

région lyon

**PROGRAMME RÉGIONAL DE
RÉORGANISATION
DES TRANSPORTS PUBLICS**

RAPPORT INTERMÉDIAIRE 2012-2013

Arnex-sur-Nyon
Arzier-le-Muids
Begnins
Bogis-Bossey
Borex
Bursinel
Bursins
Burtigny
Chavannes-de-Bogis
Chavannes-des-Bois
Chésérèx
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
Vinzell

Communes partenaires
hors du 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



Préambule

Après une phase de études de quatre ans, le programme régional de réorganisation des transports publics est entré dans sa mise en œuvre au changement d'horaire du 9 décembre 2012. Après une année d'exploitation du nouveau réseau et des horaires renforcés, la dynamique engagée se concrétise par la hausse de 11.5% de la fréquentation moyenne sur les lignes de bus régionales.

Les objectifs du programme sont ambitieux et doivent s'inscrire dans la durée. Plusieurs points du réseau sont encore à améliorer pour répondre aux attentes exprimées par les communes. Les bons résultats enregistrés en 2013 doivent encourager à parcourir le chemin restant dans le but d'améliorer le service de transport public pour toutes les catégories d'usagers (habitants, actifs, aînés, élèves, etc.).

Les changements de comportement en matière de mobilité prennent du temps et demandent des efforts de communication soutenus. En ce sens, le Comité de direction encourage vivement les communes à mettre en place des actions incitatives à l'échelle locale, par exemple par une politique de soutiens ciblés (aînés, jeunes, ...) complémentaires aux actions engagées à l'échelle régionale en faveur du report modal.

Créé en 2011, le fonds régional d'environ 13.5 millions affecté au programme (155.- par habitant sur cinq ans) a permis de cofinancer les études et les premières réalisations d'aménagement sur le réseau. D'autre part, il finance des courses supplémentaires expérimentales pour une durée limitée avec l'objectif d'atteindre des résultats de fréquentation suffisants pour les pérenniser dans le cadre du mécanisme « Transport régional voyageurs » (TRV). Ainsi, les ressources du fonds régional, limitées dans le temps, permettent de donner des impulsions ciblées dans le but d'améliorer le service de transport public.

Fort du soutien des 51 communes partenaires du programme, le Conseil régional joue pleinement son rôle de coordinateur et contribue à renforcer la collaboration avec l'Etat de Vaud et les entreprises de transport de la région. Le Comité de direction remercie l'ensemble des partenaires publics et privés concernés et souhaite que les efforts engagés se poursuivent dans l'intérêt des citoyens de la région.

Pour le Comité de direction du Conseil régional,

Gérald Cretegny, Président

Pierre Stampfli, Responsable de la mobilité

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	1
TABLE DES MATIERES	3
SYNTHESE EXECUTIVE	4
1. INTRODUCTION	6
2. CHIFFRES CLES	7
3. ÉTAT D'AVANCEMENT	8
4. ORGANISATION	10
5. EXPERIMENTATIONS DE COURSES SUPPLEMENTAIRES	14
6. EXPLOITATION DU RESEAU	17
6.1. POINTS PARTICULIERS DU RESEAU A TRAITER.....	17
6.2. DONNEES LIGNE PAR LIGNE.....	18
6.2.1. LIGNES REGIONALES DU DISTRICT DE NYON.....	18
LIGNE TPN 10.810 NYON . CRASSIER . LA RIPPE.....	20
LIGNE TPN 10.811 NYON . CELIGNY . COPPET.....	21
LIGNE TPN 10.813 CHAVANNES-DES-BOIS . COPPET . CRASSIER.....	22
LIGNE TPN 10.814 GEX . DIVONNE-LES-BAINS . COPPET.....	23
LIGNE TPN 10.815 NYON . GINGINS.....	24
LIGNE TPN 10.817 NYON . PRANGINS . GLAND.....	25
LIGNE CARPOSTAL 10.820 NYON . BEGNINS . SAINT-GEORGE.....	26
LIGNE CARPOSTAL 10.830 GLAND . BURTIGNY . BASSINS.....	27
LIGNE CARPOSTAL 10.835 GLAND . GILLY . ROLLE.....	28
LIGNE CARPOSTAL 10.836 GLAND . BURSINEL . ROLLE.....	29
LIGNE CARPOSTAL 10.840 ROLLE . GIMEL.....	30
LIGNE CARPOSTAL 10.846 ROLLE . PERROY . ALLAMAN.....	31
LIGNE CARPOSTAL 10.720 ALLAMAN . AUBONNE . GIMEL . SAINT-GEORGE.....	32
LIGNE CARPOSTAL 10.725 ALLAMAN . GIMEL . BIÈRE.....	33
LIGNE CARPOSTAL 10.721 ROLLE . AUBONNE . ALLAMAN (SIGNAL-DE-BOUGY).....	34
LIGNE 155 . NSTCM NYON . SAINT CERGUE . LA CURE.....	35
6.2.2. LIGNES URBAINES DE NYON.....	36
6.2.3. LIGNES URBAINES DE GLAND ET ROLLE.....	45
7. AMENAGEMENTS DE PRIORISATION	50
8. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	55
9. COMMUNICATION	56
10. ETAT D'ENGAGEMENT FINANCIER DU FONDS REGIONAL TRANSPORTS PUBLICS	58
TABLE DES ILLUSTRATIONS	59
LEXIQUE	61
ANNEXES	62

Synthèse exécutive

La perspective de la cadence à la 1/2h toute la journée des trains RegioExpress (RE) dès le 9 décembre 2012 dans les gares principales du district de Nyon a motivé les réflexions initiales de réorganiser le réseau de rabattement. Sous l'impulsion des communes, le Conseil régional a saisi l'opportunité d'améliorer et de renforcer l'offre de transports publics.

Financement du programme

Le préavis 60-2010 a lancé la phase opérationnelle par la constitution d'un fonds affecté d'un montant d'environ CHF 13.5 millions. Il participe au financement des mesures d'aménagement, des expérimentations de courses supplémentaires, des mesures d'accompagnements, des études et des ressources humaines nécessaires.

Le Canton a également injecté plus de CHF 3 millions par an pour l'exploitation des lignes de bus de la région, notamment en finançant 32.5 paires de courses supplémentaires depuis la période horaire 2013. Concernant les aménagements, une demande de crédits de CHF 4.8 millions est en cours au niveau du Grand Conseil. Dans le cadre du Projet d'agglomération du Grand Genève, une promesse de participation financière fédérale de 9.4 millions de francs pour la réalisation d'infrastructures pour les bus de 2015 à 2018 a été également obtenue.

Calendrier du programme

Le programme de réorganisation des transports publics est divisé en deux phases. La phase d'études a été initiée en 2009 par l'étude de faisabilité. La phase de mise en œuvre a débuté le 9 décembre 2012 avec la réorganisation du réseau régional, des lignes urbaines de Gland et de Rolle, et la mise en place des nouveaux horaires. Le réseau urbain Nyon-Prangins sera quant à lui réorganisé en décembre 2014 avec l'objectif d'atteindre une offre au 1/4h.

L'étape fondatrice à relever est la constitution en 2010 du fonds régional affecté aux transports publics. L'ampleur des tâches à effectuer pour la mise en œuvre du programme, son caractère multi-partenarial, ainsi que le cadre réglementaire lié aux transports publics expliquent la couverture temporelle d'environ 10 ans, sur trois législatures, pour le mener à bien. En effet, le programme va au-delà d'une simple intervention ponctuelle des collectivités du district de Nyon pour améliorer l'offre de transports publics. Il est le moteur d'une nouvelle dynamique et de la mise en place de nouveaux modes de collaboration.

Organisation

Le district est partagé en quatre bassins versants composés de délégués des communes. Ils se réunissent une à deux fois par an pour proposer des modifications horaires ou de tracés de ligne. Les Municipalités partenaires peuvent ensuite valider, compléter ou remettre en question les propositions des bassins versants. C'est ensuite le tour de la Commission mobilité élargie de faire la synthèse et l'arbitrage des différentes propositions.

Le CoDir du Conseil régional procède ensuite à une ultime synthèse avant d'envoyer les demandes d'adaptation de l'offre TP au Canton. La Direction générale de la mobilité et des

CHIFFRES CLÉS

- 51 communes dont 2 communes non-membres du Conseil régional et 5 communes hors du district
- Plus de 100 000 habitants desservis par plus de 250 arrêts du réseau régional et des réseaux urbains des villes de Nyon, Gland et Rolle
- 15 lignes de bus régionales, 1 ligne de train régional et 8 lignes de bus urbaines desservant le district de Nyon en rabattement sur les 4 gares régionales de Coppet, Nyon, Gland et Rolle
- 2 lignes Noctabus desservant le district de Nyon au départ de la gare Cornavin toutes les nuits des vendredis et samedis
- 150 mesures d'aménagement identifiées dans le district pour améliorer la fiabilité des horaires et les temps de parcours
- 5 établissements scolaires pour un effectif d'environ 2700 élèves secondaires concernés par la coordination des horaires avec les transports publics régionaux

routes se détermine sur ces demandes en indiquant lesquelles peuvent être prises en charge financièrement par le TRV et lesquelles devraient être financées par les collectivités locales.

Le TRV (Trafic Régional Voyageurs) est le mécanisme de financement du déficit des transports publics en Suisse.

Expérimentations de courses supplémentaires

Une partie du fonds régional affecté au programme de réorganisation des transports publics est réservée aux expérimentations de courses supplémentaires pendant une durée limitée. Depuis le 9 décembre 2012, 17.5 paires de courses expérimentales de priorité 1 ont été mises en place pour une période de deux ans, et 8.5 paires de courses en complément des priorités 1 ont été ajoutées en décembre 2013 pour les horaires 2014 et 2015. Les démarrages des courses supplémentaires de priorité 2 et 3 sont conditionnés aux résultats des expérimentations en cours.

Mesures d'aménagement

Plus de 150 mesures ont été identifiées dans le district afin de prioriser les bus sur le réseau routier : arrêts, intersections, réaménagements des places de gare, mise en place d'un système de détection aux carrefours à feux, jonctions autoroutières. Plus de 6 millions de francs ont été engagés à ce jour pour financer ces aménagements. 49 des 66 mesures «2012» ont aujourd'hui été réalisées et 7 sont réalisées de manière provisoire. Pour l'année 2014, les mesures «2012» restantes vont être engagées tout comme les mesures «2013-2014».

Mesures d'accompagnement

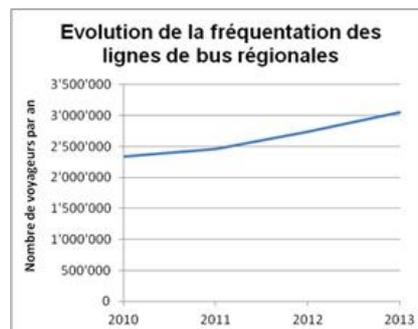
Les mesures d'accompagnement permettent une mise en œuvre optimale du programme de réorganisation des transports publics. Elles traitent de la stratégie de stationnement P+R, de l'accessibilité multimodale aux arrêts TP et de leur valorisation dans l'espace public.

Points spécifiques du réseau à traiter

- Prolongement de la ligne TPN 10.813 vers Sauvigny (F) . Grilly (F)
- Desserte du centre commercial de Chavannes-de-Bogis
- Correspondance des lignes TPN 10.810 et 10.813 à Crassier
- Bouclage Asse et Boiron (lignes TPN 10.810 et 10.815)
- Tracé de la ligne TPN 10.815 en ville de Nyon
- Desserte du Vernay par le GreenBus de Rolle (ligne CarPostal 10.841)
- Opportunité de la suppression de la ligne TPN 10.817 au profit du prolongement de la ligne TPN 10.811

Bilan 2012-2013

Une année après la réorganisation du réseau et le saut qualitatif de l'offre, les premiers résultats de fréquentation sont encourageants. On note en 2013 une augmentation de la fréquentation de 11.5%, soit environ plus de 3 millions de voyageurs transportés sur les lignes régionales (hors NStCM). L'amélioration progressive de l'offre, des temps de parcours, de la fiabilité des horaires et des correspondances, permet d'augmenter la fréquentation des lignes et garantir leur pérennité dans le but d'offrir un service de transports publics performant aux citoyens.



Année 2013

+ 34 (+ 16%) paires de courses introduites le 9 décembre 2012 du lundi au vendredi par rapport à l'horaire 2012 dans le cadre du budget Transport Régional Voyageurs (TRV)

+ 18 (+ 8.5%) paires de courses expérimentales introduites le 9 décembre 2012 financées par le fonds régional des transports publics pendant deux ans

3'049'507 (+ 11.5%) voyageurs transportés sur les lignes régionales (hors NStCM)

Plus de 400 élèves du secondaire transférés des transports privés dans les transports publics à l'établissement scolaire de Rolle et environs

1. Introduction

La perspective de la cadence à la 1/2h toute la journée des nouveaux trains RegioExpress (RE) à deux étages dès le 9 décembre 2012 dans les gares principales du district de Nyon a motivé les réflexions initiales de réorganiser le réseau de rabattement. Sous l'impulsion des communes, le Conseil régional a saisi cette opportunité d'améliorer et de renforcer l'offre de transports publics, en collaboration avec les communes urbaines qui avaient ainsi l'occasion de restructurer leurs lignes.

Les préavis 47-2008, pour l'étude de la réorganisation des bus de la région, et 43-2008, pour l'étude des dysfonctionnements des jonctions autoroutières, ont permis d'identifier des mesures constructives et les possibilités d'optimisation de l'offre de transports publics. Le préavis 60-2010, voté par le Conseil intercommunal, a véritablement lancé la phase opérationnelle du programme de réorganisation des transports publics de la région nyonnaise par la constitution d'un fonds affecté.

Ce fonds affecté aux transports publics est actuellement financé par 51 communes (44 communes membres du Conseil régional, 2 communes non-membres, et 5 communes externes au district) à hauteur de CHF 31.- par habitant et par an pendant cinq ans, soit un montant global d'environ CHF 13.5 millions. Il participe au financement des mesures d'aménagement (150 mesures ont été identifiées et ordonnées par degré de priorité « 2012 », « 2013-2014 » et « 2015 »), des expérimentations de courses supplémentaires (17.5 paires de courses supplémentaires ont été financées pour l'horaire 2013), des études notamment pour les mesures d'accompagnement, et des ressources humaines nécessaires.

Les efforts solidaires des communes partenaires et du Conseil régional ont permis de mobiliser le soutien du Canton. Ce dernier a en effet injecté plus de CHF 3 millions par an pour l'exploitation des lignes de bus de la région depuis l'horaire 2013. Concernant les aménagements, une demande de crédits de CHF 4.8 millions est en cours au niveau du Grand Conseil pour aménager le franchissement du secteur de la jonction autoroutière de Coppet en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Plusieurs autres mesures d'aménagement à venir étant situées hors localité, il est attendu que le Canton poursuive ses efforts financiers.

Parmi les aménagements importants à réaliser figurent le franchissement des jonctions autoroutières de Gland et de Rolle. Des études complémentaires ont été effectuées en 2013 pour préciser les interventions à réaliser. Concernant la jonction de Rolle, l'Office fédéral des routes (OFROU) a repris le pilotage du projet en partenariat avec la Commune de Rolle, le Conseil régional, le Canton, et l'entreprise Schenk qui participe financièrement à l'opération. Il est attendu que ce modèle de partenariat avec l'OFROU, qui apporte un financement important dans ce cadre, puisse être reproduit pour la jonction de Gland.

Dans le cadre du Projet d'agglomération n°2 du Grand Genève, une promesse de participation financière fédérale de 9.4 millions de francs pour un horizon de réalisation de 2015 à 2018 a été obtenue pour la construction d'aménagements pour les bus en rabattement vers les gares intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle (mesure 12-8).

Une année après la réorganisation du réseau et le saut qualitatif de l'offre, les premiers résultats de fréquentation sont encourageants. Les premières mesures d'aménagement ont été réalisées alors que d'autres restent encore à concrétiser. L'amélioration progressive de l'offre, des temps de parcours, de la fiabilité des horaires et des correspondances, permet d'augmenter la fréquentation des lignes qui garantit leur pérennité dans le but d'offrir un service de transports publics performant aux citoyens.

Rédigé à l'attention des partenaires du programme de réorganisation des transports publics dans la région nyonnaise, le présent bilan établit un aperçu global de la situation 2013 à la fois pour le réseau régional mais aussi pour les réseaux urbains de Nyon, Gland et Rolle qui s'inscrivent dans la même dynamique que celle lancée par Régionyon.

2. Chiffres clés

2.1. Programme de réorganisation des transports publics

51 communes, dont **2** communes non-membres du Conseil régional et **5** communes situées hors du district de Nyon

Plus de **100'000** habitants desservis par plus de **250** arrêts du réseau régional et des réseaux urbains des villes de Nyon, Gland et Rolle

Un fonds affecté de **13.5 millions** de francs pour financer l'amélioration du réseau et de l'offre

Une promesse de participation fédérale de **9.40 millions** de francs pour les aménagements dans la période 2015-2018 dans le cadre des mesures d'agglo du Grand Genève,

15 lignes de bus régionales, **1** ligne de train régional et **8** lignes de bus urbaines desservant le district de Nyon en rabattement sur les **4** gares régionales de Coppet, Nyon, Gland et Rolle

Une nouvelle offre RegioExpress (RE) structurante cadencée à la **1/2h** toute la journée

2 lignes Noctabus desservant le district de Nyon au départ de la gare Cornavin toutes les nuits des vendredis et samedis

150 mesures d'aménagement identifiées dans le district pour améliorer la fiabilité des horaires et les temps de parcours

5 établissements scolaires représentant un effectif d'environ **2'700** élèves secondaires concernés par la coordination des horaires avec les transports publics régionaux

2.2. Année de référence 2012

22% de taux moyen de couverture des charges par les recettes alors que la moyenne cantonale est de 30%

2'735'697 voyageurs transportés sur les lignes régionales

Des coûts d'exploitation des lignes régionales de **14'457'402 millions** de francs

Environ **5 millions** de francs dépensés annuellement par les communes pour assurer le déplacement des élèves primaire et secondaire en transport privé

2.3. Année 2013

+ 34 (+ 16%) paires de courses introduites le 9 décembre 2012 du lundi au vendredi par rapport à l'horaire 2012 dans le cadre du budget Transport Régional Voyageurs (TRV)

+ 17.5 (+ 8%) paires de courses expérimentales introduites le 9 décembre 2012 financées par le fonds régional des transports publics pendant deux ans

3'049'507 (+ 11.5%) voyageurs transportés sur les lignes régionales (hors NStCM)

Des coûts d'exploitation des lignes régionales de **19'038'066 millions (+31.68%)** de francs

40 carrefours à feux, existants ou à créer, étudiés dans la perspective de installer un système de détection prioritaire pour les bus

46 mesures d'aménagement réalisées en 2012 et 2013

Plus de **400** élèves du secondaire transférés des transports privés dans les transports publics à l'établissement scolaire du Martinet (Rolle et environs)

3. État d'avancement

3.1. Calendrier général du programme

Selon le schéma ci-dessous, le programme de réorganisation des transports publics est divisé en deux phases. La phase d'études a été initiée en 2009 par l'étude de faisabilité. La phase de mise en œuvre a débuté le 9 décembre 2012 avec la réorganisation du réseau régional et des lignes urbaines de Gland et de Rolle, et la mise en place des nouveaux horaires. Le réseau urbain Nyon-Prangins sera quant à lui réorganisé en décembre 2014 avec l'objectif d'atteindre une offre au 1/4h.

L'étape fondatrice à relever est la constitution en 2010 du fonds régional affecté aux transports publics grâce aux votes favorables du Conseil intercommunal et de 46 communes du district, rejointes plus tard par 5 communes hors du district. Ce fonds est alimenté sur cinq années à raison de CHF 155.- par habitant, soit CHF 31.- par habitant par an. Toutefois, compte tenu des calendriers de réalisation des mesures d'aménagement et des phases d'expérimentations d'offre supplémentaire, les participations financières du fonds se répartiront sur une durée plus longue. Ainsi, les ressources du fonds affecté devraient être épuisées aux environs de 2019.

L'ampleur des tâches à effectuer pour la mise en œuvre du programme, son caractère multi partenarial, ainsi que le cadre réglementaire lié aux transports publics expliquent la couverture temporelle d'environ 10 ans, sur trois législatures, pour le mener à bien. En effet, le programme va au-delà d'une simple intervention ponctuelle des collectivités du district de Nyon pour améliorer l'offre de transports publics. Il est le moteur d'une nouvelle dynamique et de la mise en place de nouveaux modes de collaboration autour de la thématique des transports publics.



3.2. Généalogie des préavis

Le schéma ci-dessous expose la généalogie des préavis du Conseil intercommunal relatifs au programme de réorganisation des transports publics. Naturellement, plusieurs préavis régionaux sont accompagnés de préavis communaux qui ne sont toutefois pas représentés pour simplifier la lecture du schéma.

Les préavis 43-2008 (septembre 2008), 47-2008 (novembre 2008) pour les études de faisabilité et 60-2010 (mai 2010) pour la création du fonds régional transports publics constituent la base du programme.

Une partie des préavis est destinée à la mise en œuvre des mesures d'infrastructure. Les préavis 51-2009 (avril 2009), 68-2011 (avril 2011), 7-2011 (novembre 2011), 22-2012 (octobre 2012) pour les études pré-opérationnelles et les préavis 16-2012 (mai 2012) et 35-2014 (avril 2014) pour la réalisation des mesures. Le chapitre 7 du présent dossier détaille plus amplement les différents aménagements de priorisation ainsi que les mesures réalisées.

Une autre partie concerne les mesures d'accompagnement. Le préavis 67-2011 (avril 2011) a permis de lancer les études pour définir le concept régional pour le stationnement P+R et la problématique de l'accessibilité des arrêts de bus du réseau régional. Ces points seront développés dans le chapitre 8.

La dernière partie regroupe des préavis qui concernent la mise en place d'expérimentations d'offre supplémentaire. Les préavis 21-2012 (août 2012) a permis de financer les expérimentations de courses supplémentaires de priorité 1 pour la période horaire 2013 - 2014, et le préavis 30-2013 (juillet 2013) a permis de financer des compléments aux expérimentations horaires de priorité 1 pour la période horaire 2014 - 2015. Le chapitre 5 décrit plus précisément le principe et la planification de ces expérimentations de courses supplémentaires.

