



PROGRAMME RÉGIONAL DE RÉORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

RAPPORT TP 2016

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

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

Mesdames, Messieurs les Syndics, Mesdames, Messieurs les Municipaux et partenaires du programme régional de réorganisation des transports publics,

Ce rapport TP 2016 est le 4^{ème} rapport intermédiaire du programme régional de réorganisation des transports publics (programme TP). Il propose les données de fréquentation des lignes de bus régionales et urbaines et du NStCM de l'horaire 2016, les actions de communication, études d'exploitation et projets d'aménagement menés durant l'année écoulée. Cette édition comporte également des données financières (taux de couverture et coûts d'exploitation) ainsi que l'état financier du fonds TP.

Quatre années se sont déjà écoulées depuis l'amélioration importante de l'offre sur les lignes de bus régionales qui a été rendue possible par les efforts conjoints des communes, du Conseil régional et du Canton de Vaud. Nous nous réjouissons de l'impact positif sur la fréquentation sur les réseaux régional et urbains : +29.8% de fréquentation entre les horaires 2012 et 2016 et +11.2% entre 2015 et 2016, soit plus de 6.7 millions de voyageurs transportés en 2016.

Ces résultats ont permis de pérenniser certaines expérimentations du fonds TP par leur reprise progressive par le Canton dans le cadre du TRV lorsque les critères fixés par l'Office fédéral des transports (OFT) sont atteints. Pour certaines expérimentations n'ayant pas atteint les objectifs, des phases de transition ont été engagées et des accords ont été trouvés avec les communes concernées pour assurer un retrait en douceur du financement du fonds TP.

Des points particuliers du réseau ont fait l'objet d'études durant l'année 2016. Le travail engagé pour le développement du réseau TP transfrontalier entre le Pays de Gex et le District de Nyon se poursuivra en 2017. D'autre part, après plusieurs années d'attente, une liaison directe entre certaines communes de Terre Sainte et Nyon devraient être rendues possibles dès décembre 2017 grâce aux aménagements de priorisation des bus sur la jonction de Coppet qui permettent d'établir des correspondances entre les lignes 810 et 813 à Crassier.

En 2016, un enjeu majeur a été de renforcer la stratégie de communication mise en place par le Conseil régional en partenariat avec les acteurs de la mobilité de la région. L'objectif est de valoriser l'offre existante et de sensibiliser les usagers à l'utilisation combinée des transports publics et de la mobilité douce. Le Guichet mobile qui a été mis en place sur le site d'activités de Terre Bonne en donne un bon exemple.

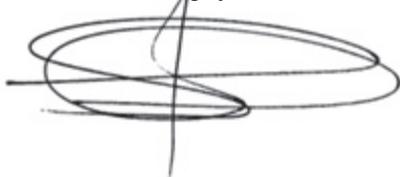
Sur le plan financier, l'état du fonds TP est maîtrisé et les dépenses préavisées s'inscrivent dans les montants prévus initialement. Au vu des projets en cours, les contributions du fonds TP aux différentes mesures se poursuivront jusqu'à l'horizon 2020.

Ce fonds affecté aux transports publics est un mécanisme unique dans le Canton de Vaud. Il a été le moteur d'une nouvelle dynamique de développement et de valorisation des transports publics dans notre région.

Dans un futur proche, le Comité de Direction aura à cœur de discuter avec les Communes, le Canton et les transporteurs afin d'inscrire et de renforcer sur le long terme les actions et partenariats engagés pour les transports publics et la mobilité dans la région.

Pour le comité de direction du Conseil régional,

Gérald Cretegny, Président



Pierre Graber, Responsable de la mobilité



TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| PREAMBULE | 1 |
| TABLE DES MATIERES | 3 |
| SYNTHESE | 5 |
| 1. LES CHIFFRES CLES DU PROGRAMME TP | 6 |
| 2. LES FAITS MARQUANTS DE L'HORAIRE 2016 | 7 |
| 3. PROMOTION | 6 |
| 4. EXPLOITATION DU RESEAU | 10 |
| 4.1. LIGNES REGIONALES | 10 |
| 4.1.1. CALENDRIER ET CRITERES DE FINANCEMENT DES EXPERIMENTATIONS DE COURSES SUPPLEMENTAIRES | 10 |
| 4.1.2. DETAILS PAR LIGNE REGIONALE..... | 11 |
| TPN 10.810 NYON – CRASSIER – LA RIPPE | 12 |
| TPN 10.811 COPPET – CELIGNY – NYON - GLAND | 13 |
| TPN 10.813 CHAVANNES-DES-BOIS – COPPET – CRASSIER | 14 |
| TPN 10.814 GEX – DIVONNE-LES-BAINS – COPPET | 15 |
| TPN 10.815 NYON – GINGINS..... | 16 |
| CARPOSTAL 10.820 NYON – BEGNINS – SAINT-GEORGE | 17 |
| CARPOSTAL 10.830 GLAND – BURTIGNY – BASSINS | 18 |
| CARPOSTAL 10.835 GLAND – GILLY – ROLLE | 19 |
| CARPOSTAL 10.836 GLAND – BURSINEL – ROLLE | 20 |
| CARPOSTAL 10.840 ROLLE – GIMEL..... | 21 |
| CARPOSTAL 10.846 ROLLE – PERROY – ALLAMAN..... | 22 |
| CARPOSTAL 10.720 ALLAMAN – AUBONNE – GIMEL – SAINT-GEORGE | 23 |
| CARPOSTAL 10.725 ALLAMAN – GIMEL – BIÈRE..... | 24 |
| CARPOSTAL 10.721 ROLLE – AUBONNE – ALLAMAN (SIGNAL-DE-BOUGY) | 25 |
| CARPOSTAL 10.723 GIMEL – LE MARCHAIRUZ – LE BRASSUS (LIGNE TOURISTIQUE) | 26 |
| TPG U – CHAVANNES-DES-BOIS – VERSOIX - RICHELIEU | 27 |
| 155 – NSTCM NYON – SAINT CERGUE – LA CURE..... | 28 |
| 4.2. LIGNES URBAINES DU RESEAU NYON – PRANGINS | 29 |
| 4.3. LIGNES URBAINES DE GLAND ET ROLLE | 29 |
| 5. FINANCE ET ETAT D'ENGAGEMENT DU FONDS TP | 34 |
| 5.1. ÉVOLUTION DES COUTS D'EXPLOITATION DES LIGNES REGIONALES | 34 |
| 5.2. ÉVOLUTION DES TAUX DE COUVERTURE DES CHARGES DES LIGNES REGIONALES..... | 35 |
| 5.3. ÉTAT D'ENGAGEMENT DU FONDS TP | 36 |
| 6. POINTS PARTICULIERS DU RESEAU EN COURS DE TRAITEMENT ET RESTANTS A TRAITER | 38 |
| 7. MESURES D'AMENAGEMENT | 39 |
| 8. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT | 42 |
| ANNEXES | 44 |

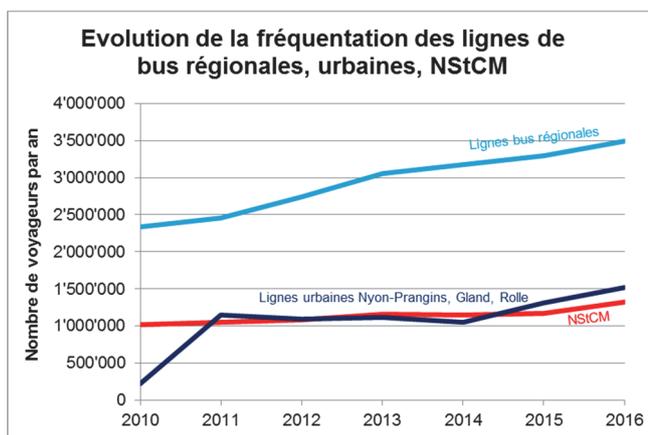
Synthèse

Cette 4^{ème} édition du rapport des transports publics de la région nyonnaise pour l'horaire 2016 (rapport TP) propose les données actualisées de fréquentation des lignes régionales et urbaines de l'horaire 2016 ainsi que les actions de communication, les études et projets d'aménagement menés durant l'année écoulée. Cette édition comporte également des données financières (taux de couverture et coûts d'exploitation) et l'état financier du fonds TP. Pour de plus amples informations sur le programme TP, les précédentes éditions sont disponibles ici : http://www.regionyon.ch/doc/references/#lien_mobilite

Fréquentation et expérimentation de courses supplémentaires

A l'horaire 2016, la fréquentation annuelle des lignes de bus régionales a augmenté de +5.9%. Depuis le lancement du programme TP en décembre 2012, l'augmentation du nombre de voyageurs est de +27.5%, de +22% sur le NStCM et de +39.4% sur l'ensemble des lignes urbaines, soit plus 6'7 millions de voyageurs au total.

Figure 1 : Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales, urbaines et NStCM, Régionyon 2017



Horaire 2016

Reconduction des **18 paires de courses expérimentales** financées par le fonds TP

Reprise de **4 paires de courses** par le mécanisme TRV

3'489'486 voyageurs (+5.9%) transportés sur les lignes de bus régionales

Des coûts d'exploitation des lignes de bus régionales de CHF **19'654'404.- TTC (+4.64%)**

Réalisation des mesures d'aménagement

De nouvelles mesures d'aménagement ont été réalisées en 2016 notamment la création d'une présélection sur la Route Suisse à Dully, la réalisation d'un giratoire et le déplacement d'arrêts de bus au niveau d'Aldi à Vich, l'installation d'un carrefour à feux prioritaire à Rolle ainsi qu'une des mesures phares du programme TP : les aménagements de priorisation des bus sur la jonction de Coppet composés d'une voie bus bidirectionnelle, d'un sas bus et des carrefours à feux équipés du système de détection. Le reste des mesures dites lourdes sont en cours d'étude (jonction de Gland, Route Blanche,...). Les mesures ayant fait l'objet de préavis en 2016 seront réalisées dans le courant de l'année 2017.

Les mesures d'accompagnement

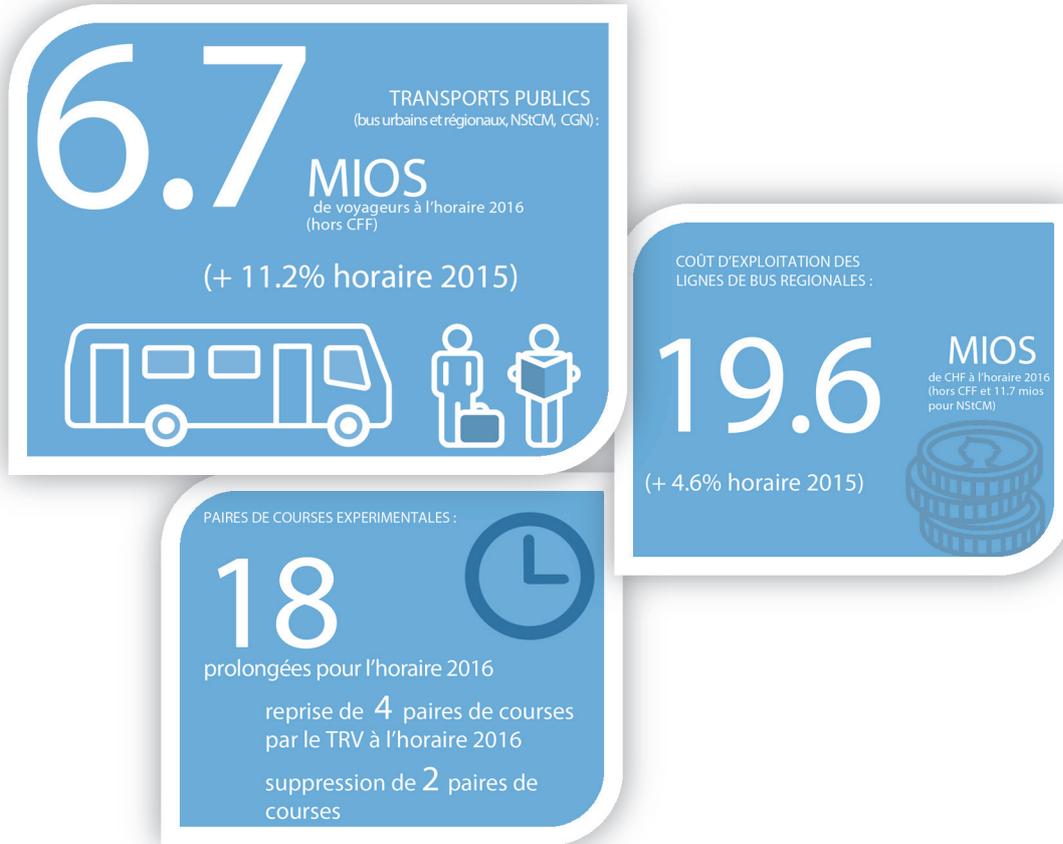
Le Concept régional de stationnement P+R est en phase de mise en œuvre. En 2016, une étude des P+R à l'échelle de la Rive Droite du Grand Genève a renforcé son aspect transfrontalier. La thématique de l'accessibilité aux arrêts a évolué et s'est traduite par le dépôt d'une mesure (12-42) dans le Projet d'Agglomération n°3 du Grand Genève afin d'obtenir un cofinancement à la réalisation de mesures d'amélioration. La Confédération l'évaluera en 2017.

L'état financier du fonds TP

Au 31 décembre 2016, 78.3% de l'enveloppe du fonds TP a été sollicitée et 52% du fonds TP a réellement été dépensé. Le solde du fonds TP devrait permettre de financer les mesures d'aménagement restantes qui se réaliseront jusqu'à l'horizon 2020 ainsi que des expérimentations de courses supplémentaires pour la période horaire 2020-2021. Afin de réalimenter le fonds TP, un nouvel acompte devrait être sollicité en 2017 auprès des communes ne s'étant pas encore acquittés de la totalité de leur participation.

1. Les chiffres clés du programme TP

Les grands chiffres 2016



Le programme TP en chiffres

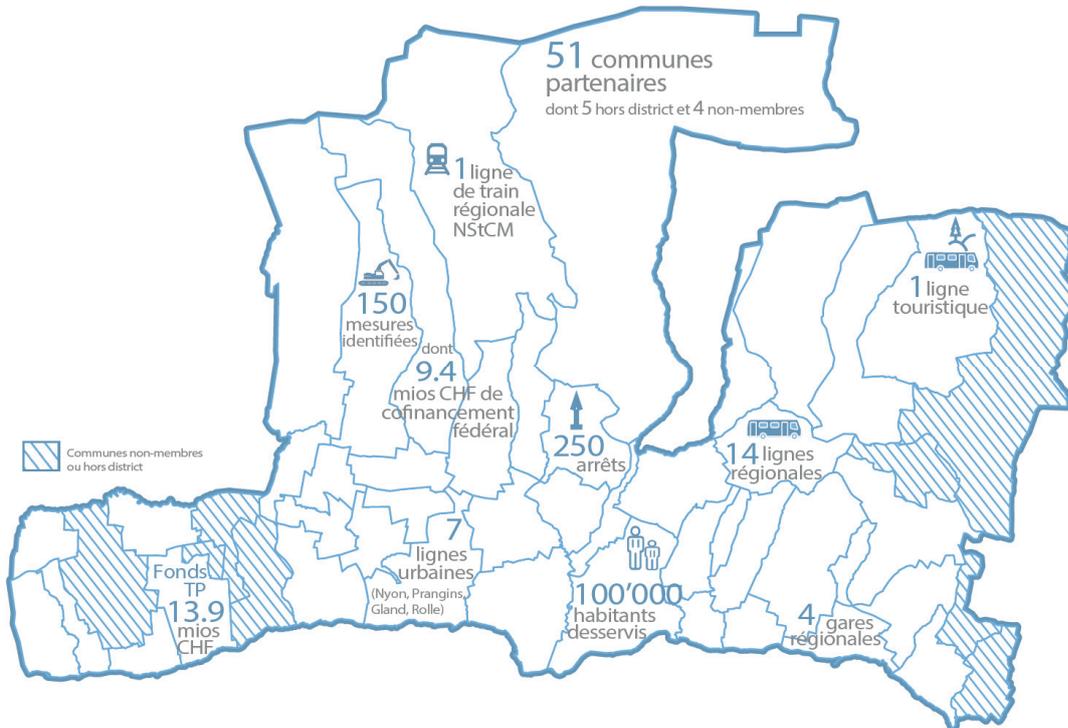


Figure 2 : Les chiffres clés du programme TP, Régionyon 2017

Découverte du Parc Jura vaudois en e-bike

De juin à octobre 2016, un rabais de 50% sur la location d'un e-bike était proposé à l'Office du tourisme de Saint-Cergue, accompagné d'un bon de CHF 10.- pour une pause gourmande.



Figure 4 : Exemples de visuels pour la promotion de produits combinés - Graphisme : Fesselet, Régionnyon 2016

Biennale de la Céramique en TP

Durant le festival et sur présentation d'un titre de transport valable à la caisse, les visiteurs ont bénéficié de la gratuité de l'entrée.

Ces offres combinées ont touché environ 340 bénéficiaires au total en 2016.

3.2. Subvention pour les habitants

Jusqu'en décembre 2016, une subvention cofinancée par le Conseil régional était proposée aux habitants de 24 communes. Ceux-ci ont notamment pu bénéficier d'un bon Mobilis de CHF 20.- ou encore d'un carnet de tickets de bus gratuit (Nyon et Prangins). Au total, 421 avantages ont été alloués à la population dans le cadre de cette action.

3.3. Guichet Mobile - point d'information mobilité

Le Guichet Mobile - Point d'information mobilité a été créé dans le cadre de l'accompagnement des plans mobilité d'entreprises que poursuit le Conseil régional avec les communes et le canton de Vaud depuis 2011. Lieu physique et virtuel de renseignement et de conseil autour de la mobilité, le Guichet Mobile a l'ambition d'un déploiement au niveau régional ces prochaines années, suite à une phase-pilote menée entre 2015 et 2016 au sein du Business Park de Terre Bonne à Eysins.

