



régionyon

BILAN DU  
PROGRAMME RÉGIONAL  
DE RÉORGANISATION DES  
TRANSPORTS PUBLICS  
2011-2017

Arnex-sur-Nyon  
Arzier-le-Muids  
Begnins  
Bogis-Bossey  
Borex  
Bursinel  
Bursins  
Burtigny  
Chavannes-de-Bogis  
Chavannes-des-Bois  
Chésérax  
Coinsins  
Commugny  
Coppet  
Crans-près-Céligny  
Crassier  
Duillier  
Dully  
Essertines-sur-Rolle  
Eysins  
Founex  
Genolier  
Gilly  
Gingins  
Givrins  
Gland  
Grens  
La Rippe  
Le Vaud

Longirod  
Luins  
Marchissy  
Mies  
Mont-sur-Rolle  
Nyon  
Perroy  
Prangins  
Rolle  
Saint-Cergue  
Saint-George  
Signy-Avenex  
Tannay  
Tartegnin  
Trélex  
Vich  
Vinsel

Communes partenaires hors district  
Bougy-Villars  
Céligny (GE)  
Divonne-les-Bains (F)  
Féchy  
Gex (F)  
Gimel  
Grilly (F)  
Saint-Oyens  
Sauverny (F)



en partenariat avec CarPostal et TPN

# TABLE DES MATIÈRES

---

PRÉAMBULE .....	2
1. CONSTATS DE BASE, OBJECTIFS ET FONDS TP .....	4
1.1. CONSTATS DU PRÉAVIS 60-2010 .....	4
1.2. OBJECTIFS .....	4
1.3. FONDS TP .....	4
2. RÉSULTATS DU PROGRAMME TP 2011-2017 .....	6
2.1. FRÉQUENCES ET OFFRES.....	6
2.2. FRÉQUENTATION.....	8
2.3. AMÉNAGEMENT DE PRIORISATION .....	10
2.4. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.....	12
2.5. MESURES INCITATIVES.....	14
2.6. MISE EN PLACE D'UNE COORDINATION DE PROJET DYNAMIQUE.....	16
2.7. BILAN FINANCIER DU FONDS TP .....	18
3. SYNTHÈSE DU BILAN DU PROGRAMME TP 2011-2017 .....	20
4. ANNEXES.....	21

## PRÉAMBULE

---



Forum régional de la mobilité. Prangins, 15 mars 2018.

La mise en place du programme régional de réorganisation des transports publics (programme TP) et son fonds affecté (fonds TP) ont été une réponse à différents événements, à commencer par le bouleversement provoqué par la fermeture de 6 gares régionales (Founex, Céligny, Crans-près-Céligny, Prangins, Gilly-Bursinel et Perroy) desservies par le RER en 2002 dans le cadre de Rail 2000. En 2008, les syndicats du district de Nyon ont signé une résolution politique et le Conseil intercommunal a validé le lancement des études stratégiques de réorganisation du réseau TP régional (préavis 47-2008). A cela s'ajoutait l'opportunité d'accompagner la mise en place du RegioExpress (RE) à une cadence de 30 minutes toute la journée dès décembre 2012.

Ces études ont permis de dimensionner les besoins financiers pour répondre aux objectifs de desserte et de cadence du programme TP. Les communes et le Conseil régional du district de Nyon ont conclu à la nécessité de créer un mécanisme de financement solidaire en faveur des transports publics : le fonds TP de CHF 13.9 millions, financé par 51 communes partenaires engagées chacune pour un montant de CHF 31/habitant/an sur une durée de 5 ans. Dès 2011, les premières études opérationnelles pour les mesures d'aménagement et celles pour la définition des tracés et des caractéristiques d'exploitation ont été lancées afin de définir les nouveaux réseaux de transports publics régional et urbains du district.

Le Comité de direction du Conseil régional a élaboré ce présent rapport qui a pour objectif de faire le bilan du programme régional de réorganisation des transports publics 2011-2017. Il fait suite aux quatre précédentes éditions du rapport intermédiaire du programme qui mettaient en lumière les résultats de fréquentation des lignes de bus régionales et urbaines, les chiffres et faits marquants de l'année écoulée, l'état d'avancement des mesures d'aménagement, d'accompagnement, de communication et enfin le bilan financier du programme.

En effet, comme il l'a été présenté lors des séances de bassin versant en février 2018 et lors du Forum de la mobilité du 15 mars dernier, l'état du fonds TP ne permet plus de financer de nouveaux projets ou de nouvelles expérimentations de courses supplémentaires. Les montants restants sont seulement suffisants pour financer les dernières études et la réalisation des mesures d'aménagement lourdes identifiées pour prioriser les bus sur les jonctions de Gland et de Rolle, la voie de bus sur la route Blanche, une intersection à Prangins et un deuxième giratoire à Crassier.

Ce bilan se basera sur les constats et objectifs formulés en 2010 pour évaluer les résultats du programme en termes de fréquentation, d'offres, d'aménagement de priorisation, de mesures d'accompagnement et d'incitation, de coordination et de l'état financier du programme régional de réorganisation des transports publics.

Le Forum du 15 mars a permis de soulever des besoins, souhaits, perspectives et questionnements pour la mobilité multimodale du district de Nyon. Dans les mois à venir, il s'agira, sur la base du présent rapport et de la synthèse des tables rondes du Forum, de poser les orientations pour le futur sur la base des questions suivantes : comment évoluent nos besoins de mobilité ? Quelles offres développer ? Quels moyens d'incitation au report modal ? Quelle coordination régionale ? Et quels moyens de financement régional ?

Pour le Comité de direction du Conseil régional du district de Nyon,



**Gérald Cretegny**  
Président



**Pierre Graber**  
Responsable de la mobilité

# 1. CONSTATS DE BASE, OBJECTIFS ET FONDS TP

---

## 1.1. CONSTATS DU PRÉAVIS 60-2010

Le préavis 60-2010 « Préavis d'intention relatif à la réorganisation et au financement des transports publics régionaux » posait sur le réseau TP régional, les constats suivants :

- Des offres avec de graves lacunes qui rendent le réseau TP peu attractif et concurrentiel par rapport à la voiture
- Des rabattements des bus sur les gares aléatoires
- Des cadences faibles et aléatoires
- Des correspondances avec les trains CFF non assurées
- Des lignes de bus soumises aux aléas du trafic
- Des impacts financiers importants pour les transports publics et scolaires.

Ces constats reflètent la prise de conscience des Autorités de la région, depuis le milieu des années 2000, de l'importance d'inverser la tendance et de favoriser l'usage des transports publics plutôt que de la voiture. Les communes ont souhaité s'associer pour mettre en place un programme régional de réorganisation des transports publics en axant les améliorations principalement sur : les offres, la desserte, les temps de parcours et la coordination avec les horaires CFF, ainsi que la recherche d'optimisation des financements.

## 1.2. OBJECTIFS

Des constats listés précédemment, quatre grands objectifs du programme TP ont été définis :

- Desservir la totalité des cœurs de villages à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir avec une offre coordonnée sur les horaires des trains CFF dans les gares régionales tout en fiabilisant voire améliorant les temps de parcours des lignes de bus régionales
- Donner un caractère structurant aux lignes de bus grâce aux mesures de priorisation qui fixeront les tracés du réseau dans le territoire (mesures d'aménagement, système de détection et tracés des lignes de bus régionales)
- Optimiser le coût des transports publics régionaux et réduire la facture du transport spécial scolaire
- Réunir les partenaires autour du programme : communes, canton, transporteurs.