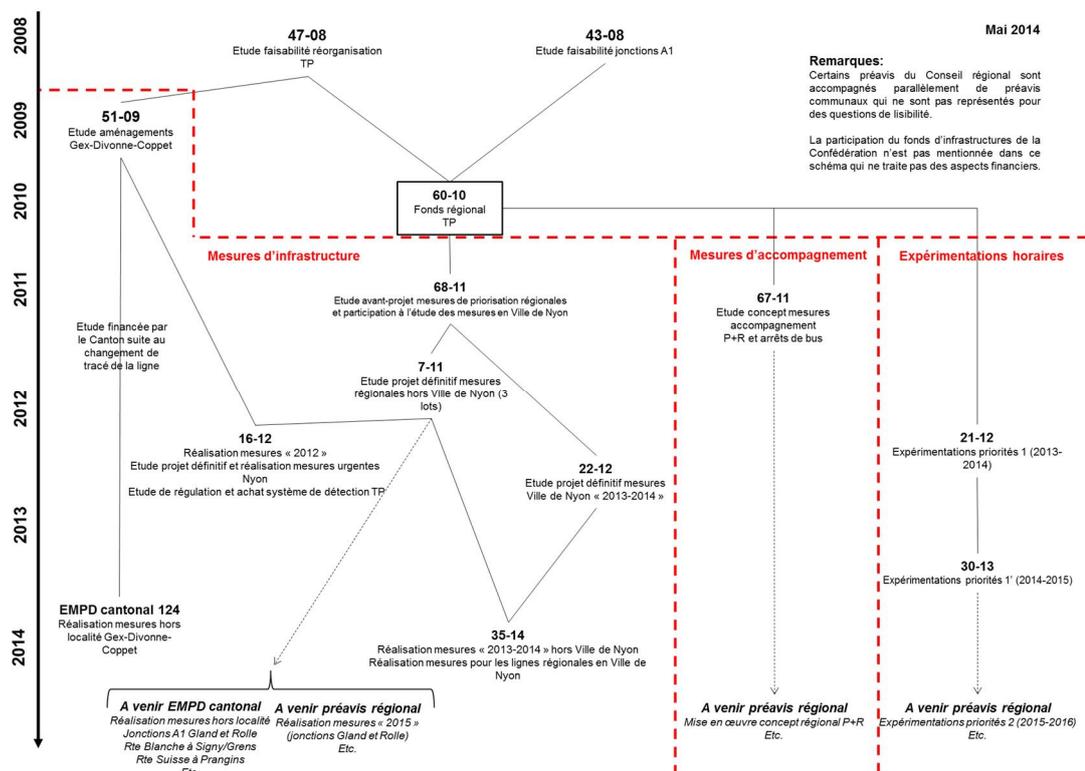


Figure 1 : Généalogie des préavis du fonds régional transports publics - Régionyonon

4. Organisation

Le schéma ci-dessous représente l'organisation concernant la préparation des horaires et le suivi de l'évolution de la fréquentation des lignes de transports publics. Le schéma et son fonctionnement sont détaillés dans ce chapitre.

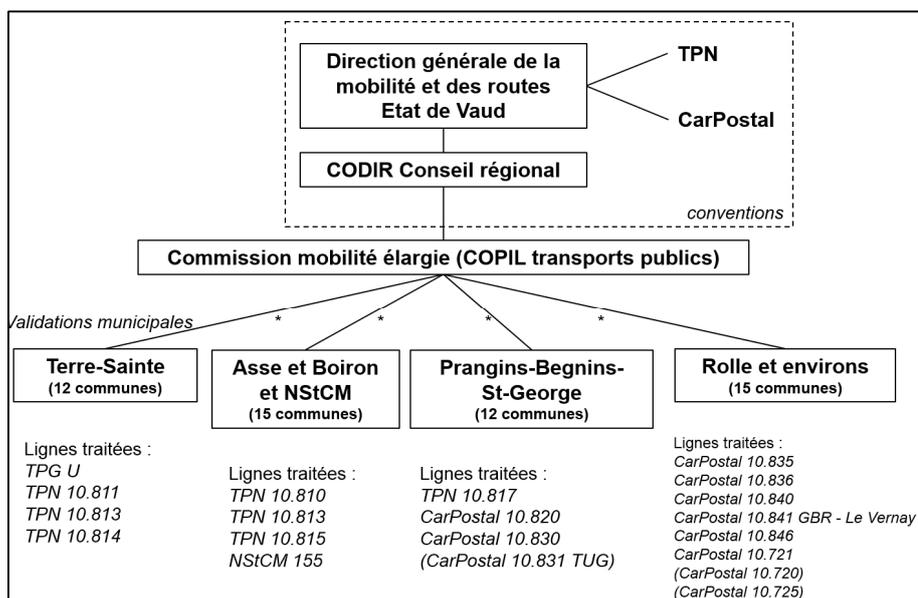


Figure 2 : Schéma d'organisation pour la préparation des horaires - Régionyon

4.1. Représentation des communes partenaires dans les bassins versants

Le district est partagé en quatre bassins versants correspondant approximativement aux bassins d'influence des gares principales et regroupant les lignes de rabattement correspondantes. Chaque commune partenaire est représentée dans ces groupes qui se réunissent une à deux fois par année pour discuter et faire des propositions sur des modifications de tracés (prolongements, nouvelles dessertes) ou d'horaires (cours supplémentaires, améliorations de l'offre). Les TPN, CarPostal, le NStCM et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud sont également invités.

Coppet - Terre Sainte	Asse et Boiron - NStCM	Prangins - Begnins - St George	Rolle et environs
Mies	Nyon	Nyon	Luins
Tannay	La Rippe	Prangins	Gland
Coppet	Crassier	Duillier	Gilly
Founex	Borex	Coinsins	Bursins
Céligny	Arnex sur Nyon	Vich	Tartegnin
Commugny	Eysins	Begnins	Bursinel
Crans-près-Céligny	Signy - Arenex	Le Vaud	Dully
Nyon	Grens	Burtigny	Rolle
Chavannes-des-Bois	Gingins	Longirod	Perroy
Chavannes-de-Bogis	Chésereux	Marchissy	Gimel
Crassier	Trélex	Saint George	Saint George
Bogis-Bossey	Givrins	Gland	Mont-sur-Rolle
	Genolier		Saint-Oyens
	Arzier - Le Muids		Féchy
	Saint Cergue		Bougy - Villars

Figure 3 : Répartition des communes par bassins versants - Régionyon

La participation d'une commune genevoise (bassin versant Coppet - Terre Sainte), et de quatre communes du district de Morges (bassin versant Rolle et environs) est à relever.

Programme de réorganisation des transports publics : Découpage des bassins versants

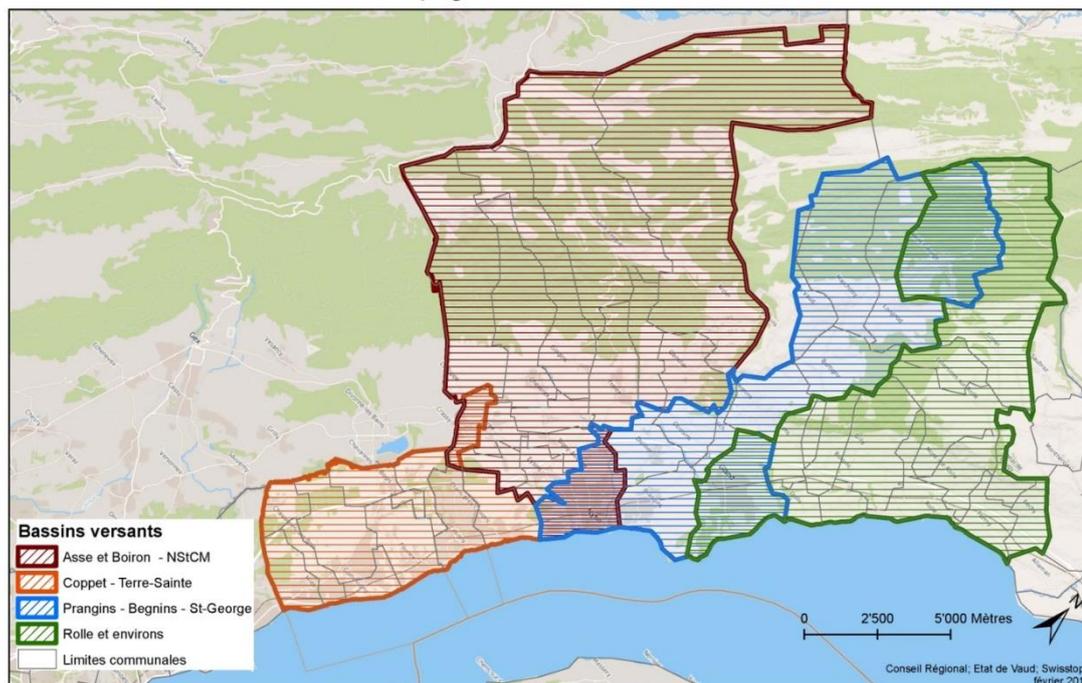


Figure 4 : Découpage des bassins versants - Régionyon

4.2. Fonctionnement du processus décisionnel

Suite aux discussions et propositions par bassin versant, les **Municipalités** des 51 communes partenaires du programme sont formellement consultées et peuvent valider, compléter ou remettre en question ces propositions.

La **Commission mobilité élargie** a ensuite pour rôle de faire la synthèse et l'arbitrage des propositions des quatre bassins versants. Elle est composée des membres de la Commission mobilité ordinaire du Conseil régional et complétée par des délégués par bassin versant. Elle est présidée par le responsable de la mobilité¹ au sein du CODIR du Conseil régional. Des représentants des partenaires (CarPostal, TPN / NSTCM, Etat de Vaud) sont invités selon les besoins. Elle s'est réunie huit fois en 2013.

Le **Comité de direction** (CODIR) du Conseil régional procède ensuite à une ultime synthèse et pesée des intérêts avant d'envoyer par courrier les demandes d'adaptation de l'offre de transports publics au Canton pour l'année suivante. La **Direction générale de la mobilité et des routes** se détermine ensuite sur ces demandes en indiquant lesquelles peuvent être prises en charge financièrement par le TRV et lesquelles devraient faire l'objet d'un financement des collectivités locales.

Pour la partie d'offre à financer par les collectivités locales, le fonds affecté aux transports publics peut être mobilisé par voie de préavis au **Conseil intercommunal**. Dans le cas où le fonds affecté ne peut pas rentrer en matière, par exemple si l'offre à financer ne fait pas partie des premières priorités, les **communes concernées** peuvent toutefois décider de la financer elles-mêmes.

4.3. Le cadre conventionnel

Les expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds régional vont au-delà du nombre de paires de courses agréé par la Confédération, au sens de l'article 7 de l'Ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional voyageurs du 11

¹ M. Pierre Stampfli, syndic de Chavannes-de-Bogis, est actuellement le responsable de la mobilité au sein du CODIR. Il sera remplacé par Mme Cornélia Gallay, syndique de St-Cergue, à partir du 1^{er} juillet 2014.

novembre 2009 (OITRV ; RS 745.16). Pour respecter l'OITRV, la Confédération ne finance pas une offre supérieure aux limites fixées en fonction du volume de voyageurs sur la section la plus chargée. Dès lors, les paires de courses qui ne sont pas considérées comme faisant partie des prestations agréées par la Confédération sont jugées comme excédentaires par rapport à la demande.

Ainsi, le financement des expérimentations de courses supplémentaires a été formalisé par la signature de conventions avec TPN, CarPostal et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'État de Vaud. Ces conventions indiquent par ailleurs les délais à respecter pour les demandes d'adaptation de l'offre de l'année suivante, de même que les échéances de livraison trimestrielles des statistiques de fréquentation des lignes par les transporteurs.

4.4. Rappel du cadre du TRV

Le TRV (Trafic Régional Voyageurs) est le nom du mécanisme de financement du déficit des transports publics en Suisse. Les règles sont définies par les articles 30, al. 1, 30a et 63 al. 1 de la Loi du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs (LTV). Leur bonne application est contrôlée par l'Office fédéral des transports (OFT). Par le TRV, la Confédération peut indemniser une entreprise qui exploite des lignes d'intérêt régional au moyen d'une concession. La prestation TRV est fixée avec le commanditaire et/ou l'entreprise dans une convention d'indemnisation.

Pour pouvoir bénéficier de l'indemnisation TRV une ligne doit remplir plusieurs critères :

- la ligne doit avoir une fonction de desserte et relier des localités ou parties de localités non encore desservies : desserte minimale de quatre paires de courses si la demande moyenne sur le tronçon le moins fréquenté d'une ligne atteint au moins 32 personnes par jour . une offre de 18 paires de courses à la cadence horaire intégrale doit être fournie si la demande moyenne sur le tronçon le plus fréquenté de la ligne dépasse les 500 personnes par jours ;
- la ligne doit être exploitée sur l'année entière ;
- la ligne doit avoir une rentabilité minimale ;
- les prescriptions des commanditaires concernant la qualité et la sécurité de l'offre de transport et le statut des employés doivent être respectés ;
- l'offre de transport fait l'objet d'une concession ;
- la demande doit être évaluée sur la charge par tronçon du lundi au vendredi.



Figure 5 : Critère d'indemnisation de la Confédération : rapport offre/demande . RR&A

Ce rapport offre/demande permet de déterminer les objectifs de fréquentation selon le nombre de paires de courses pouvant faire l'objet d'un financement dans le cadre du TRV. Les objectifs de fréquentation des préavis liés aux expérimentations financées par le fonds régional affecté suivent cette même logique.

Le octroi des indemnités se fait suivant un mécanisme de répartition financière représenté par le schéma ci-dessous. Dans un premier temps, il faut calculer le déficit d'exploitation qui correspond à la différence entre les charges d'exploitation et les recettes. Le déficit représente les indemnités à couvrir par bassins de transport. Ces indemnités sont financées, d'une part, par la Confédération à hauteur de 50% (montant plafonné) et d'autre part par l'Etat de Vaud à 50%, ou le solde si le plafond de la Confédération est atteint. Enfin, la part de l'Etat de Vaud est refacturée annuellement, à hauteur de 30%, aux communes suivant un principe de répartition au prorata de la population et de la qualité de la desserte défini par un coefficient suivant le mode de transport et son nombre de paires de courses par jour.

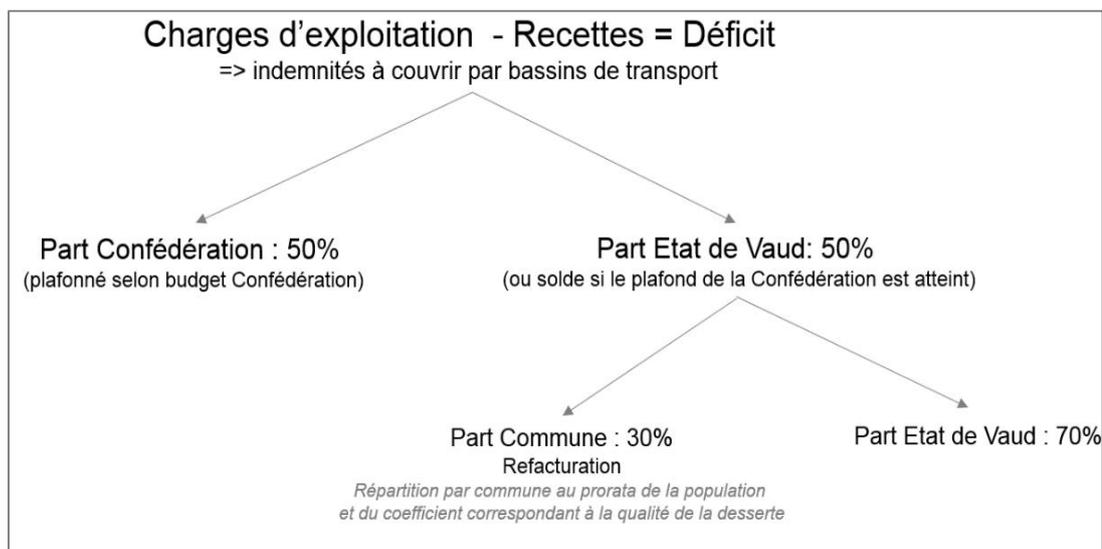


Figure 6 : Mécanisme de répartition financière des indemnités de transports publics régionaux . Régionyon

La répartition entre l'Etat de Vaud et les communes est réglée par les articles 14 al.2, 15 al.1 et 18 al.1 de la Loi vaudoise sur les transports publics (LTPu) de 1990². La délimitation des bassins de transport est donnée par l'article 1 de l'Arrêté vaudois fixant le périmètre des régions de transport public (AFTPu) de 2002. La répartition des frais entre les communes au sein des bassins de transport est donnée par les articles 2, 3 et 4 du Règlement vaudois sur la répartition entre communes des contributions accordées aux transports publics (RRTPu) de 2002.

Les budgets TRV se traduisent depuis 2014 sous forme de budgets biannuels : 2014 . 2015, 2016 . 2017, etc.

Il est à relever que l'Etat de Vaud peut participer à 12.5% des frais d'exploitation des lignes urbaines dont les prestations sont commandées par les communes hors du cadre du mécanisme TRV.

² En mai 2013, le Grand Conseil a modifié la LTPu qui devient la Loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics (LMTP). La nouvelle loi permet au Canton de soutenir financièrement les communes pour la réalisation de projets d'aménagement en faveur des vélos dans le cadre des mesures des projets d'agglomération. Le mécanisme de financement du TRV n'a pas été modifié.

5. Expérimentations de courses supplémentaires

Une partie du fonds régional affecté au programme de réorganisation des transports publics est réservée aux expérimentations de courses supplémentaires pendant une durée limitée. Depuis le 9 décembre 2012, les courses expérimentales de premières priorités ont été mises en place pour une période de deux ans, et des courses complémentaires ont été ajoutées en décembre 2013 pour les horaires 2014 et 2015 (voir tableau ci-dessous). Les démarrages des courses supplémentaires de seconde et de troisième priorité sont conditionnés aux résultats des expérimentations en cours.

Préavis	Etat	Lignes régionales	Courses financées par le fonds régional transports publics	Horaires	Montant TTC Horaire 2015		
Priorité 1 Préavis 21-2012	Objet du préavis 37-2014 Demande de prolongement d'une année supplémentaire les expérimentations de courses de priorité 1	TPN 10.813	+ 3 paires de courses => Prolongement de la cadence à 30' le matin et le soir	Crassier - Ch.-des-Bois	8h29 18h29 21h59	CHF 80'000	
				Ch.-des-Bois - Crassier	8h04 19h04 22h34		
		CarPostal 10.830	+ 2 demi-paires de courses entre Gland et Begnins (1 demi-paire en haut-le-pied*) => Prolongement de la cadence à 30' le matin et amélioration de l'offre du soir	Gland - Begnins	5h55	CHF 16'500	
				Begnins - Gland	20h52		
		CarPostal 10.836	+ 3 paires de courses => Cadence à l'heure toute la journée et amélioration de l'offre du soir en semaine	Gland - Rolle	9h15 15h15 21h15	CHF 98'500	
				Rolle - Gland	9h49 15h49 21h49		
		CarPostal 10.840	+ 2 paires de courses => Cadence à l'heure toute la journée	Rolle - Gimel	9h50 14h50	CHF 66'000	
				Gimel - Rolle	9h18 14h18		
		CarPostal 10.841	+ 4.5 paires de courses (équivalent au financement d'une partie du coût d'exploitation de l'extension de la boucle Le Vernay : environ 5%) => Prolongement du GreenBus jusqu'à Le Vernay	Boucle Le Vernay	-	CHF 22'500	
		CarPostal 10.835	+ 1 paires de course => amélioration de l'offre du soir en semaine	Gland - Rolle Rolle - Gland	21h15 21h48	CHF 35'000	
		CarPostal 10.846	+ 1 paire de courses => Amélioration de l'offre du soir	Rolle - Allaman Allaman - Rolle	23h49 23h12	CHF 24'000	
		Cours reprises dans le budget TRV pour l'horaire 2015	CarPostal 10.835	+ 2 paires de courses => Cadence à l'heure toute la journée	Gland - Rolle	10h15 14h15	CHF 70'000
					Rolle - Gland	10h48 14h48	
Compléments de Priorité 1 (1) Préavis 30-2013	Suite des expérimentations Horaire 2015	TPN 10.813	+ 5 paires de courses => 1 paire sur le tronçon Coppet-Crassier => 4 paires sur le tronçon Coppet - Chavannes-des-Bois	Crassier - Ch.-des-Bois	12h40 12h29 14h30 16h30	CHF 63'500.- + indexation	
				Ch.-des-Bois - Crassier	7h37 12h05 15h14 16h14		
		CarPostal 10.835	+ 1 paire de courses => A l'heure de pointe du matin	Gland - Rolle Rolle - Gland	7h45 7h18	CHF 50'000.- + indexation	
		CarPostal 10.836	+ 1 paire de courses => A l'heure de pointe du matin	Gland - Rolle Rolle - Gland	6h45 7h19	CHF 54'500.- + indexation	
		CarPostal 10.841	- 0.5 paire de courses (environ 5% du coût d'exploitation) => A l'heure de pointe du matin	Boucle Le Vernay	-	CHF 0.-	
		CarPostal 10.846	+ 2 paires de courses => A l'heure de pointe du matin	Rolle - Allaman	7h23 8h23	CHF 144'000.- + indexation	
				Allaman - Rolle	6h45 7h45		

Figure 7 : Expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds TP (préavis 21-12 et 30-13) - Régionyon

Les expérimentations de courses supplémentaires de priorité 1 et 1q ajoutent à la contribution significative de l'Etat de Vaud pour l'amélioration de l'offre en décembre 2012. En effet, le budget des indemnités TRV a augmenté de 3 millions de francs pour l'exploitation, soit 33% d'augmentation entre 2012 et 2013 qui se traduit par le financement de 34 paires de courses supplémentaires et d'une partie de l'exploitation de la nouvelle ligne transfrontalière TPN 10.814 Gex-Divonne-Coppet.

5.1. Calendrier des expérimentations

Dans le calendrier ci-dessous, on observe un problème de compatibilité entre la planification des budgets TRV couvrant désormais une période de deux ans et la période de mise en œuvre des expérimentations de priorité 1, liées au préavis 21-12, se terminant fin 2014. En effet, leur reprise aurait déjà dû être intégrée dans le budget TRV 2014-2015 alors que les résultats ne sont pas encore suffisants sur plusieurs lignes.

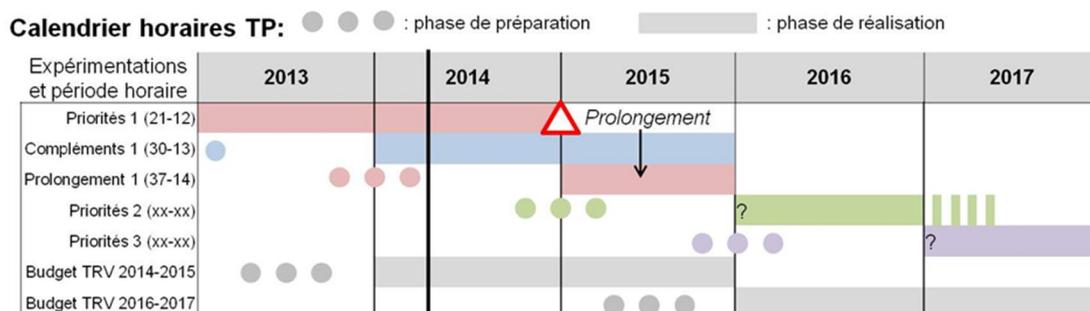


Figure 8 : Calendrier de mise en œuvre des expérimentations - Régionyon

Il convenait dès lors de se poser la question de l'opportunité de prolonger d'une année ces expérimentations afin de bénéficier d'un recul de deux années d'exploitation complètes. La fin de la période des expérimentations de priorité 1 coïnciderait dès lors avec la fin de celle des compléments d'expérimentation (priorité 1q qui pourraient ainsi être repris par le budget TRV 2016-2017 sous réserve de leur succès.

Ce problème se posera dans les mêmes termes si des expérimentations de priorité 2 étaient engagées en 2015 pour une durée de deux ans. Il s'agirait donc de s'interroger sur l'opportunité de prévoir ces expérimentations sur trois ans ou de les décaler d'une année afin qu'elles puissent être reprises par le budget TRV 2018-2019 sous réserve de leur succès.

5.2. Transfert des scolaires des transports privés aux transports publics

La réorganisation des transports publics dans la région a aussi pour objectif de transférer les élèves du secondaire utilisant les transports privés, payés par les communes, dans les lignes régulières du réseau de transports publics. Cela permet d'une part de diminuer les charges financières des communes et d'autre part de contribuer à l'amélioration de la fréquentation des lignes de transports publics.

