

# PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N°68 – 11

## AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

### **Contribution de CHF 95'000.- sur le fonds régional TP affecté pour l'étude d'avant-projet des mesures de priorisation bus**

Responsable : Pierre Stampfli

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

#### **1. Historique et contexte**

Dans le cadre du programme de restructuration du réseau de transport public régional, des mesures de priorisation pour les bus ont été identifiées dans le réseau routier du district de Nyon.

Le fonds régional TP affecté a été plébiscité par les communes. 90% du fonds de 13.5 millions ont été réunis en 5 mois. 99% des objectifs devraient être atteints d'ici fin avril lorsque les trois communes qui doivent encore prendre une décision l'auront prise.

Afin de respecter l'objectif de mettre en service les nouveaux réseaux urbains et régional et leurs nouveaux horaires en décembre 2012, il s'agit d'engager des études d'avant-projet pour les mesures de priorisation des bus, identifiées dans l'étude de faisabilité du réseau de transport public régional.

Pour les études d'avant-projet rattachées aux mesures sur les lignes urbaines dans les communes de Nyon, Prangins et Changins, la ville de Nyon a déjà engagé un mandat pour la « mise en œuvre des mesures génie civil et de signalisation lumineuse en vue de l'instauration de la politique Transport Publics 2012 ». Le Conseil régional suit ce mandat pour assurer la coordination avec les lignes régionales.

Un mandat doit donc être attribué pour étudier les mesures de priorisation TP hors périmètre de l'étude de la ville de Nyon. Afin d'optimiser le processus, il est convenu que l'étude de la ligne urbaine de Gland (TUG) soit intégrée à ce mandat. La Municipalité de Gland a validé ce choix. Il est suggéré que la ligne urbaine de Rolle (Green Bus Rolle) le soit également. La Municipalité de Rolle doit toutefois encore se prononcer à ce sujet. Les techniciens respectifs des communes seraient ainsi associés au groupe technique en charge du suivi de l'étude.

Afin d'associer les partenaires le plus tôt possible, le service des routes de l'Etat de Vaud suivra les études et devrait participer financièrement à la réalisation des mesures situées hors localité. Pour les franchissements des jonctions de Coppet, Gland et Rolle, l'OFROU<sup>1</sup> sera de plus associé à la démarche pour les secteurs A1 de l'étude.

Le programme de réorganisation de transports publics régionaux est au bénéfice d'une promesse de participation fédérale en B dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois par l'intermédiaire de deux mesures d'agglomération : le franchissement des jonctions autoroutières pour les bus (mesure aggro n°12-12) et le rabattement prioritaire des transports publics sur les gares régionales (mesure aggro n°12-8). Ces mesures d'agglo seront consolidées par les études d'avant-projet pour la priorisation bus afin d'être déposées à Berne dans le Projet d'agglo II en juin 2012. Le fonds fédéral d'infrastructure pourrait dès lors apporter jusqu'à 40% du financement des mesures d'aménagement.

---

<sup>1</sup> L'OFROU a donné son accord de principe pour les mesures de franchissement des bus

## 2. Objet

Les mesures à traiter sont représentées par secteur sur les cartes en annexe.

Certaines mesures pourront être réalisées pour décembre 2012 de manière définitive alors que d'autres, plus lourdes, devront être aménagées provisoirement en attendant une intervention plus conséquente à l'horizon 2015. Dans tous les cas, la fonctionnalité d'exploitation des lignes de bus devra être assurée pour décembre 2012.

