

régionyon

PROGRAMME RÉGIONAL DE RÉORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

RAPPORT INTERMÉDIAIRE 2014



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
Vinzel

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,

Cette deuxième édition du « rapport intermédiaire du programme régional de réorganisation des transports publics » présente les chiffres clés, les faits marquants et les statistiques de fréquentation de l'horaire 2014. Il permet également de faire un état des lieux des actions, études et projets réalisés durant l'année écoulée. Une partie financière et un état du fonds transports publics affecté (fonds TP) a été intégrée au présent rapport.

Après deux années d'exploitation (horaires 2013 et 2014), on observe une augmentation de la fréquentation de plus de 438'000 voyageurs (+15.5%) par rapport à l'horaire 2012 sur la quinzaine de lignes régionales circulant dans la région nyonnaise. Nous pouvons nous réjouir de ces bons résultats de fréquentation qui sont en partie le fruit des expérimentations engagées depuis décembre 2012.

Dès décembre 2014, les paires de courses ayant atteint les objectifs de fréquentation ont été reprises dans le mécanisme du Trafic Régional Voyageur (TRV), soit CHF 70'000.- TTC/an dès l'horaire 2015 et CHF 118'000.- TTC/an à partir de l'horaire 2016. Ces reprises dans le mécanisme TRV permettront au fonds TP de financer de nouvelles améliorations de l'offre sur d'autres lignes régionales.

Après plus de trois ans de travaux, la majorité des aménagements ont été réalisés. De nouveaux arrêts sur voirie, des voies réservées aux bus, de nouveaux giratoires ou carrefours à feux ont vu le jour pour prioriser davantage les bus sur le réseau régional, fiabiliser les temps de parcours et assurer les correspondances avec les trains CFF. Les mesures restantes, qui concernent principalement l'aménagement des jonctions autoroutières, sont soumises à des procédures plus longues et complexes. Leur mise en œuvre s'étendra jusqu'en 2020.

Tout comme ces mesures, le financement des expérimentations pourrait se poursuivre jusque sur la période horaire TRV 2019-2020. Ces éléments illustrent que les dépenses du fonds TP s'étendront sur la prochaine législature jusqu'à l'horizon 2020.

La phase opérationnelle du programme TP se poursuit donc sur une bonne dynamique. En début d'année 2015, le Canton a confirmé la pertinence des efforts consentis conjointement par les Communes, Régionyon en collaboration avec ses services depuis le changement d'horaire de décembre 2012. Le comité de direction du Conseil régional souhaite quant à lui saluer l'implication et la bonne collaboration de l'ensemble des partenaires pour la mise en œuvre du programme régional de réorganisation des transports publics.

Pour le comité de direction du Conseil régional,

Gérald Cretegny, Président

Cornélia Gallay, Responsable de la mobilité

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE.....	1
TABLE DES MATIERES	3
SYNTHESE	5
1. CHIFFRES CLES	6
2. LES FAITS MARQUANTS DE L'HORAIRE 2014	7
3. EXPLOITATION DU RESEAU	8
3.1. LIGNES REGIONALES	8
3.1.1. CALENDRIER ET CRITERES DE FINANCEMENT DES EXPERIMENTATIONS DE COURSES SUPPLEMENTAIRES	8
3.1.2. DETAILS PAR LIGNE REGIONALE.....	9
LIGNE TPN 10.810 NYON – CRASSIER – LA RIPPE	10
LIGNE TPN 10.811 NYON – CELIGNY – COPPET	11
LIGNE TPN 10.813 CHAVANNES-DES-BOIS – COPPET – CRASSIER	12
LIGNE TPN 10.814 GEX – DIVONNE-LES-BAINS – COPPET.....	13
LIGNE TPN 10.815 NYON – GINGINS.....	14
LIGNE TPN 10.817 NYON – PRANGINS – GLAND.....	15
LIGNE CARPOSTAL 10.820 NYON – BEGNINS – SAINT-GEORGE.....	16
LIGNE CARPOSTAL 10.830 GLAND – BURTIGNY – BASSINS	17
LIGNE CARPOSTAL 10.835 GLAND – GILLY – ROLLE	18
LIGNE CARPOSTAL 10.836 GLAND – BURSINEL – ROLLE.....	19
LIGNE CARPOSTAL 10.840 ROLLE – GIMEL.....	20
LIGNE CARPOSTAL 10.846 ROLLE – PERROY – ALLAMAN.....	21
LIGNE CARPOSTAL 10.720 ALLAMAN – AUBONNE – GIMEL – SAINT-GEORGE	22
LIGNE CARPOSTAL 10.725 ALLAMAN – GIMEL – BIÈRE	23
LIGNE CARPOSTAL 10.721 ROLLE – AUBONNE – ALLAMAN (SIGNAL-DE-BOUGY)	24
LIGNE 155 – NSTCM NYON – SAINT CERGUE – LA CURE.....	25
3.2. LIGNES URBAINES DU RESEAU NYON - PRANGINS.....	26
3.3. LIGNES URBAINES DE GLAND ET ROLLE	31
4. FINANCE ET ETAT D'ENGAGEMENT DU FONDS TP	34
5. POINTS PARTICULIERS DU RESEAU A TRAITER	39
6. MESURES D'AMENAGEMENT	41
7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	46
8. COMMUNICATION	47
TABLE DES ILLUSTRATIONS	49
LEXIQUE.....	50
ANNEXES.....	52

Synthèse

Cette 2^e édition du rapport intermédiaire des transports publics en région yonnaise propose une mise à jour de l'édition précédente avec des données actualisées de l'horaire 2014, les actions, études et projets menés durant l'année écoulée. Cette édition comporte également des données financières sur l'état du fonds TP, et les taux de couverture des charges des lignes régionales.

Nota : les grands principes du programme TP sont consultables dans la première édition : http://www.regionyon.ch/multimedias/documents/regionyon/documentation/references/mobilite/2014_05_23_2_rapport_intermediaire_tp_2013.pdf

Fréquentation et expérimentation de courses supplémentaires

Après une augmentation de 11.5% en 2013, la fréquentation pour l'horaire 2014 a augmenté de 4.1%, soit environ plus de 3.17 millions de voyageurs transportés sur les lignes régionales (hors NStCM). Les efforts, aussi bien en termes d'augmentation du nombre d'expérimentation de courses supplémentaires que d'aménagement permettant d'améliorer la fiabilité des horaires, portent leur fruit.

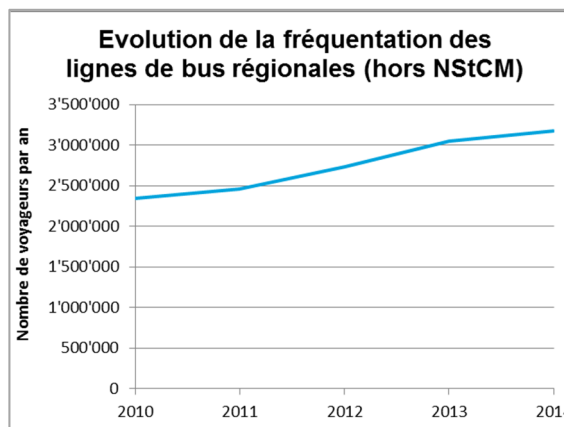


Figure 1 : Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales (hors NStCM) - Régionyon

Horaire 2014

+ 8.5 paires de courses expérimentales introduites le 15 décembre 2013 financées par le fonds régional des transports publics pendant deux ans

3'175'885 (+ 4.1%) voyageurs transportés sur les lignes régionales (hors NStCM)

Des coûts d'exploitation des lignes régionales de CHF **19'371'297 millions (+1.7%)**

Réalisation des mesures d'aménagement

L'année 2014 a vu la poursuite de la réalisation des aménagements comme des arrêts de bus sur chaussée ou des giratoires par exemple. Des mesures plus lourdes ont également été mises en œuvre, comme le système de détection et l'installation de carrefours à feux priorisant les bus en ville de Nyon, Commugny, Coppet ou encore Rolle.

Les mesures d'accompagnement

Une présentation du concept P+R a été faite aux communes en juin 2014, la démarche de mise en œuvre est initiée en 2015. Concernant l'accessibilité aux arrêts, les fiches ont été traitées en 2014 et feront l'objet de préconisations qui seront envoyées aux communes concernées en 2015.

L'état financier du fonds TP

2015 marquera la fin prévue du programme régional de réorganisation des transports publics. Aujourd'hui, 77% de l'enveloppe du fonds TP a été sollicité, mais environ 26% a été dépensé réellement. En effet, seulement trois acomptes ont été facturés aux communes partenaires. En raison du nombre de projets et de la complexité de certains, la réalisation des mesures se fera jusqu'en 2019-2020. Quant au financement d'expérimentations, il est prévu jusqu'à l'horaire 2020 non compris.

1. Chiffres clés



Paires de courses expérimentales

Horaire 2014 : **+ 8.5**

Horaire 2013 : **+ 17.5 (+ 8%), + 34 (+16%)** paires de courses introduites par le TRV



Voyageurs transportés

Horaire 2014 : **3'175'885 (+ 4.1%)**

Horaire 2013 : **3'049'607 (+ 11.5%)**

Horaire 2012 : **2'735'697**



Coûts d'exploitation

Horaire 2014 : **CHF 19'371'297 millions (+1.7%)**

Horaire 2013 : **CHF 19'038'066 millions (+31.68%)**

Horaire 2012 : **CHF 14'457'402 millions**

25.43% de taux moyen de couverture des charges par les recettes pour l'horaire 2014



Mesures d'aménagement réalisées

Horaire 2014 : **56**

Horaire 2013 : **46**



Nombre de carrefours à feux équipés du système de détection

Horaire 2014 : **24** dont **21** en ville de Nyon et **1** à Commugny, **1** à Coppet et **1** à Rolle



Transport des élèves

Horaire 2013 : Plus de **400 élèves** du secondaire transférés des transports privés dans les transports publics à l'établissement scolaire du Martinet (Rolle et environs)

Horaire 2012 : Environ **5 millions de francs** dépensés annuellement par les communes pour assurer le déplacement des élèves primaire et secondaire en transport privé

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

100'000 habitants desservis par plus de **250** arrêts

Un fonds TP de **CHF 13.5 millions**



Une promesse de participation fédérale de **CHF 9.40 millions** pour les aménagements dans la période 2015-2018

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



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

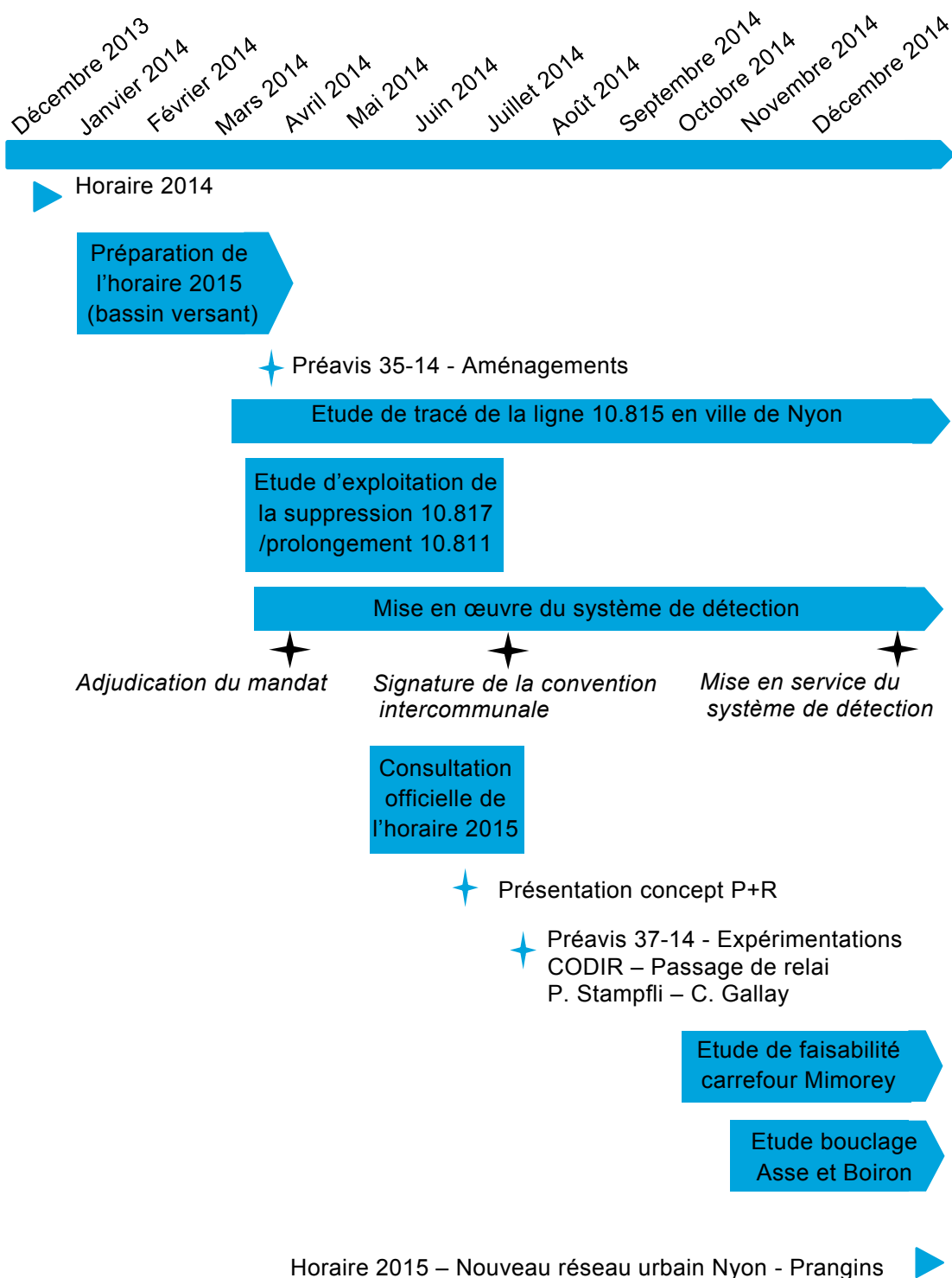
2 lignes Noctambus desservant le district de Nyon au départ de la gare Cornavin toutes les nuits des vendredis et samedis

150 mesures d'aménagement identifiées dans le district



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

2. Les faits marquants de l'horaire 2014



3. Exploitation du réseau

3.1. Lignes régionales

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

Depuis décembre 2012, le fonds affecté aux transports publics (fonds TP) finance des expérimentations de courses supplémentaires destinées à améliorer progressivement l'offre sur les lignes régionales de la région. Sur le principe, le financement de ces courses est limité 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 TRV (trafic régional voyageurs). Pour ce faire, les expérimentations financées par le fonds TP doivent s'inscrire dans le calendrier des périodes budgétaires biennuelles du TRV.