Pour préparer cette transition, plusieurs rencontres ont eu lieu en 2012 et en 2013 entre le Conseil régional, des représentants d'associations scolaires intercommunales et des directions d'établissements (ASPAIRE - Le Martinet, ASCOT - Les Rojalets, AEE - Elisabeth de Portes, AISE - Lesplanade).

Depuis le 9 décembre 2012, les élèves du collège du Martinet à Rolle ont été transférés dans les lignes de transports publics. Ce transfert a nécessité d'adapter les horaires de l'école en conséquence avec des effets importants sur la pause de midi. Le transfert a eu lieu en milieu d'année scolaire mais les horaires de l'école ont été adaptés dès la rentrée en gérant la phase transitoire avec les bus privés. Le succès de l'opération, qui a bénéficié du soutien important de l'ASPAIRE et de la Direction d'établissement, a fortement contribué à la progression de la fréquentation des lignes des bus connectées à la gare de Rolle.

Avec la transformation de l'ancienne ligne TPN 10.810 en deux lignes TPN 10.813 et TPN 10.814 en Terre Sainte, un important travail de coordination avec les horaires scolaires de l'établissement secondaire des Rojalets a été effectué, en collaboration avec l'ASCOT, TPN, l'Etat de Vaud et la Direction d'établissement. Les horaires de l'école ne pouvant souffrir d'aucun changement, des courses supplémentaires ne circulant qu'en période scolaire ont été ajoutées sur la ligne TPN 10.813 pour répondre à la demande de l'ASCOT. Ces courses supplémentaires ont toutefois contribué à l'augmentation des coûts d'exploitation de la ligne et à faire baisser le taux de couverture des charges en-dessous de la barre fatidique des 20%. Il s'agira donc de suivre attentivement les résultats de fréquentation de ces courses scolaires afin d'analyser le rapport coût-efficacité réel pour les communes concernées par rapport à des transports spéciaux.

Concernant l'établissement secondaire de l'Esplanade à Begnins, la majorité des élèves prenaient déjà les transports publics pour se rendre à l'école avant le changement d'horaires du 9 décembre 2012. Ainsi, le travail de coordination effectué en collaboration avec l'ASE, la Direction d'établissement, CarPostal et l'Etat de Vaud a principalement consisté à caler les horaires de l'école par rapport aux transports publics et à prévoir des doublures en suffisance pour faire face au nombre d'élèves à transporter. Dans la mesure du possible, un décalage par rapport aux pics des pendulaires et des gymnasiens descendant à Nyon le matin a été recherché.

Concernant l'établissement secondaire d'Elisabeth de Portes à Borex, des discussions préliminaires ont eu lieu avec l'AE et la Direction d'établissement. Le transfert des élèves étant lié au bouclage Asses&Boiron, aux horaires de l'école, aux contrats avec les transporteurs privés, au concept de la journée continue et, partant, à la construction d'un restaurant scolaire, ces discussions ont permis de partager les enjeux relatifs à chaque question. Il a ainsi été convenu que ce transfert et donc le bouclage Asses&Boiron, ne soit mis en place qu'à l'échéance de mise en service d'un restaurant scolaire, soit au plus tôt à la rentrée 2016 selon les informations fournies par l'AIAB.

En synthèse, près de 900 élèves sont actuellement transportés par les différentes lignes de bus du réseau régional. Ces élèves effectuent au maximum 4 voyages par jour (lundi-mardi-jeudi-vendredi) et 2 voyages les mercredis. Ils ont donc un impact potentiel important sur la fréquentation annuelle des lignes. Ci-dessous le tableau regroupe le nombre de voyageurs potentiel par an et leur impact potentiel sur l'évolution de la fréquentation en 2013. La participation des élèves aux bons résultats de fréquentation des lignes de transports publics incitent à poursuivre les efforts de coordination entre les horaires des écoles et les horaires des transports publics.

Lignes	Nombre d'élèves concernés en 2013	Nombre de voyages par jour (lu-ma-je-ve ; mer=2)	Fréquentation 2013	Nombre de voyages potentiels des scolaires en 2013	% de scolaires potentiels sur total voyageurs
10.813	-	-	204'961	-	-
10.820	390	2	452'944	145'860	32.20%
10.830	44	2	128'428	16'456	12.81%
10.835	163	4	193'261	109'862	56.85%
10.836	44	4	82'902	29'656	35.77%
10.840	70	4	91'391	47'180	51.62%
10.846	145	4	205'683	97'730	47.51%
10.721	20	4	48'100	13'480	28.02%
Total	876	-	1'154'609	460'224	37.83%

Figure 9 : Evaluation du nombre potentiel de voyageurs scolaires sur les lignes régionales - Régionyon

6. Exploitation du réseau

6.1. Points particuliers du réseau à traiter

- **Le prolongement de la ligne TPN 10.813 vers Sauvigny (F) à Grilly (F)**

Un projet de prolongement de la ligne TPN 10.813, dans un premier temps jusqu'au village de Sauvigny (F), est en cours. Le projet prévoit un arrêt à la douane de Sauvigny côté suisse et un cabotage sur le sol français sur la Route de la Mairie à proximité du Rond-point de la Croisée. Un dossier de demande de subvention des coûts d'exploitation annuels sur le sol français sera envoyé durant le premier semestre 2014 au Conseil Général de l'Ain. La commune de Sauvigny (F) s'est montrée favorable pour cofinancer ce projet qui bénéficie par ailleurs du soutien de principe de la Communauté de Communes du Pays de Gex.

Ce prolongement devrait permettre d'accroître la fréquentation de ce tronçon qui fait partie des moins performants du district actuellement. L'offre pourrait ainsi être améliorée au bénéfice des habitants de Tannay et de Chavannes-des-Bois. Si les résultats de fréquentation sont au rendez-vous, la ligne pourrait de plus être prolongée jusqu'à Grilly (F) dans un second temps. En effectuant plusieurs arrêts sur le sol français la ligne deviendrait ainsi pleinement transfrontalière et devrait alors être transférée au GLCT Transports (Groupement Local de Coopération Transfrontalière).

- **La desserte du centre commercial de Chavannes-de-Bogis**

La variante de base du tracé de la nouvelle ligne transfrontalière 10.814 Gex-Divonne-Coppet prévoyait de desservir le centre commercial de Chavannes-de-Bogis. Face aux difficultés politiques rencontrées pour sa mise en œuvre et à l'impossibilité de trouver une variante alternative satisfaisante pour tous les partenaires, l'Autorité organisatrice a finalement décidé de retenir un tracé ne desservant plus le centre commercial.

Sous l'égide de la commune territoriale, il s'agit désormais de rechercher des solutions spécifiques pour remédier à cette situation selon les demandes exprimées par les communes concernées du bassin versant de la gare de Coppet.

- **La correspondance des lignes TPN 10.810 et 10.813 à Crassier**

Avec la réorganisation des lignes régionales en décembre 2012, la connexion directe entre certains villages de Terre Sainte avec la gare de Nyon n'a plus pu être assurée. Le transit proposé par la gare de Coppet est un peu plus long et nécessite la traversée d'une zone tarifaire supplémentaire. L'objectif de rétablir la correspondance à Crassier entre les lignes TPN 10.810 et 10.813 permettra d'éviter la traversée d'une zone tarifaire supplémentaire mais nécessite d'adapter les horaires de ces lignes sans en péjorer les correspondances avec les trains aux gares de Coppet et de Nyon.

A l'heure actuelle, la ligne 10.813 a un horaire comprenant des marges de temps artificielles pour pallier les possibles retards aux heures de pointe dus au trafic important à la jonction autoroutière de Coppet en particulier. La réalisation des mesures de priorisation des bus permettra de réduire voire de supprimer ces marges artificielles. De ce fait, il devrait être possible de rétablir la correspondance entre les lignes 10.810 et 10.813 à Crassier, à l'horizon de l'horaire 2016.

- **Le bouclage Asse et Boiron (lignes TPN 10.810 et 10.815)**

Suite à l'étude de la réorganisation du réseau de transports publics du district, une première variante avait été retenue (double boucles complètes). Sa faisabilité technique a été remise en question en 2012 en raison des contraintes d'exploitation imposées par les horaires définitifs des CFF. Des pistes de variantes alternatives ont été proposées et discutées avec les communes d'Asse et Boiron. D'accord avec elles, une étude détaillée sera effectuée en 2014 pour arrêter une variante.

Afin d'avoir la garantie d'un minimum de fréquentation, la réalisation de ce bouclage est toutefois conditionné à la mise en place de la journée continue à l'école secondaire d'Elisabeth de Portes à Borex, elle-même conditionné à la construction d'un restaurant

scolaire prévue au plus tôt pour la rentrée 2016. Ainsi, le transfert des élèves du secondaire dans les transports publics le matin et le soir contribuera à pérenniser la variante de bouclage qui devrait être expérimentée pendant au moins deux ans.

- **Le tracé de la ligne TPN 10.815 en ville de Nyon**

En 2010, le schéma du réseau régional et le concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon avaient arrêté un tracé pour la ligne TPN 10.815 entre Eysins et la gare de Nyon via la Route de Crassier/Route de la Gravette/Route de Signy/Avenue Alfred Cortot. Pour que la ligne puisse emprunter cet itinéraire des mesures d'aménagement devaient être réalisées (voie bus, système de détection pour les feux, etc.). Ainsi, aujourd'hui la ligne utilise un itinéraire provisoire Rue de l'Aiselet/Route de Nyon/Route du Stand/Avenue Reverdil.

La ligne 10.815 a un horaire tendu qui ne laisse que peu de marge en cas de retard. Afin de mettre en service son itinéraire définitif sans préjudice la stabilité de l'horaire, une étude va être lancée et devra permettre de garantir que son temps de parcours ne soit en tout cas pas allongé par rapport à celui de l'itinéraire provisoire actuel.

- **La desserte du Vernay par le GreenBus de Rolle (ligne CarPostal 10.841)**

Pour mémoire, le quartier du Vernay, situé sur la commune territoriale de Luins, compte environ 40 emplois et 100 habitants. Suite à l'étude de la réorganisation du réseau de transports publics du district, une première variante de tracés des lignes 10.835 et 10.836 entre Gland et Rolle via Le Vernay avait été retenue. Sa faisabilité technique a été remise en question en 2012 en raison des contraintes liées aux temps de parcours trop longs pour pouvoir assurer des correspondances fiables aux gares de Gland et de Rolle.

Des alternatives ont ainsi été étudiées en 2012 pour aboutir au test d'une desserte du Vernay par une extension du GreenBus Rolle mise en service le 9 décembre 2012. Les résultats de fréquentation du test permettront de prendre une décision sur l'avenir de la desserte du Vernay en collaboration avec les communes de l'Ouest romand et l'Etat de Vaud.

- **La suppression de la ligne TPN 10.817 au profit du prolongement de la ligne TPN 10.811**

Suite à l'étude de la réorganisation du réseau de transports publics du district, il est prévu de supprimer la ligne TPN 10.817 Nyon - Prangins - Gland au profit de la mise en place du réseau urbain Nyon - Prangins en décembre 2014 et du prolongement de la ligne TPN 10.811 Coppet - Nyon jusqu'à l'Hôpital de Prangins. Compte tenu des impacts de ces adaptations du réseau sur les habitudes des voyageurs, une étude d'exploitation va être lancée au premier semestre 2014 afin d'en évaluer en détails les avantages et inconvénients. La mise en place est prévue au plus tôt en décembre 2014.

6.2. Données ligne par ligne

Les quinze lignes de bus du réseau régional et la ligne du NStCM sont détaillées ci-après selon les points suivants et comparées selon un état de référence (horaire 2012), un état actuel (horaire 2013) et un état futur (objectifs à atteindre) :

- Caractéristiques de la ligne (fréquence, longueur de la ligne, temps de parcours, vitesse commerciale, nombre d'arrêts, amplitude horaire et nombre de paires de courses),
- Statistiques de fréquentation (fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé et fréquentation annuelle).

Des données plus détaillées sont présentées en Annexe 2 du document. Elles concernent le tracé des lignes, la charge par tronçon (nombre de voyageurs entre deux arrêts consécutifs) ainsi que les montées et descentes par arrêt.

6.2.1. Lignes régionales du district de Nyon

Les lignes régionales desservent une grande partie des communes du district de Nyon et sont organisées en rabattement vers les gares régionales de Nyon, Coppet, Rolle et Gland.

Les horaires des différentes lignes sont cadencés suivant les horaires des trains CFF et plus particulièrement sur les RégioExpress (RE) cadencés à la demi-heure entre Genève et Lausanne. La réorganisation du réseau régional doit permettre de rendre plus attractifs les transports publics pour les pendulaires avec des temps de parcours améliorés par des mesures d'infrastructure et de priorisation.

Les lignes suivantes sont traitées ci-après :

- TPN 10.810 : Nyon . Crassier . La Rippe
- TPN 10.811 : Nyon . Céligny . Coppet
- TPN 10.813 : Chavannes-des-Bois . Coppet . Crassier
- TPN 10.814 : Gex . Divonne-les-Bains . Coppet
- TPN 10.815 : Nyon . Gingins
- TPN 10.817 : Nyon . Prangins - Gland
- CarPostal 10.820 : Nyon . Begnins . Saint-George
- CarPostal 10.830 : Gland . Burtigny . Bassins
- CarPostal 10.835 : Gland . Gilly . Rolle
- CarPostal 10.836 : Gland . Bursinel . Rolle
- CarPostal 10.840 : Gland . Burtigny . Bassins
- CarPostal 10.846 : Rolle . Perroy . Allaman
- CarPostal 10.720 : Allaman - Aubonne . Gimel . Saint-George
- CarPostal 10.725 : Allaman . Gimel . Bière
- CarPostal 10.721 : Rolle . Aubonne . Allaman . (Signal-de-Bougny)
- 155 : NStCM : Nyon . Saint-Cergue . La Cure

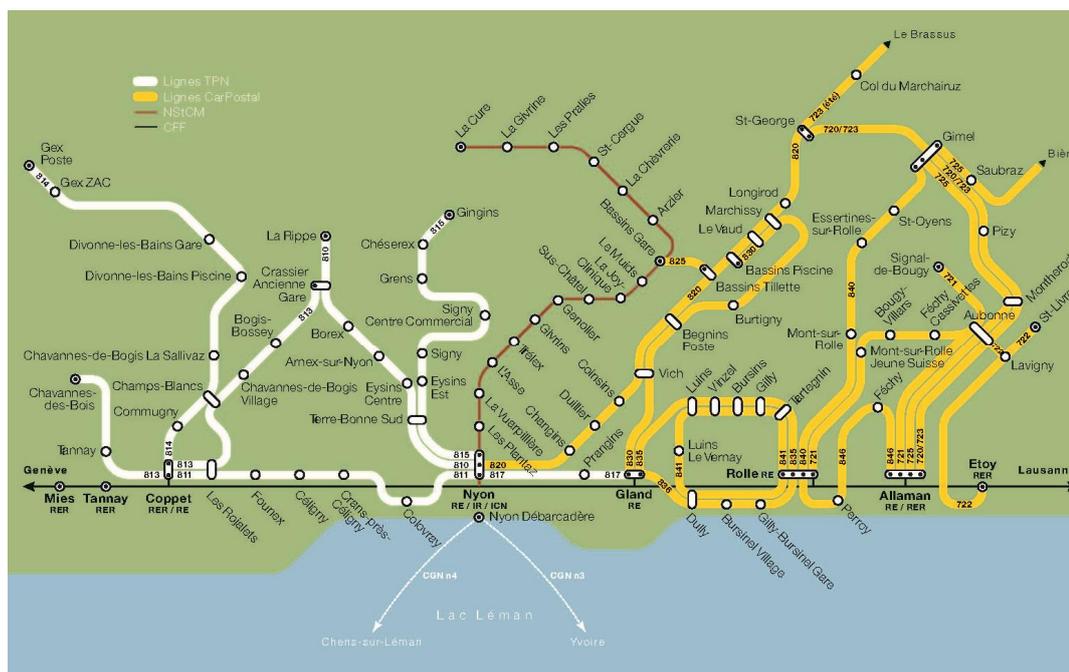


Figure 10 : Carte schématique du réseau régional de transports publics du district de Nyon . ZVV, Régiononyon

Ligne TPN 10.810 Nyon Ë Crassier Ë La Rippe

Caractéristiques

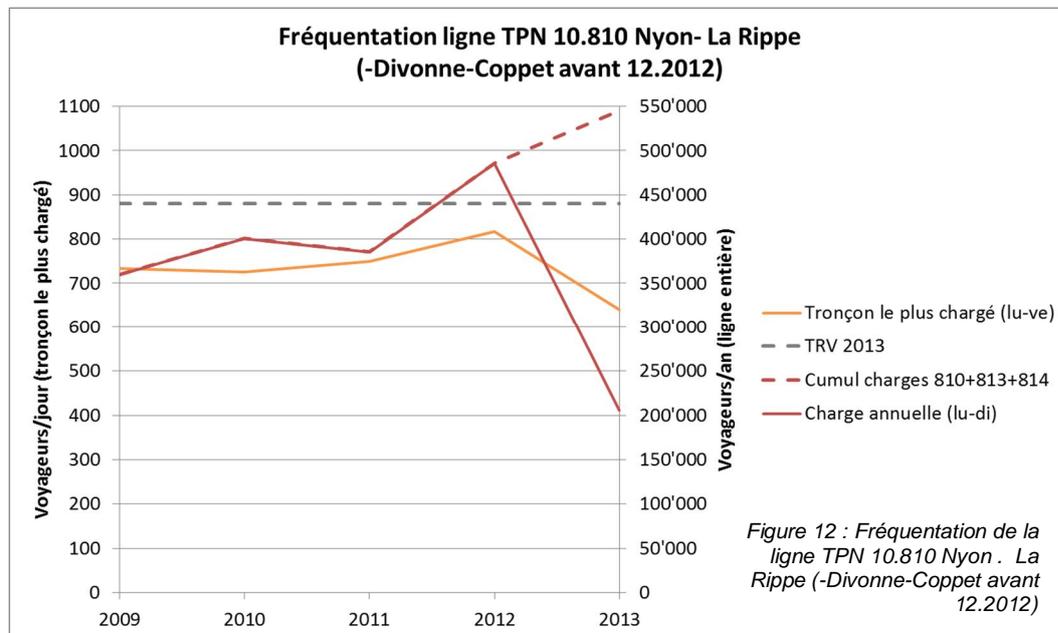
La ligne emprunte un nouveau tracé depuis le 9 décembre 2012. Elle bénéficie de plusieurs courses supplémentaires, financées dans le cadre du TRV, pour la mise en place de la cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir. Pour le moment, le fonds régional ne finance pas encore d'expérimentations de courses supplémentaires sur cette ligne en raison des améliorations financées dans le cadre du TRV et de l'attente à venir du bouclage Assé et Boiron.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
		Nyon - Divonne - Coppet Tronçon étudié Nyon - La Rippe	Nyon - Crassier - La Rippe
Fréquence HP	30'	30'	30'
Fréquence HC	1h	1h	1h
Longueur de la ligne	-	8 km	A définir
Temps de parcours	14' / 19' selon sens	21'	
Vitesse commerciale	-	22.8 km/h	
Nombre d'arrêts	?	9	
Amplitude horaire	6h04 à 21h07	5h40 à 0h47	
Nombre de paires de courses	23	25	

Figure 11 : Caractéristiques de la ligne TPN 10.810 - Régionyon

Fréquentation

Cette ligne réalisait le tracé Nyon - La Rippe - Divonne - Coppet jusqu'à l'horaire 2012. Elle a aujourd'hui été divisée en trois lignes : la 10.813 (Chavannes-des-Bois - Coppet - Crassier), la 10.814 (Gex - Divonne - Coppet) et la ligne 10.810 actuelle. Ainsi, la fréquentation annuelle de la ligne 10.810 a connu une baisse car le potentiel de population desservie est moins important qu'auparavant. Malgré tout, en cumulant les fréquentations des trois nouvelles lignes (10.810 + 10.813 + 10.814), le nombre de voyageurs par an est plus important qu'en 2012 (environ 550 000 voyageurs en 2013 contre 480 000 en 2012).



L'objectif fixé par le TRV n'est pas encore atteint. Une année d'exploitation supplémentaire devrait permettre de procéder à une analyse sur la base d'une fréquentation stabilisée.

Ligne TPN 10.811 Nyon - Céligny - Coppet

Caractéristiques

La ligne 10.811 est la ligne la plus fréquentée du réseau régional dans le district de Nyon. Pour le moment, aucune expérimentation n'a été lancée. En effet, cette ligne bénéficie déjà d'une cadence à la demi-heure toute la journée grâce à la desserte de Céligny (GE) qui s'ajoute sur la loi genevoise. Une expérimentation d'une paire de courses de priorité 3 a néanmoins été identifiée pour prolonger la cadence à la demi-heure jusqu'à 20h en semaine.

Du lundi au vendredi	2012	2013	Objectifs
	Nyon - Céligny - Coppet	Nyon - Céligny - Coppet	Prangins - Nyon - Céligny - Coppet
Fréquence HP	30'	30'	30'
Fréquence HC	1h	1h	1h
Longueur de la ligne	11 km	11 km	A définir
Temps de parcours	29'	29'	
Vitesse commerciale	22.75 km/h	22.75 km/h	
Nombre d'arrêts	9	9	
Amplitude horaire	4h57 à 1h05	4h56 à 1h02	
Nombre de paires de courses	33	33	

Figure 13 : Caractéristiques de la ligne TPN 10.811 - Régionyon

Fréquentation

La ligne 10.811 a une fréquentation de près de 900 voyageurs par jour sur le tronçon le plus chargé et plus de 500'000 voyageurs en 2013. De plus, les courses scolaires mises en place (double avec des bus articulés) sont bien chargées ; aucun comptage n'est pour le moment effectué dans ces bus qui ne sont pas équipés du système de comptage automatique comme les bus des courses régulières. Des comptages manuels seront effectués pour pallier à cela en 2014 afin d'obtenir des données de fréquentation complètes.

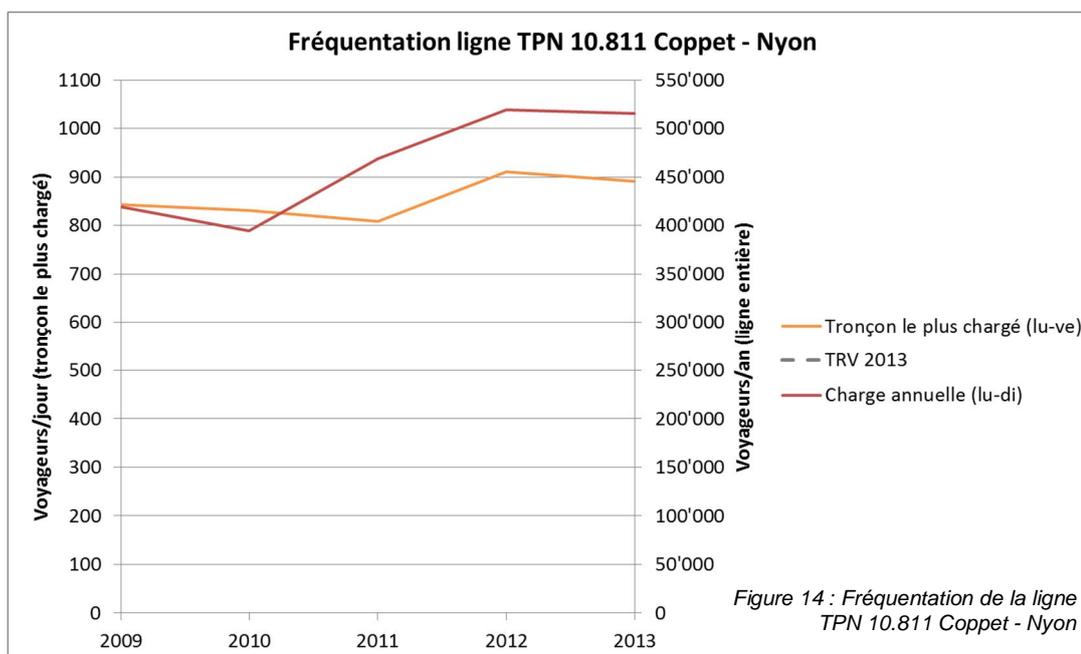


Figure 14 : Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet - Nyon

La ligne 10.811 va prochainement être étudiée dans le cadre d'un mandat pour son prolongement jusqu'à l'Hôpital de Prangins lié à la mise en place du réseau urbain Nyon - Prangins en décembre 2014 et l'intention de supprimer la ligne 10.817.

Ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois È Coppel È Crassier

Caractéristiques

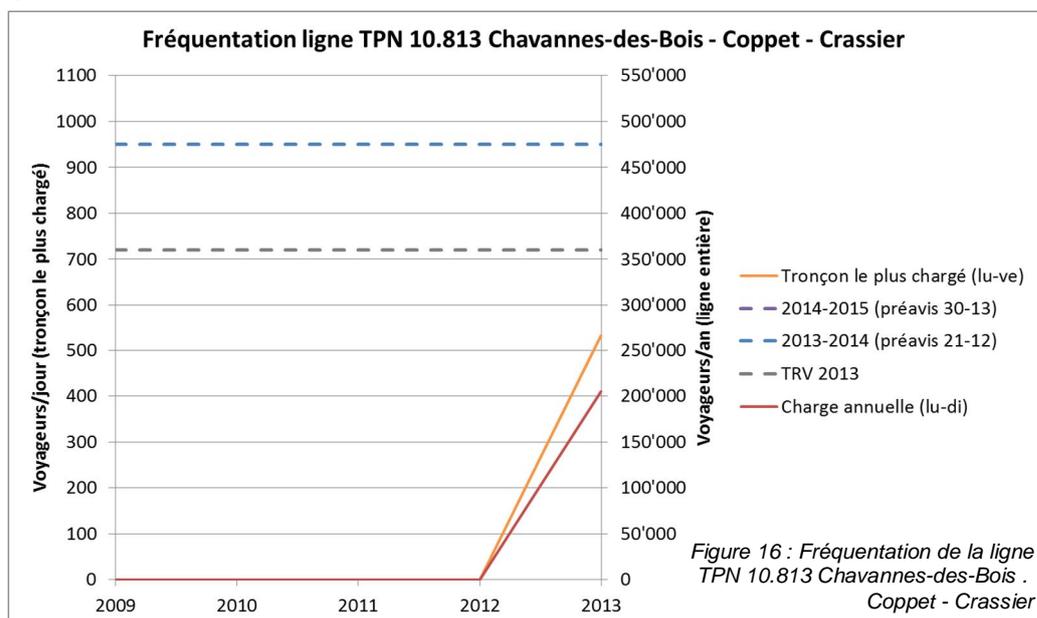
La ligne 10.813 circule depuis le 9 décembre 2012 et reprend des tronçons de l'ancienne ligne 10.810. Dès sa mise en place, des expérimentations de courses supplémentaires ont été financées par le fonds régional (préavis 21-12) pour prolonger la cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir (priorité 1). En complément, de nouvelles courses circulent depuis le 15 décembre 2013 (préavis 30-13) pendant les périodes scolaires (priorité 1q).

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012 Anciens tronçons de la ligne 10.810		Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Tronçon Ch-des-Bois - Coppel	Tronçon Coppel - Crassier	Chavannes-des-Bois - Coppel - Crassier	Sauverny - Ch-des-Bois - Coppel - Crassier
Fréquence HP	30'	33' à 37'	30'	30'
Fréquence HC	2h	1h30	1h (Coppel - Crassier)	1h (ligne complète)
Longueur de la ligne	-	-	14 km	17 km
Temps de parcours	10' / 11'	31'	46'	40'
Vitesse commerciale	-	-	18.2 km/h	25.5 km/h
Nombre d'arrêts	?	?	10	14
Amplitude horaire	7h07 à 18h26	6h05 à 21h04	5h59 à 22h56	A définir
Nombre de paires de courses	8	19	25	

Figure 15 : Caractéristiques de la ligne TPN 10.813 - Régionyon

Fréquentation

Après une année d'exploitation, la fréquentation de la ligne est bonne et compte plus de 500 voyageurs par jour sur le tronçon le plus chargé et 200'000 voyageurs au total en 2013. L'objectif fixé par le TRV n'est pas encore atteint. Une année d'exploitation supplémentaire devrait permettre de procéder à une analyse sur la base d'une fréquentation stabilisée.



A l'heure actuelle, la 10.813 a un horaire composé de marges artificielles pour pallier les possibles retards aux heures de pointe à cause du trafic important à la jonction autoroutière de Coppel. Avec la réalisation des travaux de priorisation, il est prévu de réduire voire de supprimer ces marges artificielles pour accroître l'attractivité de la ligne et rétablir la correspondance avec la 10.810 à Crassier à l'horizon de l'horaire 2016.

Côté Chavannes-des-Bois, le projet de prolongement jusqu'à Sauverny (F) est en cours. Ce prolongement transfrontalier permettra d'augmenter le potentiel d'habitants desservis.

Ligne TPN 10.814 Gex Æ Divonne-les-Bains Æ Coppet

Caractéristiques

La ligne 10.814 est une nouvelle ligne et son tracé reprend quelques tronçons de l'ancienne ligne 10.810. Cette ligne transfrontalière (8 arrêts sur le sol français) est exploitée par le GLCT Transports (Groupement Local de Coopération Transfrontalière).

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012 Ancien tronçon de la ligne 10.810	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Tronçon Divonne - Coppet	Coppet - Divonne - Gex	Coppet - Divonne - Gex
Fréquence HP	1h	1h	Décisions du GLCT
Fréquence HC	2h	1h	
Longueur de la ligne	-	16 km	16 km
Temps de parcours	13' / 16'	38' (21' Divonne - Coppet)	35' (18' Divonne - Coppet)
Vitesse commerciale	-	25.26 km/h	27.42 km/h
Nombre d'arrêts	?	14	14
Amplitude horaire	6h36 à 20h01	6h04 à 22h25	Décisions du GLCT
Nombre de paires de courses		16.5	

Figure 17 : Caractéristiques de la ligne TPN 10.814 - Régionyon

Fréquentation

La ligne est bien fréquentée entre Divonne et Coppet. Cependant, les statistiques par tronçons montrent que très peu de passagers voyagent entre Divonne et Gex. Un travail de valorisation de ce tracé serait nécessaire côté français. Côté suisse, l'objectif fixé par le TRV n'est pas encore atteint. Une année d'exploitation supplémentaire devrait permettre de procéder à une analyse sur la base d'une fréquentation stabilisée. Le GLCT a de toute façon prévu une augmentation de l'offre par étapes. La première étape en cours étant prévue pour durer deux ans, le renforcement de l'offre pourrait intervenir au plus tôt à l'horizon 2015.

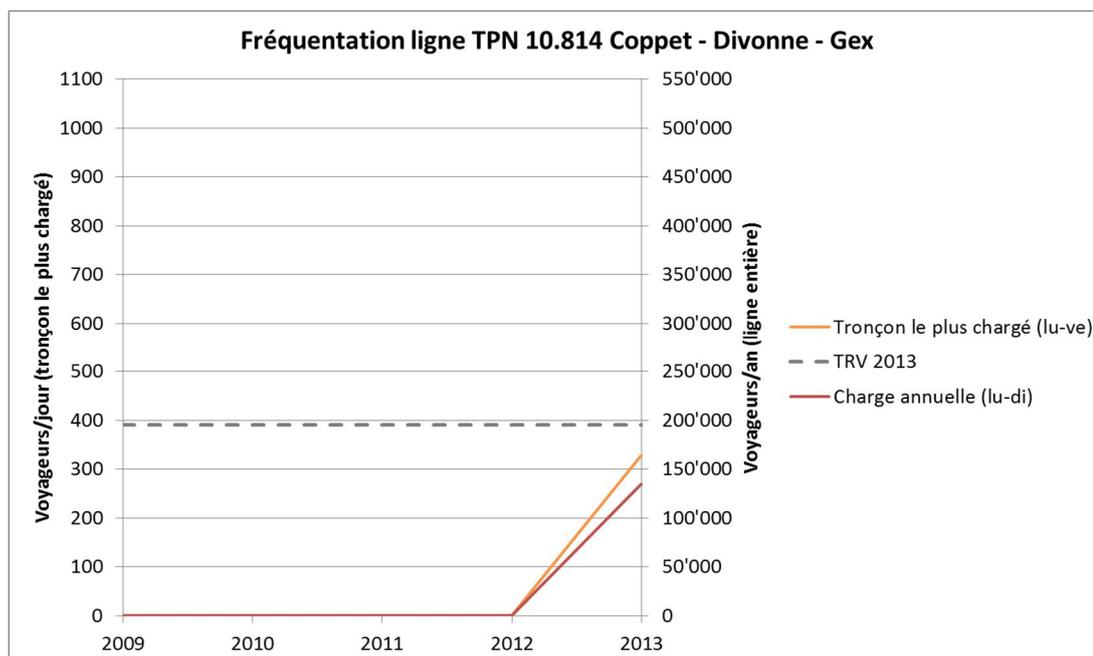


Figure 18 : Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet . Divonne - Gex

Ligne TPN 10.815 Nyon É Gingins

Caractéristiques

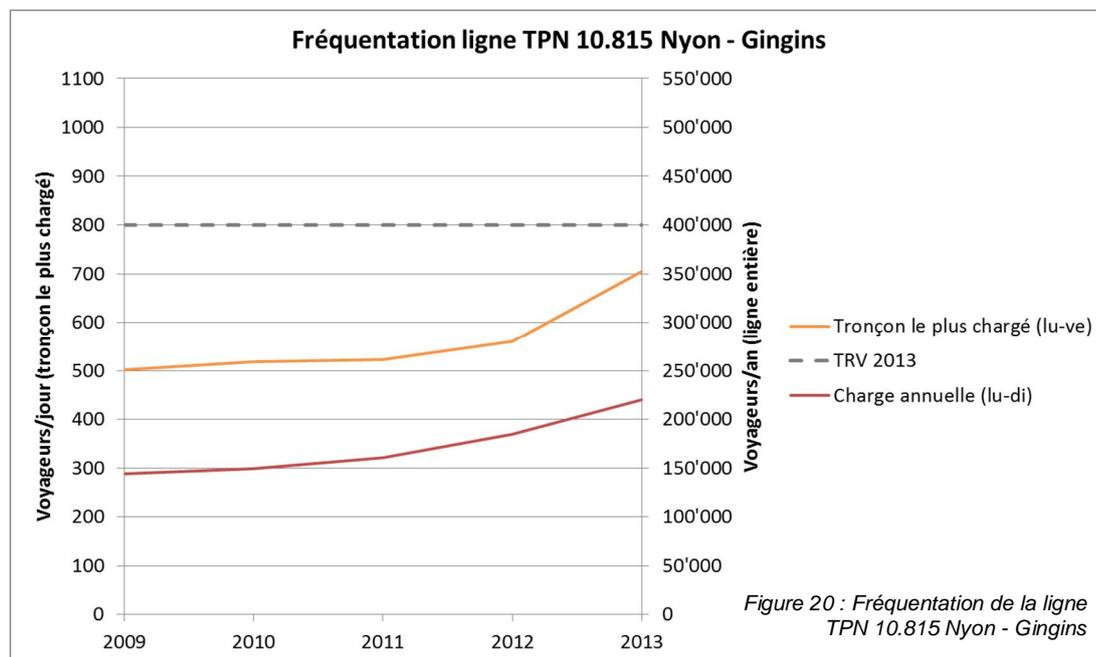
La ligne 10.815 est une ligne qui fonctionne depuis plusieurs années sur le réseau régional. Elle bénéficie depuis le 9 décembre 2012 d'une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir et à l'heure le reste de la journée. En 2012, des hypothèses de courses supplémentaires (priorité 2 et 3) ont été identifiées pour prolonger la cadence à la demi-heure le matin et le soir. Pour le moment, le fonds régional ne finance pas encore d'expérimentations de courses supplémentaires sur cette ligne en raison des améliorations financées dans le cadre du TRV et de l'optude à venir du bouclage Asse et Boiron.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Nyon - Gingins	Nyon - Gingins	Nyon - Gingins - Boucle Asse et Boiron
Fréquence HP	20' (1 course) / 30'	30'	30'
Fréquence HC	1h et 2h la nuit	1h	1h
Longueur de la ligne	8 km	8 km	A définir
Temps de parcours	18' / 20' selon sens	20' / 22' selon sens	
Vitesse commerciale	26.6 km/h	24 km/h	
Nombre d'arrêts	8	10	
Amplitude horaire	5h22 à 0h35	5h40 à 0h47	
Nombre de paires de courses	23	25	

Figure 19 : Caractéristiques de la ligne TPN 10.815 - Régionnyon

Fréquentation

La ligne 10.815 connaît une augmentation constante de sa fréquentation depuis 2011 et est en passe d'atteindre l'objectif fixé par le TRV (800 voyageurs par jour sur le tronçon le plus chargé).



La ligne emprunte actuellement un itinéraire provisoire entre Eysins et la gare de Nyon. L'étude qui sera effectuée début 2014 devrait permettre d'arrêter un tracé définitif répondant aux objectifs initiaux de desserte et de temps de parcours. L'adaptation de tracé serait ainsi effective dès l'horaire 2015 au plus tôt et devrait contribuer à améliorer la fréquentation de la ligne.

Ligne TPN 10.817 Nyon È Prangins È Gland

Caractéristiques

Dans le cadre de la réorganisation des transports publics de la région nyonnaise, il est envisagé de supprimer cette ligne au profit de la mise en place du réseau urbain Nyon - Prangins en décembre 2014 et du prolongement de la ligne 811 Coppet - Nyon jusqu'à l'hôpital de Prangins. Au cours du premier semestre 2014, une étude va permettre d'évaluer les avantages et inconvénients de cette modification sur l'offre et plus globalement sur le réseau régional.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
		Nyon - Prangins - Gland	Nyon - Prangins - Gland
Fréquence HP	1h	1h	/
Fréquence HC	1h	1h	/
Longueur de la ligne (Km)	8.25 km	8.25 km	/
Temps de parcours (min)	17'	17'	/
Vitesse commerciale	29.11 km/h	29.11 km/h	/
Nombre d'arrêts	12 / 11 selon sens	11 / 14 selon sens	/
Amplitude horaire	4h42 à 1h22	5h51 à 0h33	/
Nombre de paires de courses	18	18	/

Figure 21 : Caractéristiques de la ligne TPN 10.817 - Régionnyon

Fréquentation

La ligne 10.817 connaît une baisse de fréquentation régulière depuis 2010, elle peut notamment être expliquée du fait que la ligne emprunte le même parcours que la ligne urbaine 10.805 desservant les mêmes arrêts jusqu'à Prangins avec une meilleure fréquence depuis la gare de Nyon.

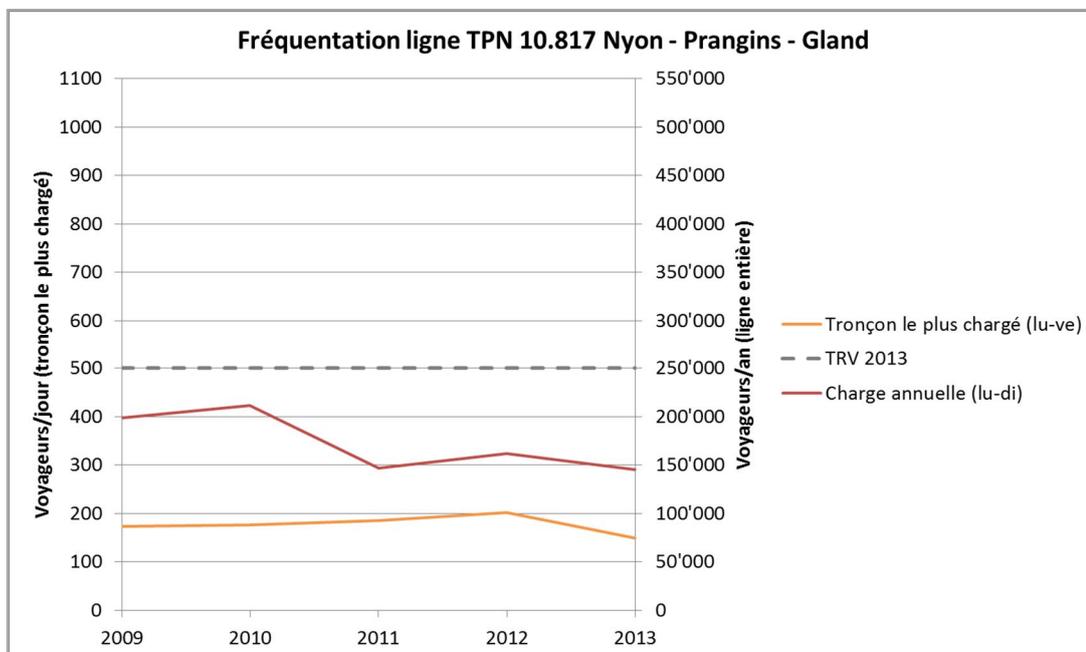


Figure 22 : Fréquentation de la ligne TPN 10.817 Nyon - Prangins - Gland

Ligne CarPostal 10.820 Nyon Ë Begnins Ë Saint-George

Caractéristiques

La ligne 10.820 est une des meilleures lignes régionales dans le canton de Vaud en termes de fréquentation. Bénéficiant d'une cadence à la demi-heure aux heures de pointe, les objectifs du programme transports publics pour cette ligne sont d'ores et déjà atteints. Pour le moment, le fonds régional ne finance pas encore d'expérimentations de courses supplémentaires sur cette ligne car la priorité a été mise sur le renforcement des lignes moins performantes.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Nyon - Begnins - Saint George	Nyon - Begnins - Saint George	Nyon - Begnins - Saint George
Fréquence HP	min 23' - variable	30'	30'
Fréquence HC	1h	1h / 2h la nuit dès 22h	1h
Longueur de la ligne	23 km	22.980 km	23km
Temps de parcours	43' / 48' selon sens	43' / 48' selon sens	43'
Vitesse commerciale	32 km/h	32 km/h	32 km/h
Nombre d'arrêts	21	21	A définir
Amplitude horaire	6h02 à 0h10	5h14 à 1h44	
Nombre de paires de courses	24	25	

Figure 23 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.820 - Régionyon

Fréquentation

En 2013, la fréquentation annuelle a encore augmenté et atteint les 450'000 voyageurs. On peut observer une très légère baisse de la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé qui pourrait s'expliquer par un changement de l'emplacement de ce tronçon.

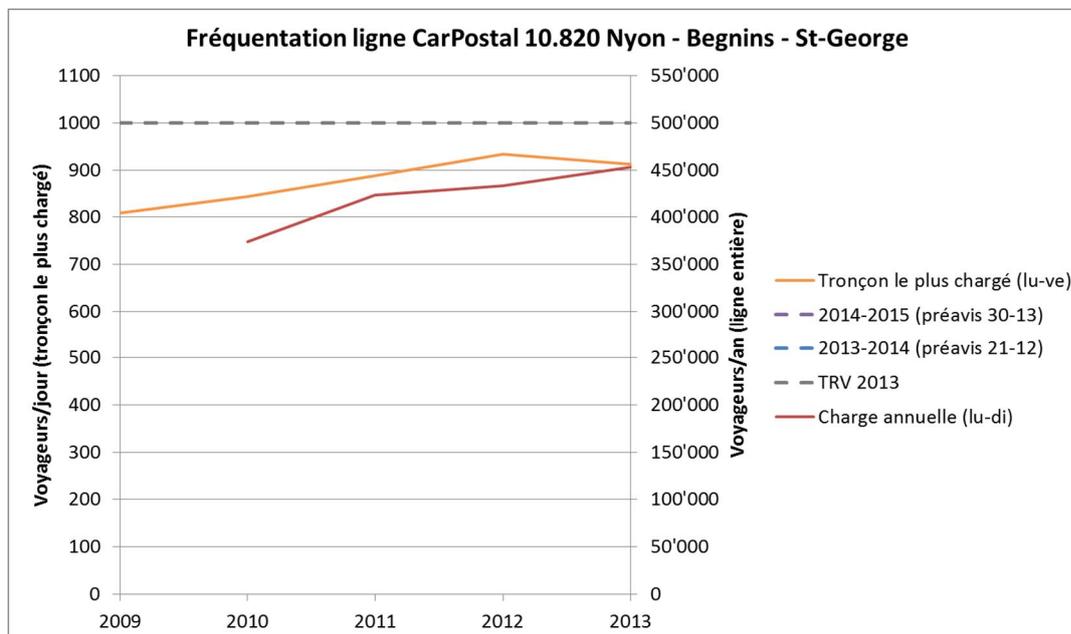


Figure 24 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.820 Nyon . Begnins . Saint-George

Ligne CarPostal 10.830 Gland Ë Burtigny Ë Bassins

Caractéristiques

La ligne 10.830 a une cadence à l'heure toute la journée en semaine et une offre Publicar le samedi et dimanche. Compte tenu des contraintes imposées par l'OPT, l'Etat de Vaud souhaite mettre en place une offre régulière le week-end pour remplacer Publicar au plus tard en décembre 2015. Des propositions seront discutées en 2014 avec les communes concernées.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gland - Burtigny - Bassins	Gland - Begnins - Burtigny - Bassins	Gland - Begnins - Burtigny - Bassins
Fréquence HP	1h	1h (Gland - Begnins)	30'
Fréquence HC	1h	1h	1h
Longueur de la ligne	14 km	14.6 km	14.6 km
Temps de parcours	30'	36'/37'	30'
Vitesse commerciale	28 km/h	23.3 km/h	29.2 km/h
Nombre d'arrêts	20	21	A définir
Amplitude horaire	5h41 à 20h19	5h05 à 2h25	
Nombre de paires de courses	14	19	

Figure 25 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.830 - Régionyon

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne est en constante augmentation depuis 2010. En 2013, la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé a connu une hausse importante, malgré tout, les chiffres restent pour le moment en deçà des objectifs fixés par le TRV et par le préavis 21-12. La ligne a sans doute bénéficié d'un transfert de clients du Transport Urbain de Gland (TUG) qui desservait Vich auparavant.

