

# PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N° 30 – 13

## AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

### **Contribution de 660'000.- sur le fonds régional TP affecté pour compléter la première phase d'expérimentation d'une offre supplémentaire pour les horaires de décembre 2013 à décembre 2015**

Responsable : Pierre Stampfli

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

#### **Préambule**

Les délais de la Confédération imposent une finalisation définitive des horaires 2014 au 14 septembre 2013 pour pouvoir être intégrés dans les bases de données permettant aux usagers de disposer des informations en ligne sur les horaires. Il est dès lors impératif que le présent préavis soit voté au Conseil intercommunal avant cette date.

Lors de la mise en place de la première étape de réorganisation des transports publics en décembre 2012 (préavis 21-12), plusieurs expérimentations d'offre supplémentaire de première priorité n'avaient pas pu être engagées notamment en raison des contraintes calendaires (délais de commande de matériel roulant et de recrutement de chauffeurs). Le présent préavis traite donc des compléments à apporter aux expérimentations de première priorité.

Il serait en effet risqué d'engager la deuxième étape d'expérimentations sans avoir suffisamment de recul par rapport aux effets de l'amélioration de l'offre sur la fréquentation des lignes de transport public. Fournies par les transporteurs, les premières statistiques de fréquentation consolidées permettant d'apporter une aide à la décision ne seront disponibles que dans le deuxième semestre 2013. L'analyse de ces données sera communiquée aux communes sous la forme d'un bilan annuel du programme de réorganisation des transports publics.

#### **1. Point de situation**

Le programme de réorganisation des transports publics prévoit plusieurs étapes d'expérimentation d'une offre supplémentaire financée par le fonds régional affecté. L'objectif est d'atteindre une fréquentation suffisante au terme de chaque phase d'expérimentation pour envisager de passer à la suivante et finalement pérenniser l'offre en transférant son financement dans le mécanisme du TRV<sup>1</sup> (transports régional voyageurs).

Suite à la contribution significative de l'Etat de Vaud à l'amélioration de l'offre en décembre 2012 (évolution du budget des indemnités d'environ 3 millions entre 2012 et 2013 pour l'exploitation soit +33%), ce dernier souhaite évaluer les effets de cet effort sur la base d'un recul d'au moins une année complète avant d'envisager une adaptation des courses supplémentaires. Cela signifie que l'Etat de Vaud n'a pas proposé de renforcer l'offre pour 2014.

En plus des éléments qui n'ont pas pu être mis en place en décembre 2012 (Cf préambule), des problématiques spécifiques sont également apparues suite à la mise en service du nouvel horaire. Le présent préavis propose des compléments aux expérimentations de première priorité permettant de répondre à ces éléments.

---

<sup>1</sup> Selon les règles du TRV, le déficit des lignes de transports publics suburbaines est réparti entre les communes, le Canton et la Confédération. Les lignes urbaines font l'objet d'une répartition différente.

Comme annoncé dans le préavis 21-12, des conventions tripartites ont été signées entre le Conseil régional, le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud, et respectivement TPN et CarPostal. Ces conventions définissent le cadre financier pour les expérimentations financées par le fonds TP. Par rapport aux montants annoncés dans le préavis 21-12 qui étaient basés sur des estimations, nous pouvons déjà annoncer que les coûts réels sont inférieurs. Dorénavant les coûts seront annoncés de manière plus précise sur la base des offres des transporteurs.

Les propositions du présent préavis ont été discutées depuis plusieurs mois au COPIL des transports publics qui a suivi l'entier de la démarche. Le COPIL des transports publics est en fait la commission mobilité du Conseil régional qui a été complétée de délégués communaux des bassins versants du district pour suivre la mise en œuvre du programme de réorganisation des transports publics. Il associe ponctuellement les transporteurs et le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud lorsque cela est nécessaire. Afin que toutes les communes soient directement informées de l'avancement du programme de réorganisation des transports publics, le COPIL a proposé d'établir un bilan à chaque fin d'année civile. Le premier bilan sera donc soumis aux communes fin 2013.