Pour la mise en œuvre de ce service, le Conseil régional a engagé un partenariat avec l'association Pro-Jet, spécialisée dans la formation et l'insertion professionnelles des jeunes, pour l'engagement d'une responsable du Guichet mobile à 50% ETP.

Prestations du Guichet Mobile

Le Guichet Mobile propose une série de prestations aux collaborateurs des entreprises. Une permanence téléphonique a été mise en place pour répondre aux questions fréquentes :

- Gestion des abonnements TP et VLS
- Mise en relation pour le covoiturage
- Conseils personnalisés
- Animations diverses

Supports de communication

Dans le cadre du lancement de ce projet d'envergure, une identité visuelle a été créée, ainsi que des supports de communication, dont un site web complet : www.guichet-mobile.ch.



Figure 5 : Roll-up et dépliant. Graphisme : Fesselet, Régionyon 2016

Enquête mobilité

Des outils d'évaluation ont été mis en place. Afin d'entreprendre un état des lieux de la mobilité sur le site de Terre Bonne, une enquête mobilité a été réalisée au premier semestre 2016 auprès des collaborateurs des entreprises du site. Au total 33% d'entre eux, soit 392 personnes, y ont répondu. Au regard des résultats de cette enquête, des recommandations ont été élaborées pour la mise en place de mesures spécifiques. Celles-ci sont discutées avec chaque entreprise individuellement.

L'enquête révèle que 55% des personnes utilisent la voiture individuelle, 24% les transports publics, 9% la mobilité douce et 7% le covoiturage. Parmi les autosolistes, environ 80% se disent prêts à tester un autre mode de transport. Sur un site à la capacité de quelque 2'000 emplois, 30% des collaborateurs se trouvent sur des axes de covoiturage et 33% ont un temps de trajet en transport en commun concurrentiel par rapport à la voiture.

4. Exploitation du réseau

4.1. Lignes régionales

4.1.1. Calendrier et critères de financement des expérimentations de courses supplémentaires

Dès 2010, lors de la constitution du fonds affecté aux transports publics (fonds TP), environ 4.5 millions de francs ont été réservés pour financer des expérimentations de courses supplémentaires afin d'améliorer progressivement l'offre et les cadences des lignes régionales de transport public dans le district de Nyon. La généalogie de l'ensemble des préavis liés au fonds TP se trouve en page 35.

En parallèle, le Canton de Vaud a aussi investi plus de 3 millions de francs pour améliorer l'offre en décembre 2012 lors de la réorganisation du réseau régional. Il a depuis repris, dans le cadre du mécanisme TRV (trafic régional voyageurs), les paires de courses expérimentales ayant atteint les objectifs de fréquentation (lignes CarPostal 10.835, 10.840 et 10.846).

Les premières expérimentations financées par le fonds TP ont été mises en œuvre en décembre 2012. Elles sont prévues sur des périodes limitées dans le temps avec l'objectif d'atteindre une fréquentation de voyageurs suffisante sur le tronçon déterminant pour que leur financement soit repris par le mécanisme financier TRV. Pour ce faire, les expérimentations financées par le fonds TP doivent s'inscrire dans le calendrier des périodes horaires et budgétaires biennuelles du TRV.

| Expérimentations et période horaire TRV | 2013 | Période TRV | | Période TRV | | Période TRV | | Période TRV | |
|--|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Priorités 1 (préavis 21-2012 - 37-2014) | | | | | | | | | |
| Compléments 1 (préavis 30-2013) | | | | | | | | | |
| Prolongement Priorités 1 | | | | | | | | | |
| Priorités 2 (préavis 52-2015) | | | | | | | | | |
| Expérimentations autres (préavis 66-2016) | | | | | | | | | |
| Prolongement Priorités 2 (préavis 15-2017 à venir) | | | | | | | | | |

Figure 6 : Calendrier de mise en œuvre des expérimentations et période TRV, Régionyon 2017

Comme illustré par le schéma, les expérimentations de priorité 1 ont été mises en place en décembre 2012 pour la période horaires 2013 - 2014 (préavis n°21-2012). En décembre 2013, des compléments ont été ajoutés pour la période horaires 2014 - 2015 (préavis n°30-2013). Du fait que certaines courses n'ont pas atteint les objectifs et afin de faire coïncider le terme des expérimentations de priorité 1 et leurs compléments, la majorité des courses expérimentales du préavis n°21-2012 ont été prolongées pour l'horaire 2015 (préavis n°37-2014).

L'analyse des paires de courses expérimentales se fait sur la base de scénarios. Ainsi trois scénarios de financement ont été validés dans le cadre du préavis n°52-2015 du Conseil intercommunal (le graphique page suivante illustre l'application des scénarios) :

- **Scénario 1** : Demande de reprise dans le mécanisme TRV, dans le cas où les objectifs TRV sont dépassés ;
- **Scénario 2** : Prolongement des courses expérimentales par un financement du fonds TP, dans le cas où la fréquentation augmente de manière importante mais ne permet pas pour le moment de dépasser les objectifs TRV;
- **Scénario 3** : Transfert des paires de courses expérimentales dans la « phase de transition », dans le cas où la fréquentation n'atteindrait vraisemblablement pas les objectifs TRV. Dans ce cas, pour une période de deux ans, le fonds TP ne finance plus que 25%, et les communes desservies par la ligne 75% des montants de ces paires de courses expérimentales. A la fin de cette période, les communes doivent choisir de supprimer ces expérimentations ou de les prendre totalement à leur charge financièrement.

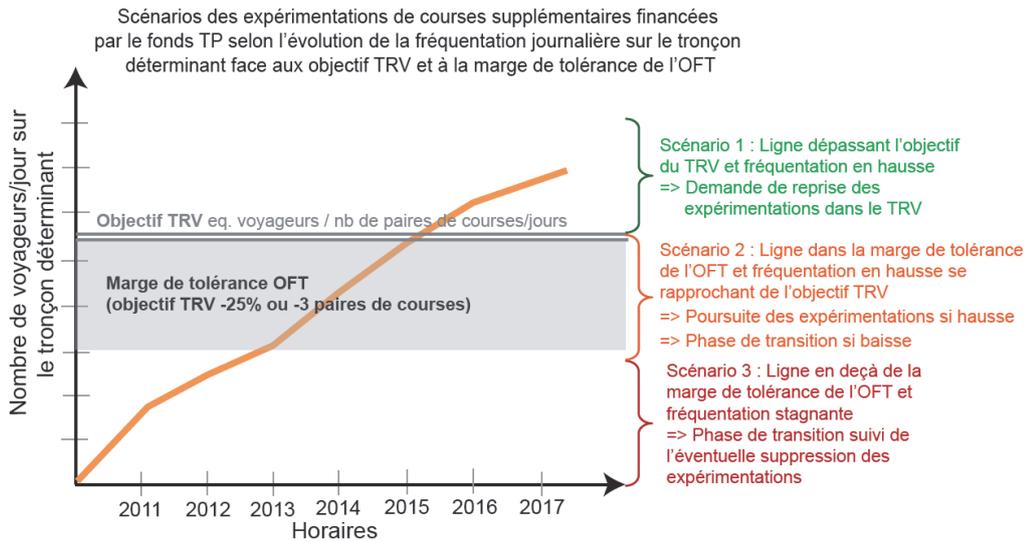


Figure 7 : Schéma des scénarios appliqués aux expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds TP, Régionyon 2017

4.1.2. Détails par ligne régionale

A l'horaire 2016, seize lignes de bus régionales et la ligne du NStCM ont circulé sur le réseau régional. Elles sont organisées en rabattement vers les gares régionales de Nyon, Coppet, Rolle, Gland et Allaman. Les horaires des différentes lignes sont cadencés suivant les horaires des trains CFF. Des correspondances sont données sur les trains RegioExpress (RE) en gare de Coppet, Gland et Rolle, cadencés à la demi-heure entre Genève et Lausanne, et sur les trains InterRegio (IR) en gare de Nyon également cadencés à la demi-heure. La réorganisation du réseau régional rend plus attractifs les transports publics pour les pendulaires avec des temps de parcours améliorés par des mesures d'infrastructure et de priorisation.

Les lignes régionales sont détaillées selon ces points :

- Les grandes caractéristiques de la ligne ;
- Les statistiques de fréquentation annuelle et sur le tronçon déterminant et leur évolution depuis l'horaire 2010 ;
- Les perspectives.

Des données plus détaillées sont présentées en Annexe 2 du rapport sur la base des documents fournis par les transporteurs TPN, NStCM et CarPostal. Les charges par tronçon (nombre de voyageurs entre deux arrêts consécutifs) ainsi que les montées et descentes par arrêt sont détaillées. Enfin, des cartes précisant le tracé de chaque ligne ont été réalisées.



Figure 8 : Carte schématique du réseau régional de transports publics du district de Nyon 2016 – ZVV, Régionyon

TPN 10.810 Nyon – Crassier – La Rippe

Caractéristiques

Depuis décembre 2012, la ligne TPN 10.810 circule avec une cadence à la demi-heure aux heures de pointes du matin et du soir et à l'heure le reste de la journée.

Fréquentation

La fréquentation annuelle et la fréquentation sur le tronçon déterminant poursuivent leurs croissances et atteignent respectivement 227'580 voyageurs sur l'année, soit +11.2%, et 671 voyageurs/jour, soit +7.2% d'augmentation, sur le tronçon déterminant. La ligne se trouve dans la marge de tolérance de l'OFT ce qui permet de maintenir l'offre financée par le TRV. Pour pérenniser l'offre actuelle, il faudra veiller à promouvoir la ligne auprès des habitants du district.

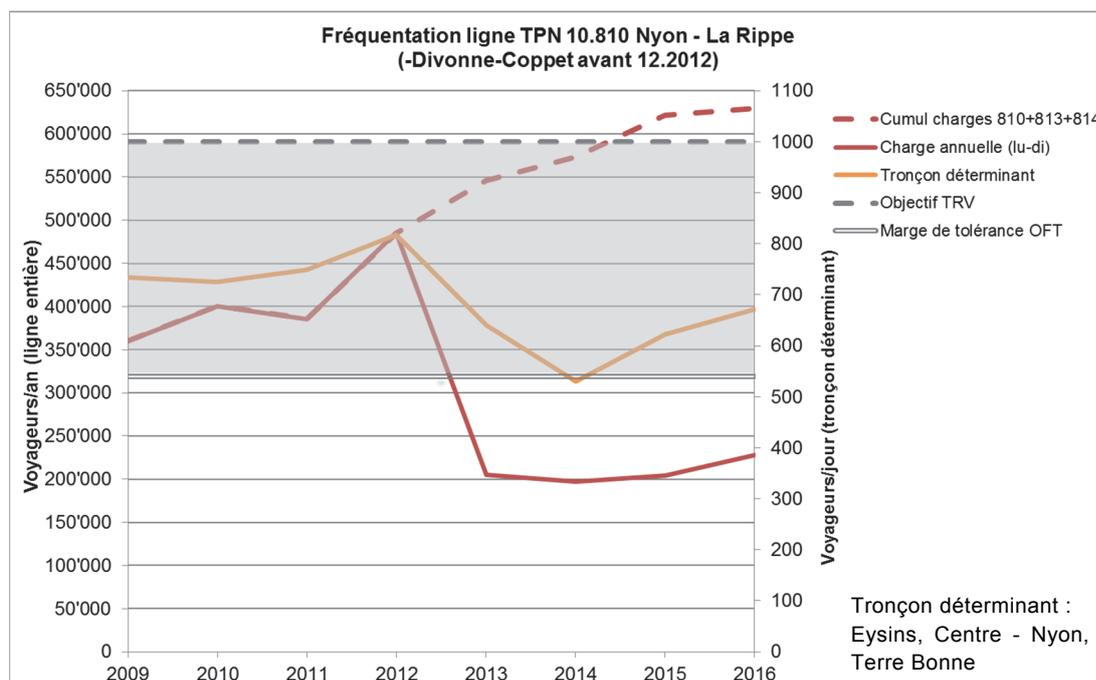


Figure 9 : Fréquentation de la ligne TPN 10.810 Nyon – La Rippe (-Divonne-Coppet avant 12.2012), Régionyon 2017

Perspectives

A l'horaire 2017, l'arrêt Nyon, Chemin Monastier a été ajouté à la ligne afin d'améliorer la desserte du Gymnase.

Sur demande de la commune de La Rippe, en 2015, des tests de temps de parcours pour le prolongement de la ligne jusqu'au hameau de Tranchepied où vivent plus d'une centaine d'habitants avaient été réalisés. Ce prolongement est faisable en termes d'exploitation. Lors de la séance du bassin versantASSE et Boiron – NStCM (02.02.17), les communes desservies par la ligne se sont positionnées favorablement sur ce projet. Le Canton a également validé cette expérimentation pour la prochaine période TRV 2018-2019.

D'autre part et selon la demande des communes, les réflexions pour la suite à donner au projet de bouclage des villages d'ASSE&Boiron pourront être relancées.

Enfin, la correspondance entre les lignes 10.810 et 10.813 (Chavannes-des-Bois – Coppet – Crassier) devrait être rendue possible en décembre 2017 à Crassier grâce aux aménagements de priorisation des bus sur la jonction de Coppet qui permettent de fiabiliser et d'améliorer les temps de parcours. Sous réserve des vérifications à mener, des liaisons directes entre des villages de Terre Sainte et Nyon seront possibles.

TPN 10.811 Coppet – Céligny – Nyon - Gland

Caractéristiques

La ligne 10.811 est cadencée à la demi-heure toute la journée sauf quatre fois en heures creuses sur le tronçon Coppet – Nyon et à l'heure toute la journée sur le tronçon Nyon – Gland. Elle reste toujours la ligne la plus fréquentée du réseau régional en 2016.

Fréquentation

A l'horaire 2016, la fréquentation annuelle de la ligne 10.811 a encore augmenté avec plus de 672'532 voyageurs (+4.6%) dont notamment plus de 16'000 voyageurs supplémentaires sur le tronçon Nyon – Gland par rapport à l'horaire 2015.

La fréquentation sur le tronçon déterminant a fortement augmenté et atteint 1'105 voyageurs/jour, soit une hausse de plus de +33%. La fréquentation retourne donc dans la marge de tolérance de l'OFT ce qui permet de pérenniser l'offre actuelle pour la prochaine période TRV 2018-2019.

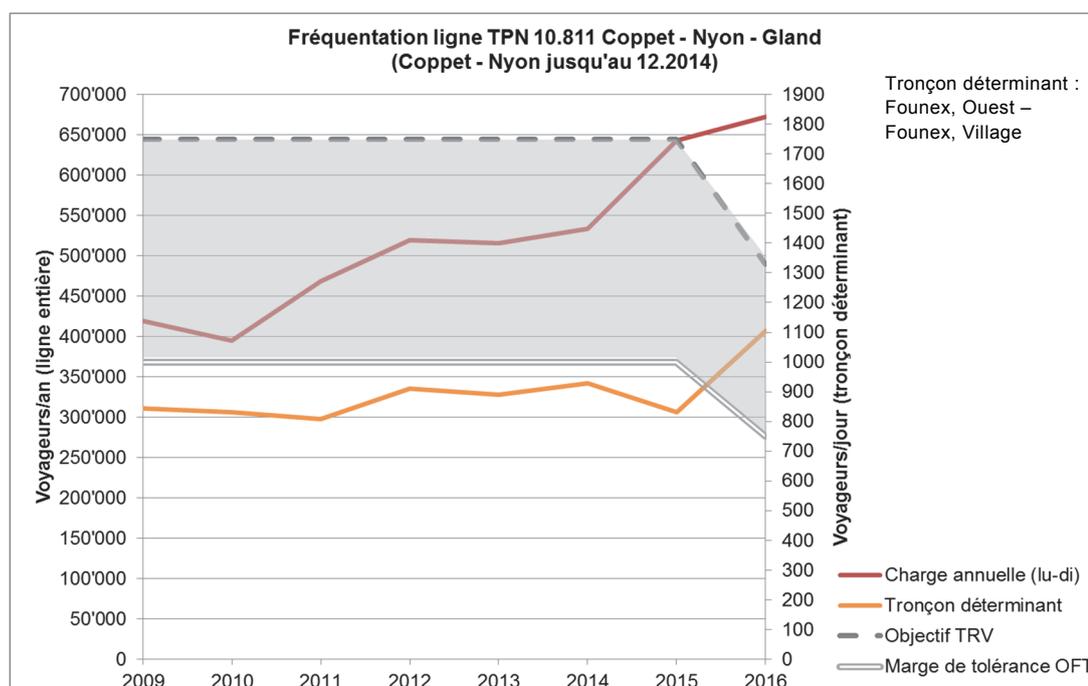


Figure 10 : Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet – Nyon - Gland, Régionyon 2017

Perspectives

Dès décembre 2017, l'horaire de la dernière course entre Coppet – Nyon – Gland sera adapté afin de proposer de meilleures correspondances. En effet, les horaires des trains RE seront les mêmes la semaine et le week-end à 00h40, la course partira donc à 00h44 de Coppet (00h51 en 2016), 1h10 de Nyon (1h20 en 2016) et arrivera à 1h25 à Gland (1h37 en 2016).

Des projets d'aménagement sur le tracé de la ligne avaient été identifiés. Il est prévu de modifier la géométrie du carrefour Route Suisse/Chemin des Chaux afin de permettre le rebroussement du bus devant l'Hôpital de Prangins dans le sens Gland – Nyon.

Le réaménagement de l'intersection entre la Route du Jura, le Chemin des Rojalets et le Chemin des Voirons à Coppet est à l'étude.

TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet – Crassier

Caractéristiques

La ligne a été mise en place en décembre 2012. A l'offre de base TRV ont été ajoutées des paires de courses expérimentales permettant une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir, ainsi que des courses circulant en période scolaire et une paire de courses pour prolonger l'offre jusqu'à 22h du lundi au samedi entre Coppet et Crassier. Ces expérimentations sont entièrement financées par le fonds TP jusqu'en décembre 2017.

Fréquentation

Après quatre années d'exploitation, la fréquentation annuelle de la ligne a connu une légère baisse de -5.9% à 239'113 voyageurs, soit environ 15'000 de moins qu'à l'horaire 2015. Cette baisse pourrait s'expliquer par le fait que l'ASCOT (association scolaire de Terre Sainte) a arrêté de cofinancer les abonnements Mobilis des scolaires habitants à proximité du Collège des Rojalets. La fréquentation sur le tronçon déterminant a augmenté de +1.99%, soit 615 voyageurs par jour.

L'objectif TRV n'est pas atteint, la ligne se trouve dans la marge de tolérance de l'OFT. Les objectifs pour les expérimentations restent trop importants pour espérer une reprise des expérimentations par le TRV lors de la prochaine période horaire. Selon les critères du fonds TP, la phase de transition va donc s'appliquer pour la période horaires 2018-2019 : le fonds TP ne financera plus que 25% des coûts et les communes desservies prendront à leur charge le 75% restant.

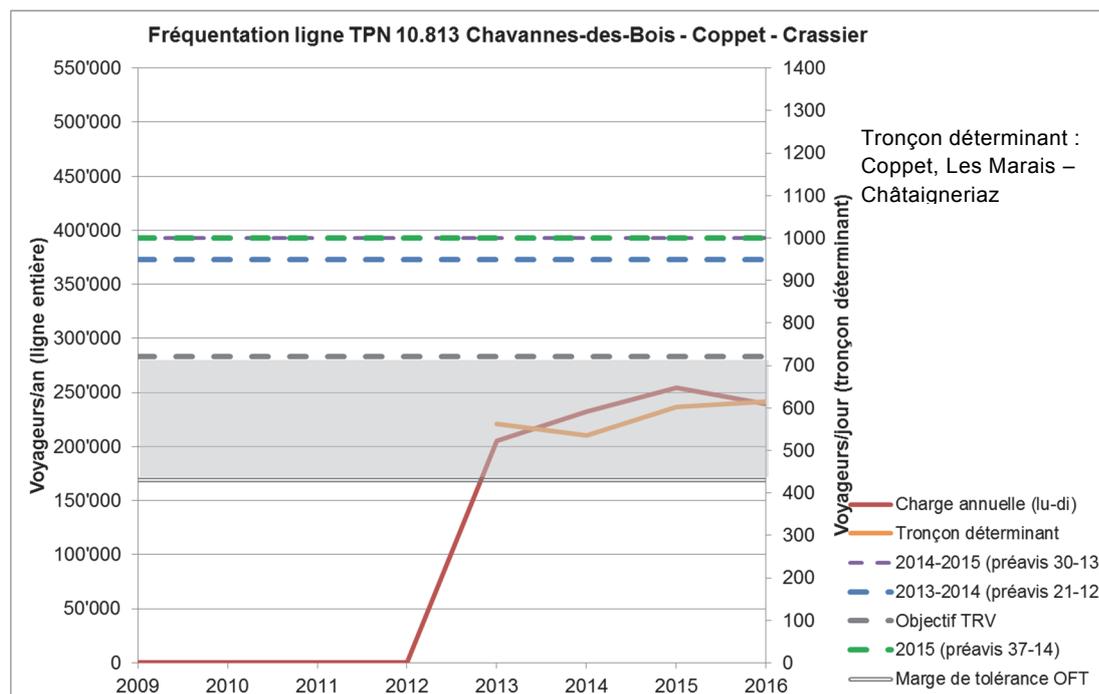


Figure 11 : Fréquentation de la ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet - Crassier, Régionyon 2017

Perspectives

Le réaménagement de l'intersection entre la Route du Jura, le Chemin des Rojalets et le Chemin des Voirons à Coppet est à l'étude.

Enfin, la correspondance entre les lignes 10.810 et 10.813 (Chavannes-des-Bois – Coppet – Crassier) devrait être rendue possible en décembre 2017 à Crassier grâce aux aménagements de priorisation des bus sur la jonction de Coppet qui permettent de fiabiliser et d'améliorer les temps de parcours. Sous réserve des vérifications à mener, des liaisons directes entre des villages de Terre Sainte et Nyon seront possibles.

TPN 10.814 Gex – Divonne-les-Bains – Coppet

Caractéristiques

La ligne transfrontalière 10.814 circule depuis décembre 2012 entre Gex et Coppet. La cadence de la ligne est à l'heure toute la journée entre Divonne et Coppet et 7 paires de courses circulent entre Gex et Divonne, respectivement 3 le matin et 4 le soir.

Dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public (DSP) de la ligne en 2016, les autorités française et suisse ont décidé de maintenir l'offre et le tracé actuels.

Fréquentation

A l'horaire 2016, la fréquentation annuelle a connu une légère augmentation avec plus de 163'034 voyageurs transportés, soit +0.2% d'augmentation et en moyenne 376 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant, soit une baisse de -3.09% par rapport à l'horaire 2015. Cette stagnation des chiffres peut être expliquée par les perturbations engendrées par les travaux de réalisation des aménagements de priorisation sur la jonction de Coppet et le fait que les bus soient surchargés aux heures de pointe. Le tronçon entre Divonne et Gex reste assez peu fréquenté avec environ une quinzaine de voyageurs par jour de semaine.

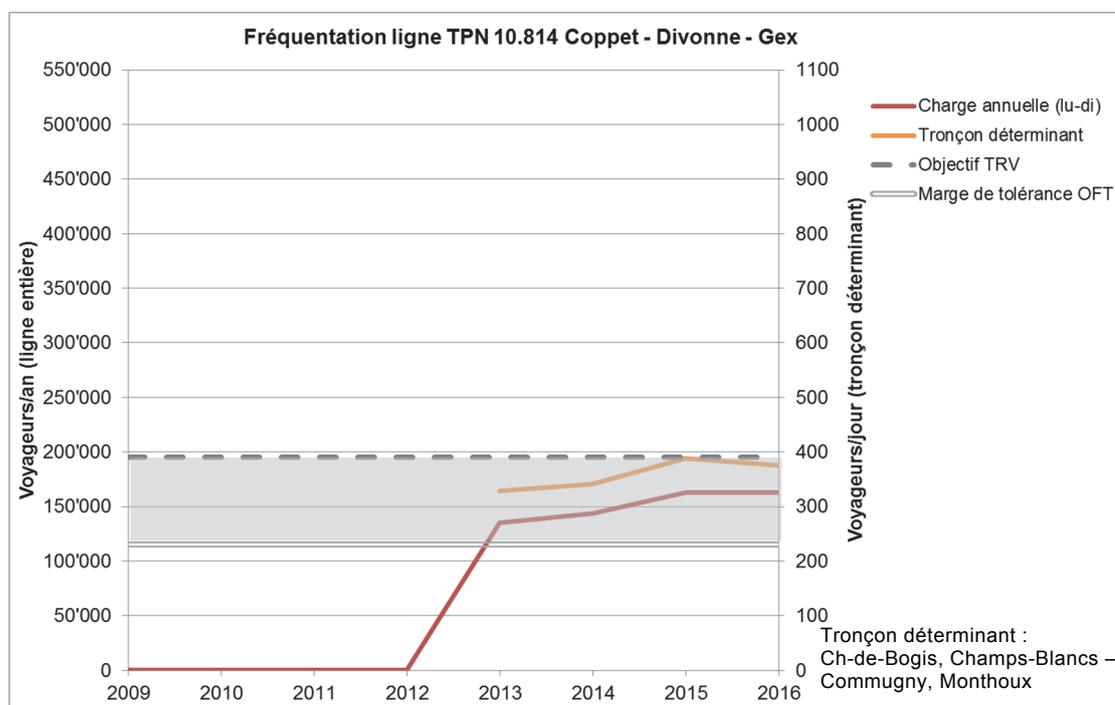


Figure 12 : Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet – Divonne – Gex, Régionyon 2017

Perspectives

Suite à l'étude pour le développement du réseau TP transfrontalier et la desserte du Centre Manor Chavannes par un transport privé ou public qui s'est déroulée en parallèle du renouvellement de la DSP de la ligne au cours du premier semestre 2016, différents horizons de développement de la ligne et du réseau transfrontalier ont été esquissés. Deux groupes de travail ont été mis en place pour poursuivre les réflexions. Le détail se trouve en page 37.

TPN 10.815 Nyon – Gingins

Caractéristiques

Depuis décembre 2012, la ligne TPN 10.815 circule avec une offre identique. Elle dispose 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.

Fréquentation

La fréquentation annuelle et la fréquentation sur le tronçon déterminant poursuivent leurs croissances et atteignent respectivement 248'333 voyageurs sur l'année, soit +13.9%, et 766 voyageurs/jour, soit +20.06% d'augmentation, sur le tronçon déterminant. La ligne se trouve dans la marge de tolérance de l'OFT ce qui permet de maintenir l'offre financée par le TRV. Pour pérenniser l'offre actuelle, il faudra veiller à promouvoir la ligne auprès des habitants du district.

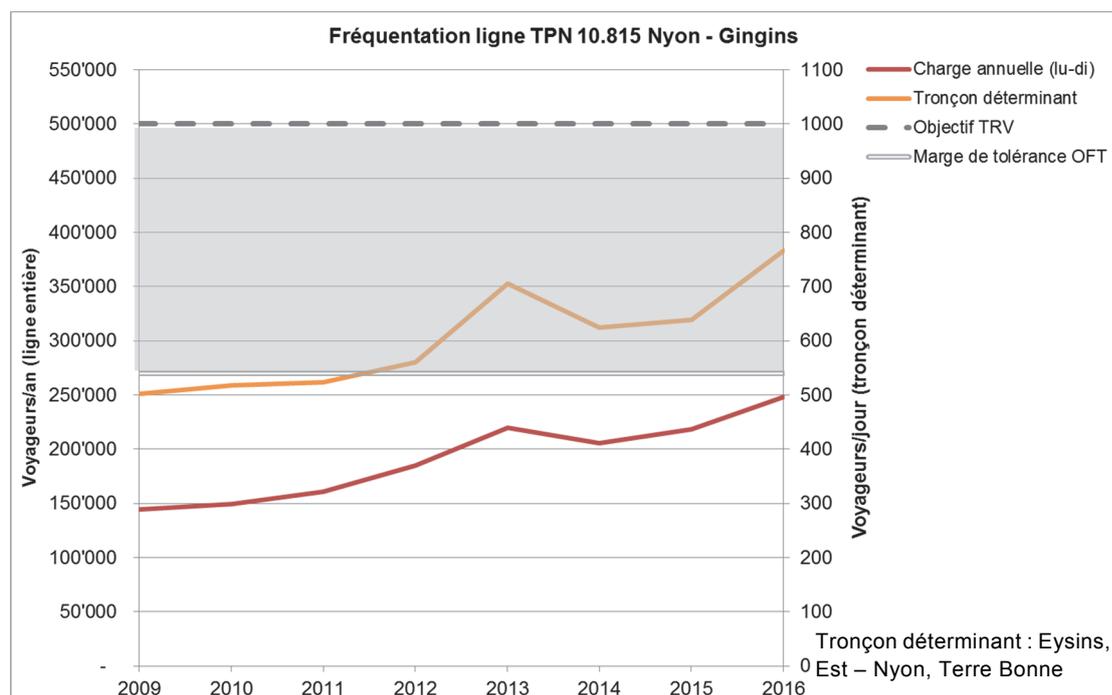


Figure 13 : Fréquentation de la ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins, Régionyon 2017

Perspectives

La ligne empruntait depuis décembre 2012 un itinéraire provisoire entre Eysins et la gare de Nyon via la Route du Stand. En janvier 2016, des tests de temps de parcours par l'itinéraire définitif identifié à l'époque ont été réalisés pour vérifier son exploitabilité principalement au niveau de la tenue des temps de parcours. L'itinéraire définitif via la Route de Crassier, Route de Signy et l'Avenue Alfred Cortot a été validé par les partenaires et est emprunté depuis le 11 décembre 2016. Un groupe de suivi a été mis en place pour surveiller le fonctionnement de la ligne.

La ligne fait également l'objet d'une étude pour la création d'une voie réservée aux bus sur la Route Blanche entre les giratoires de Signy Centre et de Moulin Velliet et le redimensionnement de ces derniers. L'étude d'avant-projet s'est déroulée en 2016 sous pilotage cantonal. Le projet est actuellement en phase d'enquête préalable auprès des services du Canton. Une pré-convention de répartition financière entre les partenaires sera élaborée en 2017.

Enfin et selon la demande des communes, les réflexions pour la suite à donner au projet de bouclage des villages d'Asse et Boiron pourront être relancées.

CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George

Caractéristiques

A l'horaire 2016, l'offre est restée identique à celle de l'horaire 2015 avec une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir et à l'heure le reste de la journée. La ligne bénéficie également de courses de renfort les nuits du vendredi et du samedi qui sont très utilisées.

Fréquentation

La fréquentation annuelle a dépassé la barre du demi-million de voyageurs avec 501'604 voyageurs, soit une hausse de +5.82%. La fréquentation sur le tronçon déterminant a également augmenté de +7.06% avec 1'047 voyageurs par jour. L'objectif TRV est dépassé.

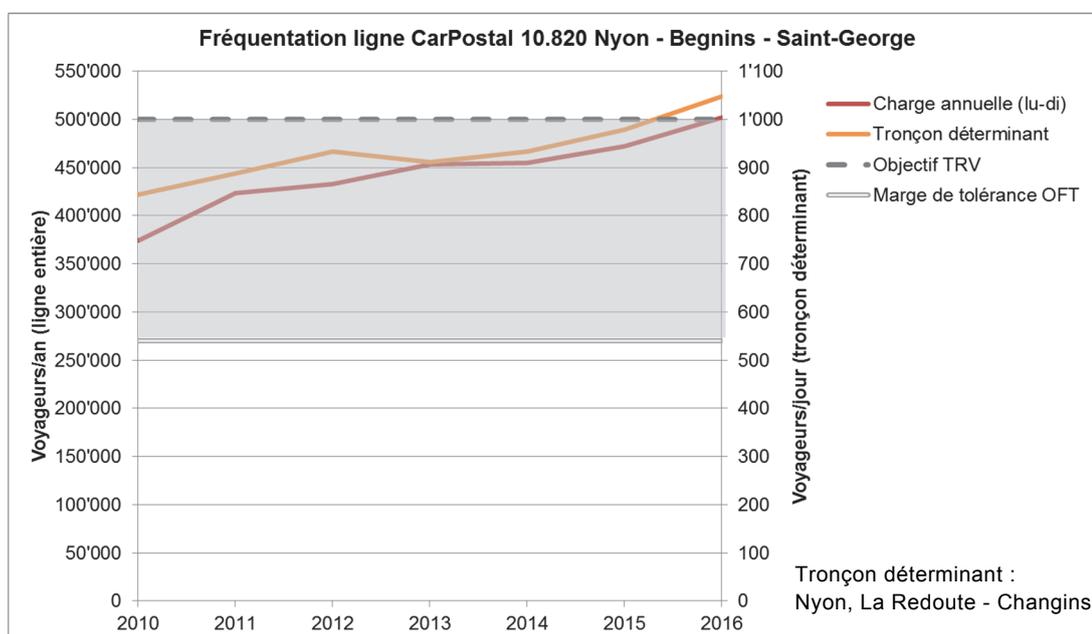


Figure 14 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George, Régionyon 2017

Perspectives

Un aménagement léger a été réalisé au carrefour Mimorey à l'automne 2016 en accord avec les communes de Genolier, Coinsins, Givrins et Duillier ainsi que le Voyer. Un stop au débouché de la Route du Cordex a été marqué et un miroir a été installé pour améliorer la visibilité. Ces mesures semblent apporter satisfaction, un bilan sera réalisé dans le courant du premier semestre 2017.

L'objectif TRV étant dépassé, les communes du bassin versant et le CoDir du Conseil régional ont fait la demande de prolonger l'ensemble des courses jusqu'à Saint-George. Cette demande a été refusée par le Canton car le coût de cette offre supplémentaire est bien trop important tant qu'il n'y aura pas de possibilité de créer un dépôt CarPostal sur les hauts du district, par exemple à Saint-George voire à Gimel.

CarPostal 10.830 Gland – Burtigny – Bassins

Caractéristiques

A l'horaire 2016, l'offre est restée identique à l'horaire 2015 avec une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir et à l'heure le reste de la journée. Les deux demi-courses expérimentales qui permettent d'améliorer l'offre en début et fin de journée étaient financées depuis décembre 2012 par le fonds TP. Elles ont été transférées dans une « phase de transition » en décembre 2015 pour une durée de deux ans. Les communes de Begnins, Vich et Gland ayant décidé de prendre à leur charge 75% de leurs coûts d'exploitation.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne a augmenté de +8.13% à l'horaire 2016 pour atteindre 163'819 voyageurs. La fréquentation sur le tronçon déterminant est restée stable (+1.8%) avec 396 voyageurs par jour. La ligne est toujours dans la marge de tolérance de l'OFT.