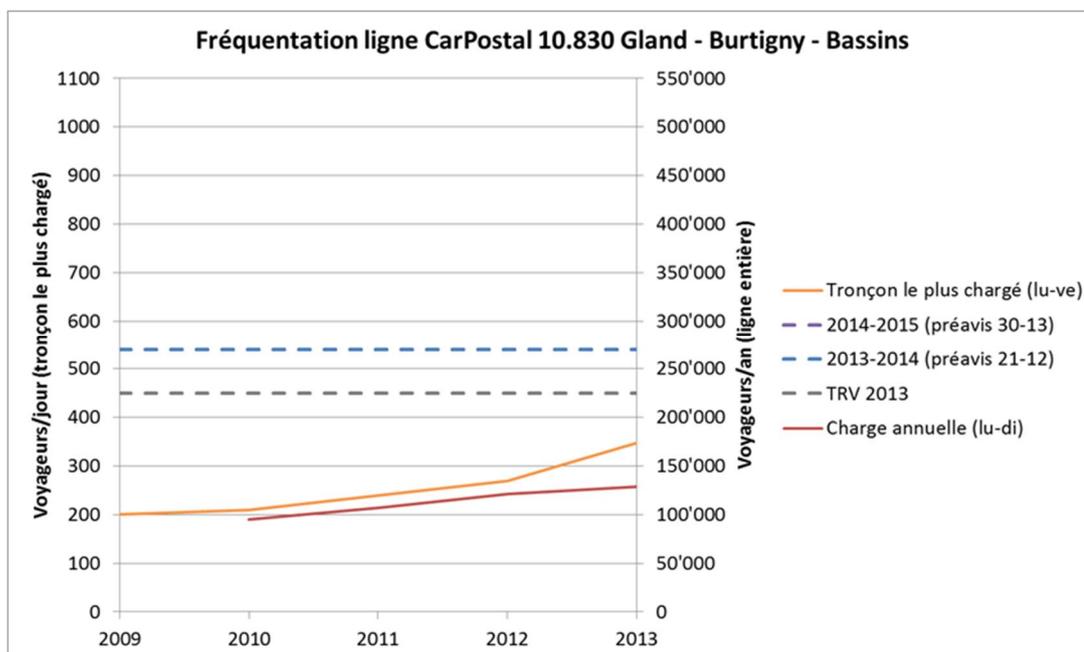


Figure 26 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.830 Gland . Begnins . Burtigny - Bassins

Ligne CarPostal 10.835 Gland Æ Gilly Æ Rolle

Caractéristiques

La progression d'offre de cette ligne a été importante en 2013. Une paire de courses le soir, financée par l'État de Vaud, et trois paires de courses supplémentaires, financées par le fonds régional, permettent à la 10.835 de bénéficier d'une cadence horaire sur l'ensemble de la journée du lundi au vendredi (soir avec taxibus). Par ailleurs, avec la mise en place de l'expérimentation du GreenBus - Le Vernay, les villages de la ligne 10.835 bénéficient d'une cadence à la demi-heure le matin et le soir mais uniquement en rabattement sur la gare de Rolle.

Les tracés des lignes 10.835 et 10.836 ont été modifiés en décembre 2012, ces modifications ont été bénéfiques, notamment avec la connexion à la gare de Rolle de la ligne 836. Le transfert des élèves dans les bus publics a fortement contribué aux bons résultats de ces lignes.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gland - Gilly - Rolle	Gland - Gilly - Rolle	Gland - Gilly - Rolle
Fréquence HP	1h	1h	30'
Fréquence HC	2h	1h	1h
Longueur de la ligne	10.5 km	11.17 km	11.17 km
Temps de parcours	20'	23' / 25' selon sens	23'
Vitesse commerciale	31.5 km/h	29.1 km/h	29.2 km/h
Nombre d'arrêts	16	16	A définir
Amplitude horaire	5h19 à 2h25	5h15 à 2h25	
Nombre de paires de courses	14	19	

Figure 27 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.835 - Régionyon

Fréquentation

On observe une forte augmentation de la fréquentation sur la ligne 10.835 qui a un potentiel de clients plus important que la ligne 10.836 et bénéficie d'un nombre de scolaires transférés important (163 contre 44 pour la 10.836) et des voyageurs allant et venant de A-One Center. Les objectifs fixés par le TRV et le préavis 21-12 sont partiellement atteints.

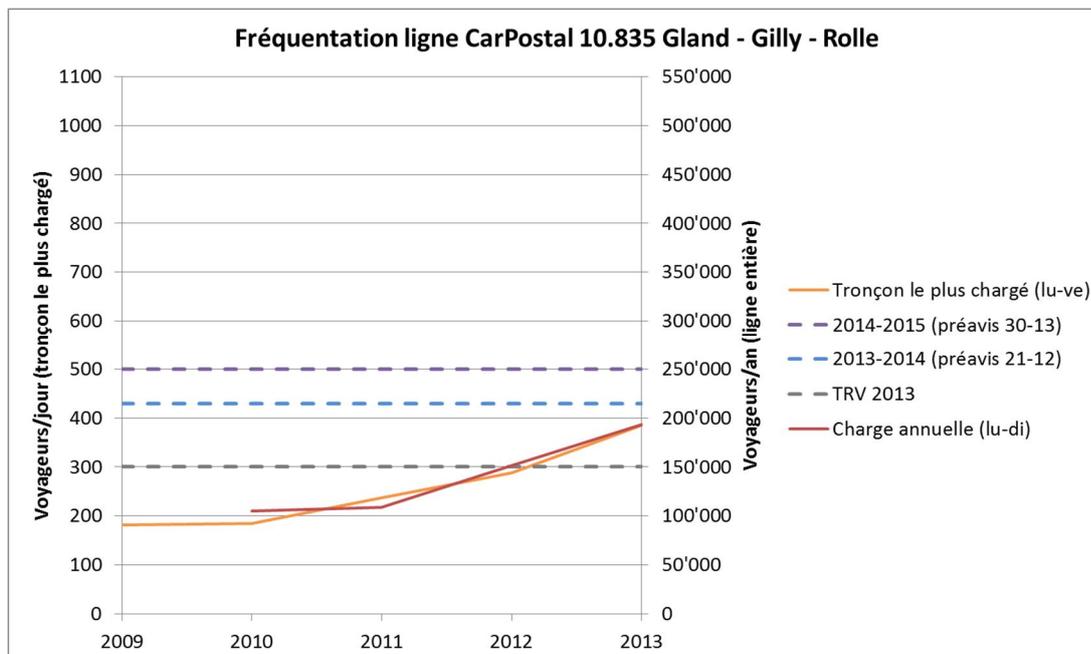


Figure 28 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.835 Gland . Gilly . Rolle

Ligne CarPostal 10.836 Gland Æ Bursinel Æ Rolle

Caractéristiques

La progression de l'offre de la ligne 10.836 a été importante en 2013. Une paire de courses le soir, financée par l'Etat de Vaud, et trois paires de courses supplémentaires, financées par le fonds régional, permettent à cette ligne de bénéficier d'une cadence horaire sur l'ensemble de la journée du lundi au vendredi (soir avec taxibus).

Les tracés des lignes 10.835 et 10.836 ont été modifiés en décembre 2012, ces modifications ont été bénéfiques, notamment avec la connexion à la gare de Rolle de la ligne 10.836. Le transfert des élèves dans les bus publics a fortement contribué aux bons résultats de ces lignes.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gland - Bursinel - Gilly - Gland	Gland - Bursinel - Rolle	Gland - Bursinel - Rolle
Fréquence HP	1h	1h	30'
Fréquence HC	2h	1h	1h
Longueur de la ligne	6.5 km	11.77 km	11.77 km
Temps de parcours	24'	24'/25' selon sens	24'
Vitesse commerciale	16.25 km/h	29.42 km/h	29.42 km/h
Nombre d'arrêts	6	16	A définir
Amplitude horaire	5h47 à 2h26	5h15 à 2h26	
Nombre de paires de courses	16	18	

Figure 29 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.836 - Régionyon

Fréquentation

La ligne 10.836 part d'un état de référence modeste mais une augmentation significative de la fréquentation annuelle et de la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé est observée pour l'horaire 2013. Il est difficile de dire actuellement à quel niveau la fréquentation va se stabiliser. Les objectifs ne sont pas encore atteints mais cela se explique par le fait que le potentiel d'habitants desservis est moindre que pour la ligne 10.835 alors que l'offre est identique. Par conséquent, la question du découplage des deux lignes à l'exploitation se pose.

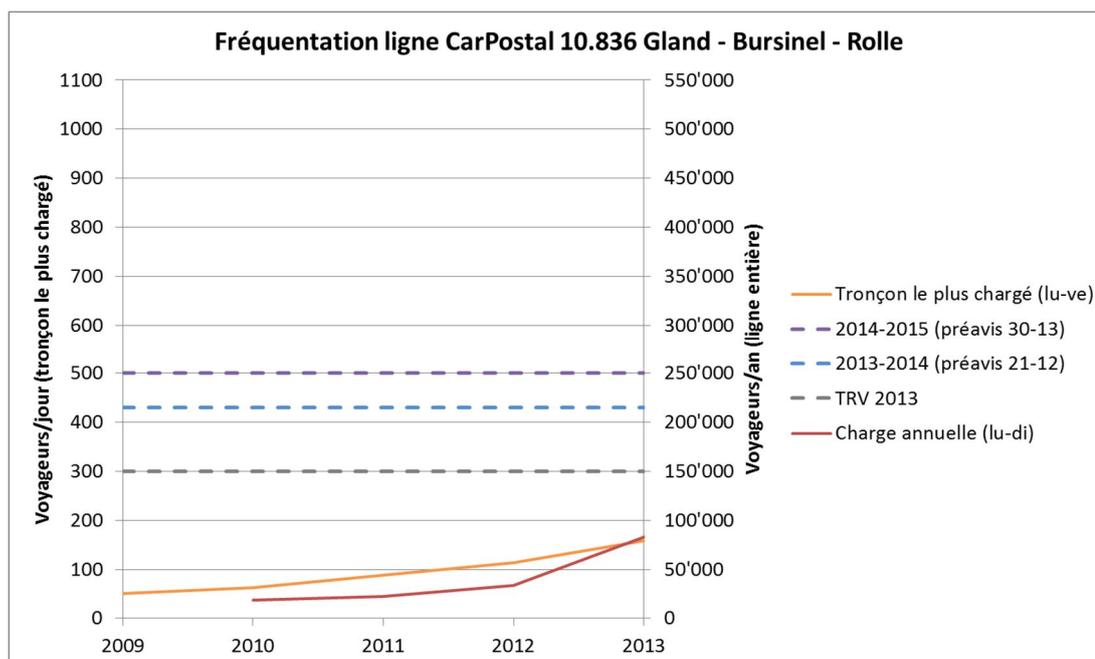


Figure 30 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 Gland - Bursinel - Rolle

Ligne CarPostal 10.840 Rolle É Gimel

Caractéristiques

Le tracé de la ligne 10.840 a été modifié au changement d'horaire 2013. La ligne a une cadence à l'heure toute la journée du lundi au vendredi et une offre Publicar le samedi et dimanche. Compte tenu des contraintes imposées par l'OPT, l'Etat de Vaud souhaite mettre en place une offre régulière le week-end pour remplacer Publicar au plus tard en décembre 2015. Des propositions seront discutées en 2014 avec les communes concernées.

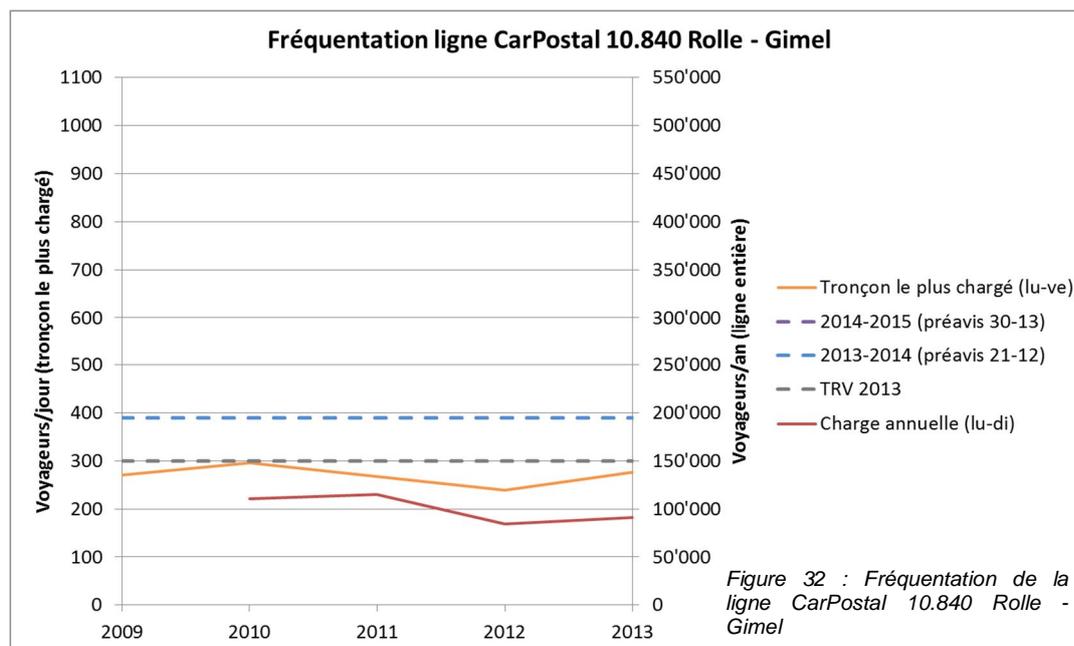
Pour l'horaire 2014, cette ligne bénéficie d'une paire de courses financée par le TRV pour prolonger l'offre du soir et de deux paires de courses financées par le fonds régional ce qui permet à la ligne d'avoir une cadence horaire de 6h à 22h du lundi au vendredi.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Longirod - Saint George Gimel - Rolle	Rolle - Gimel	Rolle - Gimel
Fréquence HP	1h	1h	30'
Fréquence HC	1h Interruption de 10h à 14h	1h	1h
Longueur de la ligne	-	10.31 km	10.31 km
Temps de parcours	30'	20'	20'
Vitesse commerciale	-	30 km/h	30 km/h
Nombre d'arrêts	21	14	A définir
Amplitude horaire	6h41 à 19h36	6h18 à 22h10	
Nombre de paires de courses	13	16	

Figure 31 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.840 - Régionyon

Fréquentation

Deux paires de courses sont en expérimentation sur cette ligne (préavis 21-12). Ne desservant désormais plus le Signal-de-Bougy, son temps de parcours a fortement diminué en conséquence, la fréquentation annuelle de la ligne a un peu augmenté mais reste globalement stable sur les quatre dernières années. Le transfert des élèves a eu un effet limité car certains prenaient déjà le bus avant. La mise en place d'une cadence à la demi-heure à l'heure de pointe pourrait permettre d'initier un saut de fréquentation pour autant que cela réponde à un besoin des habitants.



Ligne CarPostal 10.846 Rolle - Perroy - Allaman

Caractéristiques

La ligne 10.846 bénéficie depuis le 15 décembre 2013 de expérimentations de courses supplémentaires (priorités 1) qui apportent une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin. Celles-ci ajoutent à l'expérimentation d'une paire de courses de priorité 1, engagée depuis l'horaire 2013, qui améliore l'offre du soir.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Rolle - Allaman	Rolle - Perroy - Allaman	Rolle - Perroy - Allaman
Fréquence HP	1h	1h	30'
Fréquence HC	1h	1h	1h
Longueur de la ligne	7 km	7.6 km	7.6 km
Temps de parcours	15'	22'/23'	21'/23'
Vitesse commerciale	28 km/h	18.2 km/h	18.2 km/h
Nombre d'arrêts	9	11	A définir
Amplitude horaire	5h50 à 23h09	5h00 à 0h05	
Nombre de paires de courses	17	19	

Figure 33 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.846 - Régionyon

Fréquentation

La fréquentation annuelle est restée stable entre 2012 et 2013 même si la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé a augmenté de plus de 100 voyageurs et dépasse les objectifs fixés par le TRV et le préavis 21-12. Cela pourrait s'expliquer par la reprise d'une partie des voyageurs de la ligne GreenBus Rolle qui ne dessert plus le secteur de l'Hôpital.

Environ 65 élèves utilisent la 10.846, ainsi des doublures scolaires ont été mises en place pour palier à la surcharge de certaines courses.

Les objectifs fixés par le TRV et le préavis 21-12 sont partiellement atteints. Il a donc été demandé que les courses financées par le préavis 21-12 soient reprises par le TRV dès l'horaire 2015.

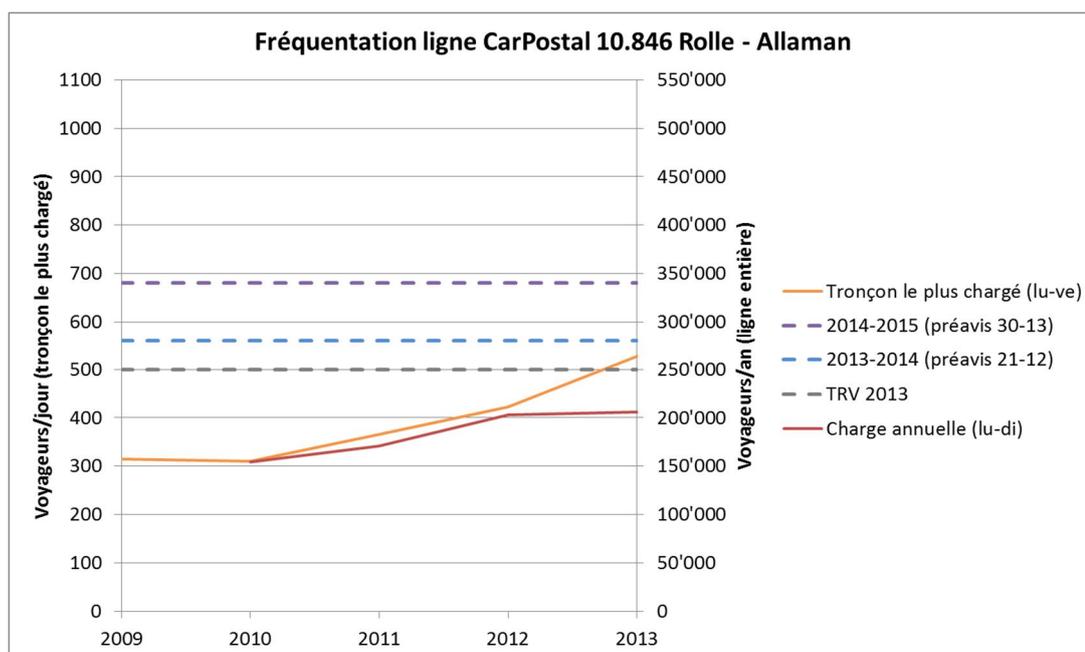


Figure 34 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.846 Rolle - Allaman

Ligne CarPostal 10.720 Allaman Ë Aubonne Ë Gimel Ë Saint-George

Caractéristiques

La ligne 10.720 emprunte un nouveau tracé depuis le 9 décembre 2012. Elle dispose d'une cadence à l'heure toute la journée du lundi au dimanche. La ligne 10.720 est doublée par la ligne 10.725 entre Allaman et Gimel ce qui permet de créer une cadence à la demi-heure sur ce tronçon.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Allaman - Aubonne - Gimel	Allaman - Aubonne - Gimel - Saint George	Allaman - Aubonne - Gimel - Saint George
Fréquence HP	1h	1h	1h
Fréquence HC	1h	1h	1h
Longueur de la ligne	10.5 km	15.5 km	15.5 km
Temps de parcours	20'	29' / 30' selon sens	29'
Vitesse commerciale	31.5 km/h	31.1 km/h	31.1 km/h
Nombre d'arrêts	14	19	A définir
Amplitude horaire	5h45 à 22h50	5h13 à 0h26	
Nombre de paires de courses	18	19	

Figure 35 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.720 - Régionyon

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.720 a connu une baisse en raison du transfert de voyageurs sur la ligne 10.725. Cependant le cumul de la fréquentation des lignes 10.720 et 10.725 montre une augmentation de 25.4%.

Les objectifs étant atteints, un renforcement de l'offre par le TRV pourrait être envisagé.

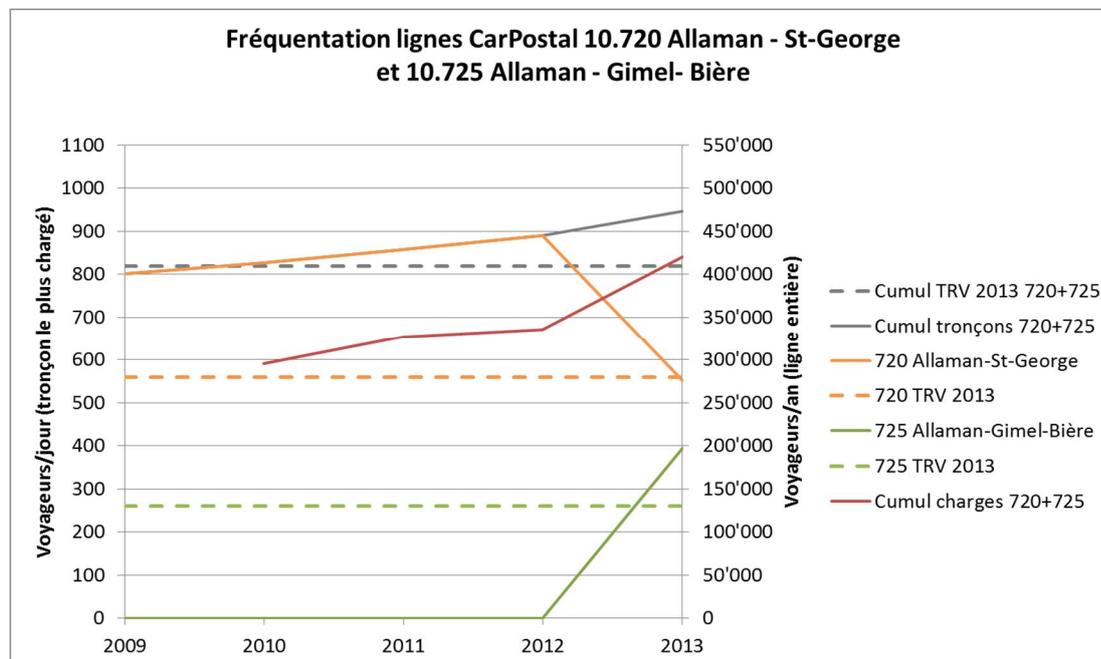


Figure 36 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.720 Allaman . Saint-George et 10.725 Allaman . Gimel - Bière

Ligne CarPostal 10.725 Allaman È Gimel È Bière

Caractéristiques

La ligne 10.725 a été mise en place le 9 décembre 2012 pour desservir Saubraz et assurer une connexion avec Bière. Elle circule en parallèle de la ligne 10.720 de Gimel à Allaman pour permettre une cadence à la demi-heure aux heures de pointe sur ce tronçon.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
			Allaman - Gimel - Bière
Fréquence HP		1h	1h
Fréquence HC		2h / 3h	1h
Longueur de la ligne		19.4 km	19.4 km
Temps de parcours		33' / 34' selon sens	33'
Vitesse commerciale		35.33 km/h	35.33 km/h
Nombre d'arrêts		21	A définir
Amplitude horaire		5h42 à 20h17	
Nombre de paires de courses		19	

Figure 37 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.725 - Régionyon

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.720 a connu une baisse en raison du transfert de voyageurs sur la ligne 10.725. Cependant, le cumul de la fréquentation des lignes 10.720 et 10.725 montre une augmentation de 25.4%.

Les objectifs étant atteints, un renforcement de l'offre par le TRV pourrait être envisagé.