Concernant le bouclage en Asse&Boiron, une rencontre avec l'association intercommunale en charge de l'école a permis de mettre en évidence la nécessité de mettre en place la journée continue avant de pouvoir transférer les élèves dans les transports publics. Ce transfert est indispensable pour augmenter les chances de succès du bouclage en assurant un volume de voyageurs transportés. La réalisation d'un restaurant scolaire étant nécessaire pour mettre en place la journée continue, la concrétisation du bouclage Asse&Boiron est conditionné au calendrier de réalisation de ce restaurant scolaire qui vise une ouverture au plus tôt à la rentrée 2015. Le bouclage pourrait donc être mis en service au plus tôt en décembre 2015.

La commune de La Rippe souhaitait néanmoins évaluer la possibilité de desservir le hameau de Tranchepied aux heures de pointe avant la mise en place du bouclage, afin de répondre aux demandes de ses habitants. Un test a été effectué et la faisabilité technique de cette demande a été établie. Toutefois, pour des questions de surcoûts d'exploitation et d'aménagements nécessaires à cette desserte, la commune a finalement pris la décision d'attendre la mise en place du bouclage.

Suite au changement d'horaire de décembre 2012, la problématique du manque de correspondance à Crassier entre les lignes TPN 813 et 810 a été soulignée par certaines communes. Cette correspondance est en effet utile pour permettre aux gymnasiens de ne pas transiter par la gare de Coppet pour se rendre à Nyon ce qui induit la traversée d'une zone tarifaire supplémentaire. Après plusieurs échanges de courriers, TPN a pris la décision d'offrir le surcoût des abonnements induit par ce changement aux élèves concernés. La correspondance à Crassier devrait être établie lorsque les aménagements de la jonction autoroutière de Coppet seront terminés et que la marge temporelle à l'horaire de la ligne 813 pourra être ainsi réduite.

Toujours dans le secteur de Terre Sainte, plusieurs variantes de prolongement de la ligne TPN 813 depuis son terminus de Chavannes-des-Bois avaient été évaluées en 2011. La variante optimale consiste à prolonger la ligne, qui dispose d'un temps de remise à l'heure de 25 minutes au terminus, jusqu'à Sauverny (F) dans un premier temps, puis jusqu'à Grilly (F) dans un second temps. Ces villages n'étant aujourd'hui par desservis par des transports publics transfrontaliers, le potentiel de clientèle est intéressant. Cette desserte contribuerait à diminuer le nombre de véhicules se parquant à la gare de Coppet pour prendre le train. Suite à l'évaluation des coûts de ce projet, la commune de Sauverny s'est montrée intéressée à rejoindre le mécanisme du fonds TP affecté. Elle a également déposé un dossier de demande de subvention au Conseil général de l'Ain, Autorité organisatrice des transports publics côté français. Le projet pourrait être mis en place au plus tôt en décembre 2014.

Au niveau du NStCM, la commune de St-Cergue a fait une demande pour engager l'expérimentation d'une course supplémentaire entre St-Cergue et La Cure en soirée dans le but d'offrir une meilleure desserte aux quartiers excentrés notamment avec l'ouverture prochaine de la halte des Cheseaux. Après discussion au COPIL des transports publics, des investigations complémentaires vont être menées pour évaluer le potentiel de cette offre supplémentaire. La