Calendrier horaires TP: ● ● ● : phase de préparation ; ■ : phase de réalisation

Expérimentations et période horaire	Période TRV		Période TRV		Période TRV	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Priorités 1 (21-12 – 37-14)	■	■	■			
Compléments 1 (30-13)		■	■			
Prolongement Priorité 1 et Priorité 2 (52-15)		●	●	■	■	■
Préavis à venir				●	●	■

Figure 2 : Calendrier de mise en œuvre des expérimentations - Régionyon

Selon le schéma, les expérimentations de priorité 1 ont été mises en place en décembre 2012 pour la période horaire 2013 - 2014 (préavis 21-12). En décembre 2013, des compléments ont été ajoutés pour la période horaire 2014 – 2015 (préavis 30-13). Du fait que certaines courses n'ont pas atteint les objectifs et afin de faire coïncider le terme des expérimentations, la majorité des courses expérimentales du préavis 21-12 ont été prolongées pour l'horaire 2015 (préavis 37-14). A ce jour, le financement de l'ensemble de ces expérimentations se termine fin 2015.

Il paraissait donc nécessaire de formaliser davantage le financement des expérimentations par des critères adaptés aux résultats de fréquentation. Ainsi trois scénarios apparaissent :

Sc. 1 – Reprise TRV : La ligne atteint les objectifs de fréquentation. La reprise d'une ou plusieurs paires de courses dans le mécanisme TRV peut être demandée au Canton. De nouvelles expérimentations financées par le fonds TP peuvent être proposées ;

Sc. 2 – Prolongement : La ligne n'atteint pas, ou seulement partiellement, les objectifs mais sa fréquentation augmente de manière significative. Selon les perspectives de croissance de la fréquentation, le prolongement du financement des expérimentations par le fonds TP sur une nouvelle période de deux ans est possible ;

Sc. 3 – Phase de transition : La ligne n'atteint pas les objectifs et sa fréquentation stagne sans perspective d'atteindre les objectifs à court terme. Afin d'éviter un arrêt abrupte des expérimentations, le fonds TP finance 25% de leur coût pendant une période de transition de deux ans, le solde devant être supporté par les communes desservies. Si les communes ne souhaitent pas financer ces expérimentations, les paires de courses concernées sont supprimées.

3.1.2. Détails par ligne régionale

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) :

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

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.

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.

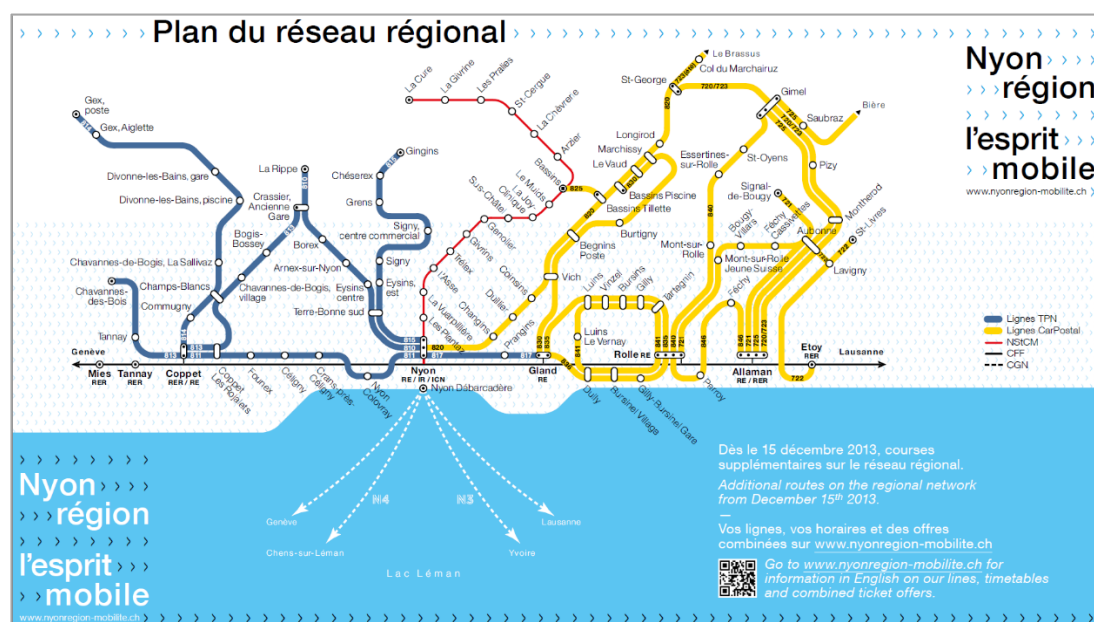


Figure 3 : Carte schématique du réseau régional de transports publics du district de Nyon 2014 – ZVV, Régionnyon

Ligne TPN 10.810 Nyon – Crassier – La Rippe

Caractéristiques

Pour rappel, la ligne emprunte un nouveau tracé depuis le 9 décembre 2012. A ce changement d'horaire des courses financées par le TRV avaient été ajoutées pour une cadence à l'heure toute la journée et à la demi-heure le matin. Jusqu'à aujourd'hui, le fonds régional ne finance pas d'expérimentations de courses supplémentaires sur cette ligne. Une étude de variantes d'exploitation pour le bouclage Asse et Boiron a été menée en fin d'année 2014 afin d'évaluer les possibilités de prolongement de la ligne et ses caractéristiques. Au vu des résultats de l'étude et du contexte local, les communes renoncent pour le moment à la mise en place du bouclage.

Fréquentation

La fréquentation annuelle et sur le tronçon déterminant a diminué en 2014 avec respectivement 197'000 et 530 voyageurs. Deux des raisons qui peuvent expliquer cette baisse sont les travaux importants conduits en ville de Nyon en 2014 ou le départ d'entreprises du site de Terre Bonne. La courbe correspondant au cumul des fréquentations des lignes montre néanmoins une très forte augmentation du nombre de voyageurs annuels sur les tronçons empruntés par l'ancienne ligne 10.810.

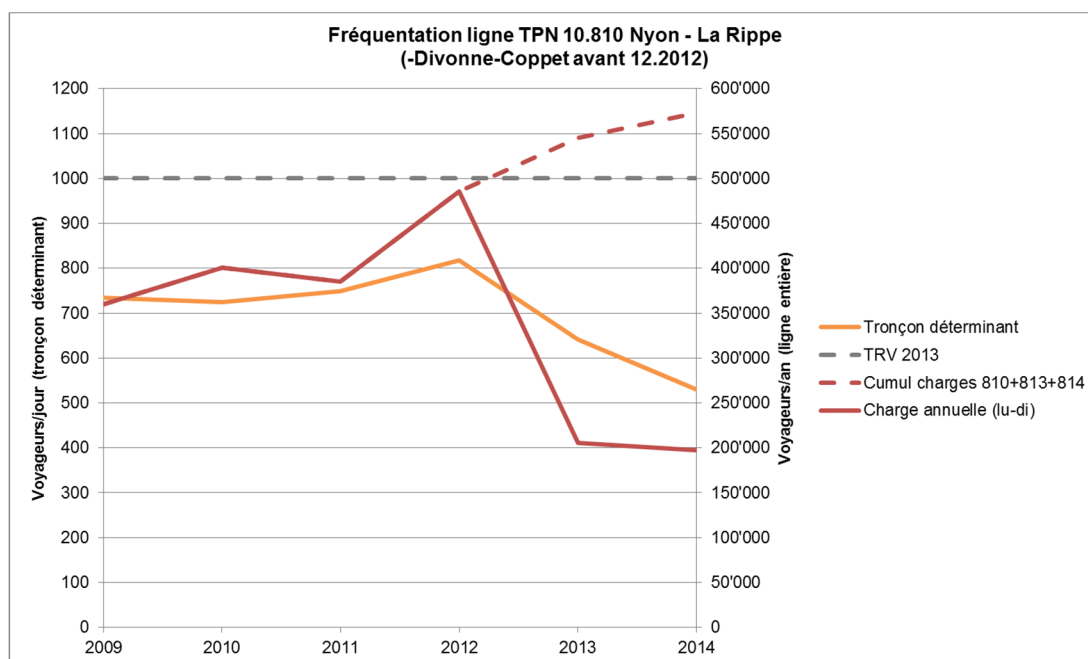


Figure 4 : Fréquentation de la ligne TPN 10.810 Nyon – La Rippe (-Divonne-Coppet avant 12.2012)

Evolution future

Des courses expérimentales pourraient être ajoutées selon le devenir de la ligne sachant que les communes d'Asse et Boiron renoncent à la mise en place du bouclage Asse et Boiron en l'état actuel des choses. Les réflexions vont toutefois se poursuivre afin d'identifier des solutions alternatives.

Ligne TPN 10.811 Nyon – Céligny – Coppet

Caractéristiques

La ligne 10.811 reste toujours la ligne la plus fréquentée du réseau régional en 2014. Elle bénéficie déjà d'une cadence à la demi-heure toute la journée grâce à la desserte de Céligny (GE) qui s'aligne sur la loi genevoise, aucune expérimentation financée par le fonds TP n'a encore été lancée. Depuis le 14 décembre 2014, la ligne a été prolongée jusqu'à Gland via la Route Suisse. Pour cela, deux arrêts ainsi qu'une place de rebroussement à l'Hôpital de Prangins ont été aménagés. Cette ligne permet désormais la desserte du bas du village de Prangins aussi bien en direction de Nyon que de Gland. La nouvelle ligne urbaine TPN 10.805 desservant les quartiers du haut ainsi que le centre de la commune avec une connexion à Nyon toutes les 15 minutes en semaine.

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.811 a encore augmenté en 2014 avec plus de 533'000 voyageurs et 928 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. Ces chiffres prennent en compte les voyageurs présents dans les doublures scolaires.

Malgré ces bons résultats de fréquentation, le Canton de Vaud nous a transmis un avertissement émis par l'OFT concernant une suroffre¹ de 4 paires de courses correspondant à l'écart de plus 800 voyageurs sur le tronçon déterminant attendu par le TRV (différence entre la ligne jaune et la ligne en pointillée). Une négociation a été entamée par le Canton de Vaud avec le Canton de Genève afin de déterminer les possibilités de financement de ces paires de courses en suroffre.

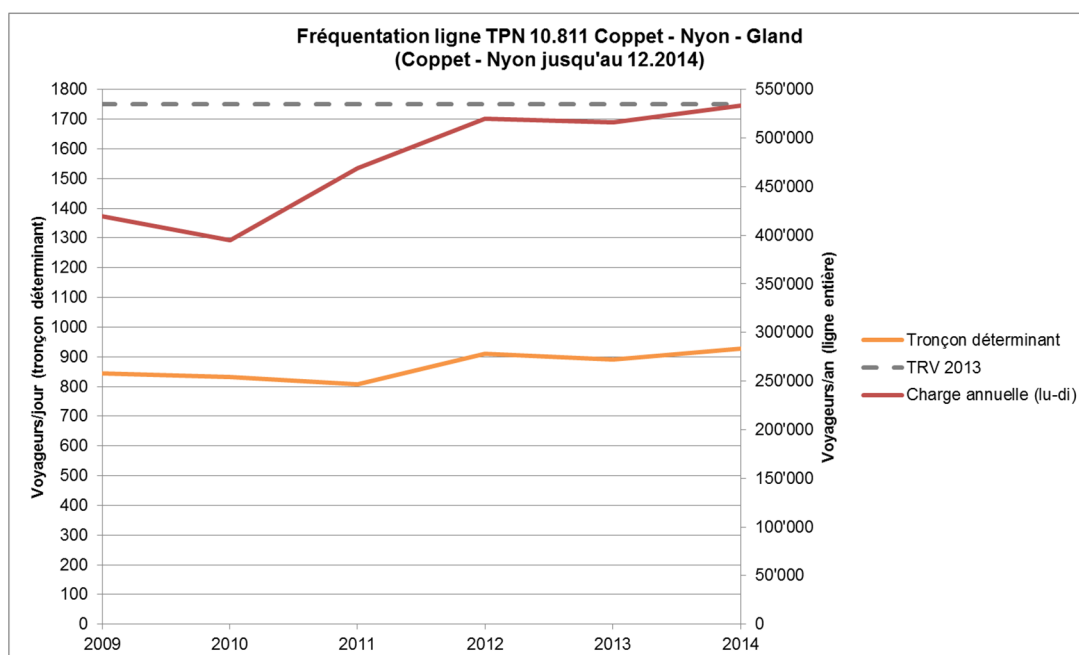


Figure 5 : Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet - Nyon

Évolution future

Selon les résultats de fréquentation observés sur le tronçon Nyon – Gland, il pourra être envisagé d'améliorer l'offre par étape en mettant en place une cadence à la demi-heure comme c'est déjà le cas sur le tronçon Coppet – Nyon.

¹ Lié à l'adéquation entre l'offre, correspondant au nombre de paires de courses offertes par jour de semaine, et la demande, équivalent au nombre de voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. Si la demande n'est pas suffisante, la ligne aura des paires de courses considérées en suroffre.

Ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet – Crassier

Caractéristiques

Pour rappel, la ligne 10.813 circule depuis le 9 décembre 2012 et reprend certains tronçons de l'ancienne ligne 10.810. Depuis l'horaire 2013, 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. En complément, de nouvelles courses circulent depuis le 15 décembre 2013 (préavis 30-13) pendant les périodes scolaires.

Fréquentation

Après deux ans d'exploitation, la fréquentation annuelle de la ligne a encore augmenté pour atteindre plus de 232'000 voyageurs, soit plus 13.4% d'augmentation et compte 536 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant, soit une légère baisse par rapport à l'horaire 2013. L'objectif fixé par le TRV n'est pas encore atteint.

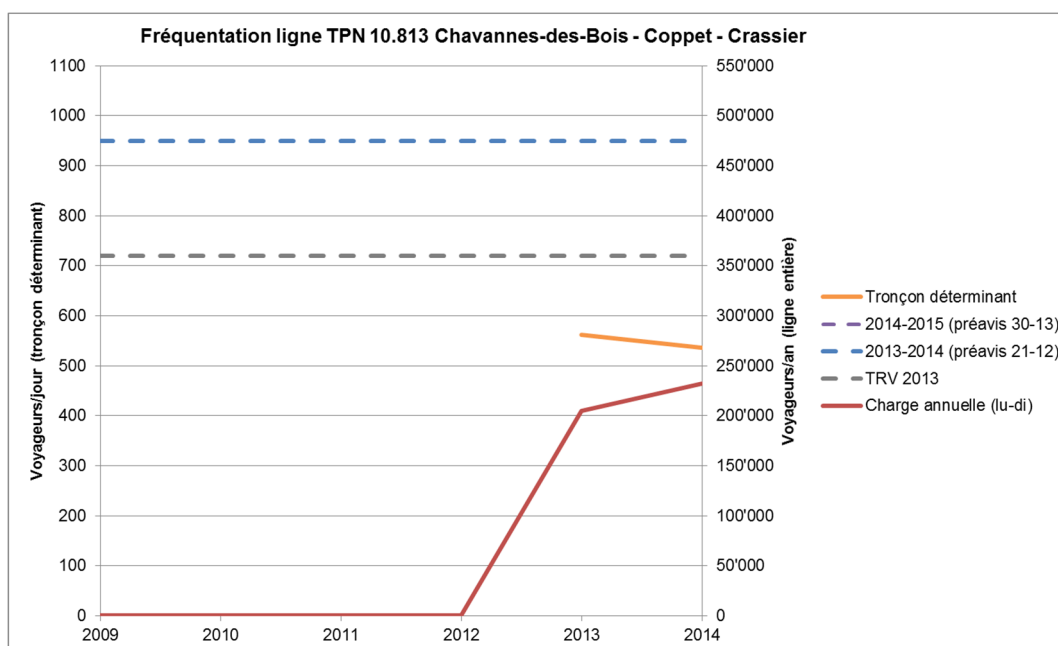


Figure 6 : Fréquentation de la ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet - Crassier

Malgré des résultats de fréquentation en hausse, le Canton de Vaud nous a transmis un avertissement émis par l'OFT concernant le taux de couverture des charges de la ligne. En effet, cet indicateur fixe un objectif de 20% de couverture des charges par les recettes d'exploitation pour les lignes régionales. En 2013, celui de la 10.813 était de 18.4%, soit 2 paires de courses à supprimer pour atteindre les 20%. Selon des estimations des TPN, il atteindrait 21% pour l'horaire 2014. La ligne étant récente, il a été convenu avec le Canton que ce dernier engagerait une négociation avec l'OFT afin d'obtenir un sursis. Le devenir des deux paires de courses n'est pas encore connu.