Les communes partenaires ont pour objectif global que le programme, en accompagnement d'autres leviers à leur disposition, permettent d'infléchir significativement la tendance générale de la région, qui est très orientée sur les véhicules individuels et figure parmi les deux districts les plus motorisés du canton.

## 1.3. FONDS TP

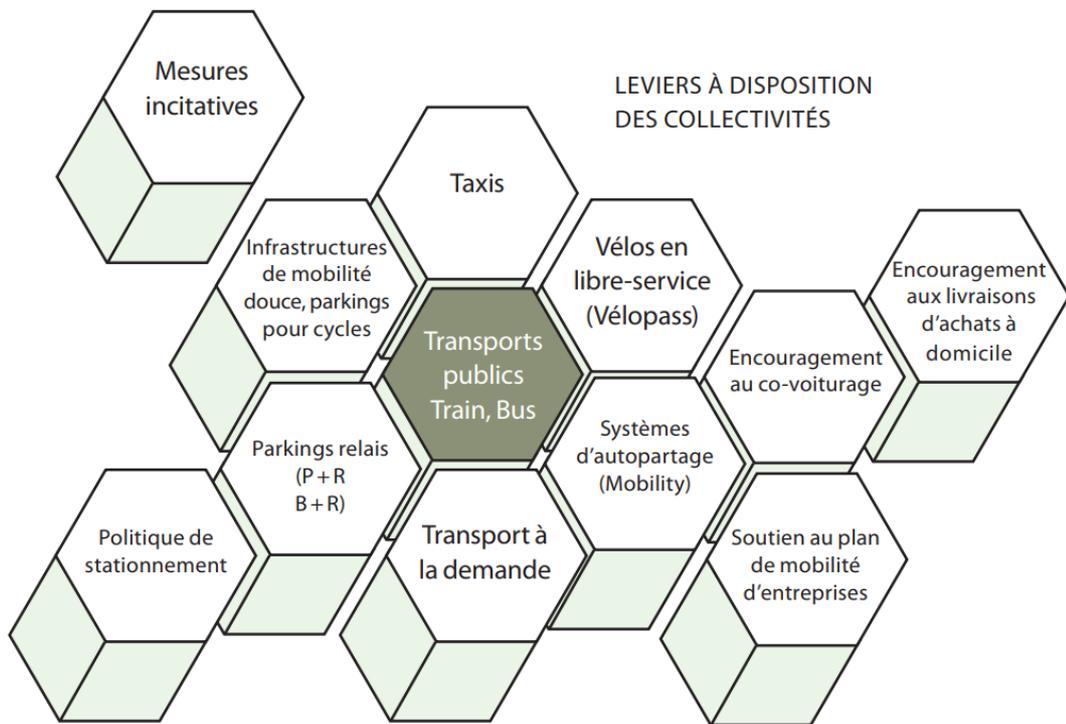
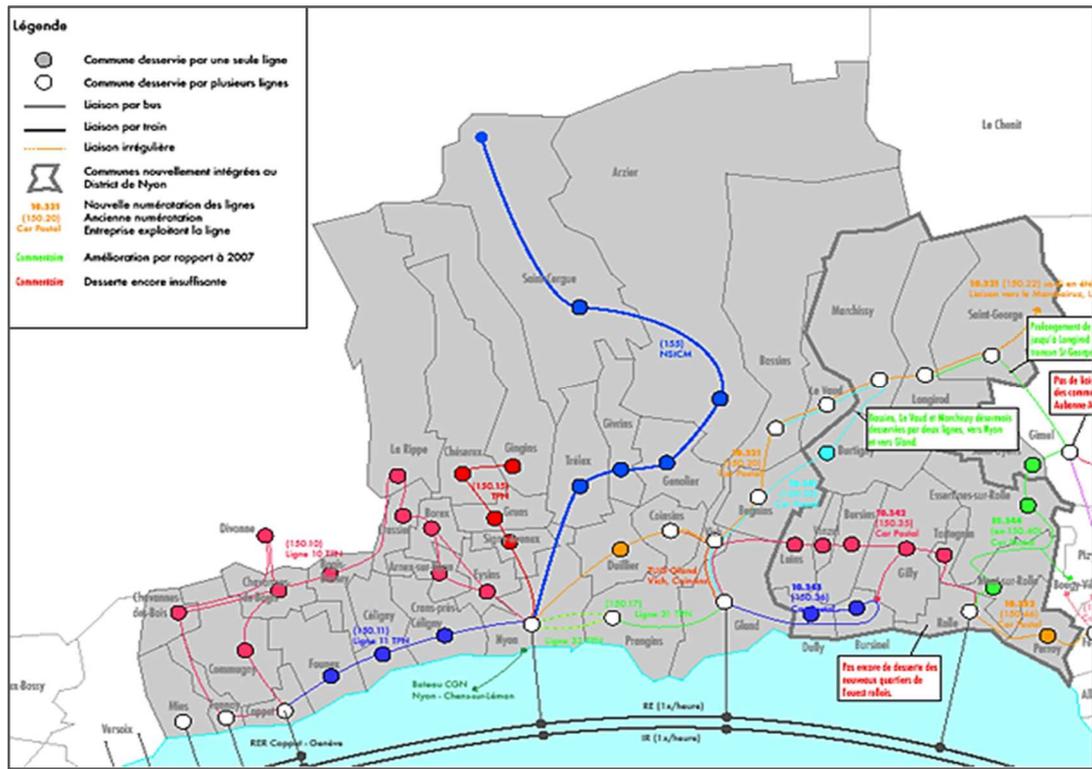
Pour se donner les moyens de réaliser ces objectifs, il était nécessaire de mobiliser la solidarité régionale. Les mesures à réaliser avaient été estimées à environ CHF 73 millions de francs dont environ CHF 27 millions à charge des communes et de la région. Cette somme représentait un investissement global de CHF 310 par habitant<sup>1</sup>.

Sur cette base, il a été convenu de créer un fonds affecté aux transports publics (fonds TP) où les communes partenaires participeraient à la moitié des montants, soit l'équivalent de CHF 155/habitant, soit CHF 31/habitant/an pour une durée de 5 ans.

---

<sup>1</sup> En prenant pour base la population du district de 2009 : 87'000 habitants (internationaux compris).

# DESSERTE TP 2008



## 2. RÉSULTATS DU PROGRAMME TP 2011-2017

### 2.1. FRÉQUENCES ET OFFRES

La mise en œuvre de l'objectif de la desserte de l'ensemble des cœurs de village à la demi-heure aux heures de pointes du matin et du soir a été lancée en décembre 2012. Cette échéance avait été choisie pour accompagner le passage à la cadence à la demi-heure des trains RE (RegioExpress) dans les gares régionales. Pour cela, les réseaux régional et urbains de transports publics ont été réorganisés. Ainsi, entre 2011 et 2017, 176 nouvelles paires de courses ont été ajoutées, soit une augmentation de 38% de l'offre globale (voir carte ci-contre). L'offre du réseau régional a été développée de manière hétérogène sur le territoire (en raison du poids démographique des villages traversés par les lignes) mais toujours en rabattement coordonné vers les gares CFF régionales afin de donner correspondance sur les trains (RE à Coppet, Gland, Rolle et Allaman ; InterRegio à Nyon).