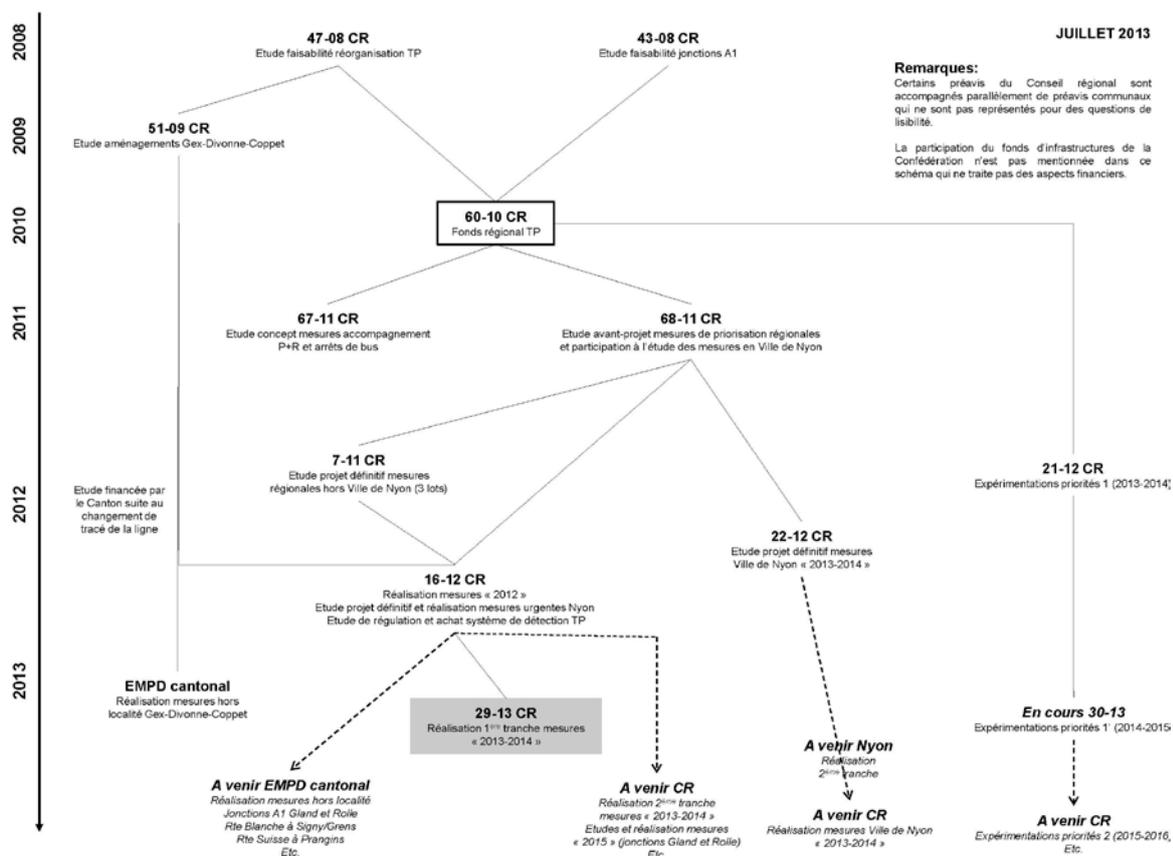
demande n'a donc pas été retenue pour l'horaire 2014.

La ligne TPN 815 Nyon-Gingins a régulièrement des ruptures de correspondance à la gare de Nyon aux heures de pointe en raison de son horaire tendu. Après discussion de la problématique au COPIL des transports publics en présence du Service de la mobilité de l'Etat de Vaud, il a été convenu d'adapter l'horaire de la ligne de bus de quelques minutes afin de résoudre ce problème. Cet exemple illustre bien le rôle de plateforme d'échange et de discussion du COPIL des transports publics entre les communes, le Conseil régional, les transporteurs et l'Etat de Vaud.

L'élaboration des horaires et la définition des expérimentations ont été coordonnées avec la mise en œuvre des mesures d'aménagement pour les bus, dont la concrétisation est aussi prévue en plusieurs étapes. La plupart des mesures d'aménagement « 2012 » ont été réalisées suite au vote du préavis 16-12. Les mesures « 2013-2014 » et « 2015 » sont en préparation pour des premiers chantiers qui devraient démarrer cet automne.