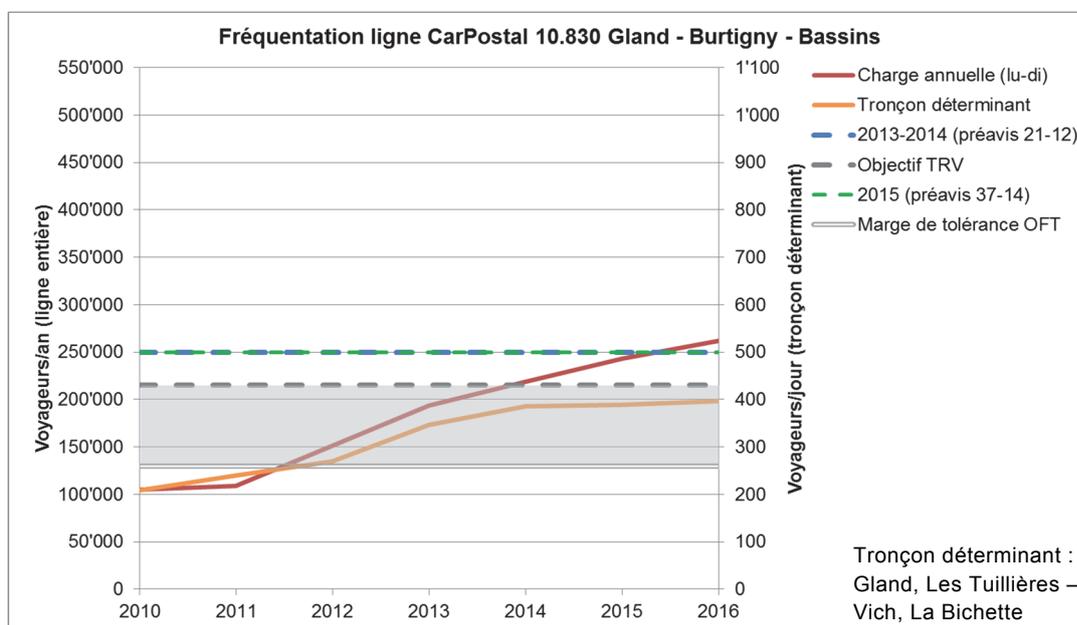


Figure 15 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.830 Gland – Begnins – Burtigny - Bassins, Régionyon 2017

Perspectives

Une séance de discussion a eu lieu avec les communes de Gland, Vich et Begnins en amont à la séance du bassin versant afin de convenir de la suite à donner à la phase de transition. Les communes ont convenu de poursuivre le financement à 100% des demi-courses pour la période horaire 2018-2019. Le Conseil régional restera présent pour coordonner la commande de l'offre auprès du Canton et de CarPostal ainsi que pour l'élaboration de la convention.

En termes d'aménagement, la finalisation de la phase d'étude préliminaire des mesures 2020 de la jonction autoroutière de Gland est en cours et devrait être terminée à la fin du premier semestre 2017. Ces mesures ont pour but de prioriser la ligne de bus pour permettre d'améliorer et fiabiliser les temps de parcours. L'étude conduira à l'élaboration d'une pré-convention de mise en œuvre. Les communes de Vich et Gland, le Canton et l'OFROU ainsi que le Conseil régional sont partenaires dans la démarche.

CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle

Caractéristiques

Depuis décembre 2012 et à chaque changement d'horaire, l'offre de la ligne 10.835 est progressivement améliorée grâce à l'évolution positive de la fréquentation. Tout d'abord pour offrir une cadence horaire toute la journée et ensuite pour l'introduction d'une offre à la demi-heure à l'heure de pointe du matin et depuis décembre 2015 à l'heure de pointe du soir. Sur le tronçon Luins – Rolle, l'offre est complétée par la boucle du GreenBus - Le Vernay (10.841), les villages de la ligne 10.835 bénéficient d'une cadence à la demi-heure le matin et le soir en rabattement sur la gare de Rolle.

Deux paires de courses expérimentales ont d'ores et déjà été reprises dans le mécanisme TRV dès décembre 2014 et une paire de courses en décembre 2015.

Fréquentation

Entre les horaires 2012 et 2016, la fréquentation annuelle de la ligne a augmenté de +73.5%. A l'horaire 2016, la ligne a transporté 262'193 voyageurs, soit 7.28% d'augmentation. Sur le tronçon déterminant, en moyenne il y a eu 603 voyageurs par jour de semaine, soit une croissance de +7.49%. L'objectif TRV est largement atteint tout comme les objectifs pour les paires de courses expérimentales.

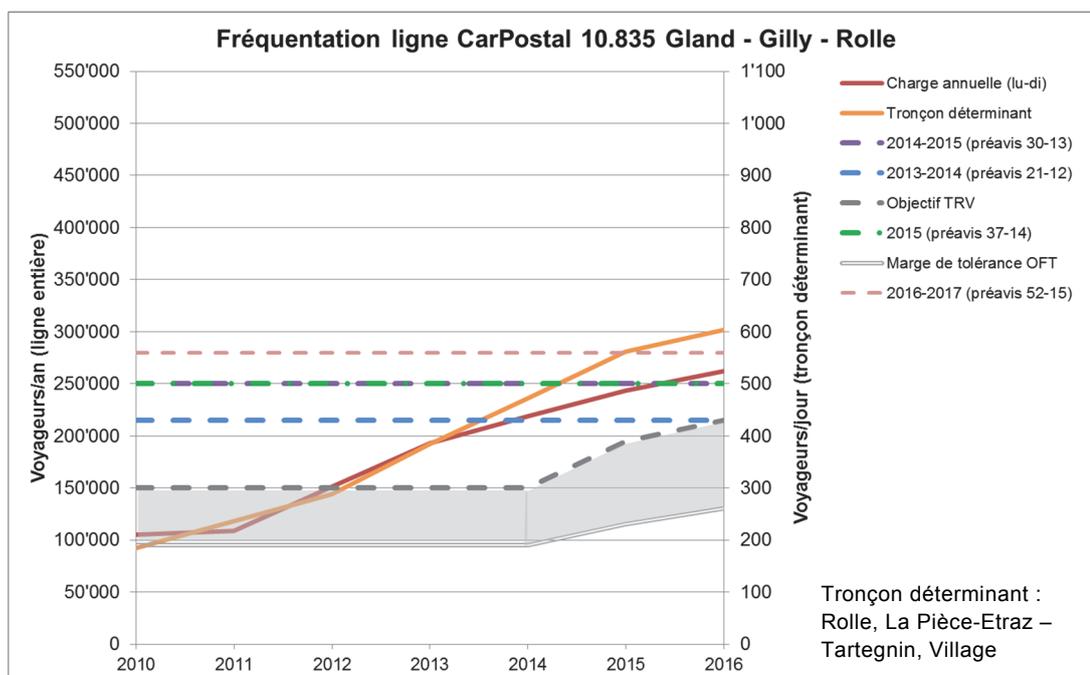


Figure 16 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle, Régionyon 2017

Perspectives

Au vu des bons résultats de fréquentation, le Canton a validé la reprise de l'ensemble des deux paires de courses expérimentales restantes dans le mécanisme TRV.

D'autre part, pour accompagner l'ouverture du nouvel établissement scolaire de Gilly à la rentrée d'août 2017, la ligne sera déviée et elle desservira, dès les travaux terminés, l'arrêt de bus Gilly, Condémines. Le fonds TP cofinance cet aménagement (préavis n°10-2017). Dès décembre 2017, le TRV financera une nouvelle paire de courses pour permettre aux scolaires de rentrer à leur domicile l'après-midi (15h48 / 16h13).

La ligne bénéficiera également d'un carrefour à feux équipé du système de détection au passage sous voie des Quatre-Communes à Rolle (préavis n°10-2017).

CarPostal 10.836 Gland – Bursinel – Rolle

Caractéristiques

Depuis décembre 2012, l'offre de cette ligne a été progressivement améliorée, tout d'abord pour offrir une cadence horaire toute la journée et ensuite pour l'introduction d'une offre à la demi-heure à l'heure de pointe du matin. L'offre actuelle est complétée par la boucle du GreenBus - Le Vernay (10.841), ainsi Dully et Bursinel bénéficient d'une cadence à la demi-heure le matin et le soir en rabattement sur la gare de Rolle. Malheureusement, les chiffres de fréquentation sur le tronçon déterminant n'ont pas augmenté et deux paires de courses ont dû être supprimées à l'horaire 2016.

Sur les deux paires de courses expérimentales restantes, la première bénéficie aux gymnasiens et l'autre à poursuivre la cadence horaire. Ces expérimentations ont été transférées dans une « phase de transition » depuis décembre 2015 et pour deux ans.

La ligne a également emprunté un nouveau tracé depuis décembre 2015 via la rue du Perron à Gland. Deux nouveaux arrêts sont desservis et permettent d'améliorer la desserte des quartiers sud de Gland qui ne bénéficiaient d'aucune offre TP.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne 10.836 a connu une augmentation de +16.77% à l'horaire 2016 avec 110'041 voyageurs. Sur le tronçon déterminant, la fréquentation a augmenté de +16.03% ce qui représente 152 voyageurs en moyenne par jour. Ces chiffres sont encourageants sachant que l'offre a été diminuée de deux paires de courses. Ils permettent à la ligne de rentrer dans la marge de tolérance de l'OFT et ainsi, d'éviter un potentiel avertissement lié à une suroffre.

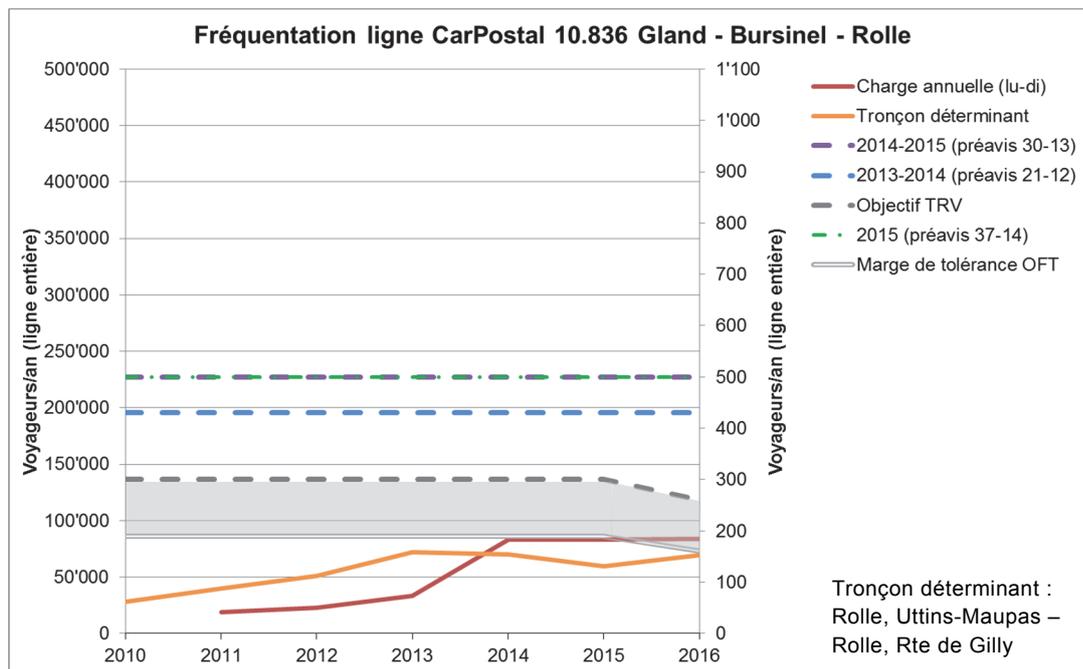


Figure 17 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 Gland – Bursinel – Rolle, Régionyon 2017

Perspectives

Après discussion entre les communes desservies et les communes du SDOR (schéma directeur de l'ouest rolois), il a été décidé que les communes poursuivraient le financement à 100% des deux paires de courses expérimentales pour une durée de deux ans. Le Conseil régional restera présent pour coordonner la commande de l'offre auprès du Canton et de CarPostal ainsi que pour l'élaboration de la convention.

CarPostal 10.840 Rolle – Gimel

Caractéristiques

La ligne 10.840 emprunte un nouveau tracé depuis le changement d'horaire 2013 et ne dessert plus le Signal-de-Bougy. La ligne a une cadence à l'heure toute la journée du lundi au vendredi et depuis l'horaire 2015 suite à la suppression du Publicar, six paires de courses circulent les samedis et dimanches en journée. A l'horaire 2016, une paire de courses expérimentale a été reprise dans le mécanisme TRV et une course à 6h48 dans le sens Gimel – Rolle a été ajoutée à l'horaire. L'arrêt Mont-sur-Rolle, Jeune Suisse est désormais desservi à chaque course et non plus seulement aux horaires scolaires.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne a augmenté de +6.93% pour s'établir à 124'925 voyageurs. La fréquentation sur le tronçon déterminant a également augmenté de +6.08% pour 349 voyageurs par jour de semaine en moyenne. La ligne se trouve dans la marge de tolérance de l'OFT. L'objectif TRV pour les expérimentations n'est malheureusement pas atteint. Pour pérenniser l'offre actuelle, il faudra veiller à promouvoir la ligne auprès des habitants du district.

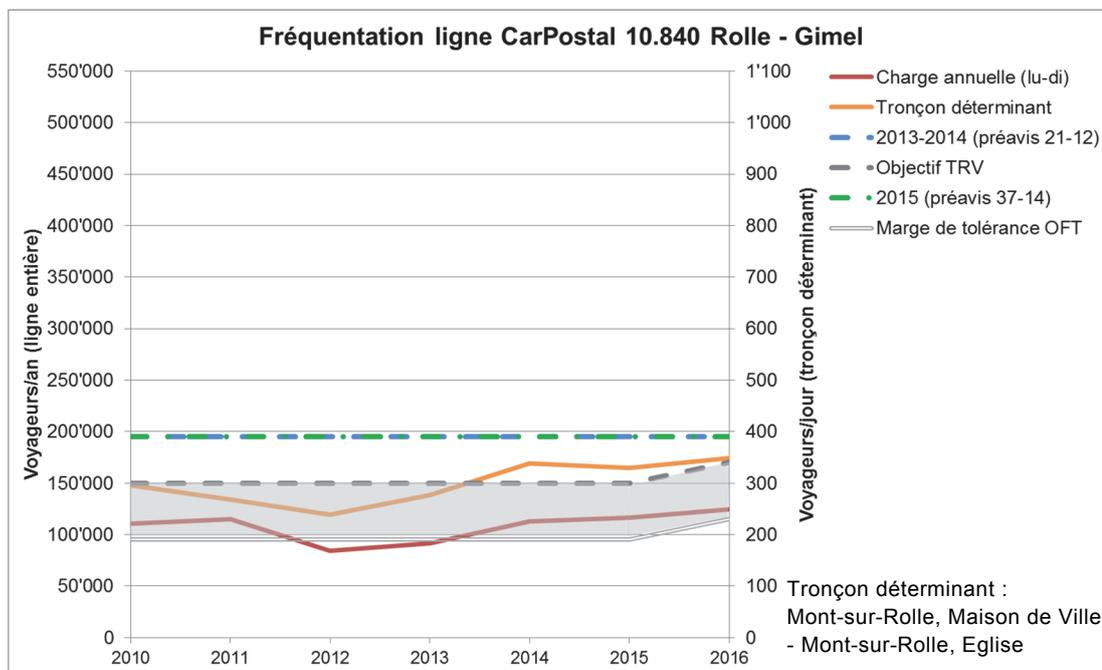


Figure 18 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.840 Rolle – Gimel, Régionyon 2017

Perspectives

L'enjeu de l'horaire 2017 sera d'atteindre l'objectif TRV pour les 1.5 paires de courses expérimentales. S'il venait à ne pas être atteint, une discussion devra être menée avec les communes desservies par la ligne pour évaluer la mise en place d'une phase de transition pour une période de deux ans ou la suppression de ces expérimentations dès l'horaire 2019.

CarPostal 10.846 Rolle – Perroy – Allaman

Caractéristiques

La ligne a une offre de base avec une cadence à l'heure toute la journée. En décembre 2012, une paire de courses expérimentale avait été ajoutée pour améliorer l'offre du soir (préavis n°21-2012 puis n° 37-2014). En décembre 2013, deux paires courses expérimentales ont de nouveau été ajoutées pour une cadence à la demi-heure le matin (préavis n°30-2013).

A l'horaire 2016, la paire de courses expérimentale à 7h23 / 6h45 a été transférée dans le mécanisme TRV et la dernière paire de courses de la journée a également été reprise dans le TRV et ne circulera plus que les nuits du vendredi/samedi et samedi/dimanche. La troisième paire de courses expérimentale qui permet la cadence à la demi-heure le matin continue à être financée par le fonds TP.

Depuis décembre 2015, le terminus de la ligne à la gare de Rolle se fait désormais au Nord des voies CFF et non plus au Sud. L'ensemble des lignes partent donc du même endroit à Rolle ce qui facilite la lecture du réseau pour le voyageur.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de l'horaire 2016 a augmenté de +7.24%, plus de 222'336 voyageurs ont été transportés. La fréquentation sur le tronçon déterminant a également augmenté de +10% pour atteindre 572 voyageurs. La ligne se trouve dans la marge de tolérance de l'OFT et l'objectif TRV pour la dernière paire de courses expérimentale n'est pas atteint.