Ces paires de courses se répartissent en : 70 sur les réseaux urbains (principalement sur Nyon-Prangins) en décembre 2014 et plus de 100 sur le réseau régional, notamment pour la création de 4 nouvelles lignes de bus, le renforcement des cadences aux heures de pointe sur la majorité des lignes et la cadence au quart d'heure aux heures de pointe sur le NStCM. Sur ces 100 nouvelles paires de courses, environ 75% ont été financées directement par le mécanisme de financement TRV (Trafic Régional Voyageurs) qui associe les participations de la Confédération (47%), du Canton et des communes (53%), et se répercutent à travers la facture transport annuelle. Le 25% restant a été ajouté grâce au financement de paires de courses expérimentales par le fonds TP.

Le but de ces paires de courses expérimentales est de stimuler la fréquentation afin que les objectifs en termes d'adéquation entre l'offre et la demande fixés par le TRV soient atteints, pour que le financement de l'offre soit transféré dans le mécanisme TRV. A ce jour, huit<sup>2</sup> des dix-huit paires de courses expérimentales ont atteint ce but, grâce à un saut de fréquentation sur le tronçon déterminant de la ligne. Elles ont donc été reprises par le mécanisme TRV, ce qui a permis au fonds TP de financer de nouvelles offres. Les dix autres paires de courses expérimentales sont d'ores et déjà reprises financièrement par les communes<sup>3</sup> ou, pour les plus récentes, financées par le fonds TP jusqu'en décembre 2019. Deux paires de courses expérimentales ont dû être supprimées.

#### ATTEINTE DES OBJECTIFS

##### Fréquence de 30 minutes aux heures de pointe

- ✓✓ 86% Atteint matin et soir (44/51 communes)
- ✓✓ 8% Partiellement atteint le matin seulement (4/51 communes)
- ✗ 6% non atteint (3/51 communes)

##### Correspondances sur les trains CFF

- ✓✓ Atteint

#### Perspectives

A l'avenir, sachant que le fonds TP n'a plus les moyens de financer de nouvelles paires de courses expérimentales, comment l'objectif de la desserte à la demi-heure aux heures de pointe pourra-t-il être atteint ? Quelles offres attractives développer tout en restant en accord avec le potentiel de demandes et les objectifs du mécanisme TRV ? Comment répondre aux nouveaux besoins, comme les liaisons transversales, le réseau transfrontalier avec le Pays de Gex et l'offre nocturne ?

<sup>2</sup> 5 paires de courses sur la ligne 835, 1 paire de courses sur la ligne 840, 2 paires de courses sur la ligne 846.

<sup>3</sup> Une demi-paire de courses sur la ligne 830 et 2 paires de courses sur la ligne 836.



## 2.2. FRÉQUENTATION

Le pari lancé en 2012 était ambitieux : améliorer l'offre aux heures de pointes dans le but d'augmenter de manière importante la fréquentation. Au vu des statistiques de fréquentation de l'horaire 2017 et des évolutions depuis l'horaire 2012, le pari semble gagné.

Avant la réorganisation du réseau régional à l'horaire 2012, la fréquentation des 25 lignes des réseaux régional et urbains<sup>4</sup> atteignait les 5.15 millions de voyageurs. A l'horaire 2017, la fréquentation sur les 24 lignes des réseaux régional et urbains<sup>5</sup> a été de 6.89 millions de voyageurs, soit une augmentation de 34% en 5 années d'exploitation.

Dans le détail, la fréquentation des lignes régionales a augmenté de 32%, le NStCM de 9%, les lignes urbaines de Gland et Rolle de 7%, les lignes urbaines du réseau Nyon-Prangins de 58% et la ligne CGN de 60%.

Durant ce même intervalle, la population résidente n'a augmenté que de 7% dans le district de Nyon et le nombre d'emplois de 6%. Le dynamisme économique et démographique de la région n'est donc pas la seule cause de l'augmentation de la fréquentation.

Entre 2012 et 2017, l'offre en transport public a augmenté de 38% notamment grâce au renforcement aux heures de pointe, afin de mettre en place sur la majorité des lignes de bus une cadence à la demi-heure. Ce développement de l'offre a réellement impulsé la hausse de la fréquentation.

### ATTEINTE DES OBJECTIFS

✓✓✓ Atteint (pas d'indication quantitative dans le programme TP)

### Perspectives

Depuis 2012, un cercle vertueux s'est mis en place. Cependant, cette corrélation entre offre et demande et fréquentation arrive peu à peu à ses limites. Les hausses de fréquentation induites par les améliorations de l'offre ne suffisent pas à atteindre les objectifs TRV<sup>6</sup> et ainsi développer de nouvelles offres. D'autant plus que le fonds TP n'a plus les ressources pour financer de nouvelles expérimentations.

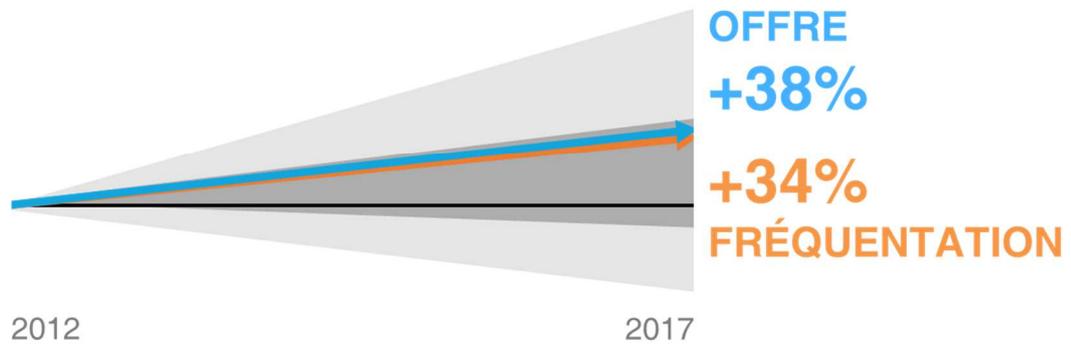
On observe aujourd'hui des phénomènes d'hyperpointe durant lesquels la capacité actuelle des véhicules ne suffit plus à absorber la demande en voyageurs.

A l'avenir, une des questions qui se pose est de savoir comment travailler sur la capacité des véhicules parallèlement à l'amélioration de l'offre ? Comment rendre le réseau encore plus attractif afin de poursuivre la dynamique de transfert modal engagée ?