Avec les montants réservés pour la communication dans chaque préavis lié aux transports publics, une campagne de communication a accompagné la mise en place du nouveau réseau et des nouveaux horaires en décembre 2012. Des collaborations avec les transporteurs (TPN, CarPostal et CFF) et les villes du district ont été mises en place. Plusieurs actions de communication sont déjà planifiées et permettront de poursuivre les efforts dans l'optique de valoriser les offres alternatives à la voiture.

Le schéma ci-dessous récapitule la généalogie des préavis du Conseil régional liés au programme de réorganisation des transports publics.



Arbre généalogique des préavis du programme de réorganisation des transports publics régionaux, Régionyon

## 2. Objet (voir annexe A)

Les compléments aux premières priorités représentent 8.5 paires de courses supplémentaires par rapport à l'offre en service actuellement. Ces paires de courses viennent d'ajouter aux 18 paires de courses en expérimentation financées par le préavis 21-12, et aux 34 paires de courses ajoutées par l'Etat de Vaud par rapport à 2012 (voir annexe A).

Le tableau en annexe A représente 14 lignes de bus. Seules les lignes 814 Gex-Divonne-Coppet et 817 Nyon-Prangins-Gland n'ont pas été intégrées dans l'analyse en raison du manque de données pour la première et du projet de supprimer la deuxième à terme.

Pour les 14 lignes de bus analysées, les expérimentations de première priorité (préavis 21-12) représentaient un objectif d'augmentation de la fréquentation globale des lignes de 48% par rapport à 2012. L'ajout des compléments d'expérimentation proposés par le présent préavis porte cet objectif à 50%, c'est-à-dire un objectif global d'augmentation de la fréquentation de 5'682 voyageurs/jours (2012) à 8'536 voyageurs/jour au terme de la période d'expérimentation.

Les compléments d'expérimentation de première priorité proposés par le présent préavis pour une période de deux ans sont décrits ci-dessous. Ils ont été validés au sein du COPIL des transports publics qui réunit des délégués communaux des bassins versants du district.

### **Ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois-Coppet-Crassier**

Afin de répondre à l'objectif prioritaire de transfert des élèves du secondaire dans les transports publics, des rencontres de coordination ont été organisées dans le secteur de Terre Sainte. Elles réunissaient le directeur d'établissement et des représentants de l'association scolaire intercommunale en charge des transports, du Service de la mobilité de l'Etat de Vaud, des TPN et du Conseil régional. Même en optimisant la coordination entre les horaires de l'école et ceux des bus, l'ajout de 5 paires de courses sur la ligne 813 a été identifié pour répondre aux objectifs.

Ces courses supplémentaires répondent à la fois aux objectifs de transfert des élèves et d'amélioration de l'offre pour les pendulaires. Elles pourront en effet être utilisées par ces derniers car elles assureront les correspondances à la gare de Coppet. Toutefois, pour minimiser le coût de ces courses supplémentaires qui ne sont pas concentrées aux heures de pointe, elles ne circuleront que du lundi au vendredi pendant les périodes scolaires dans un premier temps. L'analyse de statistiques de fréquentation permettra d'évaluer le potentiel de les faire circuler toute l'année pour les pendulaires.

### **Lignes CarPostal 10.835 Gland-Gilly-Rolle et CarPostal 10.836 Gland-Dully-Rolle**

Le changement d'horaire de décembre 2012 a conduit à un allongement significatif du temps de parcours des gymnasiens des villages de l'Ouest rollois se rendant à Nyon le matin. Ces gymnasiens doivent en effet transiter par la gare de Rolle induisant par ailleurs la traversée d'une zone tarifaire supplémentaire. Les gymnasiens étant généralement des voyageurs captifs, il est proposé de répondre à cette demande par l'ajout d'une paire de courses sur la ligne 10.835 et sur la ligne 10.836 aux heures de pointe du matin.