Évolution future

La fréquentation augmentant d'année en année, l'amélioration de l'offre sur le tronçon Coppet – Chavannes-des-Bois pourra se faire par étape.

Le temps de parcours de la ligne comprend des marges artificielles afin de palier au trafic important de la jonction autoroutière de Coppet. Les travaux de priorisation des bus sur la jonction ont débuté en décembre 2014. À leur terme, en 2016, les temps de parcours seront re-calibrés avec l'objectif de rétablir la correspondance avec la ligne 10.810 à Crassier pour permettre la connexion à la gare de Nyon.

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

Caractéristiques

La ligne 10.814 circule depuis le 9 décembre 2012 et emprunte certains tronçons de l'ancienne ligne 10.810. Cette ligne transfrontalière (8 arrêts sur le sol français) est exploitée par le GLCT Transports Publics transfrontaliers (Groupement Local de Coopération Transfrontalière). C'est cet organe qui décide de l'offre et du tracé de la ligne. Le Canton est représenté dans cet organe en tant qu'Autorité organisatrice des transports, le Conseil régional ne peut cependant pas y être intégré.

Fréquentation

Les statistiques de fréquentation montrent une hausse de 6.3% de la fréquentation annuelle avec plus de 143'000 voyageurs transportés et en moyenne 341 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. La ligne reste bien fréquentée entre Divonne et Coppet et toujours assez peu sur le tronçon entre Divonne et Gex avec en moyenne une trentaine de voyageurs par jours dans les deux sens.

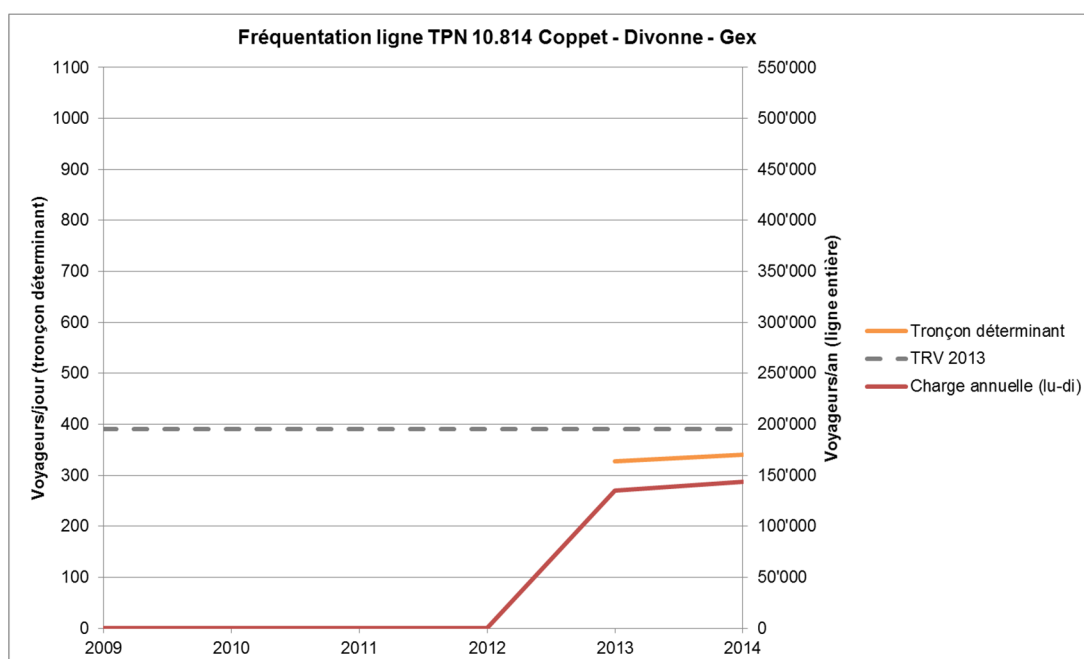


Figure 7 : Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet – Divonne – Gex

Évolution future

Le GLCT a engagé depuis le 2^{ème} semestre 2014 une réflexion concernant la valorisation du tracé et l'étude d'une meilleure desserte territoriale sur sol français. Selon les règles du GLCT, après la période probatoire de 3 ans un nouvel appel d'offre pour l'exploitation de la ligne (entreprise, desserte) sur une durée de 8 ans a été lancé au 1^{er} trimestre 2015 pour une mise en œuvre en décembre 2015. Cet appel d'offre comprendra néanmoins une clause pour l'adaptation (l'augmentation par étape) de la fréquence de la ligne.

Ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins

Caractéristiques

La ligne 10.815 est une ligne qui circule depuis plusieurs années sur le réseau régional. Depuis le 9 décembre 2012, la ligne emprunte un tracé adapté dans l'attente de la réalisation de mesures d'aménagement. De plus, le mécanisme TRV a financé des courses pour permettre une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir et à l'heure le reste de la journée. 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.

Fréquentation

La fréquentation annuelle et sur le tronçon déterminant de la ligne a diminué en 2014 avec respectivement 205'000 et 524 voyageurs. Comme pour la ligne 10.810, deux des raisons qui peuvent expliquer cette baisse sont les travaux importants conduits en ville de Nyon en 2014 ou le départ d'entreprises du site de Terre Bonne.

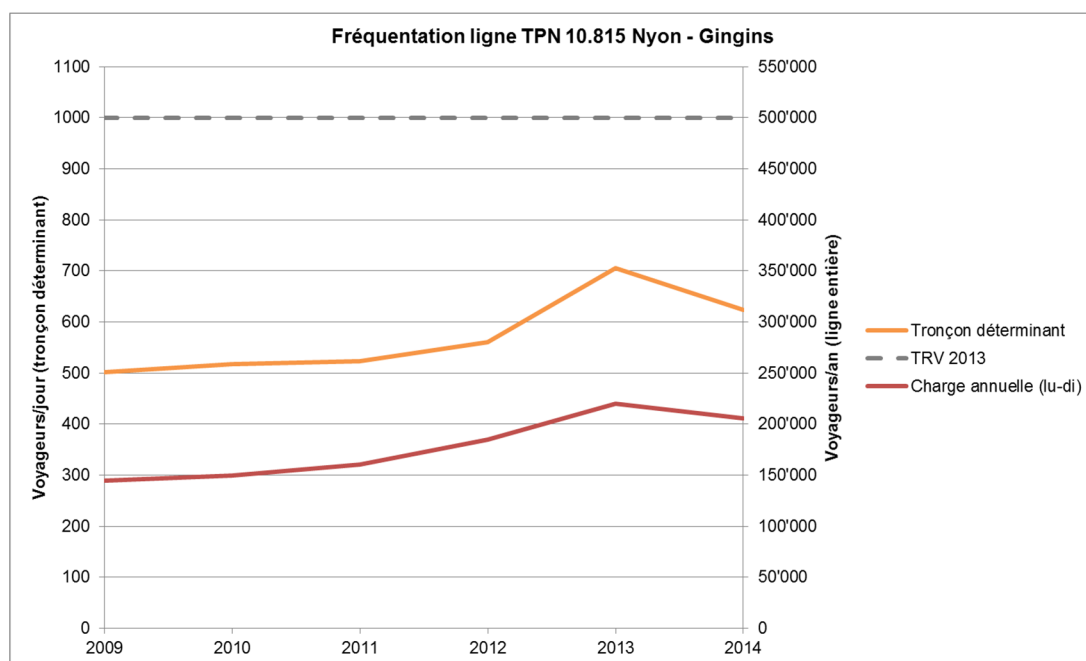


Figure 8 : Fréquentation de la ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins

Évolution future

La ligne emprunte actuellement un itinéraire provisoire entre Eysins et la gare de Nyon. Une étude a été lancée en 2014 pour vérifier l'exploitabilité (temps de parcours, aménagement) du tracé définitif identifié dans le cadre de l'étude de faisabilité du programme transport public. Un accord n'ayant pas encore été trouvé avec les communes, le tracé provisoire a été maintenu pour l'horaire 2015.

La ligne fait également l'objet d'une étude pour la création d'une voie réservée aux bus sur la Route Blanche. Le Canton qui pilote l'étude ainsi que les communes concernées seront amenées à se positionner sur le choix définitif du projet.

Enfin, la ligne avait été définie comme étant un invariant dans l'étude pour le bouclage Asse et Boiron. Au vu des résultats de l'étude et du contexte local, les communes renoncent pour le moment à la mise en place du bouclage. Des courses expérimentales pourraient être ajoutées pour améliorer l'offre aux heures de pointe. Les réflexions vont toutefois se poursuivre afin d'identifier des solutions alternatives.

Ligne TPN 10.817 Nyon – Prangins – Gland

Caractéristiques

Dans le cadre de la réorganisation des transports publics de la région nyonnaise, cette ligne a fait l'objet d'une étude en 2014 qui a conclu à la suppression de la ligne dès le 14 décembre 2014 et au prolongement de la ligne TPN 10.811 Coppet – Nyon jusqu'à Gland via la Route Suisse.

Fréquentation

Pour sa dernière année d'exploitation, la fréquentation annuelle de la ligne est restée stable autour des 145'000 voyageurs et de 149 voyageurs sur le tronçon déterminant, loin de l'objectif TRV.

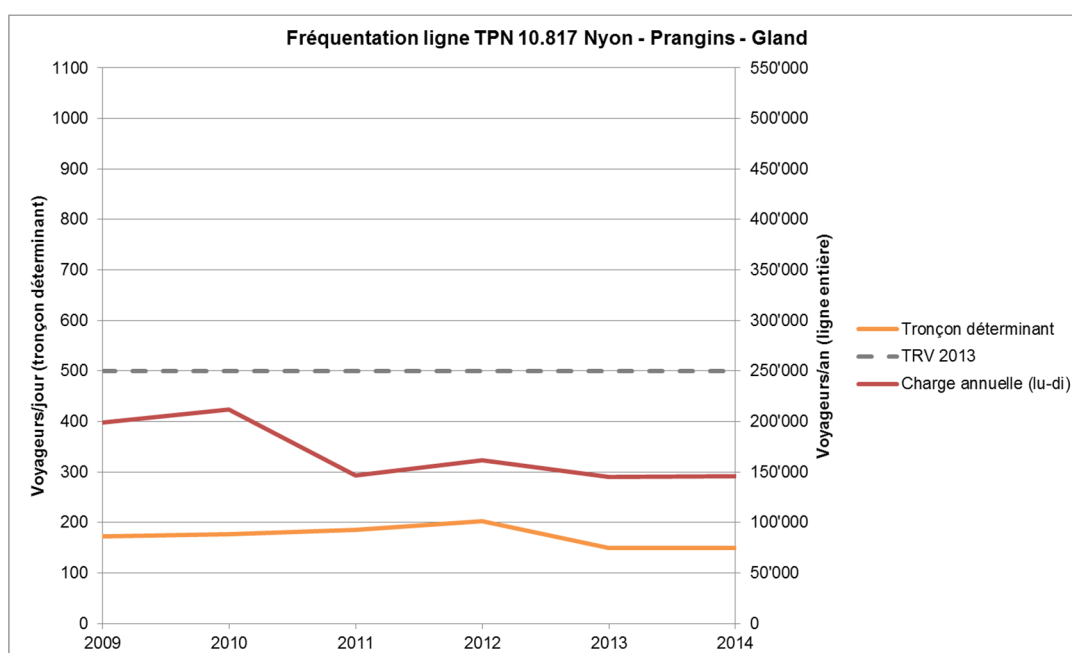


Figure 9 : Fréquentation de la ligne TPN 10.817 Nyon – Prangins - Gland

Ligne CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George

Caractéristiques

Encore pour l'horaire 2014, la 10.820 est, après la 10.811, une des meilleures lignes régionales dans le canton de Vaud en termes de fréquentation. La ligne bénéficie d'une cadence à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir, les objectifs du programme transports publics pour cette ligne sont d'ores et déjà atteints. Pour le moment, le fonds régional n'a pas encore financé d'expérimentations de courses supplémentaires sur cette ligne, néanmoins, en 2014 une demande d'ajout d'une paire de courses le dimanche dans le mécanisme TRV avait été acceptée et l'offre circule depuis le 14 décembre 2014.

Fréquentation

En 2014, les statistiques ont connu une très légère hausse, la fréquentation annuelle atteint quasiment les 455'000 voyageurs et les 933 voyageurs par jour de semaine sur le tronçon déterminant.

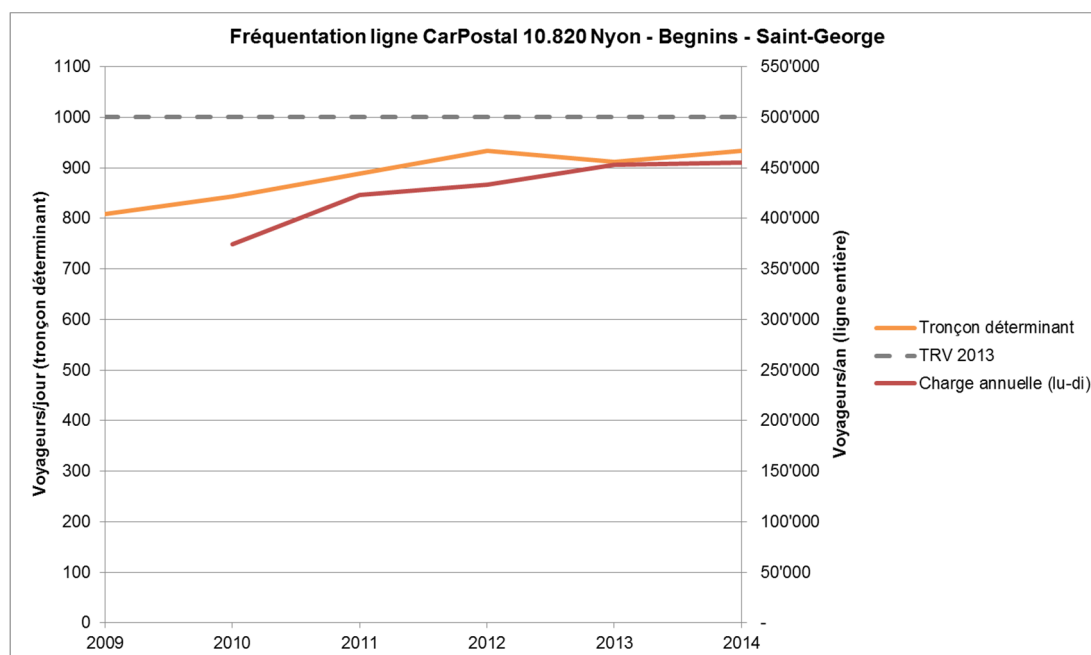


Figure 10 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George

Évolution future

Pour l'horaire 2015, une demande d'ajout par le TRV de 3 demi-courses a été faite auprès du Canton afin de prolonger les courses entre Begnins et Saint-George en semaine. Une décision sera prise par le Canton de Vaud dès la réception du chiffrage de ces courses par CarPostal.