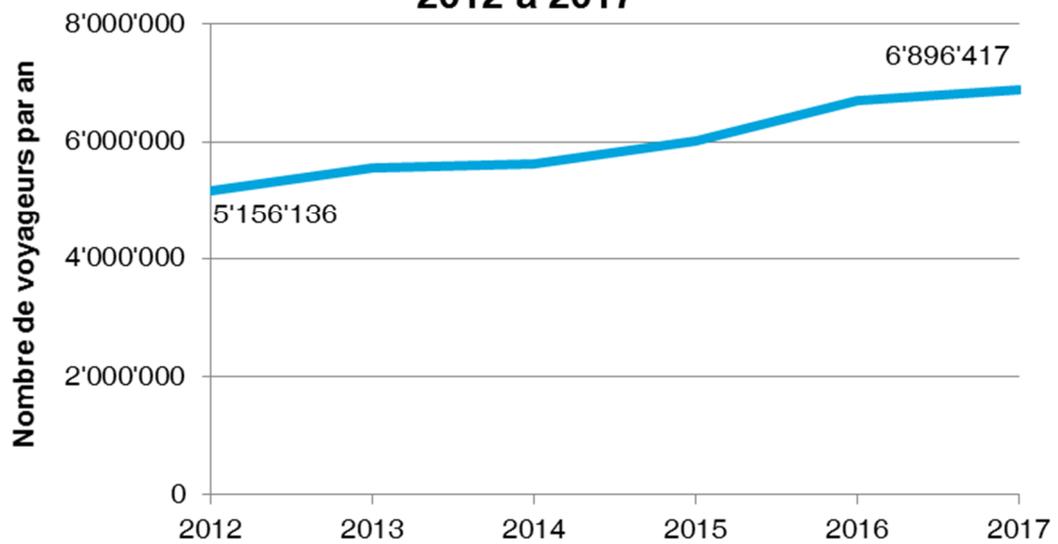
<sup>4</sup> Réseaux 2012 : 14 lignes régionales y.c. NStCM, 2 liaisons CGN et 9 lignes urbaines Nyon, Prangins, Gland et Rolle.

<sup>5</sup> Réseaux 2017 : 16 lignes régionales y.c. NStCM, 1 liaison CGN et 7 lignes urbaines Nyon, Prangins, Gland et Rolle.

<sup>6</sup> Objectif TRV : adéquation entre offre et demande : des objectifs de fréquentation sont fixés selon le nombre de paires de courses offertes par jour de semaine.



### Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales, urbaines, NStCM et CGN de 2012 à 2017



## 2.3. AMÉNAGEMENT DE PRIORISATION

Initialement, plus de 150 mesures d'aménagement permettant de prioriser les bus ont été identifiées pour répondre à l'objectif de donner un caractère structurant aux lignes de bus qui maillent le territoire. Les mesures projetées consistaient en l'aménagement de voies de bus, le réaménagement de carrefours, la création de nouveaux arrêts conformes aux exigences d'une exploitation efficace et aux normes d'accessibilité (LHand).

Sur l'ensemble des mesures identifiées, plus de 80 ont été réalisées (voir carte ci-contre). Une soixantaine ont été mises de côté pour différentes raisons : opportunité non confirmée, modifications de tracé de ligne, ou non validées par les partenaires. A ce jour, il reste cinq mesures dites lourdes à réaliser : l'aménagement d'un giratoire à Crassier entre la route de Nyon et la route de Genève, la création d'une voie bus sur la route Blanche entre les giratoires Signy Centre et Moulin Velliet, les mesures de priorisation pour faciliter le franchissement des jonctions A1 de Gland et de Rolle, et enfin le réaménagement du carrefour entre la RC1 et le chemin des Chaux à Prangins (en orange sur la carte).

Ces dernières mesures prennent plus de temps à être mises en œuvre. Elles nécessitent des études plus conséquentes, engagent plus de partenaires (communes, Canton, OFROU) et des répartitions financières plus complexes. Leur réalisation devrait s'étendre jusqu'en 2023.

Le programme contenait également la mise en place d'un système de détection des bus aux carrefours à feux. Une démarche partenariale s'est engagée dès 2013 avec les communes territoriales concernées, les transporteurs et le Canton, en vue du lancement d'un appel d'offres (mise en place du système lors du changement d'horaire de décembre 2014, pour accompagner la cadence au quart d'heure du réseau Nyon-Prangins). En tout, 36 carrefours à feux et 66 bus TPN et CarPostal ont été équipés. Un ingénieur transport hébergé à la Ville de Nyon suit et affine au jour le jour les réglages du système. En 2017, environ 80% des bus traversant des carrefours à feux équipés passaient au vert sans attente. Dans le 20% restant, le temps moyens d'attente était d'environ 10 secondes. Ces secondes non négligeables additionnées aux autres mesures d'aménagement de priorisation permettent de fiabiliser les temps de parcours des lignes de bus, voire de les améliorer.

### ATTEINTE DES OBJECTIFS



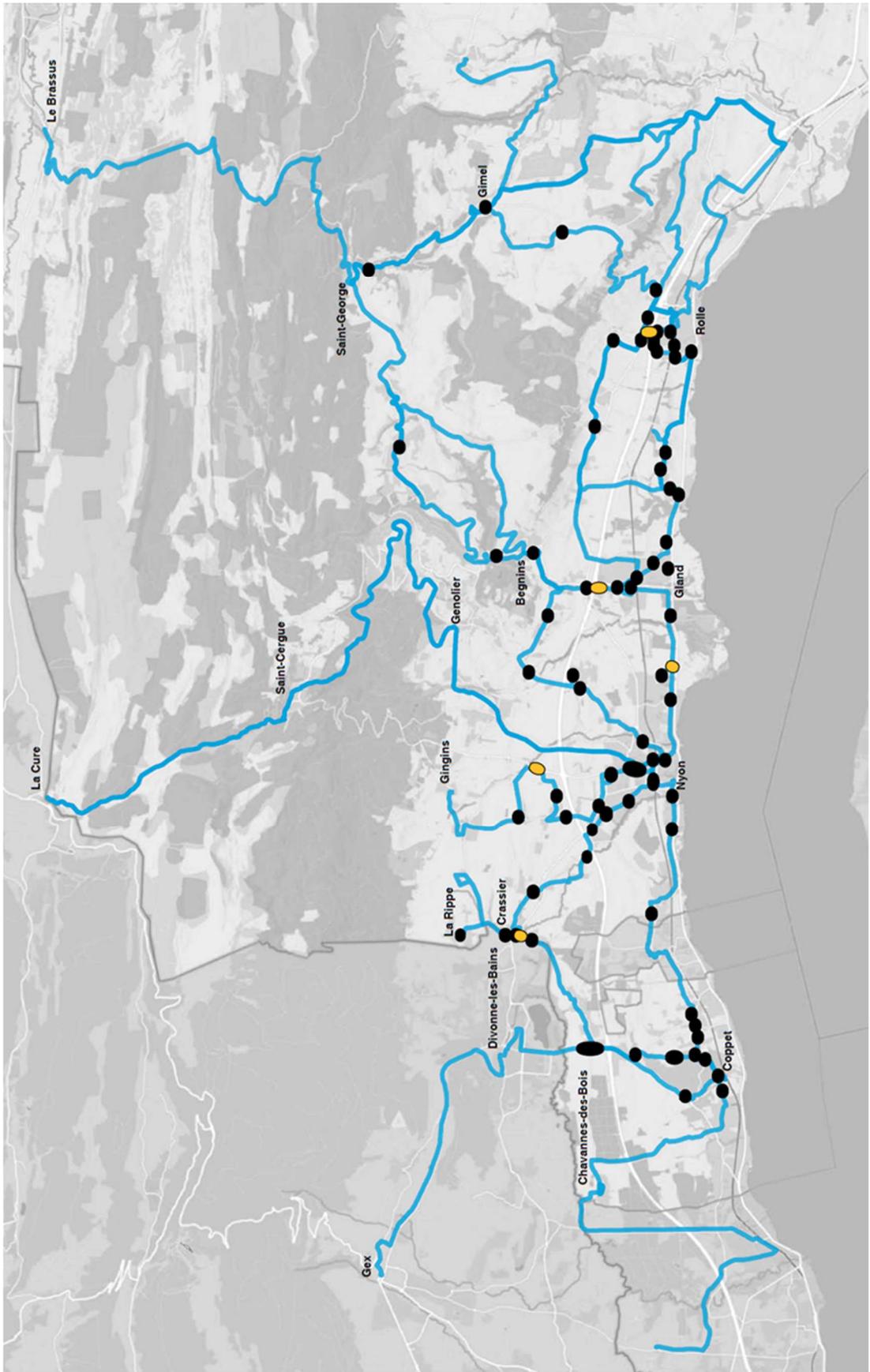
Partiellement atteint

(en attente de réalisation des dernières mesures lourdes)

### Perspectives

Une fois ces 90 mesures d'aménagement et de priorisation des bus réalisées dans le district, le fonds TP n'aura plus les possibilités financières pour engager d'autres travaux.

