville de Nyon.

La Municipalité est cependant consciente de la présence de difficultés ponctuelles au niveau des correspondances, le processus de détermination des horaires étant complexe. Des améliorations d'horaires ont déjà été entreprises par la société TPN sur les lignes 804 et 805 pour assurer de meilleures correspondances pour les pendulaires, notamment en direction de Genève. Le choix de donner la priorité à Genève se justifie par le plus grand nombre de déplacements. Cette décision pénalise, par conséquent, les voyageurs à destination de Lausanne et traduit la difficulté de satisfaire tous les usagers.

Il faut également souligner que l'adaptation des horaires de la ligne 804, rendue possible grâce à son parcours autonome qui lui permet de tourner au ¼ heure indépendamment des autres lignes de bus, est cependant soumise à l'horaire du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue. En effet, dans le but d'éviter des blocages aux passages à niveau, les horaires de la ligne 804 doivent impérativement être calés sur ceux du NStCM.

Les horaires des lignes 801, 802 et 803 n'ont quant à eux pas subi de changements en raison de la structuration même du réseau. En effet, l'idée de base est de bénéficier de la combinaison de l'horaire à la ½ heure de la ligne régionale 811 à laquelle vient se superposer la ligne 803, elle aussi à la ½ heure. La superposition des deux lignes permet une desserte avec une cadence au ¼ heure. Ceci évite d'importantes dépenses additionnelles.

Ce principe de superposition conditionne l'établissement des horaires de bus ; ceux de la ligne 803 dépendent de ceux de la ligne 811, la ligne 802 dépend de la ligne 803 et ainsi de suite. En conclusion les horaires des lignes 801, 802 et 803 sont tous définis à partir de la ligne 811.

Pour 2016, l'horaire de la ligne régionale 811, établi par les autorités cantonales, n'a subi aucune modification. Par conséquent, les correspondances des lignes 801, 802 et 803 avec les trains CFF n'ont pas pu être améliorées. Afin de répondre à la demande de Madame la Conseillère communale Jessica Jaccoud, il faudrait concevoir un réseau urbain au ¼ heure indépendant du réseau régional.

Il est à noter que les CFF desservent quatre fois par heure la gare de Nyon dans les directions Lausanne et Genève. L'ex-régie fédérale applique des cadences horaires irrégulières et évolutives à intervalles de 9 et 21 minutes entre chaque train en direction de Lausanne (h05, h14, h35, h44) et à intervalles de 10 et 20 minutes en direction de Genève (h15, h25, h45, h55) pour 2016. Dans la pratique, il est par conséquent impossible de superposer parfaitement ces cadences avec le schéma au ¼ heure en vigueur pour le réseau des transports publics nyonnais à moins de renforcer l'offre des bus urbains.

Pour modifier techniquement le réseau de bus urbain afin qu'il puisse s'adapter aux changements d'horaire des CFF, il faudrait en premier lieu détacher la construction des lignes 801, 802 et 803 de la ligne suburbaine 811. En souhaitant garder le même niveau de service, il serait nécessaire de renforcer le système et donc d'augmenter son coût à l'exploitation.

À cela s'ajoute encore un obstacle pratique : les zones des arrêts des transports publics situées près de la gare, n'ont actuellement pas la capacité, ni la surface disponible pour accueillir simultanément les bus de toutes les lignes urbaines et régionales afin de garantir à tous les usagers de rejoindre la

gare dans les plus brefs délais. À terme, le projet de mise en place d'une gare routière à proximité du P+Rail localisé à la Route des Marchandises permettrait de répondre partiellement aux problématiques observées dans l'interpellation.

### **3) Si oui, pense-t-elle que ces horaires n'auront aucun impact sur l'utilisation des bus, respectivement sur la satisfaction des usagers ?**

Il est trop tôt pour le dire. Au mois de septembre dernier, la Ville de Nyon a mené une enquête de satisfaction auprès des usagers des transports publics urbains de Nyon et Prangins. Ce sondage, en cours d'analyse et dont les résultats seront publiés prochainement, permettra d'apprécier le taux de satisfaction des usagers. Ces résultats seront utilisés par la Municipalité et par les TPN pour mieux prendre en compte leurs besoins et étudier les réajustements nécessaires afin de perfectionner le système en place actuellement.

Bien que, pour les raisons pratiques évoquées sous le point 2, il ne soit pas possible, à court terme, de mettre en œuvre des mesures visant à améliorer les correspondances des bus urbains aux trains CFF, la Municipalité est néanmoins en train d'étudier plusieurs pistes de solutions qui visent à réduire les temps d'attente des pendulaires en gare de Nyon.

Des négociations sont par exemple en cours avec les autorités cantonales dans le but de modifier le parcours de la ligne 815. Cette dernière devrait relier la commune d'Eysins et la gare de Nyon en passant par la Route de la Gravette et l'Avenue Alfred Cortot. Ce changement, prévisible pour 2017, permettrait de renforcer la desserte de la gare à partir des quartiers au nord de la ville, ainsi qu'à améliorer les correspondances avec les trains CFF.

### **Conclusion**

Si les inconvénients soulevés dans l'interpellation sont réels, ils ne sont néanmoins pas d'une intensité telle qu'il faille bouleverser à grand prix l'organisation mise en place. La Municipalité considère qu'ils sont supportables dans le contexte actuel.

Rappelons à cet égard qu'une première étude du bus au quart d'heure avec une offre plus importante avait conduit à une estimation globale de CHF 3.7 millions, somme jugée inacceptable par la Municipalité, raison pour laquelle il a été finalement décidé d'une charge d'exploitation des TPN de CHF 2.6 millions, charge d'exploitation adoptée par le Conseil communal sur proposition unanime de la commission chargée d'étudier le préavis N° 167/2013.

Cette modération dans les dépenses et l'évolution par étapes successives du réseau de transports correspond à une politique raisonnable et rationnelle. C'est d'ailleurs le propre de toute décision politique que de devoir peser les éléments en présence et d'appliquer le principe de proportionnalité. Dans ce contexte, la Municipalité n'entend cependant pas en rester au statu quo, mais bien faire évoluer le dossier au fur et à mesure des possibilités tant financières que pratiques.

Adoptée par la Municipalité dans sa séance du 11 janvier 2016.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia

Annexe : interpellation de Mme la Conseillère communale Jessica JACCOUD