Ligne CarPostal 10.830 Gland – Burtigny – Bassins

Caractéristiques

Pour l'horaire 2014, la ligne 10.830 a une cadence à l'heure toute la journée en semaine et une offre Publicar le samedi et dimanche. Cette dernière a été supprimée et remplacée par une offre régulière depuis le 14 décembre 2014 par décision du Canton en concertation avec les communes desservies et CarPostal. Depuis le changement d'horaire, 5 paires de courses circulent les samedis et dimanches en journée auxquelles s'ajoutent 4 courses Taxibus le samedi soir au départ de Gland.

Deux expérimentations de courses financées par le fonds TP (préavis n°21-2012 et 37-2014) circulent depuis le 9 décembre 2012 et permettent d'étendre la cadence à la demi-heure le matin et le soir.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne est en constante augmentation depuis 2010 et atteint quasiment les 133'000 voyageurs sur l'année et 386 voyageurs par jour en moyenne sur le tronçon déterminant.

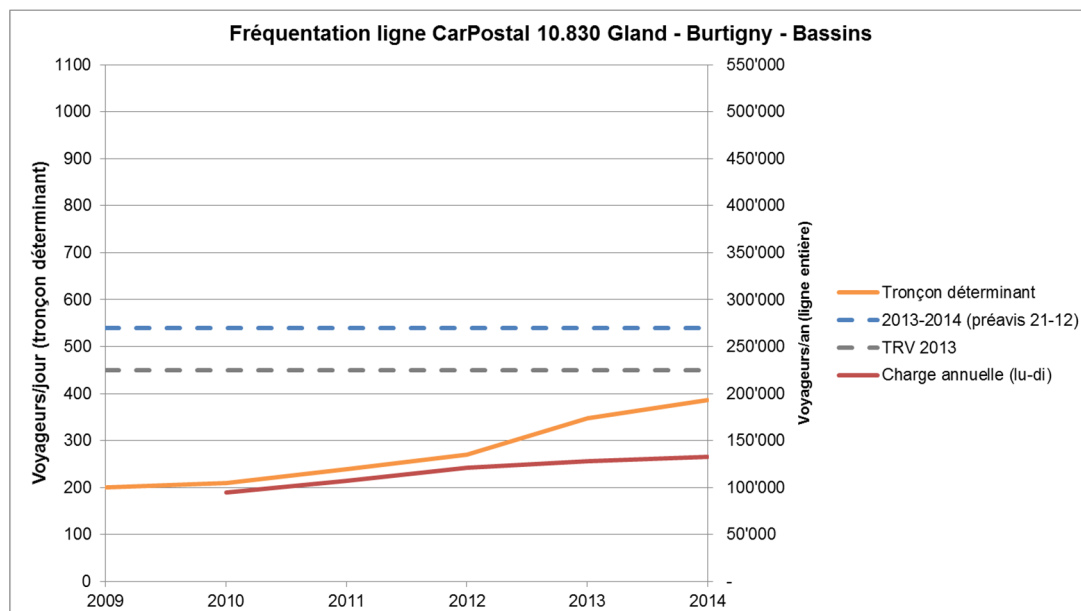


Figure 11 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.830 Gland – Begnins – Burtigny - Bassins

Évolution future

La fréquentation sur le tronçon déterminant est encore loin de l'objectif TRV malgré deux années complètes d'exploitation. Il a donc été convenu avec les communes de passer les deux courses expérimentales dans une phase de transition de deux ans. Dès décembre 2015, les communes (75% à répartir entre Gland, Begnins et Vich) et le fonds TP (25%) se répartiront les coûts de ces courses estimés à CHF 15'000.-. Au terme de cette période, les communes pourront décider de poursuivre seules le financement de ces courses ou de les supprimer.

Ligne CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle

Caractéristiques

Depuis le 9 décembre 2012, l'offre de cette ligne a été progressivement améliorée. Tout d'abord par l'ajout d'une paire de courses le soir financée par le mécanisme TRV et de trois paires de courses permettant une cadence horaire sur l'ensemble de la journée du lundi au vendredi (soir avec taxibus), financées par le fonds régional (préavis 21-12 et 37-14). En décembre 2013, une paire de courses a été rajoutée pour une cadence à la demi-heure le matin et financée par le fonds TP (30-13). Avec 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.

Après l'analyse des résultats de fréquentation de l'horaire 2013, les objectifs TRV étaient partiellement atteints pour deux des trois paires de courses financées par le préavis 21-12, le Canton a alors répondu favorablement à la demande de reprise de ces deux paires de courses dans le mécanisme TRV dès cet horaire 2015.

Fréquentation

On observe encore cette année une forte augmentation de la fréquentation sur la ligne 10.835 avec une hausse de 11.6% de fréquentation annuelle qui atteint les 218'800 voyageurs et 472 voyageurs sur le tronçon déterminant, soit une augmentation de 22.6%. Ces bons résultats sont principalement liés au transfert des scolaires dans les transports publics et au potentiel d'habitants important dans les villages traversés.

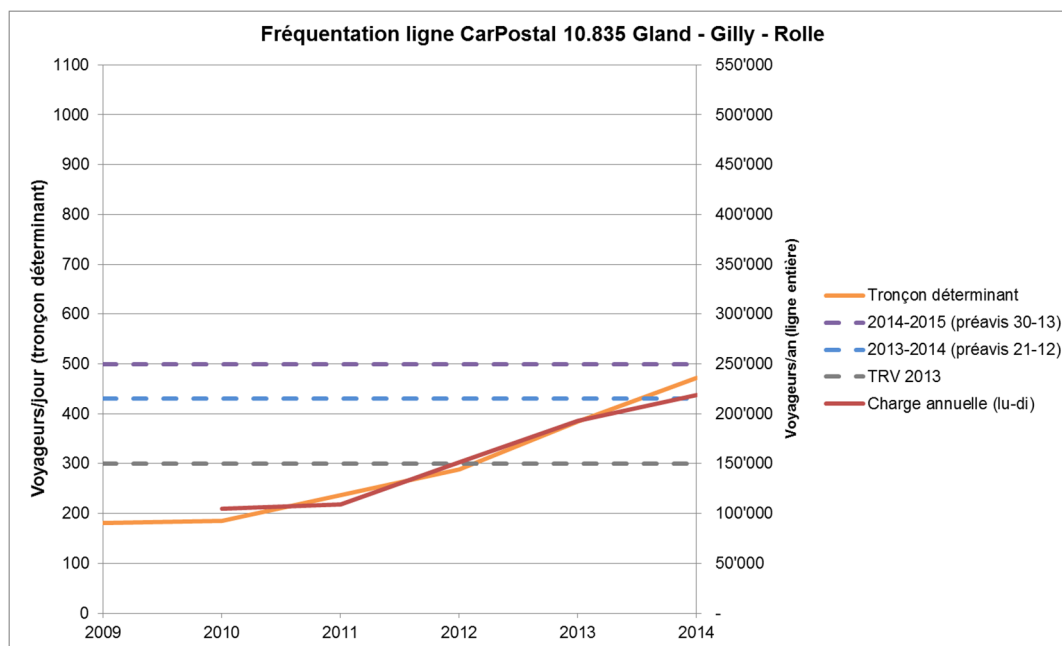


Figure 12 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle

Évolution future

En début d'année 2015, au vu des bons résultats observés pour l'horaire 2014, la dernière paire de courses a également fait l'objet d'une demande de reprise, acceptée dès l'horaire 2016. Celle restante continuera à être financée par le fonds pour deux ans supplémentaires. Une paire de courses sera ajoutée, sous réserve de la validation du préavis 52-15, dès l'horaire 2016 pour une cadence à la demi-heure le soir.

Des réflexions concernant l'organisation et la complémentarité de cette ligne avec celles circulant également entre Gland et Rolle (10.836, 10.841 Le Vernay, 10.841 urbain et 10.831) vont être lancées. Ces réflexions intégreront aussi la perspective de l'ouverture en 2017 du nouveau groupe scolaire de Gilly.

Ligne CarPostal 10.836 Gland – Bursinel – Rolle

Caractéristiques

Depuis le 9 décembre 2012, l'offre de cette ligne a été progressivement améliorée. Tout d'abord par l'ajout d'une paire de courses le soir financée par le mécanisme TRV, et de trois paires de courses supplémentaires, une cadence horaire sur l'ensemble de la journée du lundi au vendredi (soir avec taxibus), financées par le fonds régional (préavis 21-12 et 37-14) pour l'horaire 2013. En décembre 2013, une paire de courses a été rajoutée pour une cadence à la demi-heure le matin et financée par le fonds TP (préavis 30-13).

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.836 n'a pas augmenté en 2014, soit un peu plus de 83'000 voyageurs sur l'année et 154 voyageurs en moyenne par jour sur le tronçon déterminant. C'est donc un constat assez négatif, les efforts importants en termes d'amélioration de l'offre n'ont pas engendré une augmentation de fréquentation suffisante. En effet, le potentiel d'habitants desservis est moindre que pour la ligne 10.835, où l'offre est identique, et moins de scolaires sont transportés.

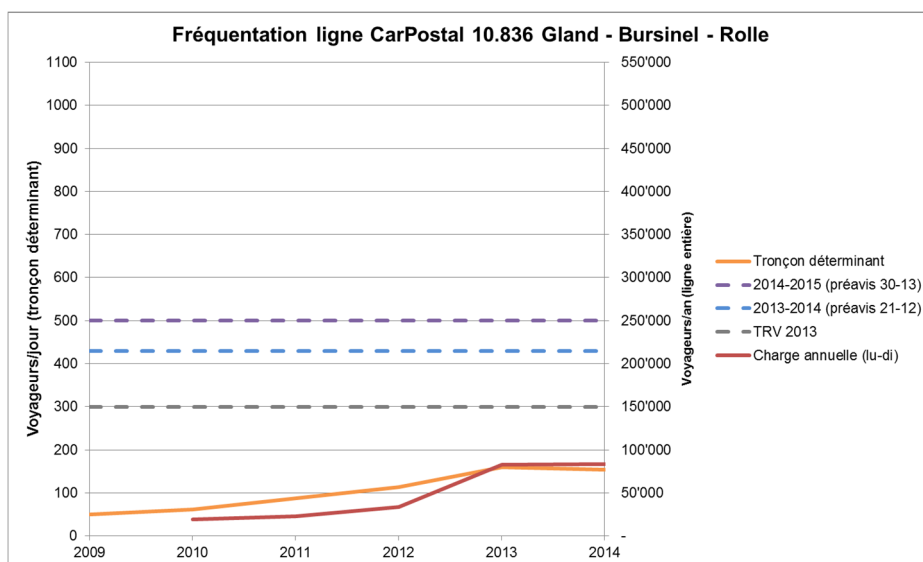


Figure 13 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 Gland – Bursinel – Rolle

Évolution future

De plus, un avertissement de l'OFT concernant une paire de courses en suroffre nous a été transmis. Afin d'apporter une solution, les communes et le Canton ont décidé de supprimer une paire de courses (10h15/10h49) dès le 13 décembre 2015.

Concernant le devenir des quatre paires de courses expérimentales, le Canton a pris la décision, suite aux propositions des communes de :

- Transformer la dernière paire de courses régulières de la journée (21h45/22h19) en une offre Taxibus ;
- Supprimer une paire de courses peu fréquentée l'après-midi (14h45/15h19) ;

Le CODIR du Conseil régional en accord avec les communes ont décidé de passer les deux paires de courses restantes (6h45/7h19 - 9h15/9h49) dans une phase de transition financée par les communes desservies, les communes du SDOR, Gland et Rolle (75%) et le fonds TP (25%) pour deux ans. Au terme de cette période, les communes pourront décider de poursuivre seules le financement de ces courses ou de les supprimer.

Des réflexions concernant l'organisation et la complémentarité de cette ligne avec celles circulant également entre Gland et Rolle vont être lancées. Ces réflexions intégreront aussi la perspective de l'ouverture en 2017 du nouveau groupe scolaire de Gilly.

Ligne CarPostal 10.840 Rolle – Gimel

Caractéristiques

Pour rappel, la ligne 10.840 circule sur 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 une offre Publicar le samedi et dimanche.

Cette dernière a été remplacée par une offre régulière le 14 décembre 2014 par décision du Canton en concertation avec les communes desservies et CarPostal par 6 paires de courses circulant les samedis et dimanche en journée.

Deux expérimentations de courses financées par le fonds TP (préavis n°21-2012 et 37-2014) circulent depuis le 9 décembre 2012 et permettent d'étendre la cadence à l'heure le matin et le soir.

Fréquentation

Les fréquentations annuelle et sur le tronçon déterminant ont augmenté de plus de 20% en 2014, avec respectivement 113'000 et 472 voyageurs.