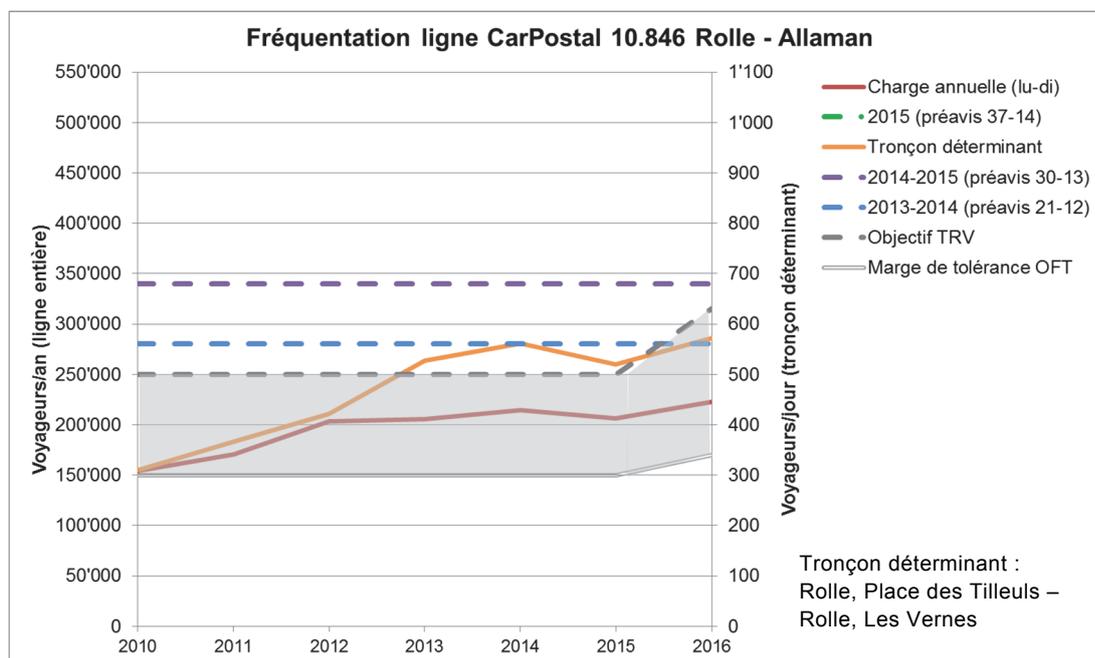


Figure 19 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.846 Rolle – Allaman, Régionyon 2017

Perspectives

Dès l'horaire 2018 et suite à des rencontres avec les communes de la ligne, la paire de courses expérimentale va être transférée dans une phase de transition pour une durée de deux ans.

CarPostal 10.720 Allaman – Aubonne – Gimel – Saint-George

Caractéristiques

La ligne 10.720 emprunte un nouveau tracé depuis décembre 2012 pour desservir Saint-George. 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, elle aussi à l'heure toute la journée, ce qui permet de créer une cadence à la demi-heure sur ce tronçon. La ligne desservant principalement le district de Morges, aucune expérimentation de paire de courses supplémentaires n'a été engagée.

Fréquentation

A l'horaire 2016, la fréquentation annuelle de la ligne a connu une augmentation de +2.6% et a transporté 275'522 voyageurs. Sur le tronçon déterminant, il y a eu 757 voyageurs par jour de semaine en moyenne soit une hausse de +4.7%. L'objectif fixé par le TRV est dépassé.

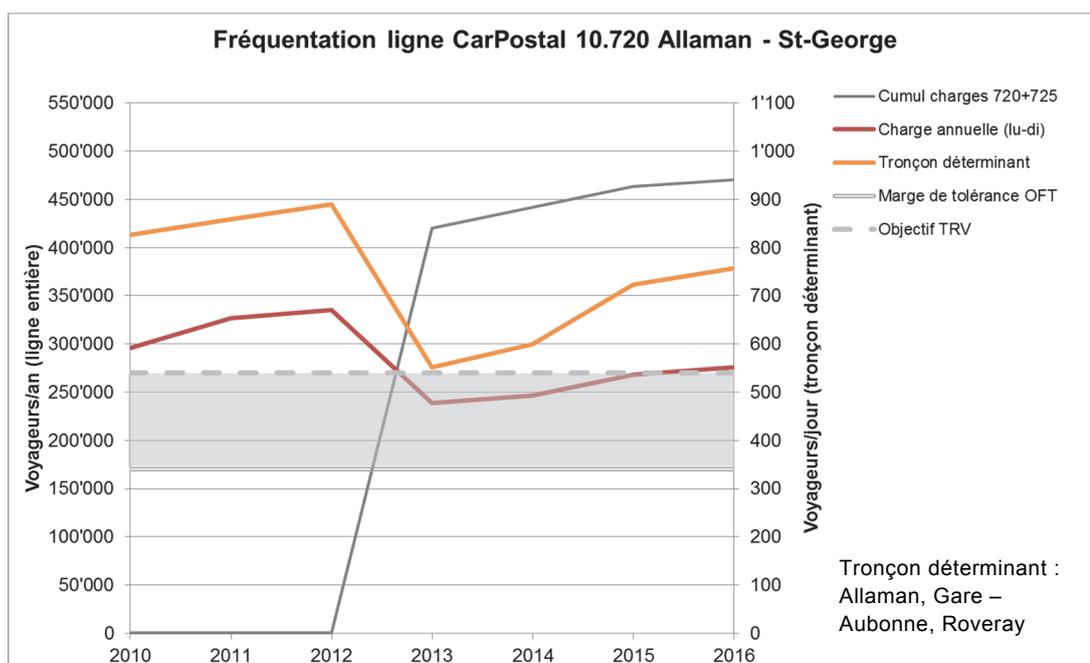


Figure 20 : Fréquentation des lignes CarPostal 10.720 Allaman – Saint-George, Régionyon 2017

Perspectives

L'offre étant déjà de qualité sur le tronçon Allaman – Gimel, les réflexions devraient plutôt se porter sur l'amélioration de la capacité des bus notamment par l'introduction de bus articulés voire de doublure pour certaines courses à l'heure de pointe du matin.

Les horaires du week-end de la ligne 10.720 sur lesquelles se basent ceux de la ligne touristique 10.723 seront décalés de 30 minutes dès l'horaire 2018 afin d'offrir de meilleures correspondances au Brassus.

CarPostal 10.725 Allaman – Gimel – Bière

Caractéristiques

La ligne 10.725 a été mise en place en décembre 2012. Elle dispose d'une cadence à l'heure toute la journée. Elle emprunte le même tronçon que la ligne 10.720 entre Allaman - Gimel ce qui permet de créer une cadence à la demi-heure sur ce tronçon. La ligne desservant principalement le district de Morges, aucune expérimentation de paire de courses supplémentaires n'a été engagée.

Fréquentation

A l'horaire 2016, la fréquentation annuelle de la ligne est restée stable avec 195'129 voyageurs, soit -0.01% ce qui correspond à 12 voyageurs en moins sur l'année. Sur le tronçon déterminant, il y a eu 565 voyageurs par jour de semaine en moyenne soit une hausse de +2.17%. L'objectif fixé par le TRV est dépassé.

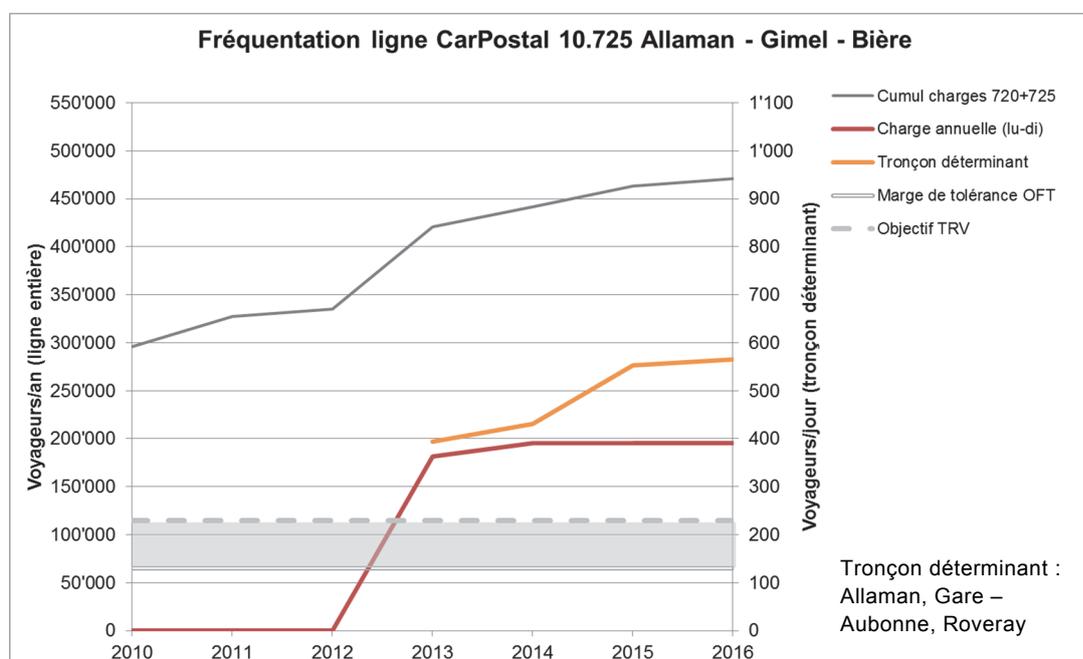


Figure 21 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.725 Allaman – Gimel - Bière, Régionyon 2017

Perspectives

L'offre étant déjà de qualité sur le tronçon Allaman – Gimel, les réflexions devraient plutôt se porter sur l'amélioration de la capacité des bus notamment par l'introduction de bus articulés voire de doublure pour certaines courses à l'heure de pointe du matin.

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

Caractéristiques

Depuis décembre 2012, cette ligne assure la desserte du Signal-de-Bougy durant sa période d'ouverture, soit à l'horaire 2016 du 4 mars au 26 novembre. Elle dispose d'une offre avec 10 paires de courses par jour du lundi au vendredi et de 5 paires de courses les samedis et dimanches en journée. La ligne desservant principalement le district de Morges, aucune expérimentation de paires de courses supplémentaires n'a été engagée.

Depuis décembre 2015, le terminus de la ligne à la gare de Rolle se fait désormais au Nord des voies CFF et non plus au Sud. L'ensemble des lignes partent donc du même endroit à Rolle ce qui facilite la lecture du réseau pour le voyageur.

Fréquentation

A l'horaire 2016, la fréquentation annuelle de la ligne a augmenté de +17.52% pour atteindre 90'989 voyageurs, et de +23.44% sur le tronçon déterminant avec 158 voyageurs par jour en moyenne.

Cette amélioration de la fréquentation sur le tronçon déterminant n'atteint pas, à 2 voyageurs près par jour, l'objectif TRV.

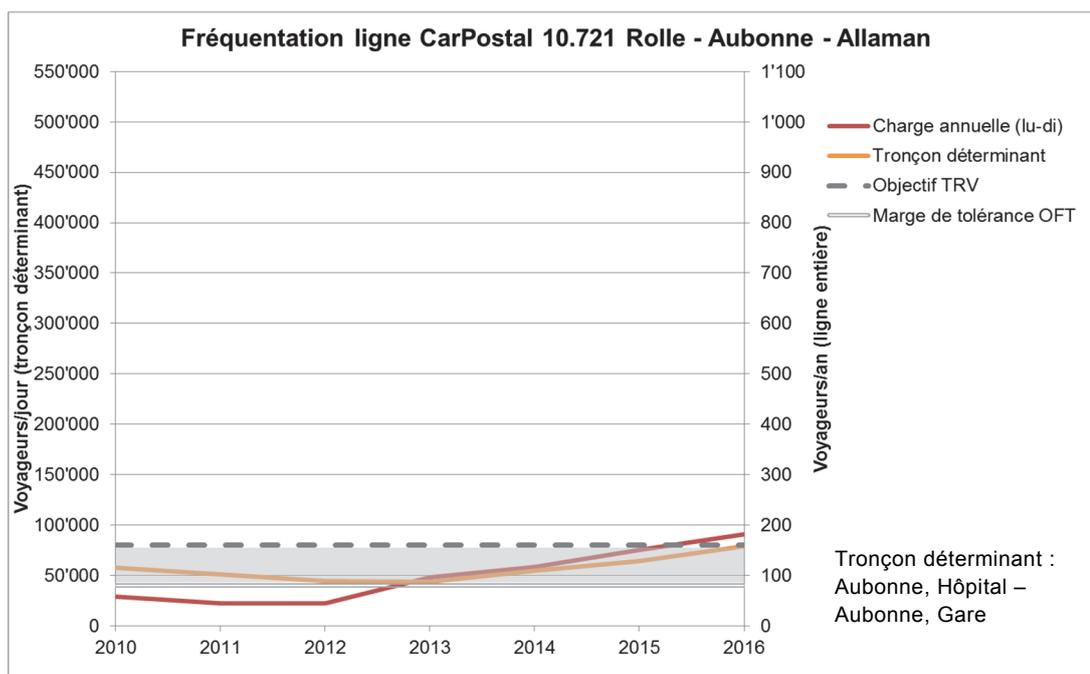


Figure 22 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.721 Rolle – Aubonne – Allaman, Régionyon 2017

Perspectives

La promotion de cette offre de transport public auprès des habitants de la région ainsi que des touristes notamment pour l'accessibilité au Signal-de-Bougy permettra de pérenniser l'offre actuelle dans le mécanisme TRV et si la fréquentation du tronçon déterminant poursuit sa croissance, d'envisager pour la prochaine période horaire 2020 - 2021 l'ajout de courses supplémentaires.

CarPostal 10.723 Gimel – Le Marchairuz – Le Brassus (ligne touristique)

Caractéristiques

Cette ligne touristique ne circule qu'entre mai et septembre (lundi du Jeûne) et les samedis, dimanches et jours fériés. Les deux paires de courses par jour de la ligne sont en correspondances avec la ligne 10.720 à Gimel.

Fréquentation

A l'horaire 2016, la fréquentation a légèrement diminué et la ligne a transporté 1'336 voyageurs soit une baisse de -10.03%. Les mauvaises conditions météorologiques des mois de mai et juin peuvent expliquer cette baisse.

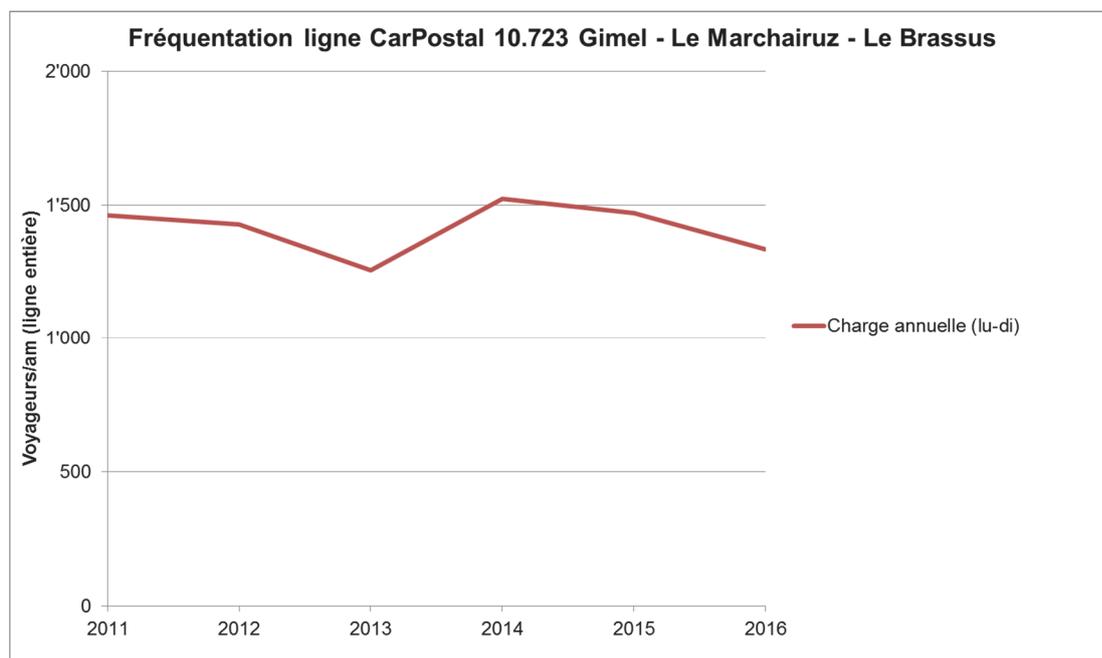


Figure 23 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.723 Gimel – Le Marchairuz – Le Brassus, Régionyon 2017

Perspectives

Les communes partenaires du Parc Naturel Régional du Jura Vaudois ont été sollicitées en 2015 et 2016 pour participer financièrement à l'amélioration de l'offre de transports publics. Dès le 13 mai 2017, trois paires de courses circuleront les samedis, dimanches, jours fériés et jusqu'au 22 octobre. Les horaires des courses du week-end de la ligne 10.720, seront décalés de 30 minutes pour améliorer les correspondances au Brassus. Un nouvel arrêt à La Saint-George sera également desservi. Le Conseil régional a également été approché et le Conseil intercommunal, par le préavis n°66-2016 a validé la participation de CHF 15'000.-/an et pour une durée de 4 ans aux coûts d'exploitation de cette offre supplémentaire.

TPG U – Chavannes-des-Bois – Versoix - Richelien

Caractéristiques

La ligne TPG U a été mise en place depuis le 15 décembre 2015 entre Chavannes-des-Bois et Versoix – Richelien. La ligne dispose de 16 paires de courses du lundi au vendredi et de 14 paires de courses le samedi. Les communes de Chavannes-des-Bois et Versoix financent elles-mêmes l'offre. Une contribution du fonds TP équivalente à 10% des coûts d'exploitation à charge de la commune de Chavannes-des-Bois a été validée dans le cadre du préavis intercommunal n°66-2016 et pour une durée de trois ans.

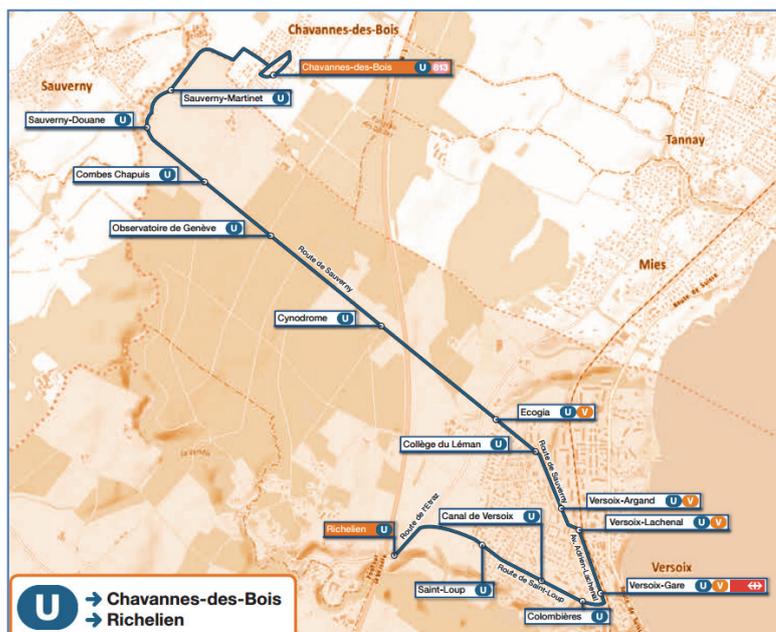


Figure 24 : Plan de la ligne TPG U – TPG 2015

Fréquentation

A l'horaire 2016, pour sa première année d'exploitation, la fréquentation de la ligne a connu chaque mois une augmentation du nombre de voyageurs qui s'est accentuée depuis la rentrée scolaire d'août 2016. Au total durant l'horaire 2016, 69'618 voyageurs ont été transportés.