Ces courses supplémentaires s'inscrivent dans les objectifs d'amélioration de l'offre pour les pendulaires. Elles pourront en effet être utilisées par ces derniers car elles assureront les correspondances dans les gares de Gland et Rolle. Concentrées à l'heure de pointe du matin, au pic de fréquentation des lignes, elles circuleront toute l'année du lundi au vendredi. Pour toutefois minimiser leur coût, les solutions techniques suivantes ont été proposées.

La paire de courses de la ligne 835 sera effectuée par le véhicule du Green Bus Rolle. Pour cela, une course sera supprimée sur la ligne Green Bus Rolle et une autre sur la ligne Green Bus Le Vernay. Ainsi, CarPostal n'aura pas besoin d'engager du matériel roulant supplémentaire.

La paire de courses de la ligne 836, dont la fréquentation est moins importante que la ligne 835, sera effectuée avec un minibus de type PubliCar. Ainsi, CarPostal n'aura pas besoin d'engager du matériel roulant supplémentaire.

### Ligne CarPostal 846 Rolle-Allaman

L'ajout de courses supplémentaires aux heures de pointe sur cette ligne nécessite d'engager du matériel roulant supplémentaire. Bien que souhaité dès décembre 2012, cet ajout avait été reporté à la demande de CarPostal en raison des délais de livraison de matériel roulant et d'engagement des chauffeurs supplémentaires pour assurer ces prestations. La commande venant plus tôt cette année, il est donc proposé d'ajouter deux paires de courses à l'heure de pointe du matin pour les pendulaires. Ces courses seront en correspondances avec les trains en gare de Rolle et d'Allaman.

Le tableau ci-dessous récapitule, pour les lignes concernées par le présent préavis, les prestations supplémentaires engagées et proposées financées par le fonds TP.

Ligne	Courses supplémentaires financées par le préavis 21-12	Courses supplémentaires proposées par le présent préavis
TPN 10.813 Chavannes-des-Bois-Coppet-Crassier	3 paires (tronçon Coppet-Crassier) pour compléter la cadence semi-horaire aux heures de pointe du matin et du soir, et prolonger l'offre du soir	5 paires (dont 1 paire tronçon Coppet-Crassier et 4 paires tronçon Coppet-Chavannes-des-Bois) réparties sur la journée
CarPostal 10.835 Gland-Gilly-Rolle	3 paires pour compléter la cadence horaire	1 paire à l'heure de pointe du matin
CarPostal 10.836 Gland-Dully-Rolle	3 paires pour compléter la cadence horaire	1 paire à l'heure de pointe du matin
CarPostal 10.841 GreenBus Le Vernay	4.5 paires réparties sur la journée	- 0.5 paire à l'heure de pointe du matin
CarPostal 10.846 Rolle-Allaman	1 paire le soir	2 paires à l'heure de pointe du matin

Il faut se référer à l'annexe A pour les autres lignes de bus qui ne sont pas directement concernées par le présent préavis.

Les projets d'horaire 2014 sont consultables sur demande au secrétariat du Conseil régional.

### 3. Calendrier

L'année dernière, le processus de validation des horaires s'est déroulé à la limite des contraintes calendaires officielles. Le caractère exceptionnel des changements à l'horaire a permis de justifier l'opération. Mais ce genre de situation ne permet pas de travailler dans les meilleures conditions. La tenue des délais officiels s'est améliorée cette année mais nous souhaitons encore l'optimiser à l'avenir. La préparation des horaires 2015 débutera avec l'analyse des statistiques à la fin de cette année déjà.

4 juillet	envoi d'un courrier de commande des courses supplémentaires aux transporteurs pour les expérimentations sous réserve de la décision du Conseil intercommunal
Fin juillet	transmission des horaires finalisés pour vérification au Conseil régional
15 août	envoi des horaires finalisés à la Confédération par les transporteurs
11 septembre	vote du présent préavis au Conseil intercommunal
15 septembre	ultimes ajustements possibles des horaires le cas échéant
Fin 2013	signature des conventions entre le Conseil régional, le Service de la mobilité et les transporteurs pour le financement des expérimentations 2014-2015
15 décembre	mise en exploitation de l'horaire 2014
Dès 2014	préparation des horaires 2015