Les objectifs de la phase d'avant-projet sont :

- Proposer un aménagement intégrant les contraintes d'exploitation des lignes de bus, des besoins des autres utilisateurs du réseau routier et des particularités locales par :
  - Rajout et/ou suppression de marquage (voie réservée, insertion aux carrefours, etc.)
  - Rajout et/ou suppression d'îlots ou autres éléments de génie civil
  - Rajout et /ou modification de signalisation lumineuse
  - Rajout, modification, suppression d'arrêts de bus
- Etudier et proposer des variantes le cas échéant
- Evaluer la temporalité de mise en œuvre de la mesure
- Chiffrer les mesures à +/- 20% selon la pratique en vigueur

Chaque mesure est coordonnée avec les études d'aménagement de l'espace public en cours dans les communes concernées.

### **SECTEUR TERRE SAINTE (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les communes de Bogis-Bossey, Chavannes-de-Bogis, Chavannes-des-Bois, Commugny, Coppet, Crans-près-Céligny, Founex, Mies, Tannay.

L'étude des mesures d'aménagement concerne les lignes Coppet/Chavannes-des-Bois, Coppet/Crassier et Coppet/Prangins.

Les mesures pour le prolongement de la ligne V des TPG du stade de la Bécassière jusqu'à la gare de Coppet sont également identifiées mais ce prolongement est encore à l'étude côté genevois.

De même, le prolongement de la ligne Coppet/Chavannes-des-Bois vers Sauverny, Grilly, ou Versoix est encore à l'étude. Les mesures identifiées ne concernent dans un premier temps que le tronçon côté vaudois.

Sont identifiées :

- 17 seuils à adoucir
- 12 arrêts à modifier ou installer
- 4 régulations lumineuses
- 4 ou 5 insertions/croisements
- 2 rebroussements
- 1 voie réservée

Degré de difficulté



Les mesures de franchissement de la jonction A1 nécessitent d'étudier des aménagements provisoires avec l'Etat de Vaud et l'OFROU. En effet, l'assainissement de la jonction est étudié dans le cadre du goulet d'étranglement Vengeron-Coppet pour une réalisation après 2015.

La plate-forme de la gare de Coppet devrait faire l'objet d'une approche plus générale au niveau de son accessibilité. Les cadences des lignes prévues nécessitent une adaptation de l'interface bus. La décision attendue ce printemps au sujet du PDL du périmètre de la gare de Coppet permettra d'avancer dans une optique d'assurer la fonctionnalité de la plate-forme pour décembre 2012.

### **SECTEUR ASSE & BOIRON (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les communes d'Arnex-sur-Nyon, Borex, Chésereux, Crassier, Eysins, Gingins, Grens, La Rippe, Signy-Avenex.

L'étude des mesures d'aménagement concerne la ligne en boucle d'Assé&Boiron, la ligne Coppet/Crassier et une tête de ligne urbaine pour Eysins.

Sont identifiés :

- 5 seuils à adoucir
- 9 arrêts à modifier ou installer
- 7 ou 10 insertions/croisements
- 1 rebroussement
- 1 voie réservée

Degré de difficulté



Les mesures de priorisation bus sur la route Blanche (au niveau des Fléchères) sont les plus lourdes du secteur. Elles doivent s'intégrer dans une réflexion plus générale englobant la problématique de la jonction autoroutière. A ce titre, l'Etat de Vaud et l'OFROU doivent être associés aux études sur cette question.

Un tronçon de la boucle du bus d'Assé&Boiron fait encore l'objet d'une variante. Si le tracé par le sud de Chésereux était choisi, cela rendrait inutile les aménagements du chemin AF au nord de Grens. Une expertise d'exploitation a été demandée aux TPN lors de la présentation du nouveau réseau et des horaires projetés. Un retour de leur part sera donné prochainement.

### **SECTEUR VILLE DE NYON (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les mesures sur le territoire de la Ville de Nyon, ainsi que les mesures rattachées aux lignes urbaines sur le territoire de Duillier et Prangins.

L'étude des mesures d'aménagement concerne 4 lignes urbaines et les 4 lignes régionales Assé&Boiron(x2), Nyon/Saint-George et Coppet/Prangins.