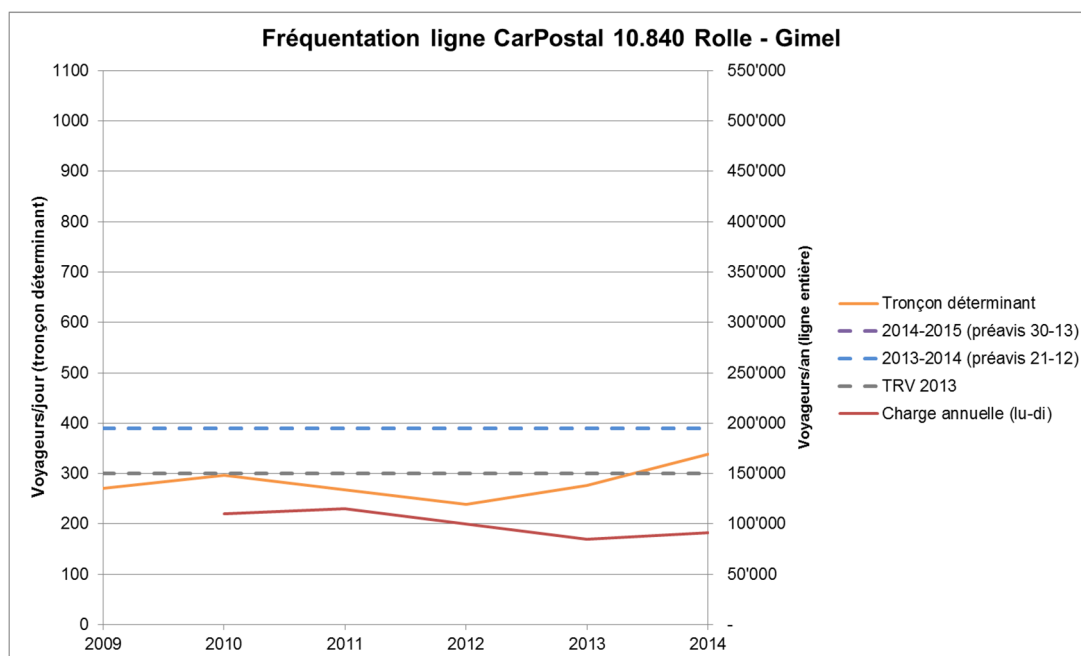


Figure 14 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.840 Rolle – Gimel

Évolution future

Après l'analyse des résultats de fréquentation de l'horaire 2014, les objectifs TRV étaient partiellement atteints pour une des deux paires de courses financées par le fonds régional. Le Canton a alors répondu favorablement à la demande de reprise de cette paire de courses dans le mécanisme TRV dès l'horaire 2016. Celle restante continuera à être financée par le fonds pour deux ans supplémentaires.

Une paire de courses sera ajoutée, sous réserve de la validation du préavis 52-15, dès l'horaire 2016 pour une cadence à la demi-heure le matin.

Ligne 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 expérimentation de paire de courses avait été ajoutée pour améliorer l'offre du soir (préavis 21-12 puis 37-12). En décembre 2013, deux expérimentations de courses ont de nouveau été ajoutées pour une cadence à la demi-heure le matin (préavis 30-13).

Fréquentation

La fréquentation a connu une augmentation en 2014 et atteint 214'000 voyageurs sur l'année et 561 voyageurs sur le tronçon déterminant.

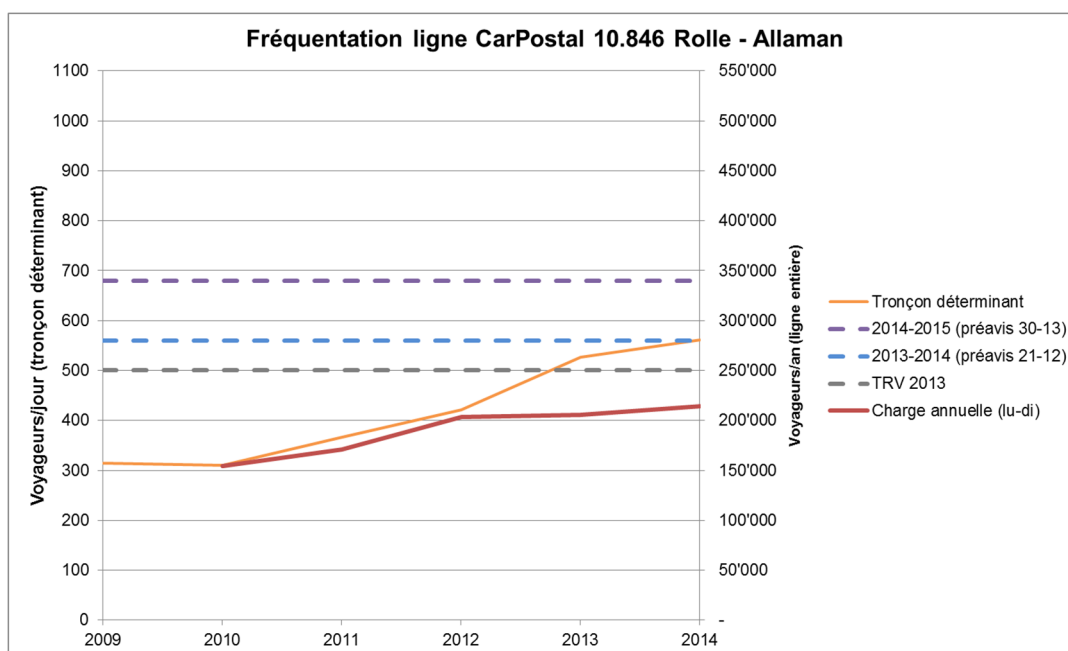


Figure 15 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.846 Rolle – Allaman

Évolution future

L'augmentation de la fréquentation permet d'atteindre en partie les objectifs TRV pour une des paires de courses expérimentales. Avec l'accord de la DGMR, cette paire de courses sera reprise dans le mécanisme TRV dès le 13 décembre 2015. De plus, le TRV reprendra également la dernière paire de courses du soir (21-12) en modifiant la période de circulation du lundi/vendredi au vendredi/samedi.

Pour l'expérimentation restante, il a été décidé de la financer pour deux années supplémentaires avec le fonds TP, sous réserve de la validation du préavis 52-15.

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

Caractéristiques

Pour rappel, la ligne 10.720 emprunte un nouveau tracé depuis le 9 décembre 2012 avec la desserte de 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 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 courses supplémentaires n'a été engagée.

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.720 a augmenté de 3% pour atteindre plus de 246'000 voyageurs sur l'année 2014 et de 8.7% sur le tronçon déterminant avec 600 voyageurs en moyenne par jour. Le cumul des fréquentations des lignes 10.720 et 10.725 confirme cette dynamique et montre une hausse de quasi 5%.

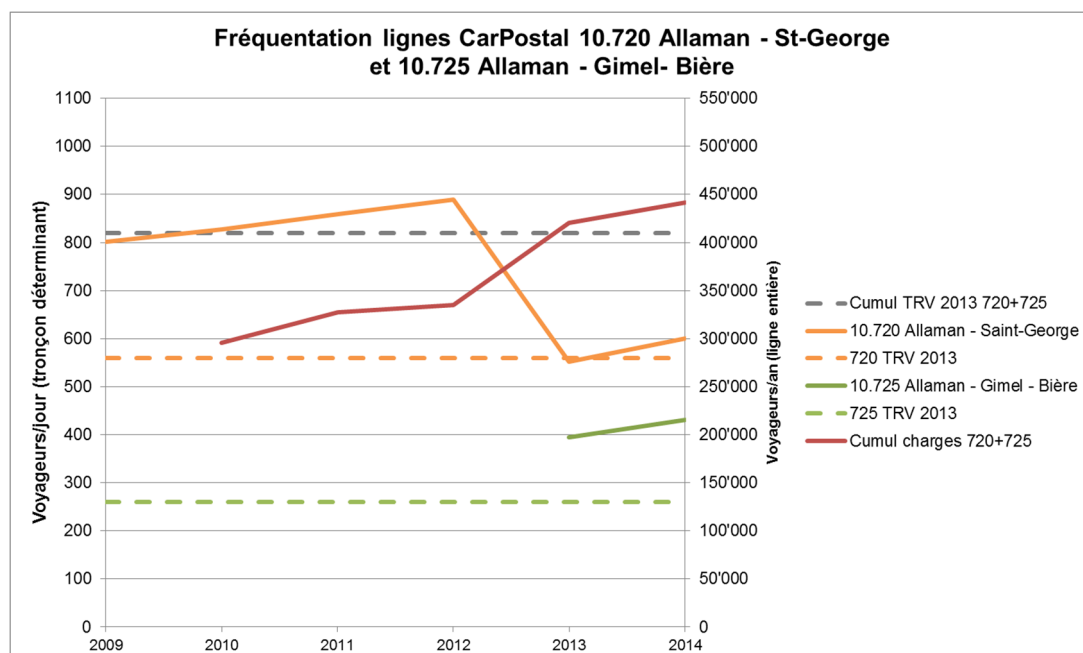


Figure 16 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.720 Allaman – Saint-George et 10.725 Allaman – Gimel - Bière

Évolution future

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

Ligne CarPostal 10.725 Allaman – Gimel – Bière

Caractéristiques

Afin de compléter l'offre et la desserte territoriale, 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.

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.725 a augmenté de 7% pour atteindre plus de 195'000 voyageurs sur l'année 2014 et de 9.3% sur le tronçon déterminant avec 431 voyageurs en moyenne par jour. Le cumul des fréquentations des lignes 10.720 et 10.725 confirme cette dynamique et montre une hausse de quasi 5%.

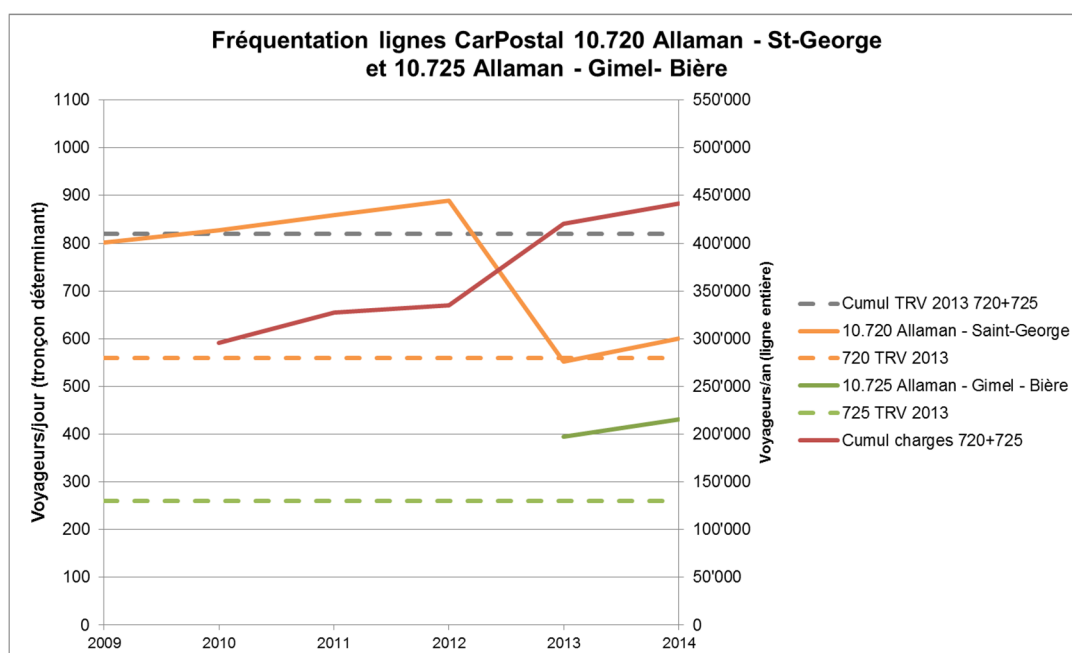


Figure 17 : Fréquentation des lignes CarPostal 10.720 Allaman – St.-George et 10.725 Allaman – Gimel - Bière

Évolution future

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

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

Caractéristiques

Depuis décembre 2012, cette ligne assure désormais la desserte du Signal-de-Bougy pendant sa période d'ouverture à la place de la ligne 10.840. Elle dispose d'une offre avec 10 paires de courses par jour du lundi au vendredi, et d'une offre Publicar pour assurer un service le samedi et le dimanche.

Cette dernière a été remplacée par une offre régulière depuis le 14 décembre 2014 par décision du Canton en concertation avec les communes desservies et CarPostal par 5 paires de courses circulant les samedis et dimanches en journée.

Fréquentation

On observe une bonne augmentation de la fréquentation de la ligne en 2014, avec une hausse de 17% de la fréquentation annuelle qui atteint 58'000 voyageurs et de 26% sur le tronçon déterminant avec 110 voyageurs.

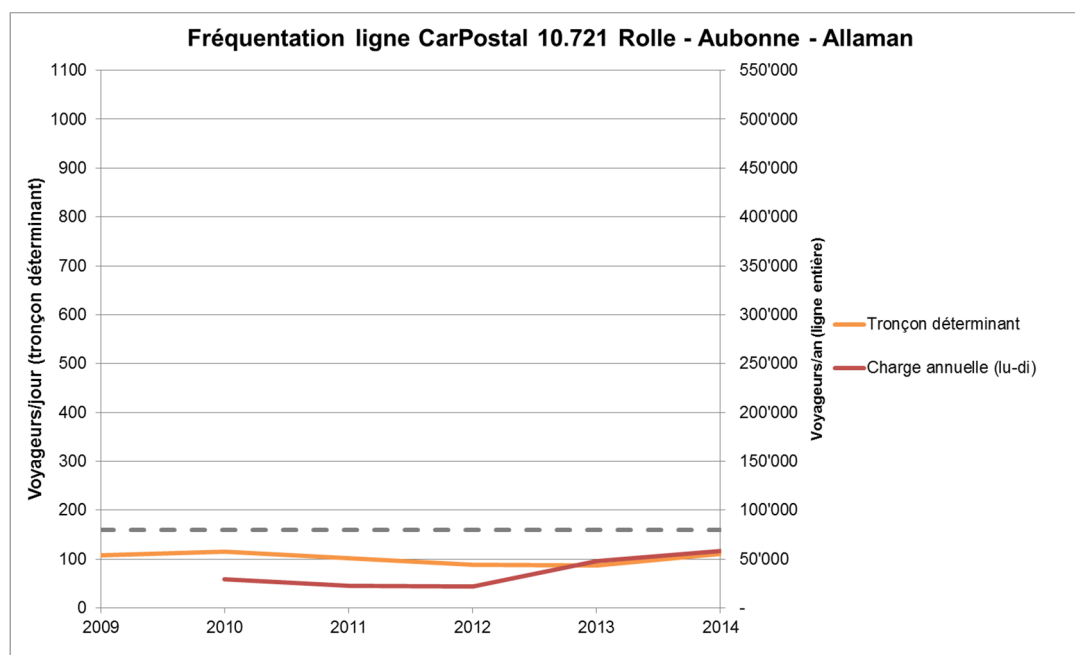


Figure 18 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.721 Rolle – Aubonne – Allaman

Évolution future

La fréquentation sur le tronçon déterminant dépasse la barre des 100 voyageurs, ce qui rend la ligne pérenne pour l'OFT.

Ligne 155 – NStCM Nyon – Saint Cergue – La Cure

Caractéristiques

Depuis le 14 décembre 2014, une nouvelle halte a été ouverte à Saint-Cergue, Les Cheseaux.

Fréquentation

La fréquentation du NStCM reste stable car 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. Depuis déjà quelques années, les trains ont atteint leur limite de capacité aux heures de pointe par rapport au nombre de rames disponibles.