Une des craintes était l'impact de cette nouvelle ligne sur la fréquentation de la ligne 10.813. Après analyse, il n'y a pas eu d'impact négatif sur l'arrêt Chavannes-des-Bois de la ligne TPN. En effet, en moyenne 10 montées/descentes de plus qu'à l'horaire 2016 ont été dénombrés.

Perspectives

Pour l'horaire 2017, la ligne est prolongée jusqu'à Bossy sur la commune de Collex-Bossy.

155 – NStCM Nyon – Saint Cergue – La Cure

Caractéristiques

A l'horaire 2016, l'offre a été considérablement améliorée avec le passage à une cadence au quart d'heure jusqu'à Genolier aux heures de pointes et à la demi-heure toute la journée jusqu'à Saint-Cergue. Cependant, durant plusieurs semaines la ligne a été coupée entre Givrins et Arzier pour permettre des travaux d'entretien. Durant cette période, les trains ont été remplacés par un service de bus.

Fréquentation

La fréquentation du NStCM a connu une augmentation de 13.4% pour atteindre 1'327'908 voyageurs à l'horaire 2016.

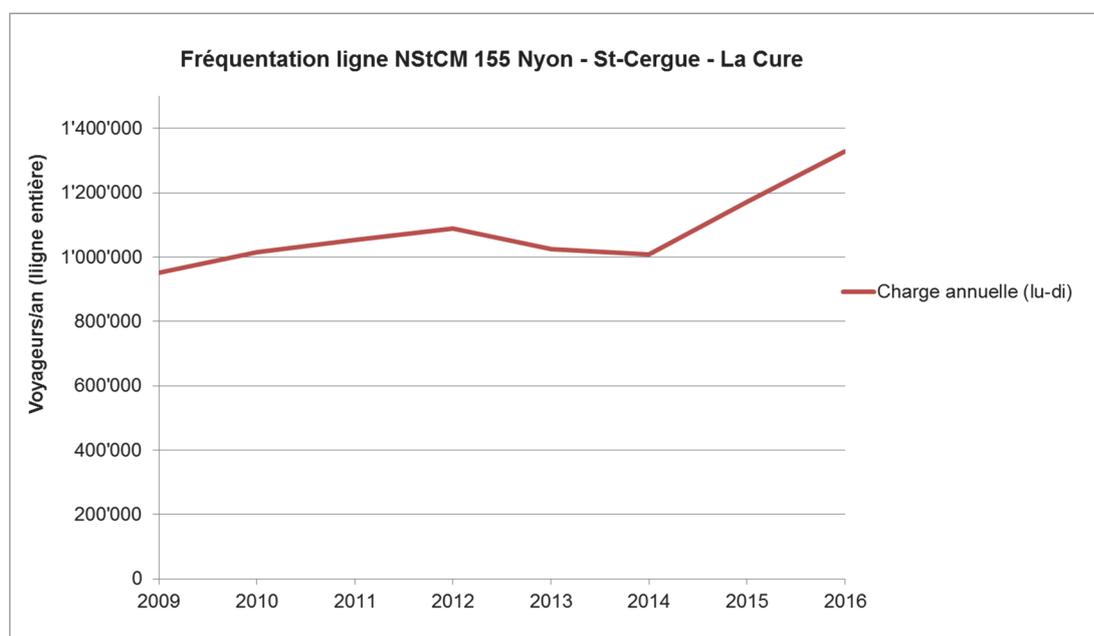


Figure 25 : Fréquentation de la ligne 155 – NStCM – Nyon – St.-Cergue – La Cure, Régionyon 2017

Perspectives

Dès décembre 2017, la dernière paire de courses entre Nyon et Genolier du quart d'heure de la demi-journée (13h38 / 14h09) très peu fréquentée sera déplacée pour avancer le quart d'heure de l'après-midi (15h38 / 16h09) afin de répondre à la demande des collaborateurs de la Vuarpillière. Cette modification sera inscrite dans la consultation des horaires.

De nombreux aménagements sont prévus au cours des prochaines années notamment la mise en accessibilité des quais en conformité avec la LHand (loi sur l'égalité pour les handicapés) comme en gare de Nyon (réalisé en 2015), l'accessibilité à la halte des Cheseaux, la sécurisation de la halte de Genolier, l'aménagement du P+R de l'Asse ainsi que de celui de Saint-Cergue sont également à l'étude.

De plus, la ligne va être interrompue et remplacée par un service de bus entre La Cure et Arzier entre les mois de juin et septembre 2017 pour l'entretien des voies ferrées.

4.2. Lignes urbaines du réseau Nyon – Prangins

Depuis le 14 décembre 2014, le nouveau réseau urbain Nyon – Prangins a été mis en service suivant l'horaire 2015, repris en 2016. Ce sont donc 5 lignes qui circulent au quart d'heure du lundi au vendredi de 6h à 20h et à la demi-heure jusqu'à minuit et le week-end. Ces lignes profitent des nombreux aménagements prioritant les bus.

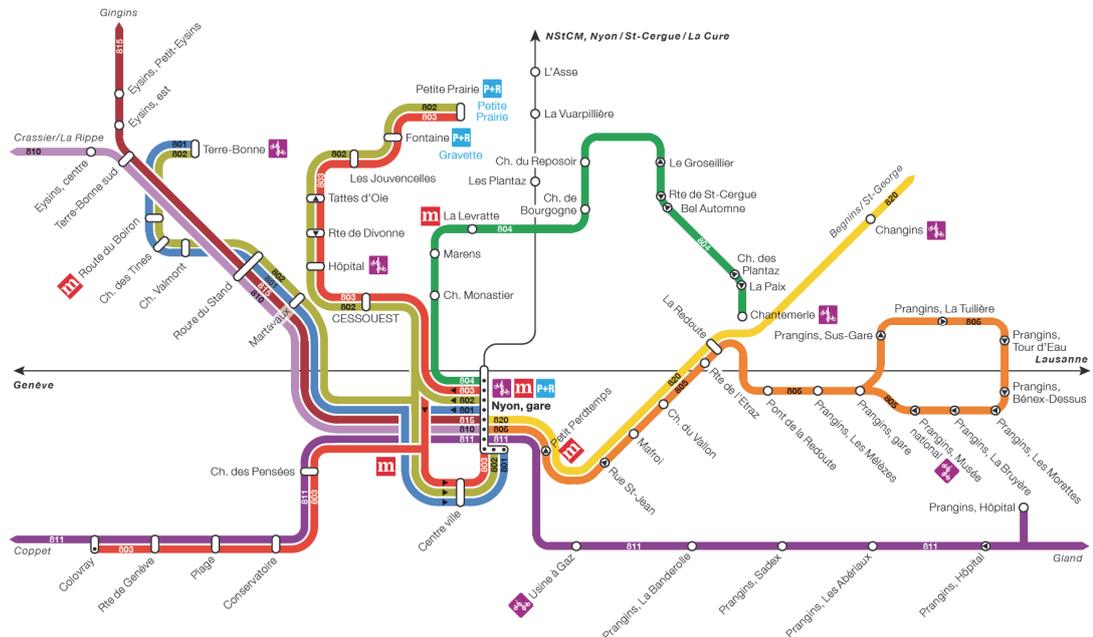


Figure 19 : Plan du réseau urbain Nyon – Prangins de l'horaire 2017 – ZVV - Régionyon

Lignes urbaines du réseau Nyon-Prangins

Fréquentation

Depuis fin 2014, la fréquentation du réseau urbain Nyon – Prangins ne cesse de croître : en deux ans, le nombre de voyageurs qui l'ont fréquenté a augmenté de plus de 55%. L'ensemble des mesures mises en place depuis 2014, afin de rendre les bus de Nyon et Prangins plus fiables, performants et attractifs, explique ce très bon résultat. Les habitants et les pendulaires sont de plus en plus nombreux à prendre le bus et leur fidélité se confirme. Les statistiques annuelles traduisent cette augmentation :

- Plus de 18% de fréquentation (201'000 voyageurs) entre 2015 et 2016,
- Plus de 55% de fréquentation (468'000 voyageurs) entre 2014 et 2016.

Cette forte progression découle logiquement de la politique de la mobilité menée par les Communes de Nyon et Prangins pour répondre aux attentes de l'ensemble des usagers qui prennent leur bus au plus près de chez eux et à tout moment de la journée.

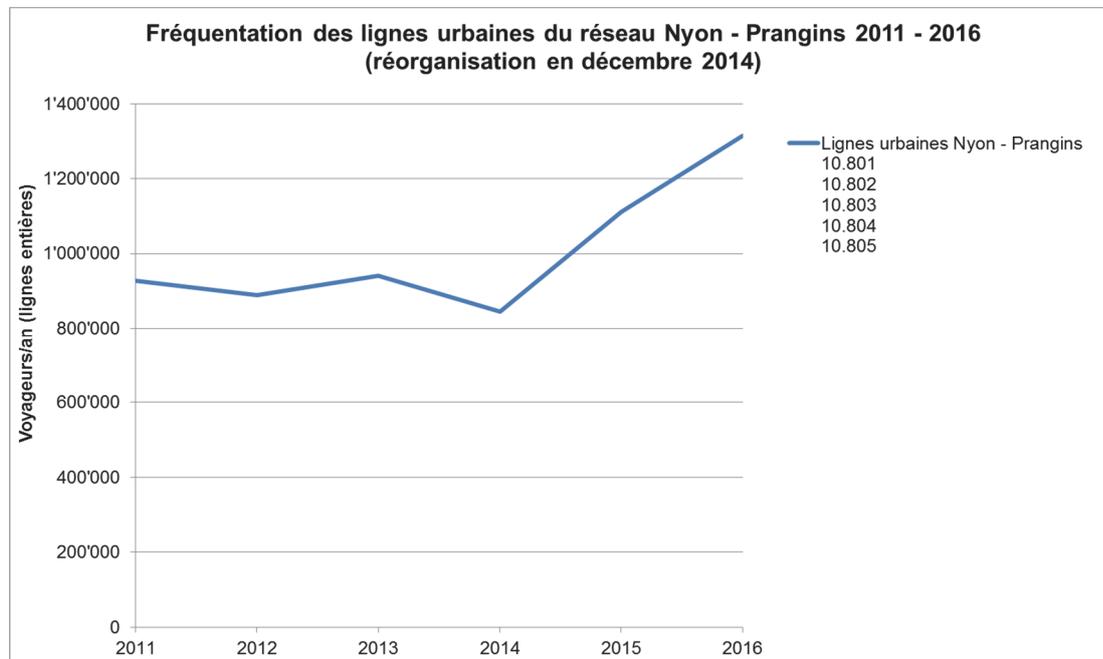


Figure 21 : Fréquentation des lignes urbaines du réseau Nyon-Prangins – TPN - Régionyon

Perspectives

L'augmentation de la fréquentation des transports publics traduit notamment l'évolution des modes de vie et de déplacement. Les demandes de plus en plus importantes dans le domaine des transports publics poussent les autorités locales à renouveler continuellement l'offre en l'enrichissant de solutions innovantes et en l'adaptant aux besoins des usagers. Le réseau de bus urbain actuel continuera de s'adapter ces prochaines années au développement de la ville, à la réalisation de nouveaux quartiers et équipements ainsi qu'à l'installation de nouvelles entreprises.

4.3. Lignes urbaines de Gland et Rolle

Les lignes urbaines des communes de Gland -10.831 Transport urbain de Gland (TUG) et de Rolle - 10.841 Green bus Rolle (GBR) ont elles aussi été réorganisées en même temps que les lignes régionales en décembre 2012. Elles permettent à la fois une desserte plus fine du territoire communal et une amélioration de la fréquence sur certains tronçons en complément des lignes régionales.



Figure 28 : Plan schématique du réseau urbain de Gland (TUG) 2016 – ZVV, Régionyon 2015

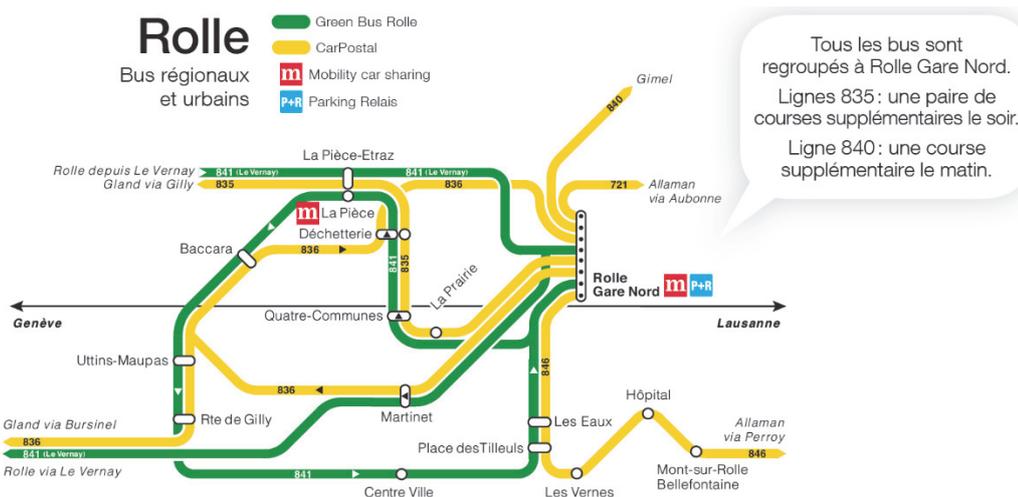


Figure 29 : Plan schématique du réseau urbain de Rolle (GreenBus) 2016 – ZVV, Régionyon 2015

CarPostal 10.831 TUG Transport Urbain de Gland

Caractéristiques

Le tracé de la ligne du transport urbain de Gland (TUG) dessert la gare CFF ainsi que les principaux pôles de commerces et scolaires de la commune. Son nouveau tracé, adapté en décembre 2012, est complémentaire aux lignes régionales CarPostal 10.830, 10.835 et 10.836 et TPN 10.811. Elle dispose d'une cadence à la demi-heure toute la journée de 6h à 20h du lundi au vendredi. C'est la seule ligne du district qui exploite un véhicule à propulsion hybride (électricité – diesel).

Dès l'horaire 2017, l'horaire des courses a été décalé de 3 minutes afin d'améliorer les correspondances avec les trains RegioExpress (RE).

Fréquentation

La fréquentation annuelle 2016 a légèrement augmenté. La ligne a transporté 135'426 voyageurs soit +0.75% et 327 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant soit +2.51%. Le TUG permet de répondre aux besoins des scolaires de Gland.

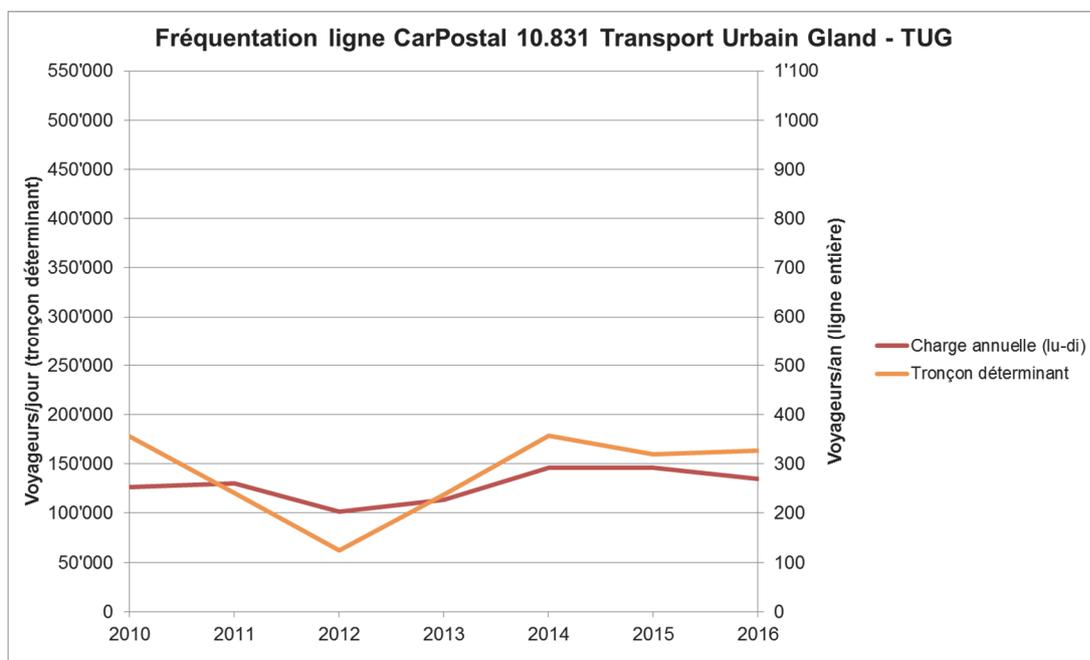


Figure 30 : Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG), Régionyon 2017

Perspectives

La commune de Gland, tout comme Rolle, est intéressée à rechercher de nouvelles solutions de mobilité innovante en complément du réseau urbain.

CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (Le Vernay)

Caractéristiques

La ligne 10.841 GBR urbain bénéficie d'une cadence à la demi-heure toute la journée. En heure de pointe, des courses supplémentaires sont intégrées pour réaliser la boucle jusqu'au Vernay sur la commune de Luins (10.841 GBR Le Vernay) et en reprenant les tronçons des lignes 10.836 et 10.835. Les villages desservis disposent donc d'une cadence à la demi-heure en heure de pointe. Depuis décembre 2012, le fonds TP contribue financièrement à environ 10% des coûts d'exploitation des courses du GBR Le Vernay.

Dans le courant de l'horaire 2016, une course du GBR Le Vernay, qui était en doublon avec une course de la ligne 10.835, a été supprimée pour être réintégrée dans l'offre du GBR urbain.

Fréquentation

La fréquentation annuelle est en hausse de +6.53% et atteint les 747'772 voyageurs et 128 voyageurs sur le tronçon déterminant, soit une augmentation de +10.34%.

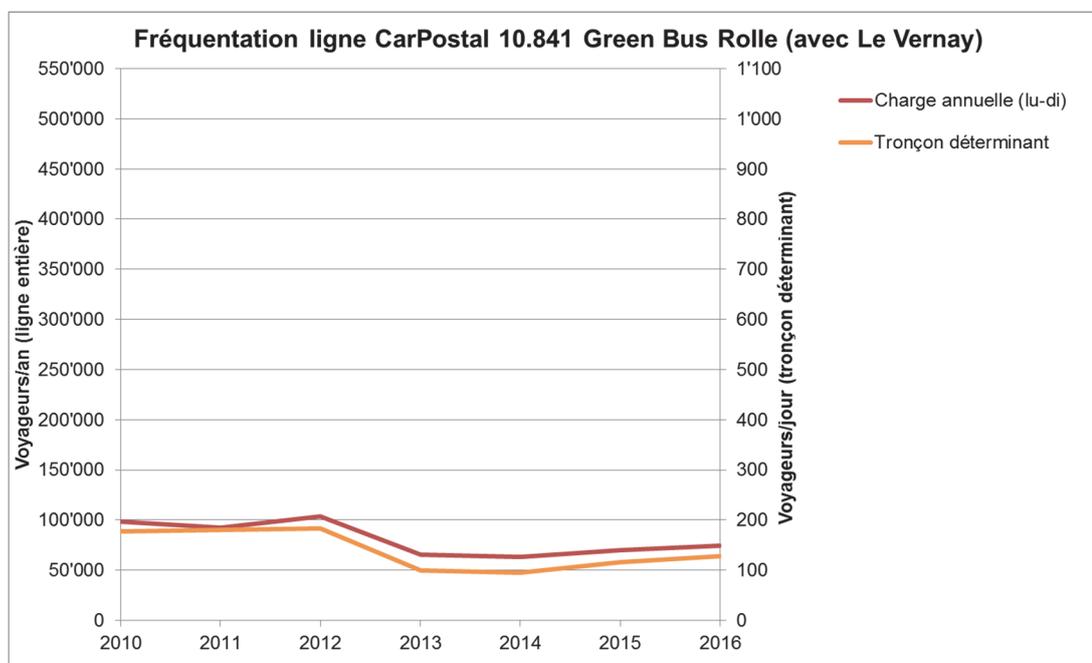


Figure 31 : Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay), Régionyon 2017

Perspectives

En termes de financement, après 5 ans, la contribution du fonds TP s'arrêtera dès décembre 2017. Grâce aux optimisations effectuées ces dernières années, la part à charge des communes et des autres financeurs de l'offre devrait être sensiblement la même qu'aujourd'hui malgré le retrait du fonds TP.

Enfin, tout comme la commune de Gland, Rolle est intéressée à rechercher de nouvelles solutions de mobilité innovante en complément du réseau urbain.

5. Finance et état d'engagement du fonds TP

5.1. Évolution des coûts d'exploitation des lignes régionales

Les transporteurs TPN et CarPostal ont fourni les coûts d'exploitation des lignes régionales. Ces chiffres se basent sur les montants réels jusqu'à l'horaire 2015 et selon les offres de l'horaire 2016 pour les lignes CarPostal et sur les montants réels jusqu'à l'horaire 2014 et ceux inscrits dans l'offre pour les horaires 2015 et 2016 pour les lignes TPN. En effet, les montants de l'horaire 2016 n'ont pas encore été validés par l'OFT et Mobilis.

Pour rappel, 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 les frais administratifs.

Le graphique ci-dessous compare l'évolution des coûts d'exploitation et l'évolution de la fréquentation annuelle des lignes régionales depuis l'horaire 2010. Les coûts d'exploitation ont augmenté de +4.64% entre l'horaire 2015 et 2016, après une baisse en 2015, pour atteindre CHF 19'654'404.-, qui s'explique en partie par l'amélioration de l'offre sur les lignes CarPostal 10.835 et 10.840. L'analyse des coûts d'exploitation des lignes régionales TPN ne sera pas réalisée dans ce rapport annuel, les chiffres fournis ne sont pas définitifs pour les horaires 2015 et 2016. La fréquentation annuelle atteint les 3'489'486 voyageurs, soit une augmentation de 5.9%. Comme pour l'horaire 2015, cette année la hausse de la fréquentation a été plus importante que celle des coûts d'exploitation. Cette analyse permet de confirmer que les habitudes de mobilité changent peu à peu et montrent que le programme TP porte ses fruits.

De plus, si on compare l'évolution de la fréquentation annuelle à celle de la population dans le district de Nyon, on observe que l'augmentation du nombre de voyageurs annuels sur les lignes régionales est beaucoup plus importante que l'augmentation du nombre d'habitants dans la région. Cela traduit le fait que les efforts menés pour améliorer le réseau et l'offre, les infrastructures réalisées ainsi que la communication autour du programme transports publics participent au report modal sur les TP.

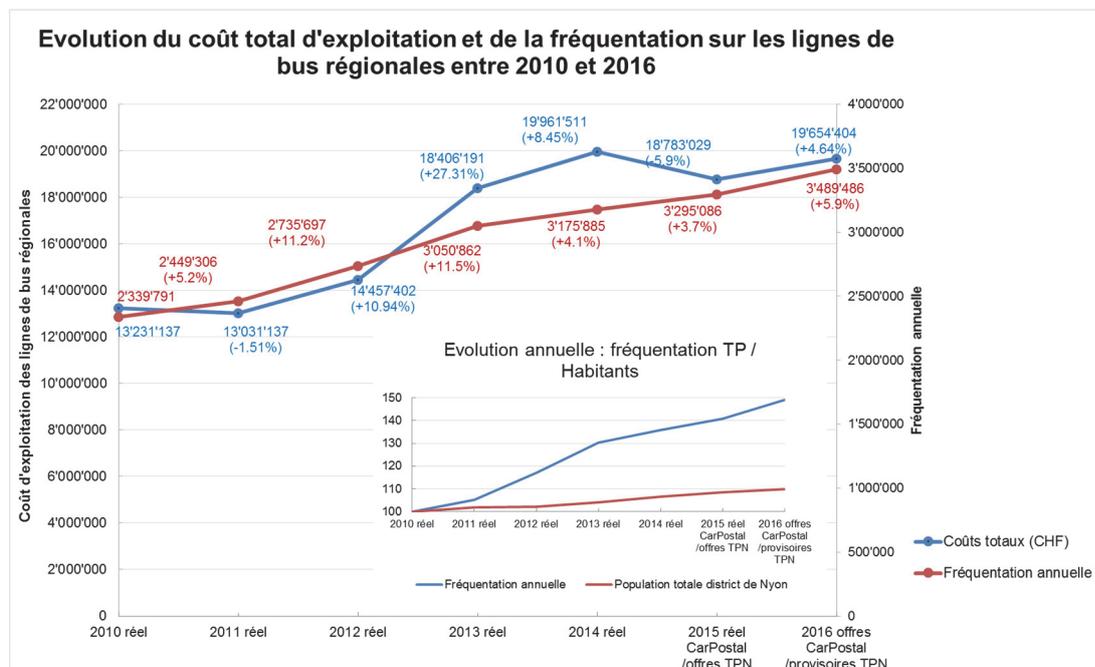


Figure 32 : Évolution du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2016, Régionnyon 2017

5.2. Évolution des taux de couverture des charges des lignes régionales

Le taux de couverture des charges des lignes régionales est un indicateur observé par l'OFT. Il permet d'évaluer la rentabilité d'une ligne. Un taux minimal de 20% doit être atteint pour les lignes comptant plus de 18 paires de courses par jour de semaine, et un taux minimal de 10% pour les lignes comptant jusqu'à 18 paires de courses par jour de semaine (ligne TPN 10.814 et CarPostal 10.721, 10.836, 10.840). Si ces taux devaient être inférieurs, l'OFT peut remettre en question sa participation financière à la couverture du déficit en émettant préalablement un avertissement, comme cela a été le cas en 2014 pour la ligne TPN 10.813. Cet indicateur n'est pas observé sur les lignes urbaines (10.831 TUG et 10.841 GBR).

5.2.1. Taux de couverture des charges des lignes régionales TPN

Le tableau ci-dessous présente les taux de couverture des charges pour les 5 lignes régionales TPN. Selon les chiffres provisoires pour les horaires 2015 et 2016¹.

Les chiffres fournis par l'entreprise ne permettent pas d'établir une analyse pertinente. En effet, les offres 2015 ont été élaborées au cours du premier semestre 2013 alors que les offres 2016 ont été faites au premier semestre 2015. Entre temps, les coûts kilomètres et chauffeurs ainsi que la répartition des recettes Mobilis ont évolué. Une analyse plus précise sera faite sur la base des chiffres réels.

| | Réel 2010 | Réel 2011 | Réel 2012 | Réel 2013 | Réel 2014 | Offres 2015 | Offres 2016 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 10.810 Nyon - La Rippe | 30.90% | 36.30% | 42.00% | 28.79% | 46.50% | 23.80% | 51.19% |
| 10.811 Coppet - Céligny - Nyon | 31.10% | 25.90% | 30.70% | 34.54% | 34.10% | 24.30% | 30.50% |
| 10.813 Chavannes-des-Bois - Coppet - Crassier | | | 16.40% | 19.88% | 19.30% | 21.70% | 20.28% |
| 10.814* Gex - Divonne-les-Bains - Coppet (CH) | | | 18.00% | 20.50% | 43.70% | 54.00% | 37.32% |
| 10.815 Nyon - Gingins | 24.50% | 24.00% | 26.70% | 32.66% | 34.50% | 32.30% | 33.80% |
| 10.817 Nyon - Prangins - Gland | 26.90% | 21.40% | 23.40% | 21.63% | 24.00% | | |
| Moyenne lignes TPN | 28.35% | 26.90% | 26.20% | 26.33% | 33.68% | 31.22% | 34.62% |

Figure 33 : Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales TPN entre 2010 et 2016, Régionyon 2017

5.2.2. Taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal

En moyenne, les lignes CarPostal atteignent un taux de couverture des charges de 22.86% en 2016, soit une légère baisse par rapport à l'horaire 2015. Cette baisse s'explique principalement en raison de la répartition des recettes Mobilis.

Les taux de couverture des charges des lignes CarPostal 10.830 (15.82%) et 10.836 (12.24%) sont sous la limite des 20% cependant ces lignes bénéficient respectivement de 17 et 18 paires de courses, leur seuil limite est donc de 10%. C'est également le cas pour les lignes 10.721, 10.831 et 10.841 qui sont des lignes urbaines. Le taux de couverture des autres lignes CarPostal reste stable.

| | Réel 2010 | Réel 2011 | Réel 2012 | Réel 2013 | Réel 2014 | Réel 2015 | Offre 2016 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 10.720 Allaman - Aubonne - Gimel - St-George | 35.02% | 35.52% | 55.37% | 40.36% | 28.47% | 27.30% | 27.24% |
| 10.721* Rolle - Aubonne - Allaman - Signal de Bougy | 24.36% | 28.97% | 24.65% | 8.36% | 25.13% | 19.85% | 17.68% |
| 10.725* Allaman - Aubonne - Gimel - Bière | | | | 38.05% | 41.95% | 41.79% | 42.29% |
| 10.820 Nyon - Begnins - St-George | 20.42% | 23.52% | 37.97% | 37.04% | 32.44% | 28.57% | 27.00% |
| 10.830* Gland - Begnins - Burtigny - Bassins | 11.19% | 12.95% | 19.03% | 18.79% | 17.52% | 15.82% | 16.34% |
| 10.831* Transports urbains de Gland | 20.89% | 21.73% | 33.29% | 25.38% | 24.02% | 21.54% | 18.99% |
| 10.835 Gland - Gilly - Rolle | 14.23% | 18.02% | 28.60% | 27.96% | 30.38% | 36.15% | 27.63% |
| 10.836* Gland - Bursinel - Rolle | 5.73% | 7.84% | 14.06% | 6.70% | 14.22% | 13.12% | 12.24% |
| 10.840 Rolle - Gimel | 21.60% | 23.00% | 31.80% | 21.87% | 23.38% | 23.46% | 21.20% |
| 10.841* Green Bus Rolle (TU Rolle) | 28.37% | 17.86% | 26.19% | 30.05% | 18.34% | 15.76% | 15.22% |
| 10.846 Allaman - Perroy - Rolle | 22.44% | 23.76% | 38.46% | 33.67% | 28.06% | 24.88% | 25.64% |
| Moyenne lignes CarPostal | 20.43% | 21.32% | 30.94% | 26.20% | 25.81% | 24.39% | 22.86% |

Figure 34 : Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal entre 2010 et 2016, Régionyon 2017

¹ Les taux de couverture de 2015 et 2016 réels n'étant pas encore disponibles et non validés par Mobilis et l'OFT, les taux de couverture indiqués dans les offres de transports ont été utilisés.

5.3. État d'engagement du fonds TP

Le schéma ci-dessous regroupe les préavis correspondant au financement des mesures d'infrastructure, d'expérimentations de courses supplémentaires et d'accompagnement du programme TP. Ainsi que les deux préavis qui ont permis d'élaborer le contenu du programme TP.

Certains préavis ont d'ores et déjà été bouclés et les participations financières des communes pour les phases d'études ont été refacturées en 2016.

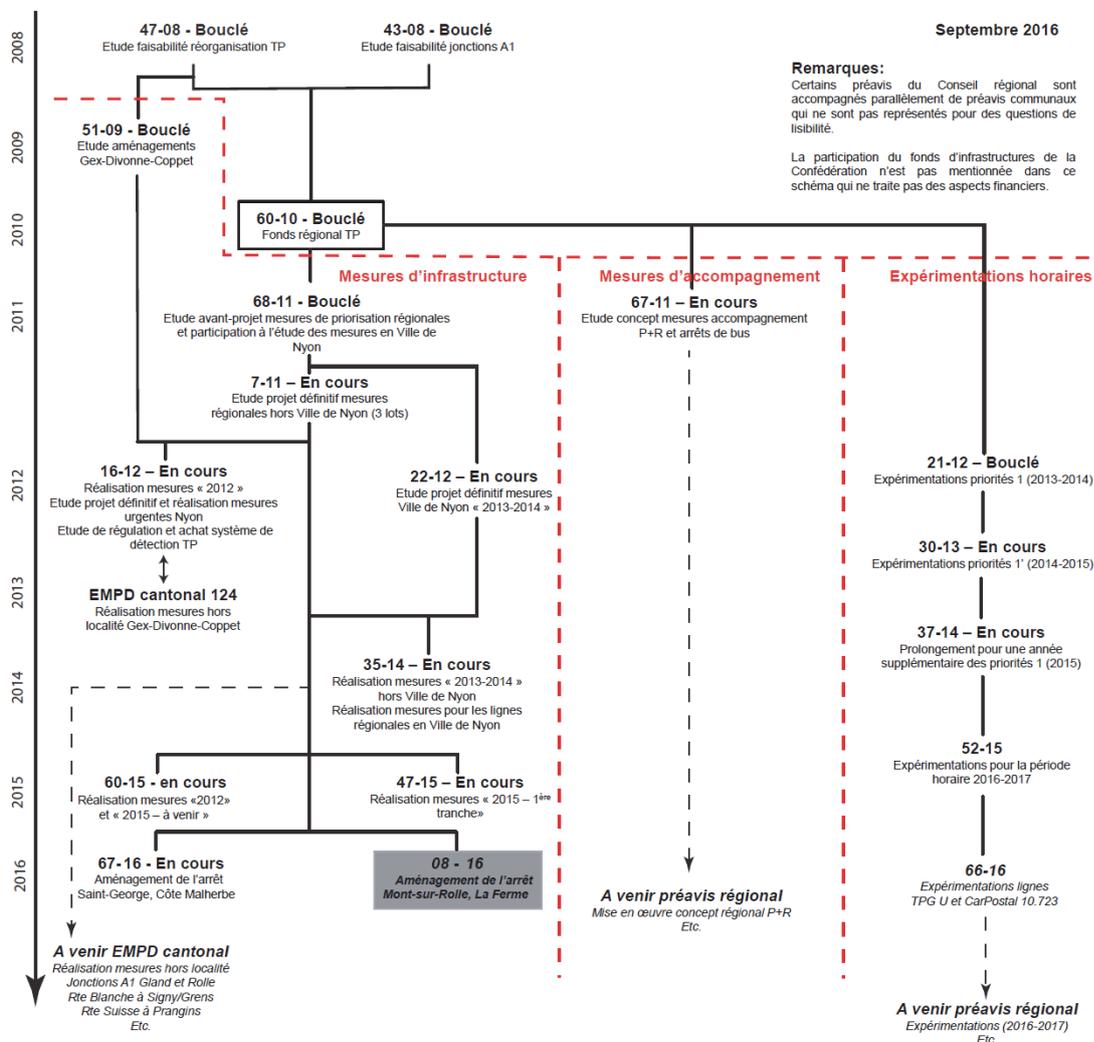


Figure 35 : Généalogie des préavis du fonds régional transports publics, Régionyon 2016

Le tableau résume les engagements financiers du fonds régional transports publics depuis sa création en 2010.