Pour la coordination avec les lignes régionales, le Conseil régional est associé à l'étude d'avant-projet des mesures de priorisation bus menée actuellement par la Ville de Nyon dans le secteur des lignes urbaines sur le territoire de Nyon, Prangins et Duillier (Changins).

Sont identifiés, selon le cahier des charges de l'étude de la Ville de Nyon :

- 3 arrêts à modifier ou installer
- 12 régulations lumineuses
- 4 rebroussements
- 13 insertions/croisements
- 10 voies réservées

Degré de difficulté



L'interface de la gare joue un rôle prépondérant dans le réseau car toutes les lignes urbaines et les trois lignes régionales concernées s'y arrêtent. Dans un premier temps, des mesures provisoires seront prises afin de garantir une plate-forme d'échange fonctionnelle pour décembre 2012. Une étude plus large devra être menée ultérieurement afin de requalifier en profondeur l'interface gare.

### **SECTEUR PRANGINS-DUILLIER (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les communes de Coinsins, Duillier, Prangins.

L'étude des mesures d'aménagement concerne la ligne Nyon/St-George (pour Duillier et Coinsins) et la ligne Coppet/Prangins (pour Prangins). Sont identifiés :

- 5 seuils à adoucir
- 2 arrêts à modifier ou installer
- 1 régulation lumineuse
- 2 insertions/croisements
- 1 rebroussement

Degré de difficulté



Les mesures concernant les lignes urbaines sur le territoire de Prangins et Duillier sont traitées dans le cadre de l'étude pilotée par la ville de Nyon.

Ce secteur ne semble pas présenter de mesures nécessitant un aménagement provisoire. Comme ailleurs, des alternatives aux seuils de ralentissement devront être trouvées et adaptées en fonction du contexte local. L'aménagement d'un espace de rebroussement à l'hôpital sera effectué en partenariat avec l'institution médicale.

#### **SECTEUR GLAND (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les communes de Gland et Vich pour le giratoire de la Bichette.

L'étude des mesures d'aménagement concerne la ligne Gland/Bassins, les deux lignes Gland/Rolle et la ligne urbaine TUG.

Sont identifiés :

- 2 seuils à adoucir
- 7 arrêts et 6 demi-arrêts à modifier ou installer
- 8 insertions/croisements
- 3 rebroussements
- 2 voies réservées

Degré de difficulté



Les mesures les plus conséquentes et qui devront faire l'objet d'aménagements provisoires pour décembre 2012 sont sur l'axe de la jonction autoroutière depuis la Bichette jusqu'à la gare sur l'avenue du Mont-Blanc. Une collaboration avec l'Etat de Vaud et l'OFROU est nécessaire.

L'arrêt situé côté jura de la gare est déjà intégré dans le projet de place de la gare qui sera réalisé prochainement. L'arrêt côté lac où se croiseront bus régionaux et urbains devra faire l'objet d'une réflexion plus poussée que les autres arrêts en raison de ses liens nécessaires avec la plate-forme de la gare et son statut de remise à l'heure pour les bus régionaux.

#### **SECTEUR LA COTE (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les communes de Bursinel, Bursins, Dully, Gilly, Luins, Mont-sur-Rolle, Perroy, Rolle, Tartegnin, Vinzel. La commune de Féchy devrait participer financièrement à ce groupement, de même que la commune d'Allaman pour une partie.

L'étude des mesures d'aménagement concernent les lignes Rolle/Gimel et Rolle/Allaman, les deux lignes Rolle/Gland et éventuellement la ligne urbaine Green Bus Rolle.

Sont identifiés :

- 9 seuils à adoucir
- 10 arrêts à modifier ou installer
- 1 régulation lumineuse
- 10 insertions/croisements (dont 1 étudiée par l'ARCAM)
- 3 rebroussements (dont 1 étudié par l'ARCAM)
- 4 voies réservées (dont 2 étudiées par l'ARCAM)

Degré de difficulté



Les aménagements les plus conséquents sont situés en Ville de Rolle, notamment autour du secteur de la gare et du franchissement de la jonction autoroutière. Les mesures à la jonction d'Allaman sont également conséquentes mais devraient faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage coordonnée par l'ARCAM.