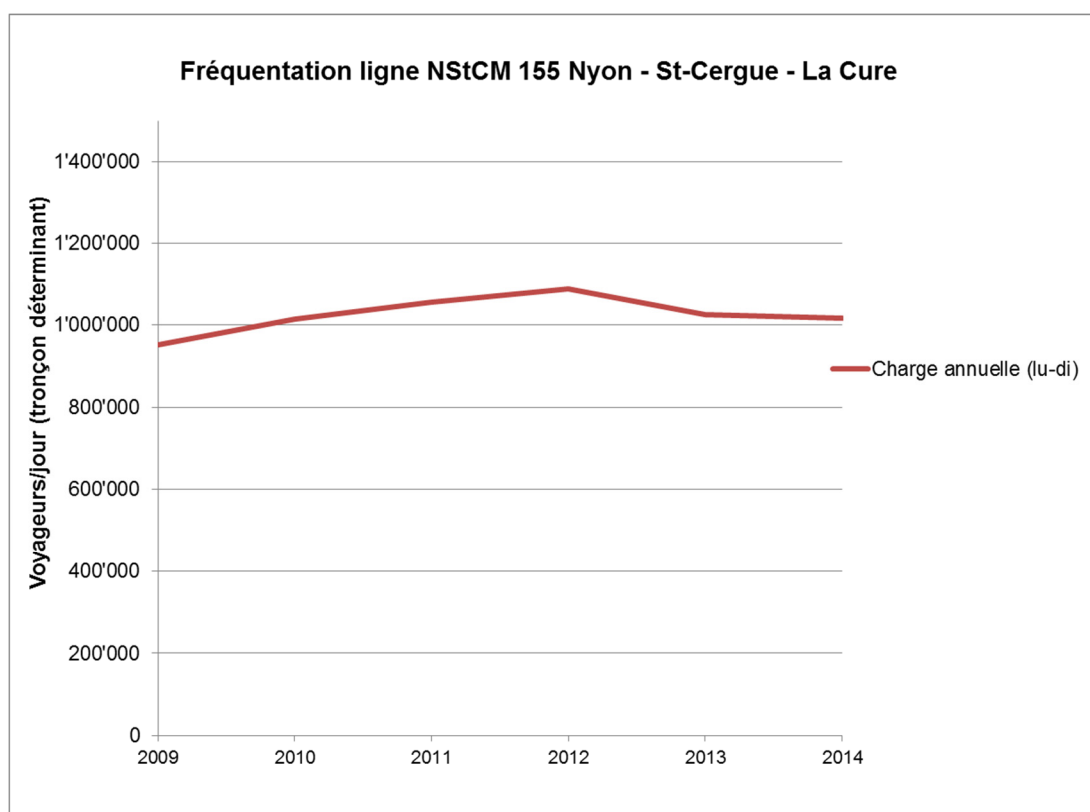


Figure 19 : Fréquentation de la ligne 155 – NStCM – Nyon – St.-Cergue – La Cure

Évolution future

Le 13 décembre 2015 la cadence au quart d'heure sera mise en service entre Nyon et Genolier. De nouvelles rames seront mises en circulation pour accompagner cette amélioration substantielle de l'offre. De nouvelles rames vont être mises en place au prochain changement d'horaire.

Lors de la préparation de l'horaire 2014, il avait été évoqué l'ajout d'une expérimentation de courses le soir entre Saint-Cergue et La Cure pour répondre à la demande des habitants du quartier des Cheseaux ainsi que pour répondre à la demande touristique. Cette course a finalement été intégrée à l'offre de l'horaire 2015 avec un financement TRV.

Au niveau de l'offre, des projets d'amélioration sont toujours prévus à plus ou moins long terme : l'extension du quart d'heure jusqu'à Saint-Cergue, la cadence à 7.5 minutes entre Nyon et l'Asse, et le prolongement de la ligne jusqu'aux Rousses.

3.2. Lignes urbaines du réseau Nyon - Prangins

Le réseau urbain de Nyon pour l'horaire 2014 se composait de 6 lignes desservant les pôles attractifs de la ville mais aussi de la commune de Prangins :

Plan du réseau urbain Nyon – Prangins

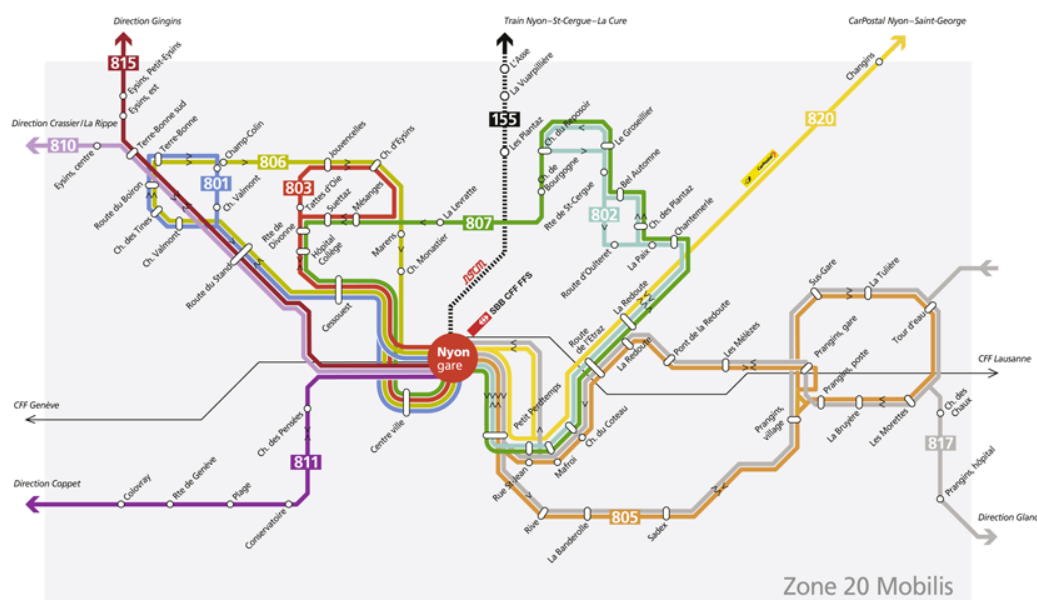


Figure 20 : Plan du réseau urbain Nyon – Prangins en 2014 – Ville de Nyon

Depuis le 14 décembre 2014, le nouveau réseau urbain Nyon – Prangins a été mis en service. Ce sont donc 5 lignes qui circulent au 1/4h du lundi au vendredi de 6h à 20h et qui profitent des nombreux aménagements priorisant les bus.



Figure 21 : Plan du réseau urbain Nyon – Prangins dès l'horaire 2015 – TPN

Les statistiques de fréquentations annuelles par ligne et leur évolution depuis 2011 sont regroupées ci-dessous. Globalement, la fréquentation a baissé pour l'horaire 2014. L'explication principale vient de la gêne des travaux qui ont été réalisés en ville de Nyon en vue de la mise en place du réseau urbain Nyon – Prangins au 1/4h le 14 décembre 2014.

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

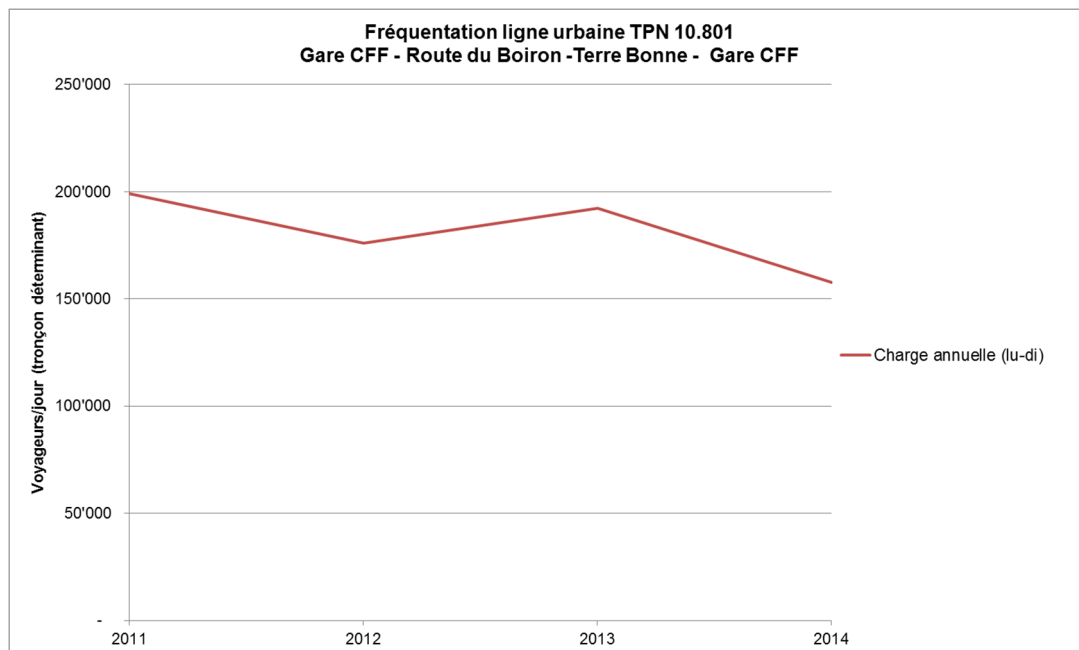


Figure 22 : Fréquentation de la ligne TPN 10.801 Gare CFF – Route du Boiron – Terre Bonne – Gare CFF

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

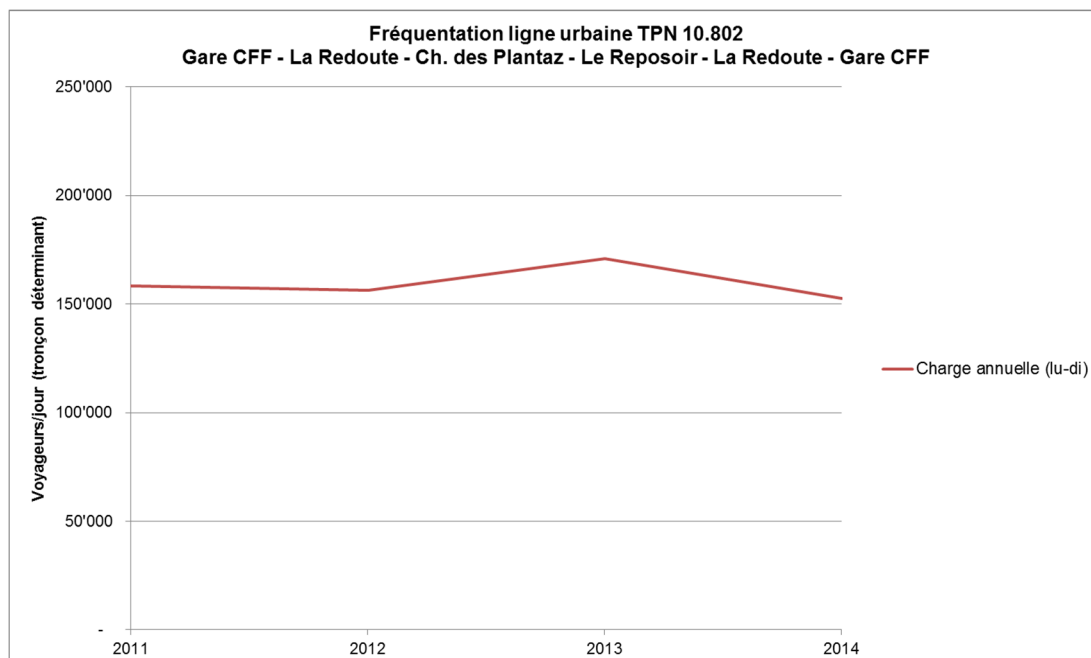


Figure 23 : Fréquentation de la ligne TPN 10.802 Gare CFF - La Redoute - Ch. du Plantaz - Le Reposoir - Gare CFF

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

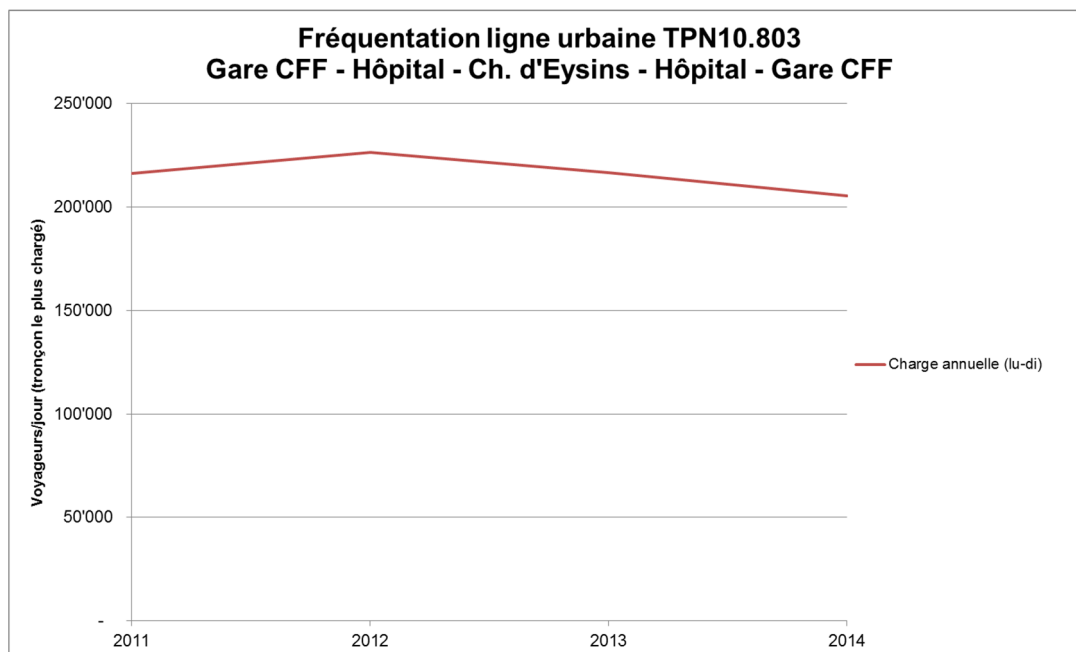


Figure 24 : Fréquentation de la ligne TPN 10.803 Gare CFF – Hôpital – Ch. d'Eysins – Hôpital – Gare CFF

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

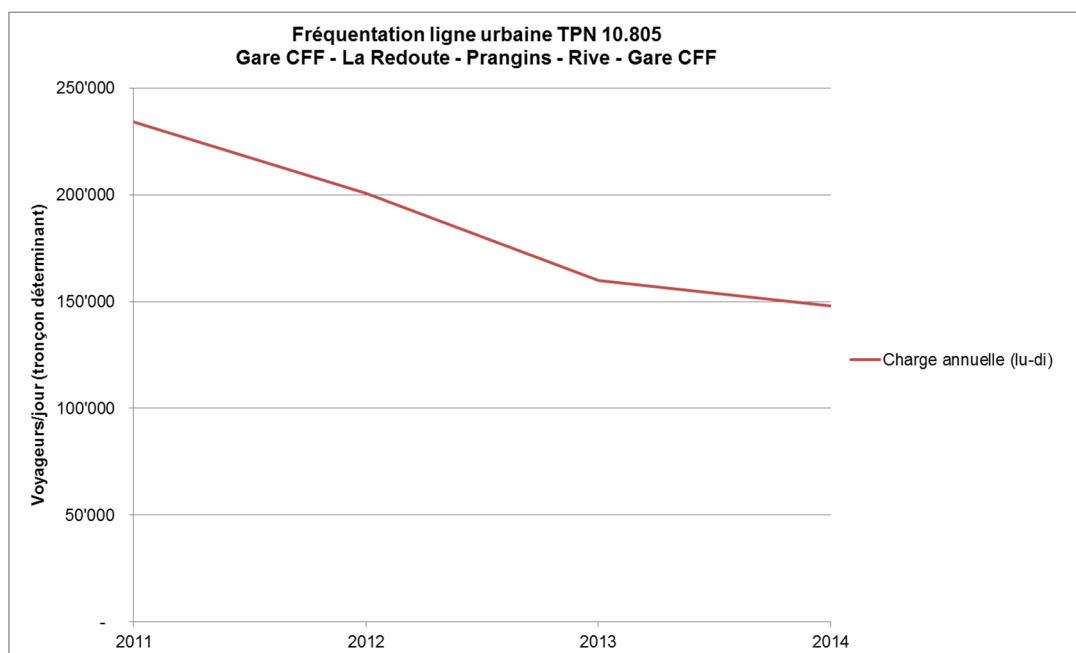


Figure 25 : Fréquentation de la ligne TPN 10.805 Gare CFF – La Redoute – Prangins - Rive - Gare CFF