D'autres aménagements seront-ils nécessaires ? Quelles sont les prochaines priorités ? Le mécanisme DISREN peut-être une solution de financement ?



## 2.4. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Pour la mise en œuvre optimale du programme TP, en plus de la réalisation de mesures d'aménagement et de priorisation, et de l'ajout de paires de courses expérimentales, le développement de mesures d'accompagnement était nécessaire. Celles-ci ont pour objectif d'assurer la fonctionnalité d'usage, c'est-à-dire de garantir une facilité d'utilisation du réseau TP par les usagers.

Dans le cadre du programme, seules les études ont été prises en charge par le fonds TP. Ces études ont porté sur l'accessibilité multimodale aux arrêts de transport public, de leur valorisation dans l'espace public, et des interfaces P+R dans le cadre de la gestion intercommunale coordonnée du stationnement voiture et vélo.

En pratique, deux mandats ont été lancés pour :

- L'élaboration du concept régional de stationnement P+R approuvé en 2014
- La réalisation de fiches d'intervention par arrêt pour les bassins versants de Coppet, Nyon, Gland, Rolle et Allaman élaborées en 2012.

### ATTEINTE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

✓✓✓ Atteint (hors objectif du programme TP)

#### Perspectives

Sur la base du concept régional de stationnement P+R, il va s'agir désormais d'enclencher la mise en œuvre. Pour le moment, des réflexions se conduisent autour des gares régionales de Coppet et de Rolle, mais aussi le long de l'axe du NStCM et en Asse et Boiron. Ces deux derniers secteurs sont fortement soumis au trafic frontalier et des solutions de stationnement en rabattement sur les TP sont à rechercher.

Aujourd'hui, le district compte 1000 places de stationnement P+R. L'objectif est d'atteindre les 2000 places de ce type en 2030, une fois les projets réalisés.

Le travail sera complexe avec l'évolution de la législation en termes d'aménagement du territoire (SDA notamment), le financement, la gestion, etc.

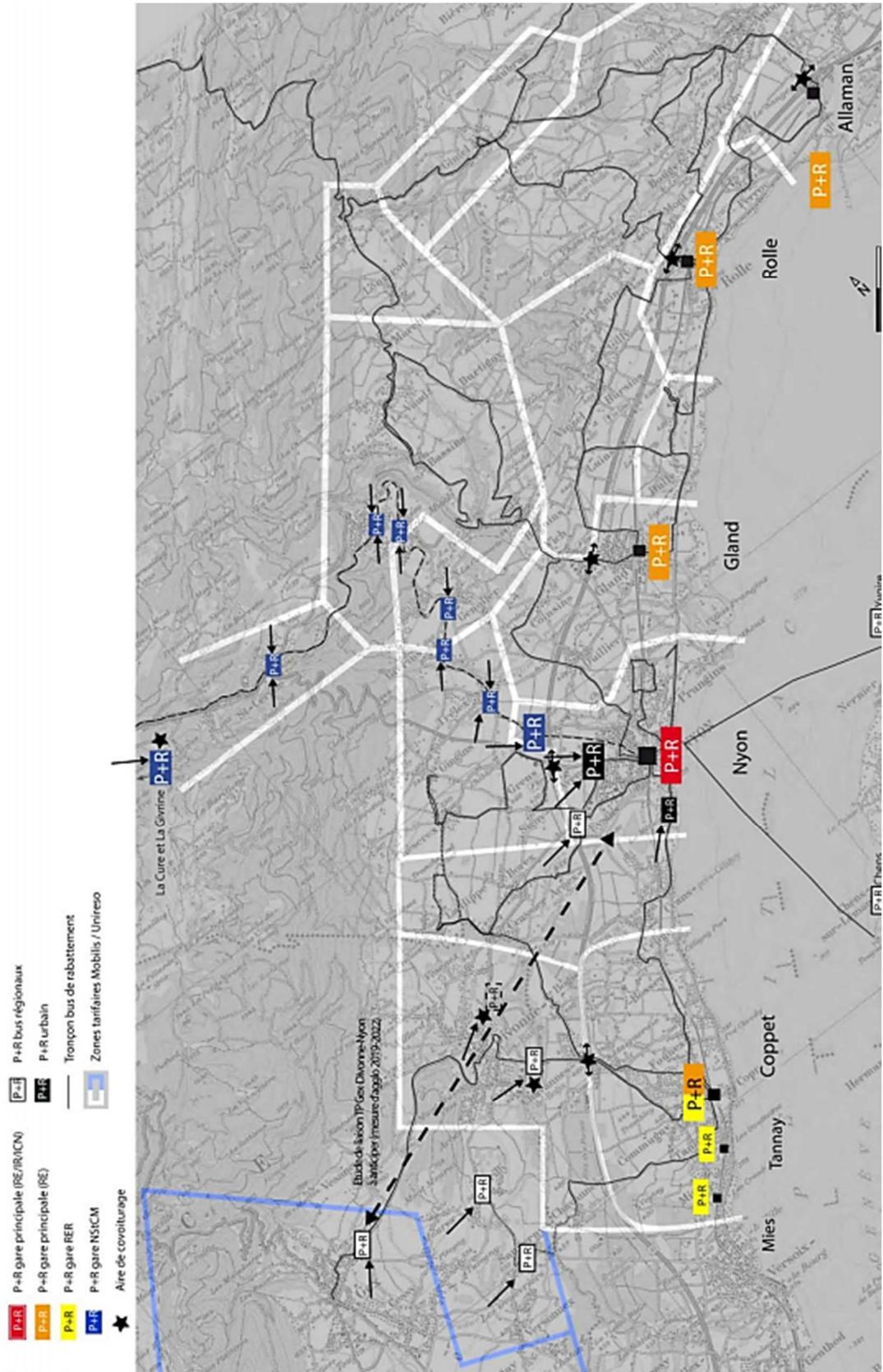
Les fiches d'intervention par arrêt sont disponibles sur demande au Conseil régional du district de Nyon. Elles ont été utilisées dans le cadre du Projet d'agglomération 3 du Grand Genève en vue de l'élaboration de la mesure 12-42 « amélioration de l'accessibilité MD (mobilité douce) à 11 arrêts de transports publics » pour CHF 3.5 millions de francs cofinancé à hauteur de 35%. D'ici 2019, les premiers avant-projets seront réalisés et les travaux s'échelonneront jusqu'en 2023.