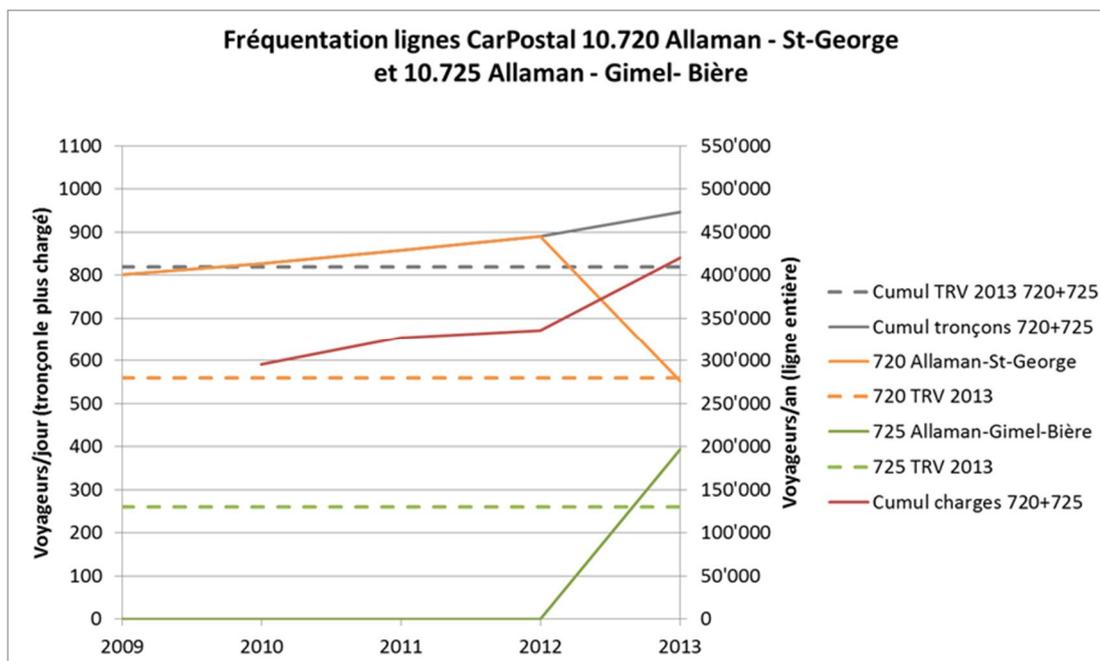


Figure 38 : Fréquentation des lignes CarPostal 10.720 Allaman - St-George et 10.725 Allaman - Gimel - Bière

Ligne CarPostal 10.721 Rolle - Aubonne - Allaman (Signal-de-Bougy)

Caractéristiques

Cette ligne assure désormais la desserte du Signal-de-Bougy pendant sa période d'ouverture à la place de la ligne 10.840. Elle circule avec 10 paires de courses par jour du lundi au vendredi, Publicar assurant un service le samedi et le dimanche. Compte tenu des contraintes imposées par l'OFT, l'Etat de Vaud souhaite mettre en place une offre régulière le week-end pour remplacer Publicar au plus tard en décembre 2015. Des propositions seront discutées en 2014 avec les communes concernées.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Aubonne - Féchy - Bougy-Villars - Aubonne	Rolle - Aubonne - Allaman	Rolle - Aubonne - Allaman
Fréquence HP	50'	1h	30'
Fréquence HC	1h30	1h Interruption de 10h à 14h	1h
Longueur de la ligne	-	11 km	11 km
Temps de parcours	19'	16'	16'
Vitesse commerciale	-	41.175 km/h	41.175 km/h
Nombre d'arrêts	9	16	A définir
Amplitude horaire	6h33 à 19h20	6h23 à 20h14	
Nombre de paires de courses	8	10	

Figure 39 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.721 - Régionyon

Fréquentation

On observe une petite augmentation de la fréquentation de la ligne entre 2012 et 2013. Malgré cela, il est nécessaire que la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé se maintienne au-dessus de 100 voyageurs. En effet, aux yeux de l'Office fédéral des transports (OFT) une ligne de bus ne peut être pérenne si cet objectif n'est pas atteint.

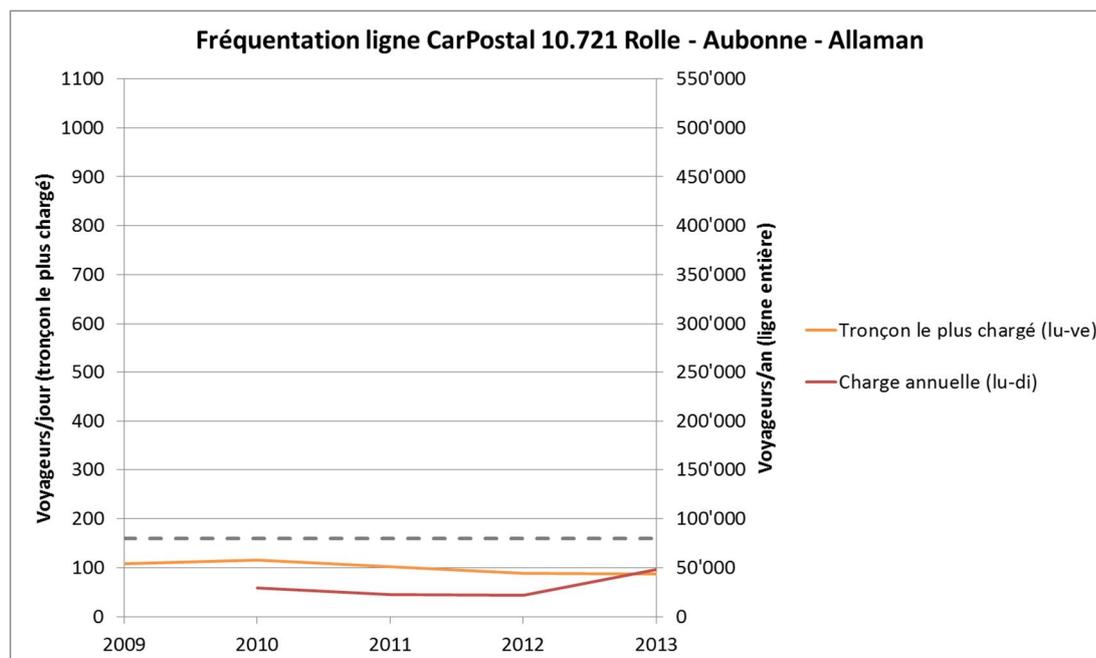


Figure 40 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.721 Rolle - Aubonne - Allaman

Ligne 155 NStCM Nyon - Saint Cergue - La Cure

Caractéristiques

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Nyon - Saint Cergue - La Cure	Nyon - Saint Cergue - La Cure	Nyon - Saint Cergue - La Cure
Fréquence HP	30'	30'	15' jusqu'à Genolier 30' jusqu'à La Cure 15' jusqu'à Saint Cergue
Fréquence HC	1h / 2h la nuit	1h / 2h la nuit	1h
Longueur de la ligne	26.8 km	26.8 km	A définir
Temps de parcours	52'	52'	
Vitesse commerciale	31 km/h	31 km/h	
Nombre d'arrêts	18	18	
Amplitude horaire	5h22 à 1h31	5h22 à 1h31	
Nombre de paires de courses	30	31	

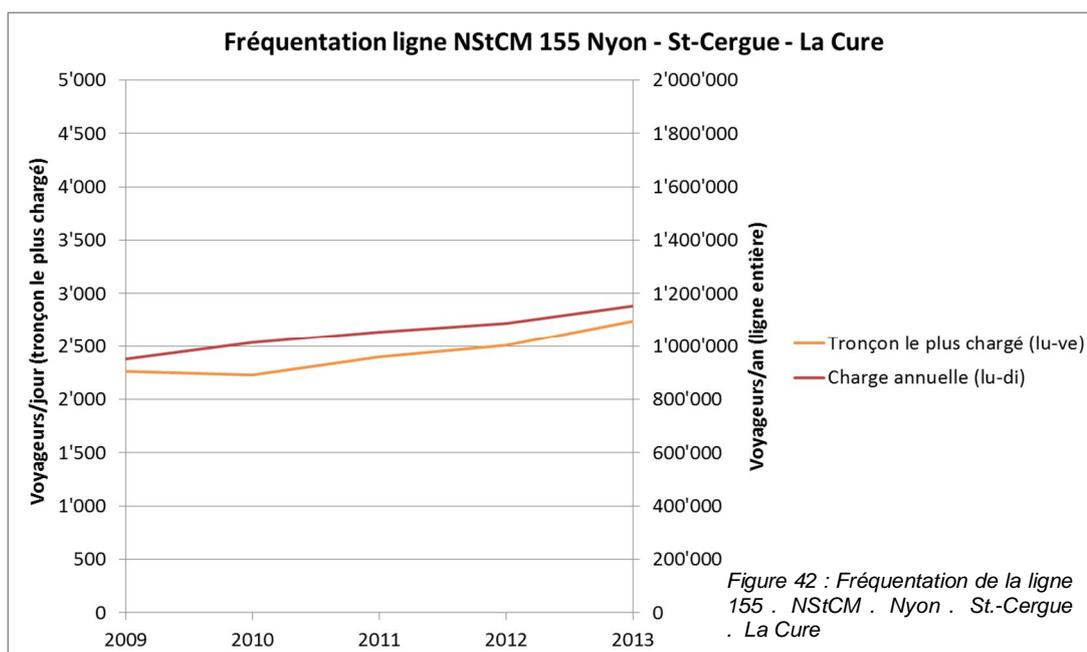
Figure 41 : Caractéristiques de la ligne 155 - NStCM - Régionyon

En décembre 2015 la cadence au quart d'heure sera mise en service entre Nyon et Genolier. Dans l'intervalle, les infrastructures nécessaires devront être réalisées, en particulier un point de croisement statique au dessus d'Arzier. De nouvelles rames seront mises en circulation pour accompagner cette amélioration substantielle de l'offre. Le projet de construction d'un nouveau dépôt est en cours. Au niveau de l'offre, l'extension du quart d'heure jusqu'à St-Cergue pour 2019, la cadence à 7.5 minutes entre Nyon et La Cure, et le prolongement de la ligne aux Rousses sont les futurs développements prévus.

D'autre part, une nouvelle halte sera ouverte à St-Cergue, Les Cheseaux (plus de 200 logements) en septembre 2014 et il est proposé qu'une course supplémentaire le soir puisse être ajoutée en priorité 2 entre St-Cergue et La Cure pour répondre à cette demande future ainsi qu'à la demande touristique. L'expérimentation serait à prévoir pour 2016 en fonction de l'évolution constatée de la fréquentation de cette nouvelle halte.

Fréquentation

La fréquentation du NStCM est en constante augmentation et les trains sont pleins aux heures de pointe du matin et du soir. En effet, en plus de répondre aux besoins des pendulaires, la ligne transporte plus de 520 scolaires par jour et de nombreux touristes.



6.2.2. Lignes urbaines de Nyon

Le réseau urbain actuel de Nyon se compose aujourd'hui de 6 lignes desservant les pôles attractifs de la Ville mais aussi de la Commune de Prangins :

- TPN 10.801 : Gare CFF - Rte du Boiron - Terre-Bonne - Gare CFF ;
- TPN 10.802 : Gare CFF - La Redoute - Ch. du Plantaz - Le Reposoir - Gare CFF ;
- TPN 10.803 : Gare CFF - Hôpital - Ch. de Fysins - Hôpital - Gare CFF ;
- TPN 10.805 (1) : Gare CFF - La Redoute - Prangins - Rive - Gare CFF ;
- TPN 10.805 (2) : Gare CFF - Rive - Prangins - La Redoute - Gare CFF ;
- TPN 10.806 : Gare CFF - Ch. des Tines - Rte du Boiron - Ch. de Fysins - Gare CFF (ligne nocturne) ;
- TPN 10.807 : Gare CFF - La Redoute - Le Reposoir - Hôpital - Gare CFF (ligne nocturne).

En parallèle à la réorganisation du réseau régional des transports publics engagée par le Conseil régional, la Ville de Nyon et la Commune de Prangins souhaitent réorganiser et développer un nouveau réseau urbain Nyon - Prangins. Il sera mis en œuvre dès le 14 décembre 2014 suite à la réalisation de nombreux travaux permettant de prioriser les bus. Ce nouveau réseau devrait proposer une cadence au quart d'heure toute la journée du lundi au vendredi. Le futur arrêt de la gare situé sur l'Avenue Edouard Rod sera le centre névralgique du réseau où pourront notamment se faire les transferts avec les trains CFF, le NStCM, les lignes régionales et la station de vélo Publibike.

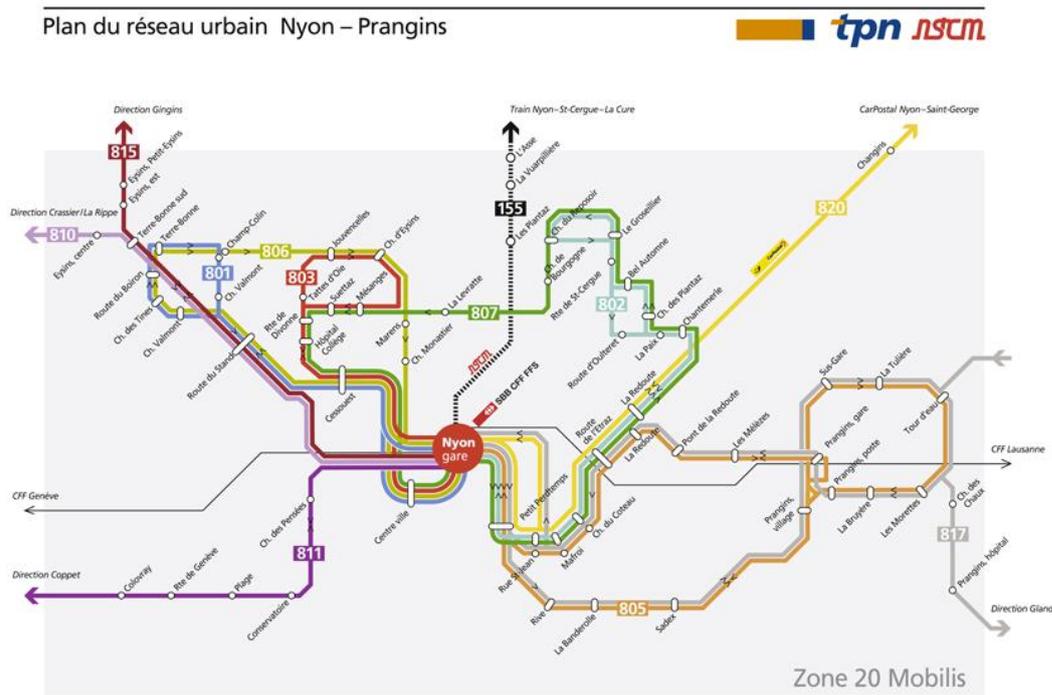


Figure 43 : Plan du réseau urbain Nyon - Prangins en 2013. Ville de Nyon

Le plan présenté ci-dessous représente de façon non-définitive le réseau urbain Nyon-Prangins à partir du 14 décembre 2014. Il est susceptible d'évoluer selon les études régionales qui seront lancées au premier semestre 2014 concernant l'étude de variante de tracé de la ligne TPN 10.815 en Ville de Nyon et l'étude d'exploitation de la suppression de la ligne TPN 10.817 et du prolongement de la ligne TPN 10.811 jusqu'à l'Hôpital de Prangins via la Route Suisse.

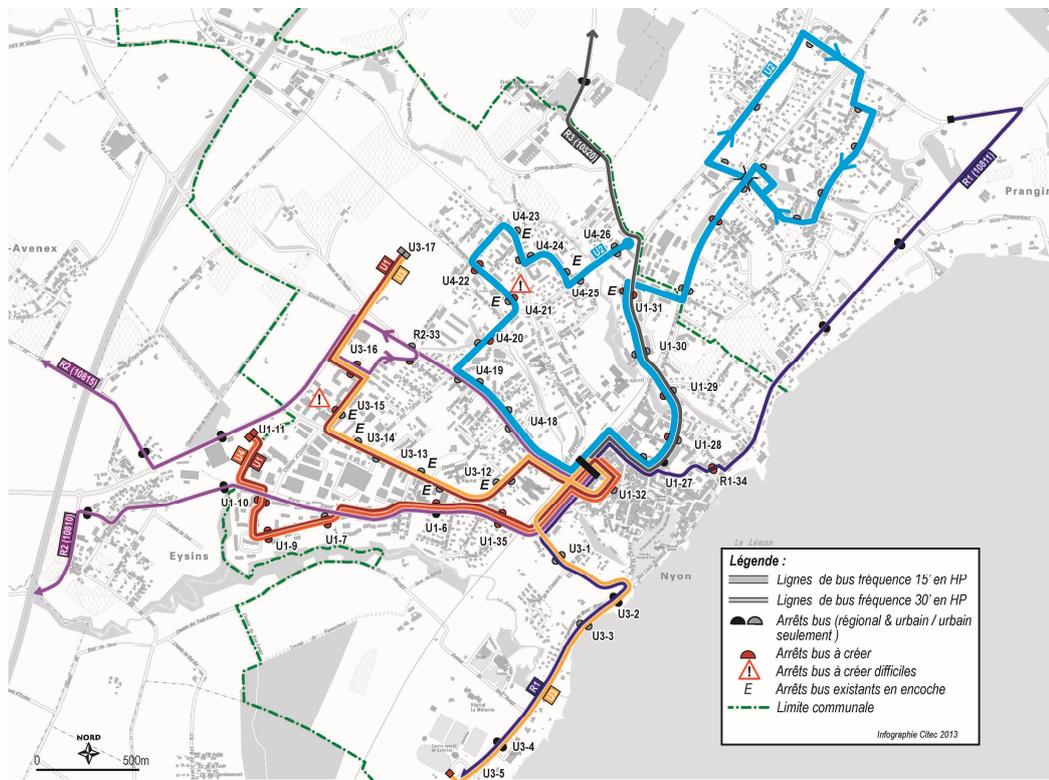


Figure 44 : Plan provisoire du futur réseau urbain Nyon . Prangins à partir du 14 décembre 2014 . Ville de Nyon

Seules les données de fréquentation de 2013 sont présentées dans les caractéristiques de ligne qui suivent. Les données plus anciennes seront présentées dans le rapport intermédiaire 2014.

Ligne urbaine TPN 10.801 Gare CFF Æ Rte du Boiron Æ Terre-Bonne Æ Gare CFF

Caractéristiques

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - Rte du Boiron - Terre-Bonne - Gare CFF	Gare CFF - Rte du Boiron - Terre-Bonne - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	20'	20'	A définir
Fréquence HC	40'	40'	
Longueur de la ligne	4.825 km	4.825 km	
Temps de parcours	15'	15'	
Vitesse commerciale	19.3 km/h	19.3 km/h	
Nombre d'arrêts	13	13	
Amplitude horaire	6h18 à 19h00	6h18 à 19h10	
Nombre de courses	37	37	

Figure 45 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.801 - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé en 2013 : **315 voyageurs/jour** sur le tronçon entre Nyon, Route du Stand et Nyon, CESSQUEST.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **192'186 voyageurs**.

Ligne urbaine TPN 10.802 Gare CFF Æ La Redoute Æ Ch. du Plantaz Æ Le Reposoir Æ Gare CFF

Caractéristiques

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - La Redoute - Ch. du Plantaz - Le Reposoir - Gare CFF	Gare CFF - La Redoute - Ch. du Plantaz - Le Reposoir - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	20'	20'	A définir
Fréquence HC	20'	20'	
Longueur de la ligne	5.186 km	5.186 km	
Temps de parcours	19'	19'	
Vitesse commerciale	16.37 km/h	16.37 km/h	
Nombre d'arrêts	19	19	
Amplitude horaire	6h11 à 19h04	6h11 à 19h04	
Nombre de courses	37	37	

Figure 46 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.802 - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé en 2013 : **302 voyageurs/jour** sur le tronçon entre Nyon, Route de l'Étraz et Nyon, Chemin du Coteau.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **171 080 voyageurs**.

Ligne urbaine TPN 10.803 Gare CFF È Hôpital È Ch. d'Eysins È Hôpital È Gare CFF

Caractéristiques

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - Hôpital - Ch. d'Eysins - Hôpital - Gare CFF	Gare CFF - Hôpital - Ch. d'Eysins - Hôpital - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	20'	20'	A définir
Fréquence HC	20'	20'	
Longueur de la ligne	4.34 km	4.34 km	
Temps de parcours	12'	12'	
Vitesse commerciale	21.7 km/h	21.7 km/h	
Nombre d'arrêts	13	13	
Amplitude horaire	6h08 à 18h59	6h08 à 18h59	
Nombre de courses	37	37	

Figure 47 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.803 - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé en 2013 : **330 voyageurs/jour** sur le tronçon entre Nyon, Hôpital et Nyon, CESSOUEST.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **216'508 voyageurs**.

Ligne TPN 10.805 (1) Gare CFF Ę La Redoute Ę Prangins Ę Rive Ę Gare CFF

Caractéristiques

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - La Redoute - Prangins - Rive - Gare CFF	Gare CFF - La Redoute - Prangins - Rive - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	20'	20'	A définir
Fréquence HC	40'	40'	
Longueur de la ligne	6.646 km	6.646 km	
Temps de parcours	20'	20'	
Vitesse commerciale	19.9 km/h	19.9 km/h	
Nombre d'arrêts	-	17	
Amplitude horaire	6h33 à 20h13	6h33 à 21h13	
Nombre de courses	28	30	

Figure 48 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.805 (1) - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé en 2013 : **257 voyageurs/jour** sur le tronçon entre Nyon, Route de l'Étraz et Nyon, Chemin du Coteau.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **195'906 voyageurs**.

Ligne TPN 10.805 (2) Gare CFF È Rive È Prangins È La Redoute È Gare CFF

Caractéristiques

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - Rive - Prangins - La Redoute - Gare CFF	Gare CFF - Rive - Prangins - La Redoute - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	1h	1h	A définir
Fréquence HC	1h	1h	
Longueur de la ligne	7.209 km	7.209 km	
Temps de parcours	19'	19'	
Vitesse commerciale	22.76 km/h	22.76 km/h	
Nombre d'arrêts	21	21	
Amplitude horaire	7h13 à 18h32	7h13 à 20h32	
Nombre de courses	12	14	

Figure 49 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.805 (2) - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé en 2013 : **111 voyageurs/jour** sur le tronçon Nyon, Route de l'Étraz et Nyon, La Redoute.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **79'151 voyageurs**.

Ligne TPN 10.806 Gare CFF È Ch. des Tines È Rte du Boiron È Ch. d'Eysins È Gare CFF (ligne nocturne)

Caractéristiques

Du lundi au vendredi Ligne nocturne	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - Ch. des Tines - Rte du Boiron - Ch. d'Eysins - Gare CFF	Gare CFF - Ch. des Tines - Rte du Boiron - Ch. d'Eysins - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	40'	40'	A définir
Fréquence HC	40'	40'	
Longueur de la ligne	4.396 km	4.396 km	
Temps de parcours	13'	15'	
Vitesse commerciale	17.58 km/h	17.58 km/h	
Nombre d'arrêts	13	14	
Amplitude horaire	19h15 à 0h08	19h13 à 0h08	
Nombre de courses	8	8	

Figure 50 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.806 - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé : **75 voyageurs/jour** sur le tronçon Nyon, Route du Stand et Nyon, CESSOUEST.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **68'299 voyageurs**.

Ligne TPN 10.807 Gare CFF Æ La Redoute Æ Le Reposoir Æ Hôpital Æ Gare CFF (ligne nocturne)

Caractéristiques

Du lundi au vendredi Ligne nocturne	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Gare CFF - La Redoute - Le Reposoir - Hôpital - Gare CFF	Gare CFF - La Redoute - Le Reposoir - Hôpital - Gare CFF	Nouveau réseau urbain (14.12.2014)
Fréquence HP	20'	20'	A définir
Fréquence HC	1h40	1h40	
Longueur de la ligne	5.416 km	5.416 km	
Temps de parcours	18'	18'	
Vitesse commerciale	18.05 km/h	18.05 km/h	
Nombre d'arrêts	22	21	
Amplitude horaire	19h11 à 0h22	19h11 à 0h22	
Nombre de courses	8	8	

Figure 51 : Caractéristiques de la ligne urbaine TPN 10.807 - Régionyon

Fréquentation

- Fréquentation sur le tronçon le plus chargé en 2013 : **55 voyageurs/jours** sur le tronçon Nyon, Chemin du Côteau et Nyon, Mafroi.
- Fréquentation annuelle en 2013 : **55'463 voyageurs**.