### 4. Organisation pour le suivi des effets de l'amélioration de l'offre

Un suivi des effets de l'amélioration de l'offre de transports publics a été mis en place. Les transporteurs ont fourni les premières statistiques de fréquentation par ligne de bus. Dans le cadre des groupes de discussions des bassins versants, les communes seront informées des analyses des effets de l'amélioration de l'offre et pourront transmettre leurs demandes d'ajustements à apporter compte tenu des constats effectués « sur le terrain ». Le COPIL des transports publics (commission de la mobilité élargie), constitué de délégués de chaque bassin versant, procédera à la synthèse des analyses par lignes pour avoir la vision d'ensemble du réseau. Un premier bilan basé sur les résultats d'une année d'exploitation sera effectué fin 2013 et communiqué aux communes.

Pour les lignes concernées par les expérimentations en cours, les conventions (Cf paragraphe IV du point 1) définissent également les modalités de transmission des statistiques de fréquentation par les transporteurs. Afin d'étendre ces modalités à l'ensemble des lignes du réseau, nous souhaitons évaluer la possibilité d'étendre ces conventions aux autres lignes, voire à en créer une séparément pour régler cette importante question. Les statistiques de fréquentation sont en effet à la source de toute analyse concernant les effets des expérimentations engagées et constituent à ce titre une aide à la décision fondamentale.

## 5. Financement (voir annexe A)

Au contraire du préavis 21-12 pour lequel les coûts annoncés étaient basés sur des estimations, les coûts des courses supplémentaires du présent préavis ont été chiffrés pour l'année 2014 par les entreprises de transport, TPN pour la ligne 813 et CarPostal pour les lignes 835, 836 et 846. Le présent préavis portant sur deux ans d'expérimentation, il est nécessaire d'ajouter une marge pour l'éventuelle indexation des prix pour l'année 2015.

Un montant a été ajouté pour les frais de communication (tout-ménage, brochure d'information, événements, etc.) liés à la valorisation du programme de réorganisation des transports publics auprès des communes et du grand public. La stratégie de communication est élaborée en partenariat avec les différents partenaires. Selon la pratique du Conseil régional, cette somme est calculée en prenant 1% des frais de réalisation, respectivement 10% des frais d'étude, sur les montants totaux. Elle vient compléter les sommes déjà mobilisées dans les préavis précédents.

Le tableau ci-dessous donne la vision d'ensemble des frais déjà engagés par le préavis 21-12 et des compléments proposés par le présent préavis. Les coûts réels des expérimentations de priorités 1 s'étant finalement révélés inférieurs aux estimations, il faut s'attendre à une économie d'au moins 20% sur l'enveloppe financière globale du préavis 21-12.

Expérimentations et période horaire	Priorités 1		Compléments priorités 1		Priorités 2		Priorités 3	
	2013	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017
811	0		0	0				
813	240'000.-		63'500	63'500.- + index.				
814	<i>Expérimentation engagée sous l'égide du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT)</i>							
810	0		0	0				
815	0		0	0				
NStCM	0		0	0				
817	0		0	0				
820	0		0	0				
830	56'000.-		0	0				
835	264'000.-		50'000.-	50'000.- + index.				
836	264'000.-		54'500.-	54'500.- + index.				
840	176'000.-		0	0				
841 Le Vernay	50'000.-		0	0				
846	68'000.-		144'000.-	144'000.- + index.				
720	0		0	0				
721	0		0	0				
725	0		0	0				
Total	1'113'000.- (TTC)		312'000.-	312'000.- + index.	<i>Préavis à venir</i>		<i>Préavis à venir</i>	
Préavis 21-12	1'113'000.- + 1% com.							
<b>Préavis 30-13</b>			<b>624'000.- (TTC) + index. + 1% com.</b>					

Le tableau ci-dessous récapitule les différents postes du présent préavis, prévus sur deux ans.