#### Liens utiles :

Concept régional de stationnement P+R, Stratégie et axes opérationnels (2014) : [http://www.regionyon.ch/multimedias/documents/regionyon/documentation/references/mobilite/2014\\_06\\_30\\_rapport\\_technique\\_p\\_r.pdf](http://www.regionyon.ch/multimedias/documents/regionyon/documentation/references/mobilite/2014_06_30_rapport_technique_p_r.pdf)

Projet d'agglomération 3 du Grand Genève, annexe 2, p. 48 : Amélioration de l'accessibilité MD à 11 arrêts TC :

[http://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/projet-agglomeration3/annexes/annexe2\\_mesures-programme-travail\\_2017.pdf](http://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/projet-agglomeration3/annexes/annexe2_mesures-programme-travail_2017.pdf)



## 2.5. MESURES INCITATIVES

Des mesures de communication ont été développées progressivement pour accompagner la mise en place du programme ainsi que les mesures de mobilité douce dans le district de Nyon. Ce volet est coordonné par le Conseil régional du district de Nyon et implique les transporteurs (TPN, NStCM, CarPostal, CFF, CGN et PubliBike) ainsi que la Ville de Nyon.

La stratégie de communication est composée de trois axes : informer, inciter et impliquer.

- Informer : pour valoriser l'offre de transports publics et de mobilité alternative, le Conseil régional a réalisé et diffusé plus de 15'000 plans des réseaux, des flyers, 4000 exemplaires du kit mobilité ainsi que le portail mobilité en ligne.
- Inciter : pour encourager le public à découvrir en transports publics et au moyens de modes doux les offres culturelles et de loisirs dans la région, le Conseil régional a mis en place des avantages, subventions et offres combinées, avec divers partenaires.
- Impliquer : le Conseil régional a associé les communes et les partenaires de transport dans toutes les phases de promotion des mesures informatives et incitatives auprès des usagers, des habitants et collaborateurs du district.

Parmi les principales mesures incitatives se trouve le Guichet Mobile. Ce point d'information sur la mobilité accompagne les entreprises et leurs collaborateurs dans l'identification et la promotion de moyens de transports alternatifs à la voiture. Il s'inscrit à la fois dans le cadre du programme TP et de l'accompagnement des plans de mobilité inter-entreprises que mène le Conseil régional depuis 2011, en partenariat avec les communes et différents services du Canton de Vaud. Une phase pilote s'est déroulée avec succès de 2015 à 2016 sur le site du Business Park de Terre-Bonne à Eysins, qui compte environ 1200 collaborateurs.

### ATTEINTE DES OBJECTIFS

✓✓✓ Atteint (hors objectifs du programme TP)

### Perspectives

En mars 2018 le Conseil régional du district de Nyon a lancé le carnet d'avantages loisirs. Ce livret regroupe plus de 20 offres dans les établissements culturels de la région et auprès des transporteurs. Valable une année, il propose notamment des rabais et entrées gratuites dans les musées, théâtres ou festivals, disponibles sur présentation d'un titre de transport valable. Les offres touchent un large public et seront renouvelées chaque année, afin que le produit reste attractif et réponde à l'évolution des besoins. Cette mesure incitant le public à se déplacer autrement qu'en voiture constitue par ailleurs un coup de projecteur sur les acteurs locaux.

Les efforts engagés commencent à porter leurs fruits. Aujourd'hui 59% de la population du district dispose d'un abonnement de transport public, contre 51% en 2012.

La production des supports d'information se poursuivra jusqu'en 2019 grâce au financement du préavis 13-2017. Les montants alloués seront ensuite épuisés. Quelles sources de financement mobiliser pour poursuivre la mise en place et garantir la pérennisation des mesures incitatives ? Si les changements de comportement de la population en faveur de l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture s'inscrivent dans la durée, les moyens pour inciter à ce changement doivent également se poursuivre sur le plus long terme.

Une étude menée en 2017 et présentée début 2018 a permis de préciser les étapes de déploiement du Guichet Mobile à l'échelle régionale sur d'autres sites où les problématiques de mobilité sont présentes et où il existe un potentiel de développement de mesures. La mise en œuvre du projet se concrétise en 2018 avec l'attribution de soutiens financiers des partenaires publics et privés, ainsi que l'entrée en fonction d'un nouveau collaborateur chargé du développement des PMIE et du Guichet Mobile au sein du Conseil régional. L'objectif à l'horizon 2025 est que le Guichet Mobile touche plus de 20'600 collaborateurs du district.

**DANS CE KIT, BON POUR UN CARNET DE 10 TICKETS DE BUS OFFERT**

# DÉPLACEZ-VOUS AU PLURIEL

www.nyregion-mobilite.ch

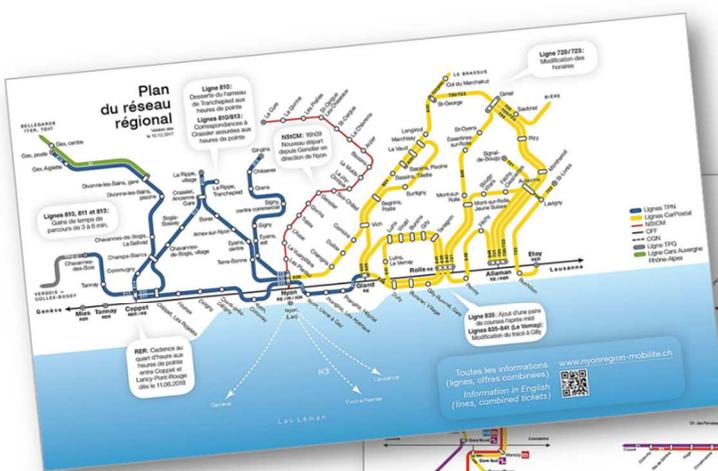
## Découverte du Parc Jura vaudois en E-bike au départ de St-Cergue

Sur présentation de votre titre de transport, remise de 50% sur la location d'un E-bike.

Valable du 20 mai au 22 octobre 2017 - l'Office du Tourisme de St-Cergue +41 79 310 10 10  
www.regionnyonmobilite.ch/offres/off

## Plan des Réseaux 2018

www.nyregion-mobilite.ch



### Gland

www.nyregion-mobilite.ch

## 2.6. MISE EN PLACE D'UNE COORDINATION DE PROJET DYNAMIQUE

Le quatrième objectif du programme régional de réorganisation des transports publics était de fédérer les partenaires autour du projet (communes, canton, transporteurs).

Au fur et à mesure, une coordination de projet dynamique s'est mise en place pour associer les 51 communes partenaires du programme, la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud (DGMR) et les six opérateurs de transport (TPN, NStCM, CarPostal, CGN, CFF, PubliBike). Le Conseil régional du district de Nyon a construit avec les années ce rôle de coordinateur, de fédérateur, de centralisateur des informations en vue du relais aux partenaires, ainsi que de pôle de compétences à destination des communes. Il a notamment coordonné la réalisation des mesures et piloté l'ensemble des études de faisabilité du programme TP depuis 2008.

Cette coordination se traduit notamment lors du bilan des horaires et la préparation de l'horaire suivant. Dans le cadre de la commande des paires de courses expérimentales, le Conseil régional, la DGMR et les transporteurs ont signé une convention de partenariat qui implique les transporteurs à fournir trimestriellement les statistiques de fréquentation. Des séances par bassin versant sont organisés en début de chaque année : environ 68% des communes partenaires, les représentants de TPN-NStCM et CarPostal ainsi que de la DGMR étaient présents aux séances. Sur la base des éléments discutés en séance, plus de 65% des communes nous ont fait part de leurs remarques, modifications, nouvelles demandes.