Rappel: détermination des 51 communes partenaires pour le fonds TP affecté:

13'911'560.00

| | Coût total (CHF) | Participation des tiers (VD,...)** | Communes territoriales | Engagement TP Régionyon |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Préavis 67-2011 | 317'700 | 85'800 | 141'900 | 90'000 |
| Préavis 68-2011 | 282'000 | 0 | 187'000 | 95'000 |
| Préavis 7-2011 | 810'000 | 0 | 285'000 | 525'000 |
| Préavis 16-2012 | 13'355'233 | 6'536'619 | 3'048'614 | 3'770'000 |
| Préavis 21-2012* | 4'177'000 | 3'052'000 | 0 | 1'125'000 |
| Préavis 22-2012 | 436'555 | 0 | 383'920 | 52'635 |
| Décisions du CODIR hors préavis 2012 | 23'010 | 0 | 0 | 23'010 |
| Préavis 30-2013 | 660'000 | 0 | 0 | 660'000 |
| Préavis 35-2014 | 9'072'520 | 0 | 6'913'020 | 2'159'500 |
| Préavis 37-2014* | 441'200 | 88'200 | 0 | 353'000 |
| Décisions du CODIR hors préavis 2014 | 93'150 | 21'350 | 27'600 | 44'200 |
| Préavis 47-2015 | 4'224'922 | 2'952'806 | 777'616 | 494'500 |
| Préavis 52-2015* y.c. amendement | 1'311'800 | 106'000 | 214'000 | 991'800 |
| Préavis 60-2015 | 1'287'225 | 500'000 | 472'025 | 315'200 |
| Décisions du CODIR hors préavis 2015 | 83'523 | 15'000 | 41'000 | 27'523 |
| Préavis 66-2016* | 781'660 | 162'244 | 553'416 | 66'000 |
| Préavis 67-2016 | 120'300 | 0 | 30'300 | 90'000 |
| Préavis 08-2016 | 235'000 | 0 | 163'000 | 72'000 |
| Décisions du CODIR hors préavis 2016 | 4'200 | 0 | 2'800 | 1'400 |
| Cumul engagements | 37'716'998 | 13'520'019 | 13'241'211 | 10'955'768 |
| % | 100% | 36% | 35% | 29% |

*Le Canton a investi dans l'exploitation du réseau ou repris des expérimentations de courses dans le mécanisme TRV.

** Les participations des tiers portent sur des études (budgets communaux et cantonaux), des réalisations (EMPD cantonal), et des subventions régulières à l'exploitation des lignes régionales (TRV).

Figure 36 : Etat d'engagement du fonds TP, Régionyon 2016

Au 31 décembre 2016, le fonds TP a été engagé à 78.3%. Les participations se répartissent de la manière suivante :

| Types des mesures | [CHF] | [%] |
|--|------------|--------|
| Etude (dont mesures accompagnement) | 975'538 | 8.9% |
| Aménagement | 6'784'430 | 61.9% |
| Expérimentation | 3'195'800 | 29.2% |
| Total | 10'955'768 | 100.0% |

Cet état des lieux des engagements du fonds TP affecté ne représente pas l'état des dépenses réelles, qui s'élèvent à CHF 7.3 millions soit environ 52% du fonds TP, au 31 décembre 2016.

Des informations sont fournies dans les comptes du Conseil régional.

6. Points particuliers du réseau en cours de traitement et restants à traiter

- **Etude pour le développement du réseau transfrontalier de transports publics entre le Pays de Gex et le District de Nyon et desserte du Centre Manor Chavannes**

Une étude a été conduite au cours du premier semestre 2016. Les communes suisses de Terre Sainte et une partie d'Asse et Boiron ont été associées. L'étude a conclu au maintien du tracé et de l'offre actuels de la ligne 10.814 et à l'ajout d'une course entre Divonne et Coppet (16h04) à l'horaire 2017. L'analyse de variantes de desserte du Centre Manor Chavannes a montré que le prolongement de lignes existantes n'était pas une solution opportune du point de vue du rapport coûts / efficacité et que la meilleure solution à court terme était la mise en place d'un transport privé dans l'attente d'une possible déviation de certaines courses de la ligne 10.814 (courses expérimentales supplémentaires) aux heures de pointe à court-moyen terme. Un développement du réseau TP transfrontalier par étape et jusqu'à l'horizon 2024 a également été proposé selon le schéma ci-dessous.

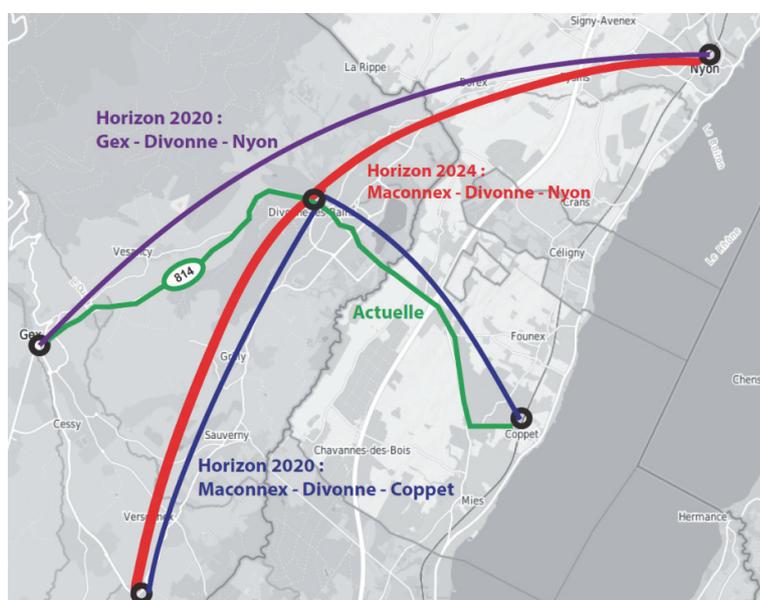


Figure 37 : Schéma de développement du réseau TP transfrontalier Pays de Gex – District de Nyon, Régionyon 2016

Afin de poursuivre cette démarche, deux groupes de travail ont été constitués : Groupe de travail n°1 : composé des autorités organisatrices des transports sur sol français et suisse. Des offres vont être demandées aux TPN afin de chiffrer les différentes variantes de développement des lignes transfrontalières ; Groupe de travail n°2 : composé des communes de Chavannes-de-Bogis, Commugny, du Canton, du Centre Manor Chavannes et du Conseil régional. Le groupe de travail poursuivra les réflexions pour préciser les possibilités de desserte par un transport privé ainsi que l'opportunité de réaménager le Chemin des Pins sur la commune de Commugny afin de permettre la déviation de certaines courses de la ligne 10.814 aux heures de pointes.

- **Correspondances entre les lignes TPN 10.810 et 10.813 à Crassier**

Rendues impossibles à la suite de la réorganisation du réseau régional, les correspondances entre les lignes TPN 10.810 et 10.813 à Crassier devraient pouvoir être effectives en décembre 2017. En effet, grâce aux nouveaux aménagements de priorisation des bus sur la jonction autoroutière de Coppet les temps de parcours seront fiabilisés. Cette correspondance pourra permettre de rétablir les liaisons directes entre certains villages de Terre Sainte et Nyon en évitant de devoir transiter par la gare de Coppet.

7. Mesures d'aménagement

Sur plus de 150 mesures d'aménagement préalablement identifiées dans l'étude de faisabilité (2009) du programme TP, nous dénombrons² à la fin d'année 2016:

- 60 mesures dites « 2012 » réalisées (préavis n°16-2012), deux mesures sont réalisées de manière provisoire et l'arrêt Saint-George, Côte Malherbe reste à réaliser ;
- 8 mesures dites « 2013-2014 », (préavis n°22-2012 et 35-2014) dans la région ont été réalisées, soit la totalité, et plus d'une quarantaine de mesures en ville de Nyon ;
- 3 mesures dites « 2015 » ont été réalisées, soit l'ensemble de ces mesures ;
- 4 mesures dites « 2015 – tranches à venir » ont été réalisées. Le reste des mesures comme les jonctions autoroutières de Rolle et Gland et la voie réservée au bus sur la Route Blanche à proximité du centre commercial de Signy, ont été approfondies en 2016 et feront l'objet de préavis ultérieurs.
- 20 mesures restent incertaines car elles sont dépendantes des résultats d'études ou de la réalisation de projets communaux ;
- 36 mesures ont d'ores et déjà été abandonnées en accord avec la commune territoriale concernée par la mesure.

Les mesures réalisées en 2016 sont brièvement décrites ci-après.

7.1. Exemples de mesures réalisées en 2016

Mesures GDC 1 – 4 – 5 - Préavis n°16-2012 : Aménagement de la jonction de Coppet pour la priorisation des lignes TPN 10.813 et 10.814 : sas bus et création d'une voie bus bidirectionnelle, d'arrêts et d'un giratoire percé.



² Le suivi détaillé des mesures d'aménagement du programme TP est disponible sur demande au Conseil régional. La dernière version communiquée était l'Annexe B du préavis n°67-2016.

Mesure C35 – Préavis n°47-2015 :
Aménagement d'une présélection sur la Route Suisse à Dully pour la ligne CarPostal 10.836.



Mesure C18bis – Préavis n°47-2015 :
Installation de feux prioritaires au carrefour Rte de Gilly / Rte Suisse à Rolle pour la priorisation des lignes CarPostal 10.836, 10.841 GBR urbain et 10.841 GBR Le Vernay et la sécurisation du carrefour pour les modes doux.



Mesure 25 (anticipée) – Préavis n°60-2015 : Création d'un giratoire et déplacement des arrêts Vich, La Bichette desservis par la ligne CarPostal 10.830 entre le chemin de Bonmont et l'accès Aldi à Vich.



Mesure C4 : intersection Route de Genolier – carrefour Mimorey pour la ligne CarPostal 10.820 : mise en place de mesures provisoires pour la sécurisation du carrefour : pose d'un Stop et d'un miroir.



Figures 38 à 45 : Photos de mesures d'aménagement, Régionyon 2017

7.2. La mise en œuvre du système de détection

Le système de détection a officiellement été mis en place le 14 décembre 2014, date du changement d'horaire en parallèle du nouveau réseau urbain Nyon – Prangins et de ses bus au quart d'heure. En 2015 et 2016, de nouveaux carrefours ont été mis en service comme à Rolle (63 – Rte de Gilly/Rte Suisse) et sur la jonction de Coppet (01a/b – 02 et 03). Quotidiennement, des réglages peuvent être réalisés afin d'améliorer la priorisation des bus. Une mise à jour complète est effectuée avant chaque changement d'horaire afin d'intégrer les modifications de tracés de lignes, les nouveaux arrêts desservis ou les spécificités d'exploitation.

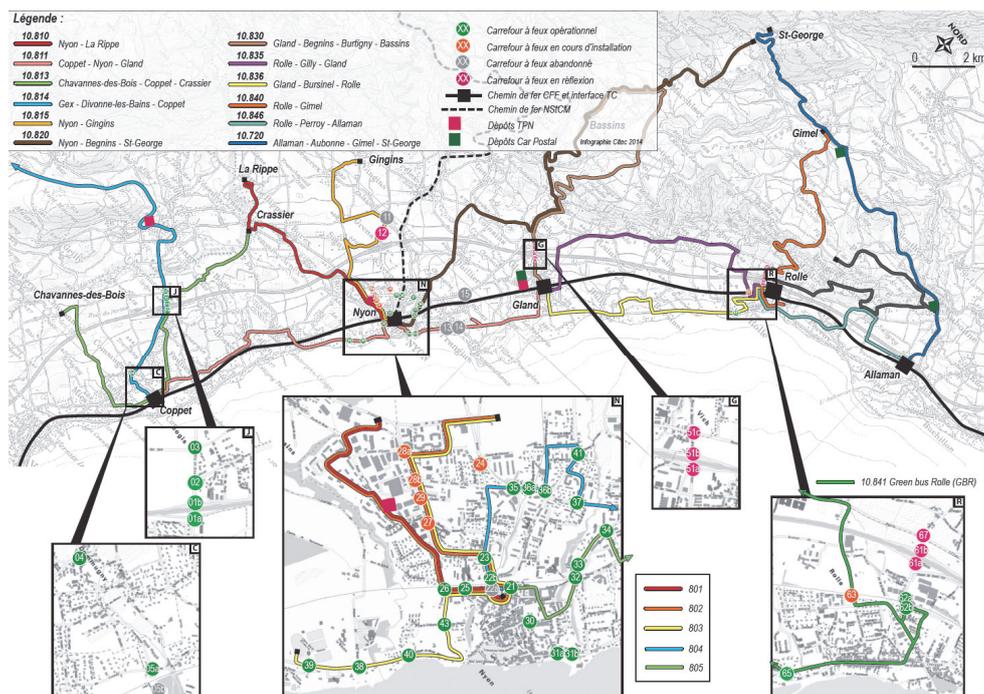


Figure 46 : Carte : système de détection dans le district de Nyon, Régionyon 2017

Le 17 mai 2016 a eu lieu la séance de coordination regroupant les communes partenaires (Coppet, Commugny, Nyon, Prangins, Rolle), les transporteurs (TPN et CarPostal) et le Canton de Vaud. Cette séance a été l'occasion de présenter le nouvel ingénieur transports responsable du système de détection basé à la Ville de Nyon, de faire un bilan du fonctionnement du système, de faire l'état du budget 2015 et de préparer le budget 2017.

Lors de cette séance, l'état du fonctionnement au 31 mars 2016 montrait que plus de 85% des bus passe au vert sans attente au feu. Dans les cas où les bus doivent attendre, le temps moyen est de 10 secondes.

8. Mesures d'accompagnement

Pour rappel, le fonds TP a également vocation à financer des mesures d'aménagement, des expérimentations de courses supplémentaires mais aussi l'étude des mesures dites d'accompagnement. Par le vote du préavis intercommunal n°67-2011, les communes ont confirmé leurs engagements financiers pour l'étude des mesures d'accompagnement dans les bassins versants des quatre gares régionales. La refacturation finale de ce préavis auprès du Canton et des Communes a été faite en avril 2016.

8.1. Le concept de stationnement P+R

Comme annoncé dans le rapport TP précédent, une étude visant à faire coïncider les planifications P+R genevoise, française et vaudoise sur le territoire de la Rive Droite du Grand Genève s'est déroulée en 2016. Elle a notamment mis en perspective le Concept régional de stationnement P+R dans une vision d'agglomération transfrontalière et confirmé l'intérêt de travailler à la mise en place d'une gestion coordonnée des P+R. Cette étude contribue à faire évoluer le Concept régional de stationnement P+R qui a été présenté aux communes du district en 2014.

La phase de mise en œuvre est à présent engagée et comprend les axes de travail suivants:

- Gares principales CFF (Coppet, Nyon, Gland, Rolle) ;
- Couloir du NStCM, notamment P+R de l'Asse et parking mutualisé de la Givrine ;
- Couloir transfrontalier Divonne - Nyon, en coordination avec le développement transfrontalier des transports publics ;
- Mutualisation des places existantes dans les villages, coordination intercommunale ;
- Exploitation et service à la clientèle, analyse des variantes d'harmonisation régionale ;
- Modalités de participation financière aux études et à la réalisation de P+R dans la région dans le cadre du DISREN ;

8.2. L'accessibilité et la valorisation des arrêts de bus : mesure 12-42 du projet d'agglomération n°3 du Grand Genève

Dans le cadre du préavis TP 67-2011, un mandat d'étude a été attribué à deux bureaux afin de réaliser des « fiches arrêts ». Plus de 170 fiches, sur les 250 arrêts existants, ont été élaborées pour synthétiser les caractéristiques de l'arrêt et formuler des recommandations d'améliorations à la commune territoriale. En 2014, un tri a été effectué et en 2015 une base de données cartographique a été constituée.

Au vu de la multitude d'informations à disposition mais n'ayant pas de crédits à disposition pour améliorer l'accessibilité à ces arrêts, le Conseil régional, en accord avec les communes territoriales, a déposé une mesure dans le projet d'agglomération n°3 du Grand Genève : *n°12-42 amélioration de l'accessibilité modes doux à 11³ arrêts TP (complément au programme TC) comprenant le tronçon sur Crassier de l'itinéraire cyclable en site propre Divonne – Nyon*. Si la mesure venait à être validée par la Confédération, une subvention pouvant aller jusqu'à 40% des coûts de réalisation pourra être octroyée.

Dans les détails, la mesure prévoit divers aménagements pour les 11 arrêts identifiés en fonction de leurs conditions d'accessibilités actuelles :

- Aménagement ou réaménagement de cheminements MD entre les arrêts et les équipements et/ou habitations à proximité ;
- Création d'aides à la traversée ;
- Création de stationnements vélo à proximité directe des arrêts ;
- Aménagement de quais conformes aux exigences de la LHand.

³ Onze arrêts ont donc été identifiés à Begnins, Poste ; Coinsins, Mimorey (Genolier) ; Coppet, Les Rojalets ; Crassier, Ancienne Gare ; Divonne-les-Bains, gare ; Changins (Duillier) ; Gimel, La Vernette ; Grens, Fléchères Nord (à créer) ; La Rippe ; Le Vaud, Zoo et Vich, Poste.

ANNEXES

Annexe 1 : Courses supplémentaires expérimentales financées par le fonds régional transports publics (Base horaire 2015).

Annexe 2 : Données par ligne

Annexe 3 : Cartes des mesures d'aménagement

Dans un souci de préservation de l'environnement, les annexes du présent rapport ne sont pas imprimées mais sont disponibles à l'emplacement suivant :

<http://www.regionyon.ch/doc/references/>



Conseil régional du district de Nyon
Grand-Rue 24 - 1260 Nyon
Téléphone 022 361 23 24
www.regionyon.ch