	2014	2015	Total sur deux ans
Compléments aux expérimentations de première priorité	312'000.-	312'000.-	624'000.-
Marge pour éventuelle indexation des prix	0.-	30'000.-	30'000.-
Montant pour la communication	3'000.-	3'000.-	6'000.-
<b>Total fonds régional affecté</b>	<b>315'000.-</b>	<b>345'000.-</b>	<b>660'000.-</b>

**Etat de l'engagement financier du programme de réorganisation des transports publics**

Rappel: détermination des 51 communes partenaires pour le fonds TP affecté:				13'523'659.00
	Coût total (CHF)	Participation des tiers (VD,...)	Communes territoriales	Fonds TP Régionyon
Préavis 67-11	313'500.00	85'800.00	141'900.00	90'000.00
Préavis 68-11	280'500.00	0.00	187'000.00	95'000.00
Préavis 7-11	810'000.00	0.00	285'000.00	525'000.00
Préavis 16-12	13'261'208.00	6'536'619.00	3'000'074.00	3'724'515.00
Desserte Vernay	10'275.10	0.00	0.00	10'275.10
Préavis 21-12	1'125'000.00	0.00	0.00	1'125'000.00
Préavis 22-12	436'555.00	0.00	383'920.00	52'635.00
Préavis 29-13	805'500.00	0.00	336'000.00	469'500.00
Préavis 30-13	660'000.00	0.00	0.00	660'000.00
<b>Cumul engagements</b>	<b>17'702'538.10</b>	<b>6'622'419.00</b>	<b>4'333'894.00</b>	<b>6'751'925.10</b>
%	100.00%	37.41%	24.48%	38.14%

\*Cette donnée ne reflète pas l'engagement du canton au travers de l'évolution du TRV pour 2013 = + 3'052'000.- dans l'exploitation du réseau

Pour ce qui concerne l'utilisation proportionnelle du fonds affecté des transports publics, pour d'une part les aménagements et d'autre part les expérimentations de nouvelles offres de TP, nous avons dès le départ considéré qu'environ un tiers du fonds régional devrait être réservé pour les expérimentations. Soit une réserve de quelque 4.5 millions pour cet objet. Le montant demandé pour le présent préavis laisse une marge de manœuvre pour les expérimentations futures.

## 6. Conclusion

La mise en place du nouveau réseau et du nouvel horaire le 9 décembre 2012 peut être considérée comme un succès. Il est vrai que beaucoup de travail reste encore à faire tant au niveau de l'exploitation que des aménagements ou des mesures d'accompagnement mais le programme de réorganisation des transports publics est désormais bien engagé. Le présent préavis contribue à sa mise en œuvre par étapes en venant compléter et corriger les horaires en vigueur. Le Conseil régional poursuit sa mission de coordination du programme en veillant à associer l'ensemble des partenaires notamment au sein du COPIL des transports publics.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal du district de Nyon

vu le préavis du comité de direction N°30-13 relatif à une demande de crédit de CHF 660'000.- et décomposé comme suit :

- CHF 654'000.- pour compléter la première phase d'expérimentation d'une offre supplémentaire pour les horaires de décembre 2013 à décembre 2015 ;
- CHF 6'000.- pour les frais de communication ;

ouï le rapport de la commission ad'hoc,

ouï le rapport de la commission gestion&finances,  
attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

- d'accorder le crédit de CHF 654'000.- pour compléter la première phase d'expérimentation d'une offre supplémentaire pour les horaires de décembre 2013 à décembre 2015;
- d'accorder le crédit de CHF 6'000.- pour les frais de communication ;
- d'imputer le montant total de CHF 660'000.- sur le compte du fonds TP affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 25 juillet 2013, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

#### AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Gérald Cretegy

Patrick Freudiger

Annexes :

A – Tableau financier des priorités d'expérimentation par ligne de bus

Les projets d'horaires 2014 sont consultables sur demande au Secrétariat régional.