En parallèle, durant la législature 2011-2016, une commission mobilité TP élargie, composée de 6 membres fixes et de 12 membres représentants des 4 bassins versants, s'est réunie environ 6 fois par an. La commission a eu l'occasion d'analyser et de traiter les thématiques des horaires, les études découlant du programme TP en cours ainsi que le pilotage de certaines études à l'échelle régionale, comme celle du réseau cyclable régional.

Les résultats et les activités du programme TP ont été synthétisés depuis 2014 dans des rapports annuels intermédiaires. Ces documents ont proposé chaque année un état des lieux des statistiques de fréquentation des transports publics des réseaux régional et urbains, l'état de réalisation des mesures d'aménagement, d'accompagnement et incitatives, ainsi que le bilan financier du fonds TP affecté.

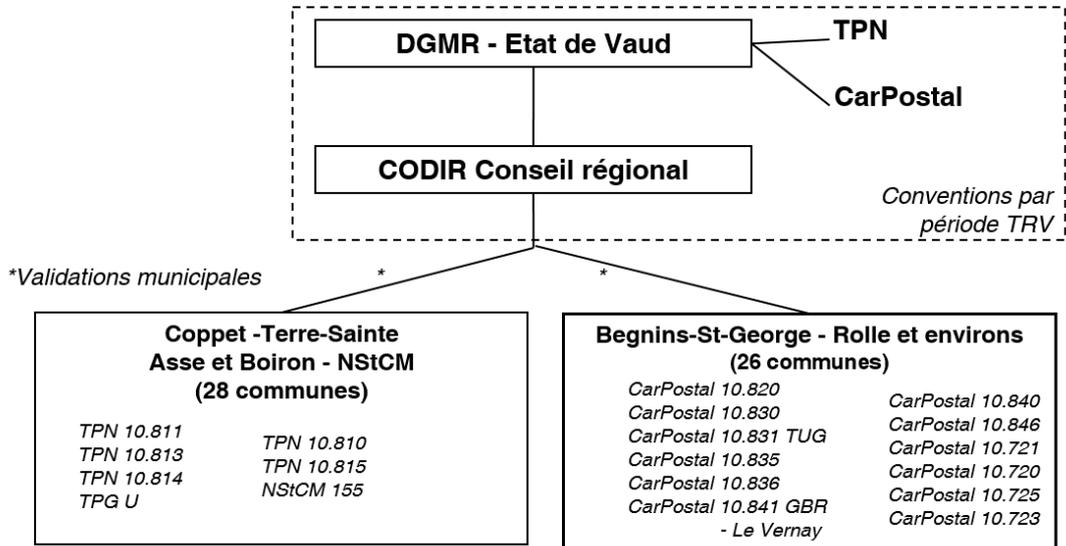
### **ATTEINTE DES OBJECTIFS**

- ✓ Evaluation annuelle des besoins
- ✓ Rapports annuels intermédiaires
- ✓ Statistiques de fréquentation

### **Perspectives**

Après cinq ans, la coordination mise en place par le Conseil régional du district de Nyon autour de la thématique des transports publics a permis de lui conférer le rôle de coordinateur à l'échelle régionale. Le fonctionnement de ce partenariat est le fruit de la bonne volonté de l'ensemble des acteurs et est également motivé par les moyens à disposition via le fonds TP affecté. La convention entre le Canton, les transporteurs et le Conseil régional comme commanditaire de l'offre donne à l'instance régionale une légitimité dans l'analyse et la gestion quotidienne du réseau régional. Le résultat positif de cette stratégie induite en 2008 démontre l'importance d'une action politique et opérationnelle permanente. La question aujourd'hui se pose sur le renouvellement de conditions favorables et cohérentes afin de poursuivre le traitement des enjeux toujours aussi présents.

La DGMR a annoncé la modification du calendrier des commandes des offres régionales pour des périodes de deux ans auprès de la Confédération. Le délai est désormais fixé au 31 octobre pour la mise en œuvre de l'offre 14 mois plus tard. Par conséquent, les séances des bassins versants seront désormais organisées à la fin de l'été.



## 2.7. BILAN FINANCIER DU FONDS TP

Le préavis 60-2010 a permis de constituer le fonds affecté aux transports publics. Il est financé par les 51 communes partenaires du programme (en 2010 : 44 communes alors membres du Conseil régional, 2 communes non membres et 5 communes hors district) par une participation équivalente à CHF 31 par habitant, par an et sur 5 ans, soit CHF 13.9 millions. Ce montant a été estimé sur la base des pré-chiffrages des 150 mesures d'aménagement projetées, des expérimentations de courses supplémentaires, des études notamment pour les mesures d'accompagnement, et des ressources humaines nécessaires, soit environ CHF 73 millions, dont CHF 27 millions à partager entre les communes et le Conseil régional via le fonds TP.

A ce jour, le fonds TP a été engagé à hauteur de CHF 11.4 millions (82%) via 18 préavis votés au Conseil intercommunal et de décisions du Comité de direction du Conseil régional hors préavis. CHF 8.8 millions ont été dépensés et le solde de CHF 2.5 millions est réservé pour le financement des mesures restantes (jonctions de Gland et Rolle, giratoire de Crassier, route Blanche, carrefour à Prangins). Il n'y a donc plus de ressources financières suffisantes pour le financement de courses expérimentales. Le fonds devrait être épuisé à l'horizon 2021.

Les efforts solidaires des communes partenaires et du Conseil régional ont eu un véritable effet d'entraînement en permettant de mobiliser le soutien du Canton du Vaud notamment. Depuis 2012, un peu moins de CHF 10 millions ont été versés par le Canton pour la réalisation des mesures d'aménagement. Cette part ne comprend pas les montants subventionnés chaque année par le Canton et l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre du mécanisme TRV (qui est évalué pour l'horaire 2017 à CHF 17.02 millions par an pour l'OFT et CHF 13.4 millions pour le Canton dans le bassin de transport numéro 3 Nyon-Aubonne). Le solde de CHF 5.78 millions est refacturé aux communes via la facture transport annuelle.

Quant aux mesures d'aménagement restantes, le Canton ainsi que l'OFROU (pour les jonctions autoroutières de Gland et de Rolle) devraient participer financièrement. Elles font partie de la mesure 12-8 « Rabattement des bus sur les gares régionales » du Projet d'agglomération 2 du Grand Genève. De plus, ces mesures estimées à plus de CHF 25 millions bénéficieront d'un cofinancement de 40% de la part de la Confédération.

Le programme TP avait également pour objectif de réduire les coûts des transports scolaires dans la région. Le but était de transférer un maximum d'élèves dans les transports publics. Cela a été possible pour les élèves de Rolle et l'Est rollois, où les horaires des écoles et des lignes ont pu être coordonnés, ainsi que dans le secteur de Begnins. En Terre Sainte, le transfert n'a pu être que partiel. En Asse et Boiron, malgré une étude spécifique réalisée en 2015, le transfert des élèves dans les transports publics n'a pas été jugé suffisamment bénéfique en termes d'horaires et de coût.