6.2.3. Lignes urbaines de Gland et Rolle

Les communes de Gland et Rolle ont chacune mis en place une ligne urbaine sur leur territoire, respectivement le TUG . Transport Urbain de Gland correspondant à la ligne CarPostal 10.831 et le GreenBus Rolle correspondant à la ligne CarPostal 10.841.

Ces deux lignes ont connu des modifications dans le cadre de la réorganisation du réseau régional du district de Nyon en décembre 2012, en même temps que les autres lignes régionales. Une complémentarité d'offre entre le réseau régional et ces lignes urbaines a été recherchée.

Le TUG desservait jusqu'alors les Communes de Vich et Coinsins et en 2013 le tracé a été réduit pour ne desservir que les points attractifs de Gland. Le GreenBus quant à lui a vu son tracé être modifié par la mise en œuvre d'une expérimentation de tracé pour la desserte du quartier Le Vernay situé sur la Commune de Luins.

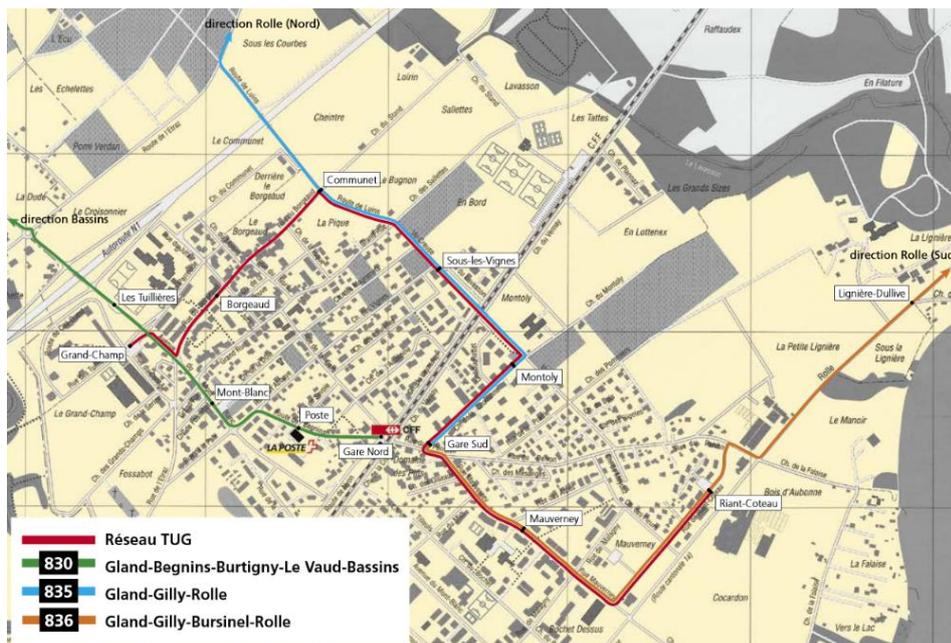


Figure 52 : Plan du réseau urbain de Gland (TUG) . CarPostal



Horaire de service

Lu - Ve: 05h50 - 20h35

Grand Pré:
desserte Migros & Poste provisoires
entre les courses 4 à 9



Figure 53 : Schéma du réseau urbain de Rolle (GreenBus) . Commune de Rolle

Ligne CarPostal 10.831 TUG Transport Urbain de Gland

Caractéristiques

Le TUG est la ligne urbaine de la commune de Gland. Cette ligne a été modifiée et ne dessert plus les communes de Vich et de Coinsins depuis le 9 décembre 2012. Son nouveau tracé est complémentaire aux lignes CarPostal 10.835 et 10.836.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	Transport Urbain de Gland, Vich et Coinsins (TUG)	Transport Urbain de Gland (TUG)	Transport Urbain de Gland (TUG)
Fréquence HP	30'	30'	A définir
Fréquence HC	30'	30'	
Longueur de la ligne	-	4 km	
Temps de parcours	33'	10'	
Vitesse commerciale	-	24.15 km/h	
Nombre d'arrêts	26	8	
Amplitude horaire	6h52 à 19h15	5h46 à 20h12	
Nombre de paires de courses	25	29	

Figure 54 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.831 (TUG) - Régionyon

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne 10.831 est assez stable depuis 2010. Néanmoins, la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé a connu une forte baisse depuis 2009 et oscille aujourd'hui entre 100 et 300 voyageurs.

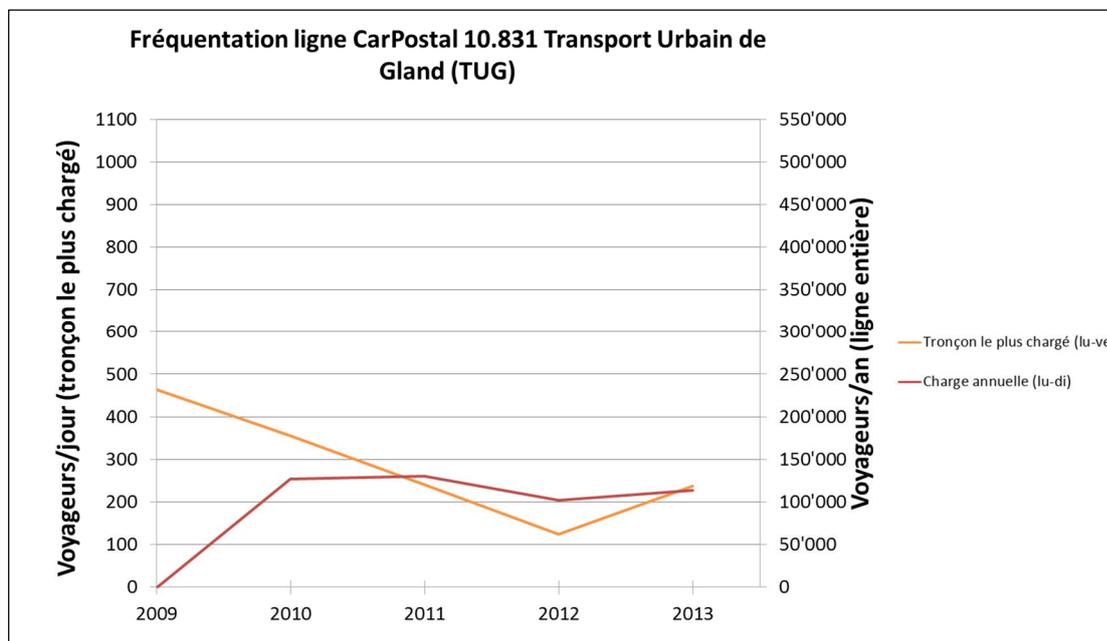


Figure 55 : Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG)

Ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (Le Vernay)

Caractéristiques

En 2013, la boucle au Vernay a été ajoutée au tracé de la ligne 10.841. Avec l'amélioration de l'offre des lignes régionales, il est possible que l'offre du GreenBus diminue petit à petit. En effet, tous les arrêts de la commune sont desservis à la fois par les lignes régionales, sauf l'arrêt Tête-Noir qui se trouve toutefois à proximité de la place des Tilleuls qui est desservie.

Du lundi au vendredi	Etat de référence 2012	Etat actuel 2013	Etat futur Objectifs
	GBR - Rolle	GBR - Rolle et GRB Boucle Le Vernay	GBR - Rolle - Le Vernay
Fréquence HP	20' - variable	1h	A définir
Fréquence HC	30' - variable	3h	
Longueur de la ligne	-	15.9 km	
Temps de parcours	variable	30'	
Vitesse commerciale	-	31.76 km/h	
Nombre d'arrêts	17	17	
Amplitude horaire	6h29 à 20h24	6h40 à 20h10	
Nombre de paires de courses	37	9	

Figure 56 : Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.841 (GBR - Le Vernay) - Régionyon

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne 841 a connu une baisse en 2013 du fait d'un transfert de voyageurs au profit des lignes 10.835, 10.836 et 10.846.

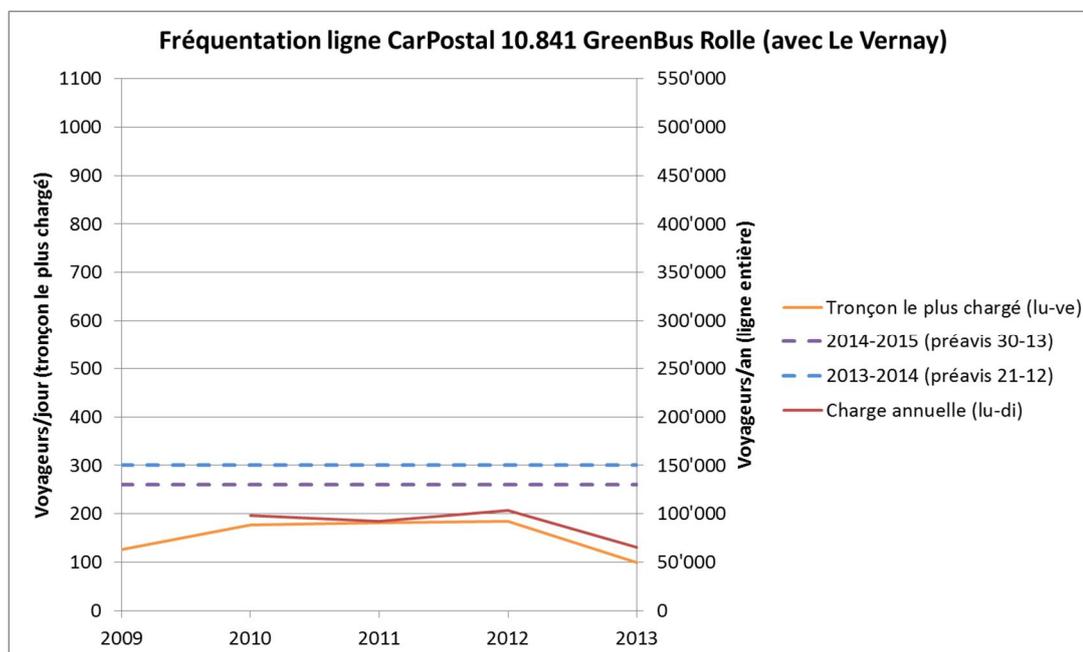


Figure 57 : Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay)

6.3. Analyse financière : étude des coûts d'exploitation

La Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud a fourni les données concernant les coûts d'exploitation des lignes de bus du district sur les quatre dernières années. Les lignes TPN et CarPostal étudiées sont les : 10.810, 10.811, 10.813, 10.814 (tronçon sur sol suisse), 10.815, 10.817, 10.820, 10.830, 10.835, 10.836, 10.840, 10.846, 10.720, 10.721, 10.725 et Publicar.

Les coûts d'exploitation incluent tous les frais nécessaires à la mise en place d'une offre de transports publics répondant aux contraintes du cadre légal. Il s'agit notamment de l'achat, l'entretien et l'amortissement du matériel roulant, le coût des kilomètres parcourus suivant le nombre de paires de courses en semaine et le week-end, les frais liés au personnel de conduite et des frais administratifs.

Sur le graphique ci-dessous on retrouve l'évolution des coûts d'exploitation entre 2010 et 2013 comparée à l'évolution de la fréquentation sur les lignes de bus du district. Entre 2011 et 2012, il y a une certaine corrélation entre l'évolution de la fréquentation et les coûts d'exploitation. Pour 2013, on observe une hausse du coût d'exploitation causé par la réorganisation du réseau transports publics et la création de plusieurs lignes (10.813, 10.814 et 10.725) alors que la fréquentation évolue de manière constante. En effet, les études³ montrent que, le plus souvent, après un investissement important pour améliorer l'offre, la fréquentation n'augmente qu'après quelques années d'exploitation (plus ou moins 3 ans), le temps que les habitudes changent.

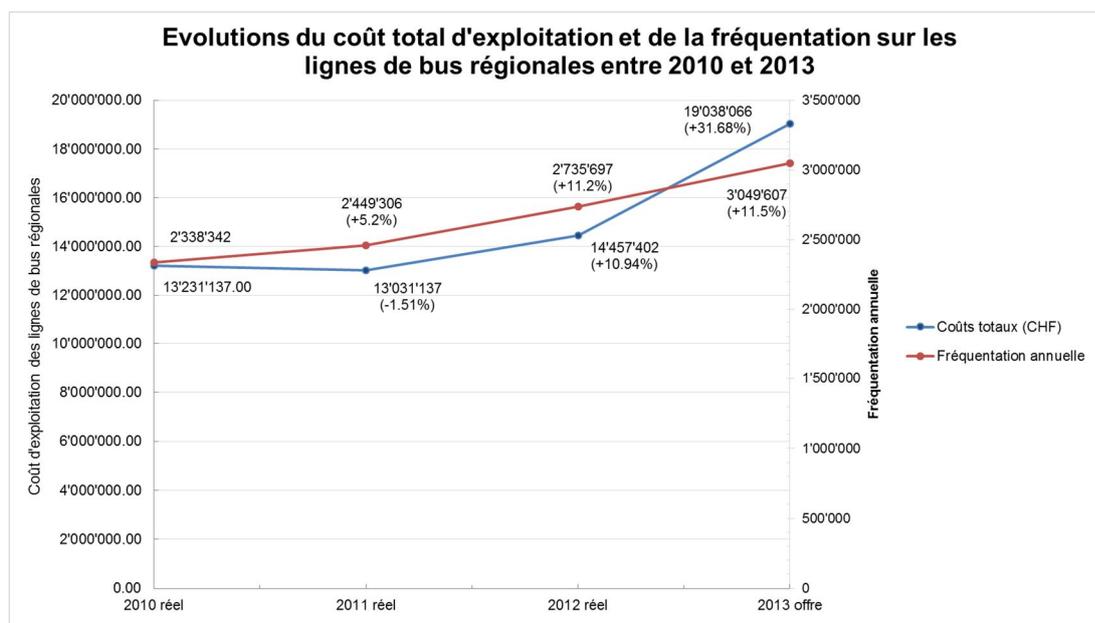


Figure 58 : Evolutions du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2013 . Régionyon (données : TPN et CarPostal)

³ Recherche OPTIMA : Amélioration de la qualité de service et évolution de la fréquentation de CarPostal . EPFL . 22.01.2013

Les coûts d'exploitation sont variables selon les lignes mais la fréquentation annuelle a un impact important sur le coût d'exploitation par voyageur. Par exemple, la ligne TPN 10.811 est une des lignes les plus chères du réseau avec une cadence à la demi-heure toute la journée, mais c'est aussi une des lignes les plus fréquentées. Ainsi, en 2013, le coût d'exploitation par voyageurs pour la 10.811 (CHF 4.34.- par voyageur) est en-dessous de la moyenne des autres lignes (CHF 5.75.- par voyageur).

On observe dans le graphique que 9 lignes régionales ont un coût d'exploitation par voyageur et par an supérieur à la moyenne alors que 6 sont en dessous des CHF 5.75.- par voyageur. La ligne la plus chère du réseau est la ligne CarPostal 10.836. Comme cela est expliqué dans la fiche de la ligne dans le chapitre 6, elle est couplée avec la ligne 10.835 (offre identique) alors que la ligne 10.836 a un potentiel de population desservi beaucoup moins important.

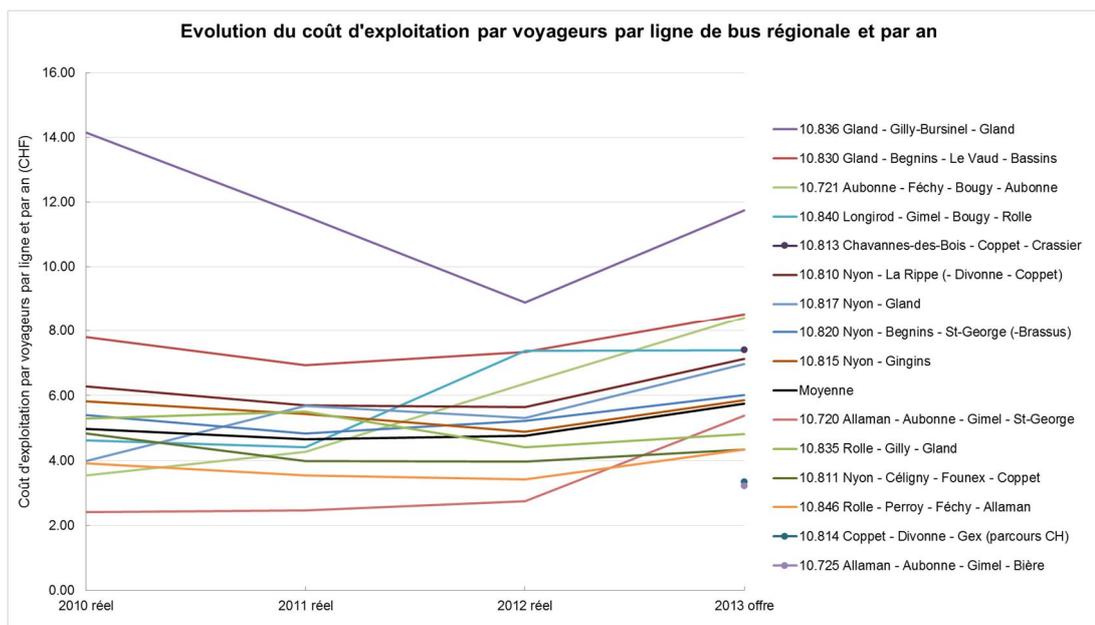


Figure 59 : Evolution du coût d'exploitation des lignes régionales par voyageur et par an entre 2010 et 2013 . Régionyon (données : TPN et CarPostal)

7. Aménagements de priorisation

Suite à l'étude de faisabilité conduite en 2009, l'étude d'avant-projet pour les aménagements liés aux transports publics dans le périmètre du district s'est déroulée en 2011. Elle associait les bureaux d'ingénieurs en transports Citec et Transitec, et Bernard Schenk SA pour le génie civil. Elle a été cofinancée par le fonds régional des transports publics (préavis 68-11) et les communes au prorata du nombre de ligne de bus et d'aménagement sur leur territoire. Les résultats ont été présentés aux communes des bassins versants concernés. La mise en œuvre de ces aménagements a été échelonnée en fonction de leur degré de priorité et de la complexité de leur procédure de réalisation (voir cartes en Annexe 3).

Dans la continuité de l'étude d'avant-projet, l'étude de projet définitif s'est déroulée en 2012. Elle a été cofinancée par le fonds régional (préavis 7-11) et les communes au prorata du nombre de lignes et d'aménagements sur leur territoire. Les mesures du district hors Ville de Nyon avaient été séparées en trois lots pour répartir le travail entre trois bureaux d'ingénieurs différents. Ainsi, les aménagements situés dans le bassin versant de Coppet ont été confiés au bureau Bovard&Nickl, ceux du bassin versant de Nyon au bureau Bernard Schenk SA et ceux des bassins versants de Gland et Rolle au bureau J. Ansermet Sàrl.

Le préavis 16-12 accepté en 2012 a permis de lancer la réalisation des mesures nécessaires à la mise en service du nouveau réseau le 9 décembre 2012 (aménagements « 2012 »), en particulier les nouveaux arrêts et les mesures urgentes en ville de Nyon pour les lignes régionales. Certaines mesures sont encore en travaux. Les mesures urgentes prévues en ville de Nyon pour les lignes régionales n'ont pu que partiellement être réalisées en raison d'un recours d'un soumissionnaire dans la procédure d'appel d'offres pour les feux. Ceci fait malheureusement partie des impondérables liés à ce type de projet. Ce retard n'a toutefois pas remis en question la mise en service du nouveau réseau en décembre 2012.

A la fin janvier 2014, nous dénombrons 46 mesures « 2012 » réalisées et 18 mesures « 2012 » dont les travaux sont en cours ou à venir. Les mesures « 2013-2014 » comprennent 61 mesures dont environ 50 en ville de Nyon. Les mesures « 2015 » comprennent 15 mesures. Il est à relever qu'une cinquantaine de mesures sont incertaines ou dont l'abandon doit être confirmé par la commune territoriale.

Les aménagements « 2013-2014 » comprennent des mesures plus lourdes comme la réalisation d'un giratoire ou l'installation de carrefours à feux (préavis 35-14). Certaines mesures, situées parfois hors localité, ont nécessité de passer par un examen préalable des services de l'État. Pour les carrefours à feux et le système de détection des bus, un appel d'offres piloté par la Ville de Nyon a regroupé 22 carrefours à équiper hors et en ville de Nyon à l'horizon fin 2014.

Les aménagements « 2015 » comprendront notamment le franchissement des jonctions autoroutières de Gland et Rolle qui ont fait l'objet d'une étude spécifique destinée à la consultation de l'OFROU, propriétaire du domaine autoroutier. Cette étude a été cofinancée par le fonds régional (préavis 7-11) et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'État de Vaud. Les résultats sont en discussion avec les communes territoriales, le Canton et l'OFROU, et seront présentés en temps utile aux communes des bassins versants de ces jonctions autoroutières. Pour la jonction de Rolle, le pilotage du projet a été repris par l'OFROU en vue de la réalisation.

Une demande de crédit (EMPD) de 4.8 millions a été déposée fin 2013 puis acceptée en avril 2014 au Grand Conseil pour engager les travaux situés hors localité pour le franchissement de la jonction autoroutière de Coppet pour les bus. Cet investissement pour des aménagements routiers vient compléter les efforts financiers déjà engagés par l'État de Vaud pour augmenter le nombre de courses des lignes de transports publics depuis décembre 2012. D'autres participations cantonales pour des aménagements routiers hors localité en faveur des transports publics sont attendues dans les années à venir notamment pour le franchissement des jonctions de Gland et de Rolle.

7.1. Des mesures déjà réalisées (non exhaustif)

Mesures A14 et A14bis Gare de Coppet :

Aménagement d'une place de rebroussement et de 4 quais d'accueil (A14) qui a nécessité la réorganisation du parking P+Rail CFF et qui a donné l'opportunité de créer des places de stationnement supplémentaires (A14bis).



Mesure C11a Place de la gare de Rolle :

Aménagement et marquage de 4 arrêts sur la place de Rolle, gare Nord en attendant le réaménagement complet du secteur prévu dans les années à venir.



Mesure B23 Arrêt Crassier, Ferme du Château :

Création d'un arrêt de bus à Crassier, Ferme du Château sur la Route de La Rippe.



Mesure B3 Arrêt Eysins, Petit-Eysins :

Création d'un arrêt complémentaire à Eysins, Petit Eysins dans le sens descendant



Mesures B4 et B5 – Seuils Signy-Avenex :

Modification et adaptation des seuils de la Rue des Fontaines.



Mesure C35.1 – Arrêt Dully, Sous-Dully :

Création d'un nouvel arrêt sur la Route de Cugnet dans les deux sens de circulation et sécurisation des cheminements piétonniers.



Mesure D7.3 – Arrêt Begnins, Poste :

Adaptation de l'îlot pour l'insertion des bus articulés sur la place devant la poste.



Mesures A10 et A10.1 – Coppet carrefour des Rojalets :

Modifications des priorités et de la géométrie du carrefour entre la Route du Jura et le Chemin des Rojalets



Mesures A27 et A28 – Arrêts Coppet, Chemin des Rannaux :

Création d'arrêts dans les deux sens de circulation sur le Chemin des Rannaux



Mesure – Rebroussement pour les bus articulés à Duillier :

Adaptation de la place de rebroussement devant l'Administration communale pour accueillir des bus articulés.



Mesure 14b– Remise à l'heure des bus Gland, Gare Sud :

Aménagement du terminus à Gland, Gare Sud pour la remise à l'heure des bus hors chaussée.



Mesures C1 et C3 : Seuils Coinsins Est et Ouest :

Correction des seuils Coinsins Est et Ouest



Sources photos : Régionyon

Des cartes par ligne, détaillant l'état de réalisation des mesures, se trouvent en Annexe . 3.