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

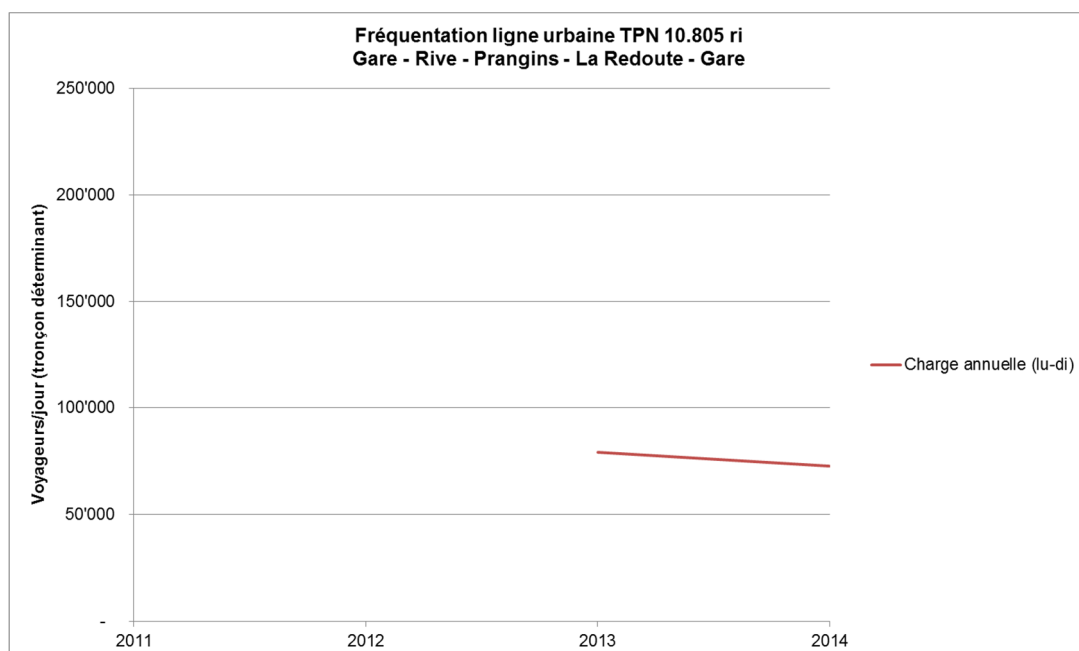


Figure 26 : Fréquentation de la ligne TPN 10.805 ri Gare CFF – Rive – Prangins – La Redoute - Gare CFF

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

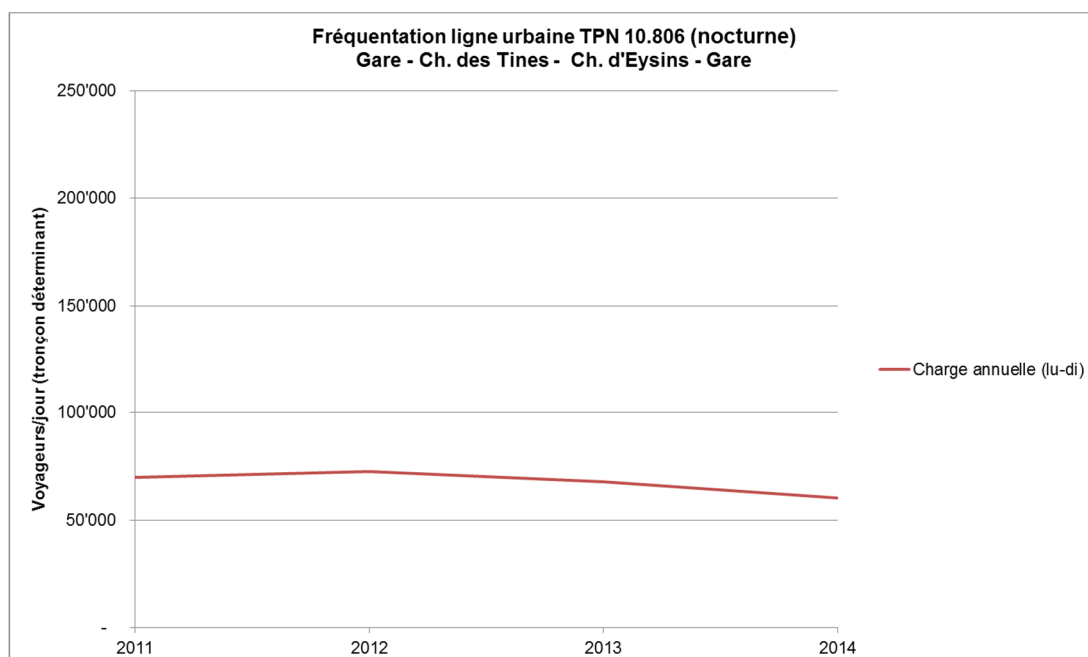


Figure 27 : Fréquentation de la ligne TPN 10.806 Gare CFF – Ch. des Tines – Route du Boiron – Ch. d'Eysins - Gare CFF (ligne nocturne)

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

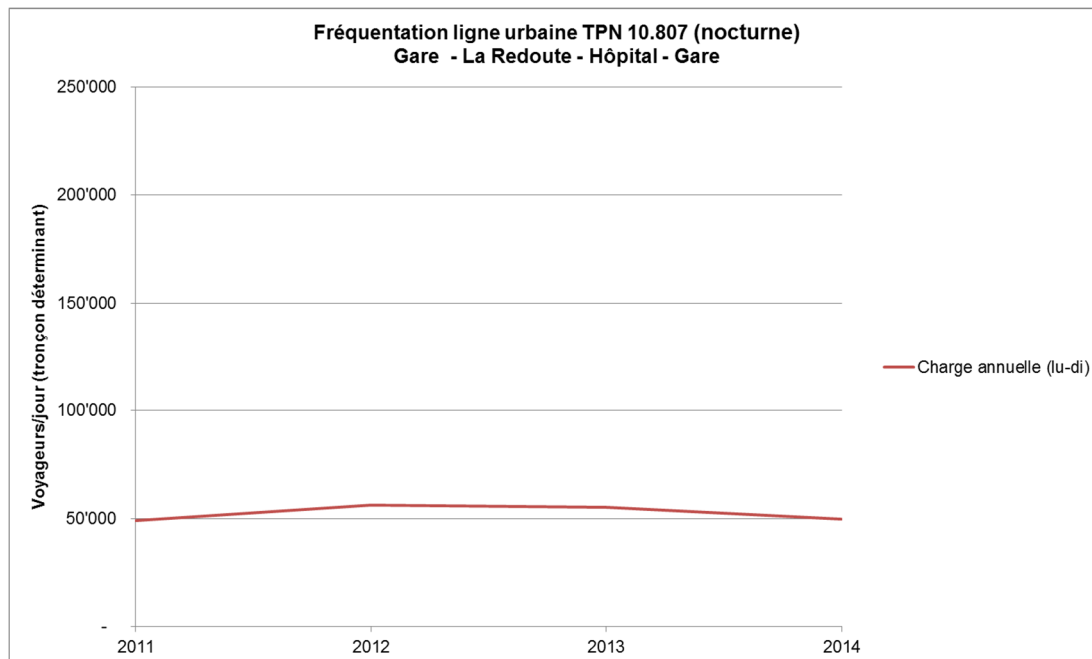


Figure 28 : Fréquentation de la ligne TPN 10.807 Gare CFF – La Redoute - Hôpital - Gare CFF (ligne nocturne)

3.3. Lignes urbaines de Gland et Rolle

Les lignes urbaines de Gland (10.831 TUG) et Rolle (10.841 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.



> > > **Gland** Bus régionaux
et urbains > > > > > > > > > > >

Figure 29 : Plan schématique du réseau urbain de Gland (TUG) 2014 – ZVV, Régionyon

Rôle

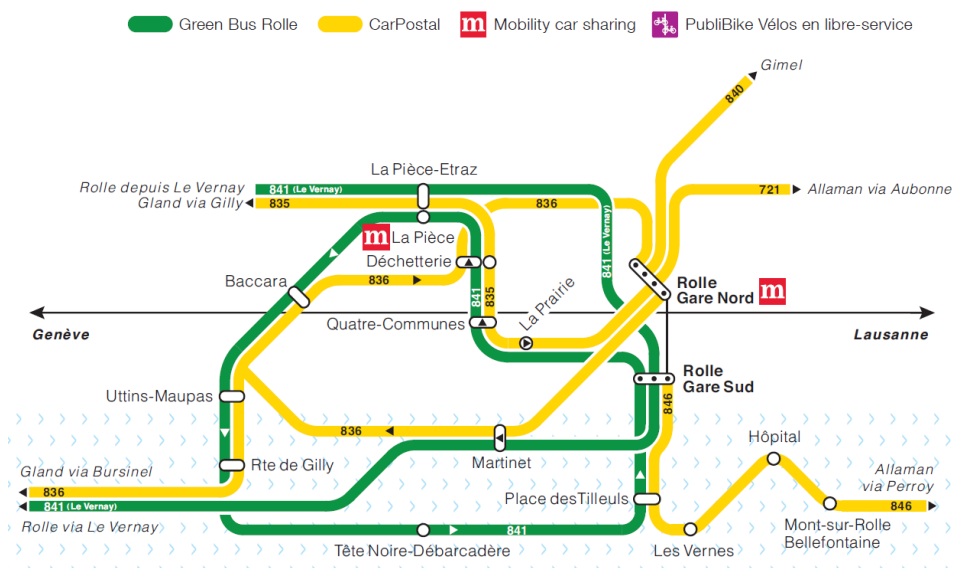


Figure 30 : Plan schématique du réseau urbain de Rolle (GreenBus) 2014 – ZVV, Régionyon

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. Elle dispose d'une cadence à la demi-heure toute la journée de 6h à 20h du lundi au vendredi et d'une offre Publicar le samedi. L'offre Publicar a été supprimée depuis le 14 décembre 2014 suite à la décision du Canton de Vaud prise en concertation avec la Commune et CarPostal.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne 10.831 poursuit sa hausse observée depuis la réorganisation de la ligne en décembre 2012.

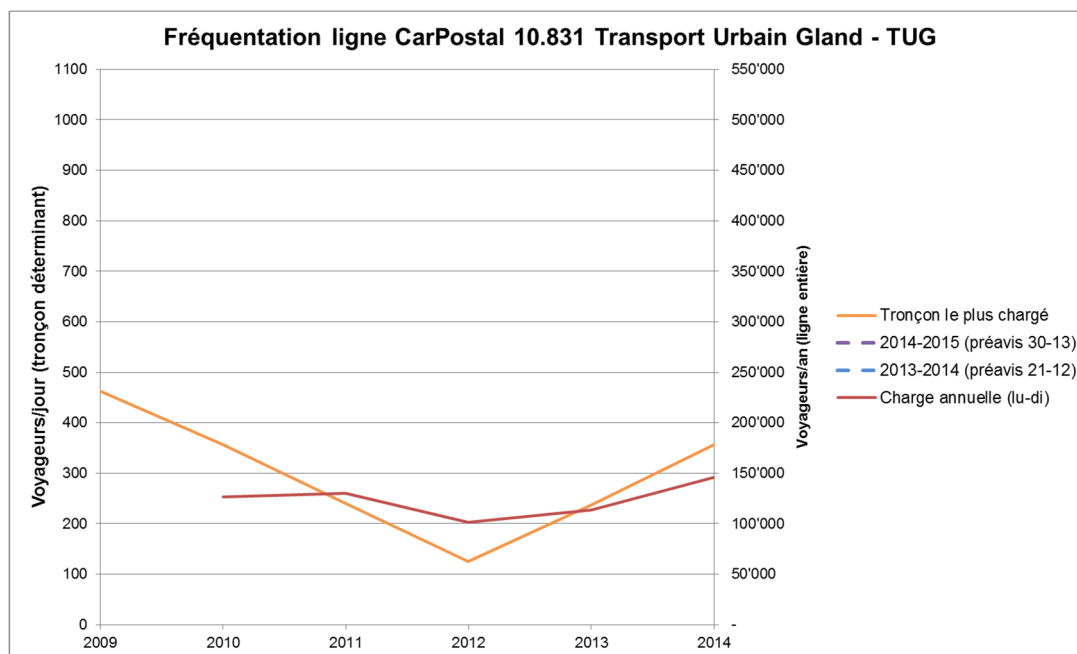


Figure 31 : Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG)

Évolution future

A l'automne 2014, la Commune a mené une enquête de satisfaction auprès de ses citoyens concernant principalement le TUG et la complémentarité avec les lignes régionales.

Durant l'année 2015, la ligne sera prise en compte dans le cadre de l'étude sur l'organisation des lignes circulant entre Gland et Rolle.

Ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (Le Vernay)

Caractéristiques

La ligne 10.841 urbaine bénéficie d'une cadence à la demi-heure en heure creuse. En heure de pointe, des courses supplémentaires sont intégrées pour réaliser la boucle Le Vernay 10.841 GBR Le Vernay

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne 10.841 est restée stable en 2014 avec 63'193 voyageurs/an et 95 voyageurs/jour sur le tronçon déterminant.