#### **SECTEUR JURA-LAC (cf. annexe A)**

Ce secteur regroupe les communes de Bassins, Begnins, Burtigny, Essertines-sur-Rolle, Le Vaud, Longirod, Marchissy, Mont-sur-Rolle, Saint-George, Vich. Les communes de Gimel et Saint-Oyens devraient participer financièrement à ce groupement. Les communes d'Aubonne, Saubraz et Montherod devront engager leurs propres études via la coordination de l'ARCAM.

L'étude des mesures d'aménagement concerne les lignes Nyon/Saint-George, Gland/Bassins, Rolle/Gimel, une partie de la ligne Allaman/Saint-George.

Sont identifiés :

- 7 seuils à adoucir (dont 1 étudié par l'ARCAM)
- 1 arrêt à modifier ou installer
- 4 insertions/croisements (dont 3 étudiés par l'ARCAM)
- 2 rebroussements

Degré de difficulté



La mesure la plus lourde est l'aménagement d'un giratoire de rebroussement dans les hauts de Mont-sur-Rolle (hors localité) permettant d'assurer une desserte à la demi-heure aux heures de pointe depuis la gare de Rolle jusqu'à cet endroit.

### 3. Calendrier, organisation

#### 3.1 Organisation

Le mandat devrait suivre une procédure d'appel d'offres sur invitation.

En reprenant la logique des bassins versants développée dans le préavis 67-11, les mêmes comités de pilotage politique déjà constitués suivront la démarche. Un groupe technique composé des techniciens des communes concernées l'assistera.

La commission mobilité du Conseil régional assure le suivi et la cohérence globale du processus. Chaque municipalité est associée au suivi de l'étude spécifique des aménagements sur sa commune territoriale.

Les mesures étant réparties dans les territoires communaux du district de Nyon, des séances seront organisées avec les mandataires et des représentants municipaux, déjà en amont afin de discuter des idées d'aménagements proposés et de les ajuster en fonction des besoins locaux, puis en aval lors des propositions concrètes d'aménagement ou de variantes. Pour gagner en temps, des séances regroupant plusieurs communes dont les aménagements sont similaires sont prévues. L'organisation de ces séances de travail sera faite sous coordination du Conseil régional.

Des séances de coordination avec les exploitants (TPN et CarPostal) seront organisées pour que les mesures proposées correspondent aux contraintes d'exploitation des lignes de bus. Les exploitants ont déjà pris connaissance des cartes et tableaux des mesures d'aménagement identifiées et leur expertise en fonction de leurs contraintes techniques sera à disposition.

#### 3.2 Calendrier

Compte tenu des délais serrés, il est proposé que l'appel d'offres sur invitation soit mené avant l'obtention des crédits et qu'il soit précisé aux bureaux invités que le démarrage de l'étude est conditionné à la décision du Conseil intercommunal.

|                   |                                                                |
|-------------------|----------------------------------------------------------------|
| Début avril       | Lancement de l'appel d'offre                                   |
| Mi-avril          | Retour des questions                                           |
| Fin avril         | Réponses aux questions                                         |
| Mi-mai            | Retour des offres et examen par la commission d'évaluation     |
| Fin mai           | Adjudication du mandat sous réserve de l'obtention des crédits |
| 9 juin 2011       | Votation du préavis régional au Conseil intercommunal          |
| Mi Juin > octobre | Etude des mesures d'aménagement                                |

## 4. Financement

Comme prévu dans le préavis 60-10 (réorganisation et financement des transports publics régionaux), le coût des études pour les mesures d'amélioration des transports publics est partagé entre :

- 1/3 la commune territoriale
- 1/3 les communes rattachées à la ligne de bus concernée par la mesure
- 1/3 le Conseil régional par le fonds TP affecté

L'étude d'avant-projet des mesures hors périmètre de la Ville de Nyon est devisée à CHF 165'000.- (TTC), estimée selon les aménagements identifiées dans l'étude de faisabilité TP.