Les études des mesures de priorisation ont identifié des problématiques spécifiques liées aux franchissements des jonctions de Rolle et de Gland pour les bus en 2009. Elles ont été étudiées plus précisément en 2011 (RR&A, Citec et Transitec) et en 2013 par un complément d'étude effectué à la demande de l'OFROU. En ce qui concerne la jonction de Rolle, le pilotage pour l'élaboration de l'avant-projet définitif et des phases suivantes jusqu'à l'exécution des travaux sera désormais assuré par l'OFROU.

Enfin, les mesures de priorisation des bus comprennent aussi l'installation d'un système de détection donnant la priorité aux bus aux carrefours à feux. L'installation ou l'adaptation de 45 carrefours a été étudié en ville de Nyon, dans les communes de Coppet, Commugny, Prangins et Rolle et, hors localité, sur la Route Blanche et aux jonctions autoroutières de Coppet, Gland, et Rolle. Tous les partenaires ont décidé de mutualiser leurs moyens pour centraliser et déléguer la gestion du système de détection à la Ville de Nyon. Cela sera formalisé par voie de convention.

Pour cela, un poste d'ingénieur responsable du système de détection doit être créé. Ce poste sera cofinancé par toutes les communes concernées par des carrefours à feux et le Canton. Les responsabilités couvertes par ce nouveau poste sont les suivantes :

- “ assurer un bon fonctionnement au quotidien du système de détection à travers l'analyse des données envoyées par les bus vers le centre de gestion ;
- “ en cas de panne dans le système, la détecter et la localiser sur le réseau, diagnostiquer le niveau de gravité, engager les ressources nécessaires pour sa résolution, coordonner l'intervention sur le terrain et assurer le suivi jusqu'à la résolution complète de la panne ;
- “ être le référant pour l'ensemble des partenaires et intervenants impliqués : communes, exploitants, entreprise en charge de la mise en oeuvre des mesures de régulation ;
- “ assurer la coordination avec l'autorité en charge de la gestion des feux de circulation.

Le système de détection est composé de plusieurs parties, comme le montre le schéma ci-dessous, dont la responsabilité incombe aux différents partenaires : les communes territoriales, les transporteurs (CarPostal et TPN) ainsi que la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud. Le Conseil régional coordonne la démarche, ainsi que le mandat d'assistance à maîtrise d'ouvrage assurée par le bureau Citec.

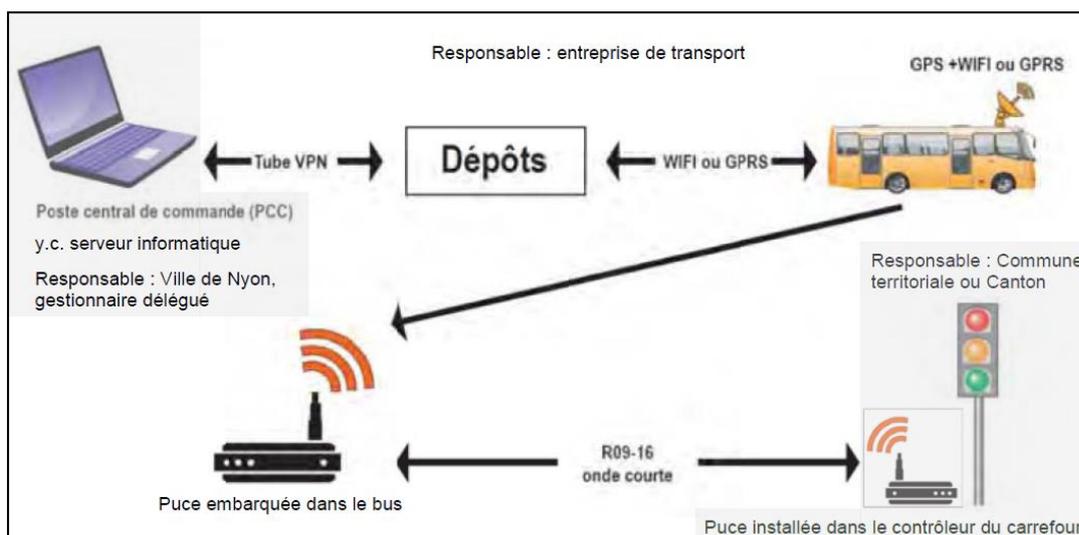


Figure 60 : Schéma de fonctionnement du système de détection des bus aux carrefours à feux.

8. Mesures d'accompagnement

Pour la mise en œuvre optimale du programme de réorganisation des transports publics il est nécessaire de réaliser les mesures d'aménagement, d'exploitation et d'accompagnement. Ces dernières traitent de la stratégie de stationnement P+R, de l'accessibilité multimodale aux arrêts de transport public et de leur valorisation dans l'espace public. Elles ont fait l'objet d'études spécifiques.

8.1. La stratégie de stationnement P+R

Un concept régional P+R et covoiturage a été élaboré en 2013. Il vise à favoriser le report modal en complément des efforts engagés pour les transports publics. La phase de validation politique a été engagée fin 2013 et se poursuivra en 2014 avant de pouvoir lancer la phase opérationnelle.

L'analyse technique effectuée en 2013 a conduit au diagnostic suivant :

- “ un déficit d'offre P+R de environ 1'000 places dans la région ;
- “ une hétérogénéité au niveau des conditions d'accès et des modalités de gestion des P+R ;
- “ des tarifs qui favorisent l'usage de la voiture au détriment des TP de rabattement ;
- “ des P+R saturés dans les gares principales.

Les conclusions du rapport technique seront présentées aux communes courant 2014 pour susciter la discussion politique et bénéficier d'orientations pour la phase de mise en œuvre.

8.2. L'accessibilité et la valorisation des arrêts de bus

Suite à l'étude de avant-projet des mesures de priorisation des bus en 2011, une charte d'aménagement a été élaborée en 2012. Ce document avait pour but de sensibiliser les communes et le Canton à la nécessité de garantir une cohérence des aménagements routiers le long des lignes de bus afin d'améliorer le fonctionnement du réseau de transports publics.

Concernant les arrêts, l'hypothèse de harmoniser les aménagements à l'échelle régionale a été discutée avec les communes. Aucun accord n'ayant été trouvé à ce sujet, cette hypothèse a pour l'instant été abandonnée. Les arrêts de bus et les gares étant les « portes d'entrée » du réseau de transports publics, il semble néanmoins important de améliorer la qualité, en cohérence avec l'objectif général de favoriser le report modal.

Ainsi, un diagnostic d'accessibilité et d'équipement des arrêts de transports publics régionaux du district est en cours dans le but de formuler des recommandations d'améliorations aux communes. Des fiches de recommandation par arrêt seront établies pour chaque arrêt du réseau régional du district de Nyon. Ces fiches devraient être diffusées aux communes d'ici fin 2014.

9. Communication

La communication autour de la mobilité est menée en partenariat avec les transporteurs et opérateurs de la région. Un groupe de travail⁴ se retrouve régulièrement pour concevoir et mettre en œuvre la stratégie de communication autour de l'offre en transport public. Celle-ci se décline en deux volets :

- Une communication de type informative autour de l'offre et des utilisateurs : plan du réseau, cartons suspendus, communication spécifique par ligne, portail mobilité : www.nyonregion-mobilite.ch, etc.
- Une communication de sensibilisation : offres combinées, mobilité douce, développement d'outils tels que le guichet d'information mobilité sur les sites d'entreprises (Terre Bonne, Vuarpillière, etc.).

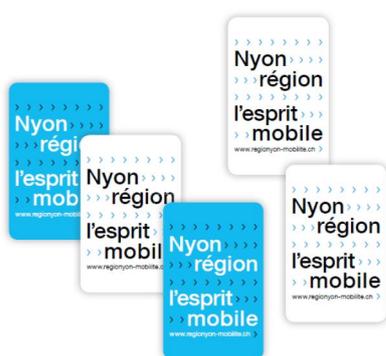
En effet pour faire évoluer les mentalités et les habitudes des habitants, les offres combinées ou autres outils de sensibilisation sont indispensables et complémentaires aux campagnes autour de l'offre et des utilisateurs.

Pour fédérer la population autour de la mobilité en général et des transports publics en particulier, le slogan des partenaires *Nyon région, l'esprit mobile* a été choisi. Il accompagnera désormais toute la communication autour de la mobilité dans le district.

Parallèlement au travail d'information, le groupe de travail a souhaité mettre en avant les futures améliorations du réseau en profitant du contexte des nombreux chantiers en faveur des transports publics dans le district.

Cette campagne de communication a pour but de donner une couleur à l'ensemble des chantiers. Elle se décline en des messages et des pictogrammes qui traitent à la fois des chantiers tout en insistant sur leur finalité, afin d'inciter les habitants à utiliser les transports publics mis à leur disposition. Cette communication est reproductible sur l'ensemble du réseau. La première phase de la campagne a été élaborée avec les services concernés à la Ville de Nyon : l'Office de la mobilité, le Service Travaux et Environnement et la déléguée à la communication. Elle prend la forme de différents supports : affiches, bâches, totems et/ou informations pratiques distribuées aux habitants. En janvier 2014, les premières affiches et bâches ont été posées pour les travaux autour de la gare de Nyon et un tous-ménages a été distribué aux habitants afin de les informer des travaux à venir.

Exemples de la campagne de type informative :



⁴ Coordonné par le Conseil régional et composé de représentants pour les CFF, CarPostal, TPN et NStCM, CGN, PubliBike, ainsi que la déléguée à la communication de la Ville de Nyon

Exemples des supports de la campagne autour des chantiers à Nyon :

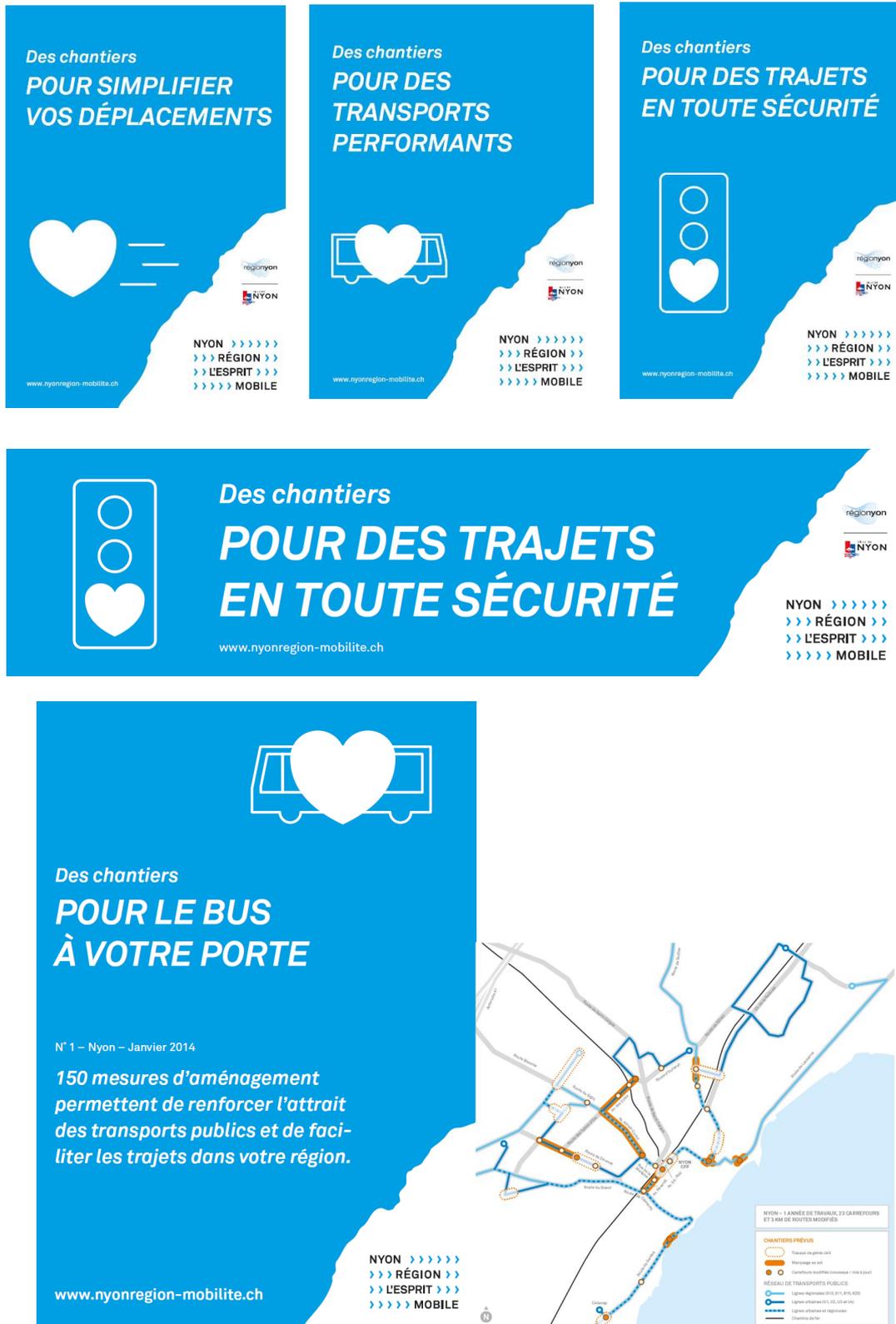


Figure 61 : Campagne de communication . Nyon Région l'esprit mobile . Ville de Nyon . Conseil régional

10. Etat d'engagement financier du fonds régional transports publics

Ce tableau résume les engagements financiers du fonds régional transports publics depuis sa création en 2010. Il regroupe les préavis correspondant au financement des mesures d'infrastructure, d'expérimentations de courses supplémentaires et d'accompagnement.

Rappel: engagement des 51 communes partenaires pour le fonds TP affecté: 13'523'659.00						
	Coût total (CHF)	Participation des tiers (VD,õ)	Communes territoriales	Fonds TP Régionyon Budget	Fonds TP Régionyon Dépenses prévues	Fonds TP Régionyon Dépenses effectives
Préavis 67-11	313'500	85'800	141'900	90'000	90'000	227'093*
Préavis 68-11	280'500	0	187'000	93'500	93'500	219'946*
Préavis 7-11	810'000	0	285'000	525'000	525'000	370'083.57
Préavis 16-12	13'306'693	6'536'619	3'000'074	3'770'000	3'770'000	955'428.65
Desserte Le Vernay	12'960.00	0	0	12'960	12'960	10'275.10
Préavis 21-12	1'125'000	0	0	1'125'000	800'000	357'913.40
Préavis 22-12	436'555	0	383'920	52'635	52'635	0
Préavis 30-13	660'000	0	0	660'000	660'000	En attente
Préavis 35-14	9'072'520	0	6'913'020	2'159'500	2'159'500	En attente
Cumul engagements au 03.03.2014	26'017'728	6'622'419	10'910'914	8'488'595	8'163'595	2'140'739.72
%	100.00%	25.45%	41.94%	32.63%	31.38%	8.23%

*Cette donnée ne reflète pas l'engagement du Canton au travers de l'évolution du TRV pour 2013 = + CHF 3'052'000.-/an dans l'exploitation du réseau par rapport à 2012, ni de la participation à venir des tiers (Canton, OFROU, fonds d'infrastructure de la Confédération,õ) pour la réalisation des mesures dites « 2015 ».

Figure 62 : Etat d'engagement financier du fonds régional transports publics - Régionyon

Au 03.04.2014, le fonds TP est engagé à hauteur de CHF 8'441'925.- soit environ 62%. Les participations du fonds TP pour les différents types de mesures (aménagement, accompagnement, expérimentations de courses supplémentaires) se répartissent de la manière suivante :

- Mesures d'aménagement : CHF 6'556'650.-, soit 77.67% (préavis 68-11, 7-11, 16-12, 22-12, 35-14)
- Mesures d'accompagnement : CHF 90'000.-, soit 1.07% (préavis 67-11)
- Expérimentations de courses supplémentaires : CHF 1'795'275.-, soit 21.26% (desserte Vernay, préavis 21-12, 30-13)

L'approvisionnement du fonds par les cotisations des 51 communes partenaires ne se fait toutefois qu'au fur et à mesure des dépenses effectives. Un état des lieux financiers détaillé sera fourni dans une annexe add'oc lors de la diffusion des comptes 2013 du Conseil régional.

Pour mémoire, le fonds TP n'est pas prévu pour financer l'entretien des ouvrages réalisés.

Table des illustrations

Figure 1	Généalogie des préavis du fond régional transports publics . Régionyon
Figure 2	Schéma d'organisation pour la préparation des horaires . Régionyon
Figure 3	Répartition des communes par bassins versants . Régionyon
Figure 4	Découpage des bassins versants . Régionyon
Figure 5	Critère d'indemnisation de la Confédération : rapport offre / demande . Etat de Vaud
Figure 6	Mécanisme de répartition financière des indemnités de transports publics régionaux . Régionyon
Figure 7	Expérimentations de courses supplémentaires financées par le fond transports publics (préavis 21-12 et 30-13) . Régionyon
Figure 8	Calendrier de mise en œuvre des expérimentations . Régionyon
Figure 9	Evaluation du nombre potentiel de voyageurs scolaires sur les lignes régionales . Régionyon
Figure 10	Principe de réorganisation des lignes régionales . Etude Ribl . 2012
Figure 11	Caractéristiques de la ligne TPN 10.810 - Régionyon
Figure 12	Fréquentation de la ligne TPN 10.810 Nyon . La Rippe (-Divonne-Coppet avant 12.2012)
Figure 13	Caractéristiques de la ligne TPN 10.811 - Régionyon
Figure 14	Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet . Nyon
Figure 15	Caractéristiques de la ligne TPN 10.813 - Régionyon
Figure 16	Fréquentation de la ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois . Coppet . Crassier
Figure 17	Caractéristiques de la ligne TPN 10.814 - Régionyon
Figure 18	Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet . Divonne . Gex
Figure 19	Caractéristiques de la ligne TPN 10.815 - Régionyon
Figure 20	Fréquentation de la ligne TPN 10.815 Nyon . Gingins
Figure 21	Caractéristiques de la ligne TPN 10.817 - Régionyon
Figure 22	Fréquentation de la ligne TPN 10.817 Nyon . Prangins . Gland
Figure 23	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.820 - Régionyon
Figure 24	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.820 Nyon . Begnins . Saint-George
Figure 25	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.830 - Régionyon
Figure 26	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.830 Gland . Begnins . Burtigny . Bassins
Figure 27	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.835 - Régionyon
Figure 28	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.835 Gland . Gilly . Rolle
Figure 29	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.836 - Régionyon
Figure 30	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 Gland . Bursinel . Rolle
Figure 31	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.840 - Régionyon
Figure 32	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.840 Rolle . Gimel
Figure 33	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.846 - Régionyon
Figure 34	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.846 Rolle . Allaman
Figure 35	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.720 - Régionyon
Figure 36	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.720 Allaman . Saint-George et 10.725 Allaman . Gimel . Bière

Figure 37	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.725 - Régionyon
Figure 38	Fréquentation des lignes CarPostal 10.720 Allaman . St.-George et 10.725 Allaman . Gimel . Bière
Figure 39	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.721 - Régionyon
Figure 40	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.721 Rolle . Aubonne . Allaman
Figure 41	Caractéristiques de la ligne 155 - NStCM - Régionyon
Figure 42	Fréquentation de la ligne 155 . NStCM . Nyon . St.-Cergue . La Cure
Figure 43	Plan du réseau urbain Nyon . Prangins en 2013 . Ville de Nyon
Figure 44	Plan provisoire du futur réseau urbain Nyon . Prangins à partir du 14 décembre 2014 . Ville de Nyon
Figure 45	Caractéristiques de la ligne TPN 10.801 . Régionyon
Figure 46	Caractéristiques de la ligne TPN 10.802 . Régionyon
Figure 47	Caractéristiques de la ligne TPN 10.803 . Régionyon
Figure 48	Caractéristiques de la ligne TPN 10.805 (1) . Régionyon
Figure 49	Caractéristiques de la ligne TPN 10.805 (2) . Régionyon
Figure 50	Caractéristiques de la ligne TPN 10.806 . Régionyon
Figure 51	Caractéristiques de la ligne TPN 10.807 . Régionyon
Figure 52	Plan du réseau urbain de Gland (TUG) - CarPostal
Figure 53	Plan du réseau urbain de Rolle (GreenBus) . Commune de Rolle
Figure 54	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.831 (TUG) - Régionyon
Figure 55	Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG)
Figure 56	Caractéristiques de la ligne CarPostal 10.841 (GBR . Le Vernay) - Régionyon
Figure 57	Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay)
Figure 58	Evolutions du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2013 - Régionyon
Figure 59	Evolution du coût d'exploitation des lignes régionales par voyageurs et par an entre 2010 et 2013 - Régionyon
Figure 60	Schéma de fonctionnement du système de détection des bus aux carrefours à feux.
Figure 61	Campagne de communication . Nyon Région l'esprit mobile . Ville de Nyon . Régionyon
Figure 62	Etat d'engagement financier du fonds régional transports publics - Régionyon

Lexique

Charge par tronçon	Nombre de voyageurs présents dans le bus entre deux arrêts consécutifs.
GBR	GreenBus Rolle.
HP	Heures de Pointe (environ de 7h00 à 9h00 et de 17h00 à 19h00).
HC	Heures Creuses (en-dehors des heures de pointe).
NStCM	Ligne de train 155 : Nyon . Saint Cergue . La Cure.
OFROU	Office Fédéral des Routes.
PubliBike (La Côte)	Réseau de vélos en libre-service sur La Côte inauguré en 2011 entre les communes de Nyon, Gland, Prangins et Eysins. Il a été élaboré sous la coordination de Régionyon, en collaboration avec la société vélopas, devenue par la suite PubliBike. Douze stations se répartissent sur les quatre communes et accueillent des vélos aussi bien électriques que classiques. Une station à Divonne-les-Bains a également été ajoutée au réseau en 2012. Le réseau s'étendra dans les prochaines années en Terre Sainte et dans la région rolloise.
Publicar	Nom donné au bus sur appel de CarPostal, il fonctionne à la demande et plus particulièrement pour remplacer les courses régulières des bus le samedi et dimanche.
Réseau régional	Réseau de lignes desservant les centres et les villages périphériques en correspondance avec les trains CFF dans les gares principales.
Réseau urbain	Réseau de lignes propre à un centre ou une agglomération.
Temps de parcours	Durée totale du trajet entre le point de départ et le terminus d'une ligne de bus. Ce temps prend en compte la durée d'attente aux arrêts.
TRV	Trafic Régional Voyageurs. Il s'agit du mécanisme de financement du déficit des transports publics en Suisse cadré par la législation fédérale.
TUG	Transport Urbain de Gland.
Vitesse commerciale	Calculée suivant un ratio entre la longueur de la ligne et le temps de parcours utile à l'usager. La vitesse commerciale d'une ligne est un élément important pour mesurer et comparer la qualité de l'offre.

ANNEXES

Annexe 1 : Courses supplémentaires expérimentales financées par le fonds régional transports publics (Base horaire 2014).

Annexe 2 : Données par ligne

Annexe 3 : Cartes des mesures d'aménagement

Dans un souci de préservation de l'environnement, les annexes du rapport intermédiaire TP 2012 . 2013 ne sont pas imprimées mais sont disponibles à l'emplacement suivant :

http://www.regionyon.ch/_multimedias/documents/regionyon/documentation/references/mobility/transport_publics/2014_05_23_annexes_rapport_intermediaire_tp_2013.pdf



Conseil régional du district de Nyon
10, rue du Marché — 1260 Nyon
Téléphone 022 361 23 24
www.regionyon.ch