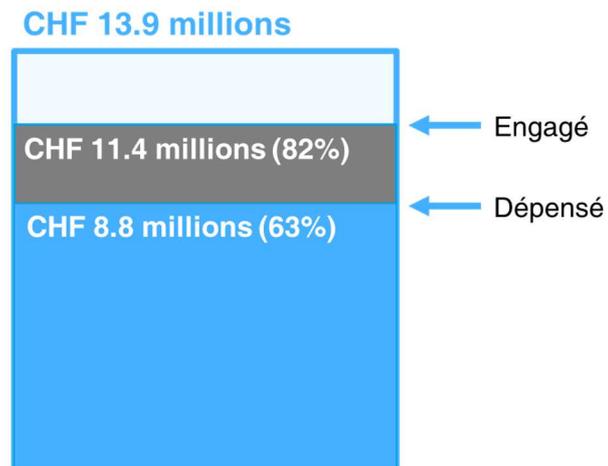
### ATTEINTE DES OBJECTIFS

- ✓✓✓ Optimisation des coûts des transports publics régionaux
- ✓✓ Réduction de la facture des transports spéciaux scolaires

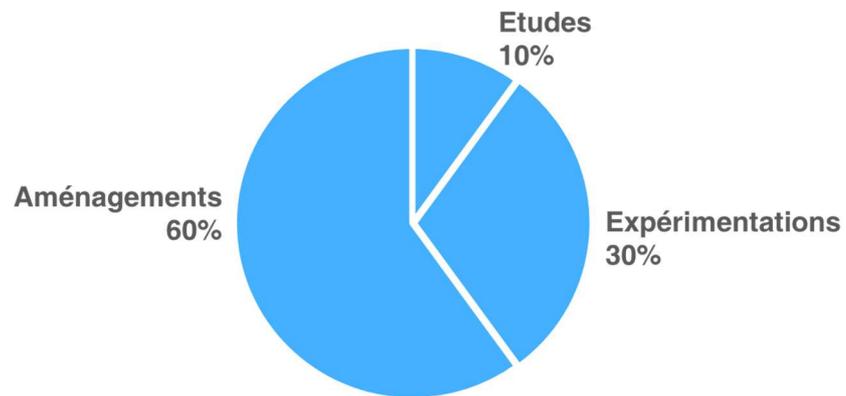
### Perspectives

Le fonds TP affecté a permis de créer une émulation en faveur du développement et des améliorations du réseau régional de transports publics en termes d'infrastructure et d'exploitation. Les communes partenaires ainsi que le Canton ont joué le jeu pour que les mesures puissent être validées par leurs autorités respectives et réalisées dans les meilleurs délais. L'épuisement prochain du fonds TP interroge sur les moyens à mettre en œuvre pour poursuivre la dynamique engagée. L'intérêt des communes partenaires pour les transports publics est-il toujours présent et suffisamment fort pour réaffirmer une volonté de solidarité régionale dans le développement de ce type de projet ? Le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) du Conseil régional du district de Nyon peut-il être un outil suffisant pour remplacer le fonds TP affecté ? Quels autres moyens développer pour permettre de financer des mesures d'exploitation ?

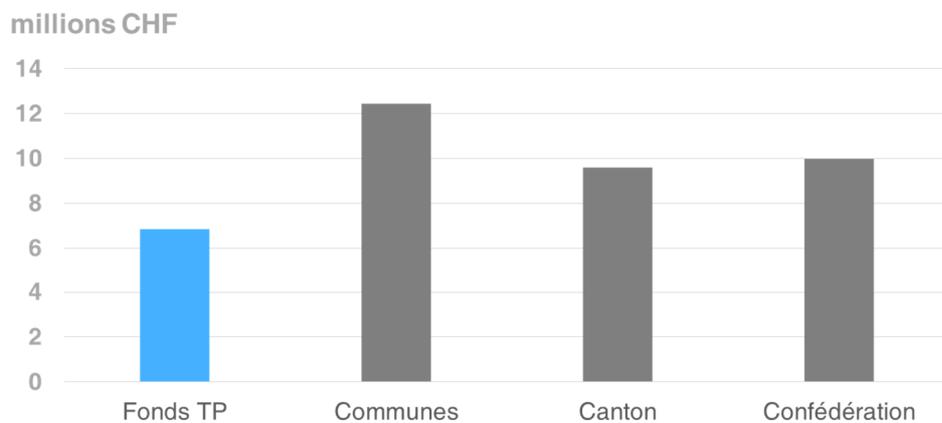
## Etat général du fonds TP



## Affectation du fonds TP



## Aménagements : mobilisation de fonds tiers



### **3. SYNTHÈSE DU BILAN DU PROGRAMME TP 2011-2017**

---

Ce bilan du programme régional de réorganisation des transports publics entre 2011 et 2017 a permis, sur la base des constats et des objectifs fixés en 2010, d'en vérifier l'atteinte. Dans l'ensemble, ils sont majoritairement remplis et ont été complétés par des mesures non identifiées au lancement du programme.

L'objectif global d'infléchir la tendance générale du district, qui est très orientée sur les transports individuels motorisés, n'est pas complètement atteint. Le taux de motorisation de la région a augmenté de +1.4% entre 2011 et 2017 (passant de 621 à 630 voitures pour 1000 habitants). Malgré cela, un report modal en faveur des transports publics est observé, comme le montre l'augmentation de +34% de leur fréquentation globale sur cette période, ainsi que le taux d'abonnés, passé de 51% à 59% de la population.

Le fonds TP alimenté par les communes partenaires à hauteur de CHF 13.9 millions est aujourd'hui dépensé à 82%. En finançant les dernières mesures d'aménagement prévues, il sera épuisé d'ici 2021. Le développement de nouvelles paires de courses expérimentales, de mesures incitatives et d'accompagnement ne pourra plus être pris en charge dans le cadre de ce fonds affecté.

Le Forum du 15 mars dernier a mis en lumière les efforts engagés depuis 2011 pour le développement de la mobilité dans le district et les résultats du programme TP. Ce moment de discussion a permis aux partenaires de montrer leur envie de poursuivre cette dynamique autour des projets régionaux de mobilité et d'esquisser les prochaines attentes en termes de multimodalité :

- Une mobilité moins polluante et centrée sur les besoins des utilisateurs
- Des prestations multimodales intégrées
- Des mesures incitatives élargies et renforcées
- Des réseaux efficaces et interconnectés
- Une vision ambitieuse portée par une dynamique partenariale.

Les attentes ciblent de manière plus importante le développement de solutions de mobilité multimodales pour tous les types de déplacement, mais aussi les services en vue de promouvoir et de faciliter l'utilisation des différents modes de transport auprès des utilisateurs actuels et futurs.

La volonté de poursuivre dans une dynamique partenariale public/privé et une solidarité régionale sont bien présentes. Malgré cela, les souhaits manifestés n'abordent pas le mode de financement à solliciter. Cette question sera à traiter rapidement avec en tête l'épuisement programmé du fonds TP et la préparation du DISREN II, en vue de sa mise en œuvre en 2020.

Le programme TP est une belle réussite même si certains objectifs n'ont pu être atteints que partiellement. C'est aujourd'hui à l'ensemble des acteurs de se remettre autour de la table pour définir une vision ambitieuse et fédératrice de la mobilité multimodale de demain pour le district de Nyon.

## **4. ANNEXES**

---

Annexe 1 : Statistiques de fréquentation des lignes régionales, urbaines et NStCM

Annexe 2 : Horaires et courses expérimentales

Annexe 3 : Portfolio des mesures d'aménagement réalisées

Annexe 4 : Liste des préavis TP

Conseil régional du district de Nyon  
Grand-Rue 24  
CH-1260 Nyon  
022 361 23 24  
[www.regionyon.ch](http://www.regionyon.ch)