L'étude d'avant-projet des mesures pour les lignes régionales dans le périmètre de l'étude menée par la Ville de Nyon est devisée à CHF 90'000.-, estimée selon les aménagements identifiées dans l'étude de faisabilité TP.

Il s'agit donc d'appliquer la clé de répartition au total de CHF 255'000.- pour trouver la part de chacun, résumée dans le tableau ci-dessous. Il est proposé d'intégrer un montant pour traiter les questions de communication.

|                                   | <i>Parts pour les lignes régionales de l'étude Ville de Nyon</i> | <i>Etude régionale</i> | <i>Communication (+10%)</i> | <i>Total</i>  |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------|---------------|
| Communes territoriales            | 30'000                                                           | 55'000                 | 8'500                       | 93'500        |
| Intercommunalités de ligne TP     | 30'000                                                           | 55'000                 | 8'500                       | 93'500        |
| <b>Région (fonds régional TP)</b> | <b>30'000</b>                                                    | <b>55'000</b>          | <b>8'500</b>                | <b>93'500</b> |
| Total                             | 90'000                                                           | 165'000                | 25'500                      | 280'500       |

**En tant que coordinateur de la démarche, il est proposé que le Conseil régional centralise la collecte des fonds des divers partenaires. Suite aux participations de chaque partenaire, la part du Conseil régional s'élèvera donc à CHF 93'500.- (TTC) qu'il est proposé d'arrondir à CHF 95'000.-.**

Les communes de l'ARCAM concernées devront procéder à la même démarche pour les mesures d'aménagement dans leur district, en particulier pour le franchissement de la jonction d'Allaman. En raison leur rattachement fonctionnel au réseau de TP du district de Nyon, une participation au fonds régional TP affecté est toutefois envisagée à hauteur de 100% pour St-Oyens (CHF 155.-/hab.), 2/3 pour Féchy (CHF 103.3.-/hab.) et 1/2 pour Gimel (CHF 77.2.-/hab.). Cette contribution permettrait d'assurer une équité vis-à-vis de la solidarité des communes du district de Nyon.

Pour mémoire, concernant la réalisation des aménagements qui auront été retenus, le préavis 60-10 donne la règle suivante :

- 75 % Conseil régional et 25 % commune territoriale pour les aménagements d'intérêt régional
- 100 % commune territoriale pour les aménagements d'intérêt local

## 5. Conclusion

Le programme de restructuration du réseau de transport public régional est un programme concret touchant l'entier du district. Il est porteur d'un enjeu fort pour le Conseil régional car le mécanisme de solidarité proposé au travers du fonds régional TP affecté est une expérimentation ambitieuse et novatrice. Le succès du programme de transport public régional donnera un important signe de confiance aux communes dans l'optique de regrouper leurs forces dans les autres programmes régionaux.

L'étude et la réalisation des mesures de priorisation des bus dans le réseau routier sont nécessaires pour assurer une attractivité optimale des transports publics. Elles doivent garantir les correspondances avec l'amélioration de l'offre ferroviaire CFF, proposer des temps de parcours

attractifs, et favoriser le transport public pour les déplacements scolaires et non scolaire internes au district.

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°68-11 relatif à une demande de crédit de CHF 95'000.-

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 95'000.- en faveur de l'étude d'avant-projet des mesures de priorisation bus

d'imputer le montant total de CHF 95'000.- sur le compte du fonds TP affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 7 avril 2011, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Pierre-André Romanens

Patrick Freudiger

Annexes :

A – Cartes et listes des mesures identifiées dans le réseau