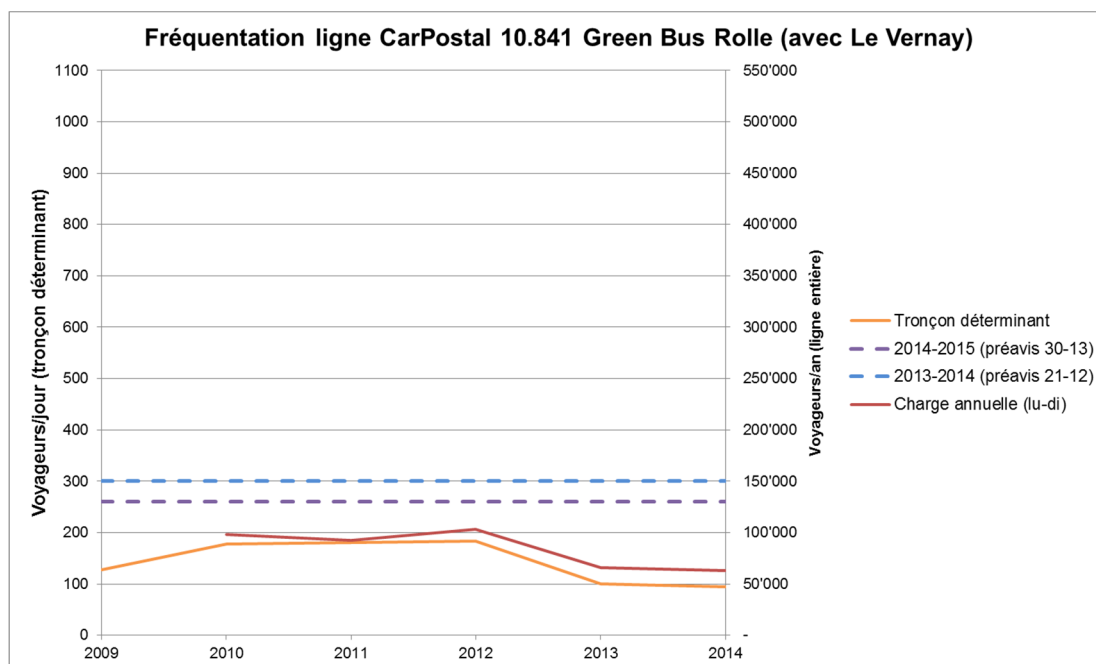


Figure 32 : Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay)

Évolution future

Durant l'année 2015, la ligne sera prise en compte dans le cadre de l'étude sur l'organisation des lignes circulant entre Gland et Rolle et le devenir de la boucle Le Vernay sera étudié.

4. Finance et état d'engagement du fonds TP

4.1. 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 pour l'horaire 2013 et sur les montants inscrits dans l'offre pour l'horaire 2014.

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.

Ce premier graphique 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 1.7% entre l'horaire 2013 et 2014 pour atteindre CHF 19'374'297.- et la fréquentation annuelle atteint les 3'175'885 voyageurs, soit une augmentation de 4.1%. Cette différence d'évolution montre que les efforts financiers réalisés pour améliorer l'offre se traduisent par une augmentation importante de la fréquentation. Cette analyse permet également de confirmer que les habitudes de mobilité prennent plus de temps à évoluer.

De plus, si on compare l'évolution de la fréquentation annuelle à celle de la population dans le district de Nyon (+X.X% / +X.X% pop), 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. Cette analyse confirme que les efforts menés pour améliorer le réseau et l'offre, les infrastructures réalisées ainsi que la communication autour du programme transports publics portent leurs fruits.

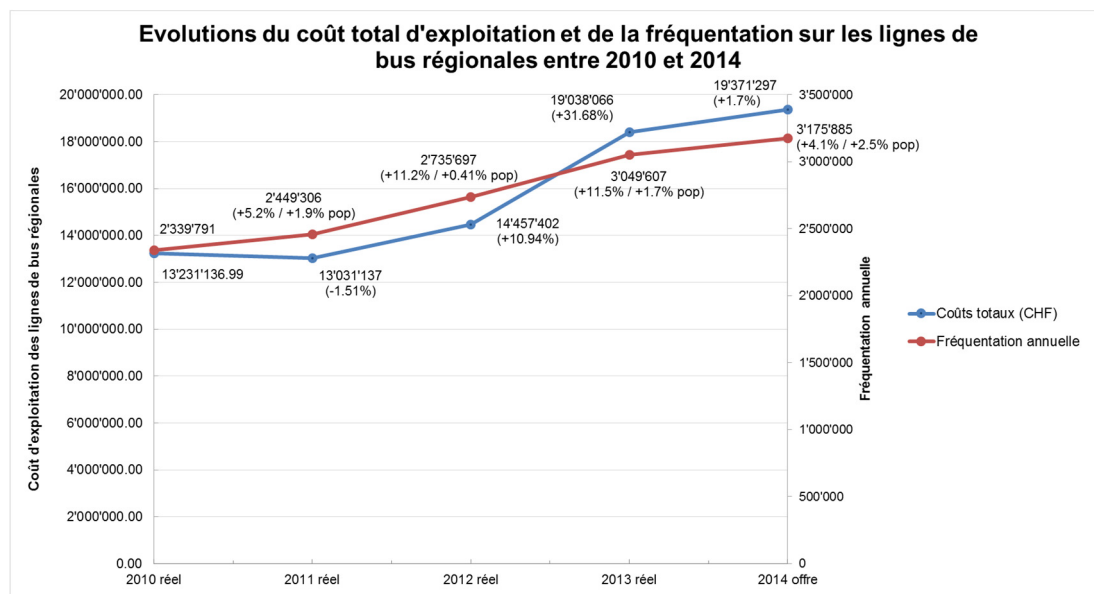


Figure 33 : Évolutions du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2014 – Régionyon

Le second graphique montre l'évolution du coût d'exploitation par voyageurs et par an pour chacune des lignes régionales. En effet, cet indicateur traduit assez bien l'importance de la fréquentation annuelle sur le coût d'exploitation par voyageurs.

Par exemple, la ligne CarPostal 10.836 a un coût d'exploitation se situant dans la moyenne par rapport aux autres lignes du réseau, cependant, comme présenté précédemment la fréquentation de la ligne n'est pas aussi bonne que souhaitée. Ainsi, en 2014, le coût

d'exploitation par voyageurs atteint les CHF 12.55 par voyageur. Ce coût est deux fois plus important que les coûts moyens des lignes régionales (CHF 5.62 par voyageur).

Au contraire, la ligne CarPostal 10.835 qui a un coût d'exploitation quasi similaire à celui de la 10.836 – ces lignes disposent de la même offre mais cette dernière parcourt moins de kilomètres – mais sa fréquentation annuelle étant 2.6 fois plus importante, le coût d'exploitation par voyageurs et par an est égal à CHF 4.40.

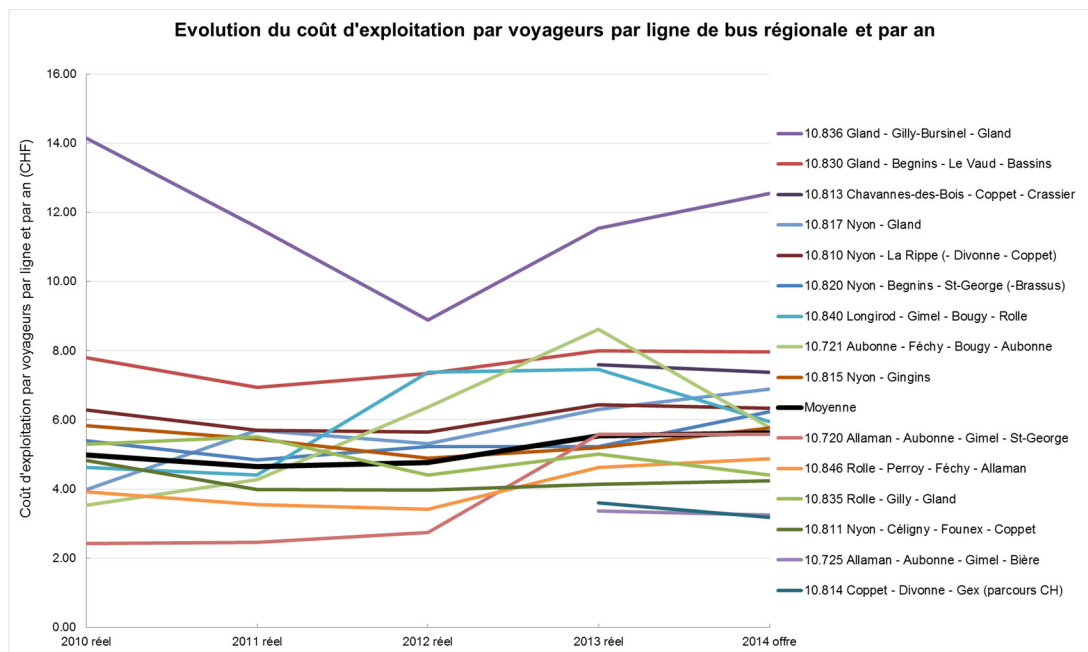


Figure 34 : Évolutions du coût d'exploitation par voyageurs par ligne de bus régionale et par an – Régionyon

Les coûts d'exploitation des lignes régionales par voyageurs sont globalement situés entre 4.- et 8.- avec deux lignes plus efficaces et une ligne moins efficace.

4.2. 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 limite de 20% doit être atteint pour les lignes comptant plus de 18 paires de courses par jour de semaine et 10% pour les lignes comptant jusqu'à 18 paires de courses par jour de semaine. 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.

4.2.1. Taux de couverture des charges des lignes régionales TPN

Le graphique ci-contre présente les taux de couverture des charges pour les 6 lignes régionales TPN. Le cadre gris représente le taux limite de 20%. Selon les offres pour l'horaire 2014², les lignes 10.810 et 10.811 ont un très bon taux de couverture avec respectivement 37% et 28%. La ligne 10.815 connaît pour l'horaire 2014 une chute importante qui peut s'expliquer par la baisse de la fréquentation annuelle. La 10.814 est en-dessous de la limite de 20% mais elle ne dispose que de 16.5 paires de courses par jour de semaine son taux de couverture de 19.95% est donc acceptable.

² Les chiffres 2014 réels n'étant pas encore disponibles, ceux des offres ont été utilisés. Les offres sont une prévision fournie par le transporteur et ne représentent pas la réalité. Cela peut expliquer les écarts parfois importants constatés entre 2013 (réel) et 2014 (offre).

La 10.813, comme indiqué dans la partie exploitation du réseau, a reçu un avertissement de l'OFT car son taux de couverture est de 18.1% selon l'offre 2014. Cette ligne ne circulant que depuis deux ans et ayant eu une augmentation de sa fréquentation annuelle de plus de 13.4%, il a été demandé à l'OFT un sursis pour deux années supplémentaires. De plus, il est vraisemblable que, pour l'horaire 2014, le taux réel dépassera 20%.

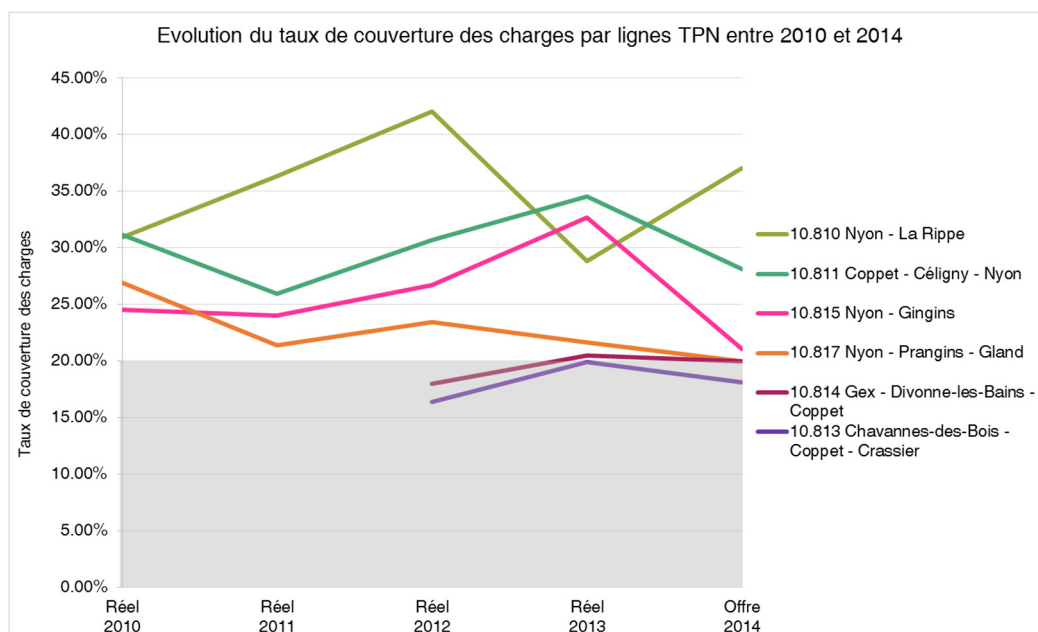


Figure 35 : Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales TPN entre 2010 et 2014 - Régionyon

4.2.2. Taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal

En moyenne, les lignes CarPostal atteignent un taux de couverture des charges de 24.1%.

Selon les chiffres 2014 réels, quatre lignes ne dépassent pas la limite de 20%. Cependant la ligne 10.841 n'est pas considérée comme une ligne régionale et la 10.988 qui correspond au Publicar n'est pas soumise à cet indicateur.

Les lignes CarPostal 10.830 et 10.836 ont un taux de couverture inférieur à 20% avec respectivement 17.5% et 14.22%. L'OFT n'a pour le moment pas émis d'avertissement.

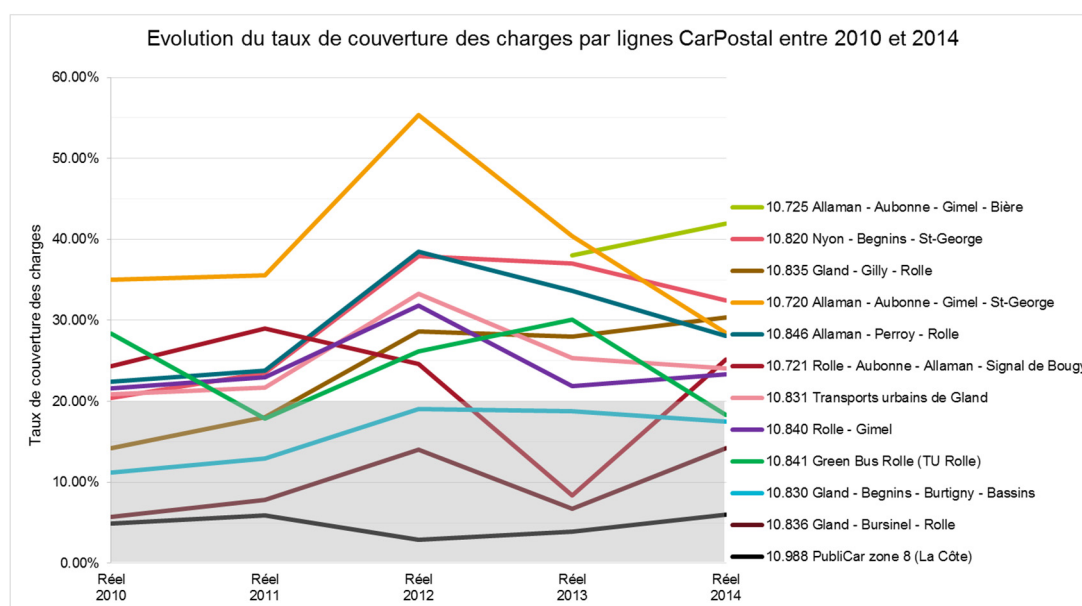


Figure 36 : Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal entre 2010 et 2014 - Régionyon

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

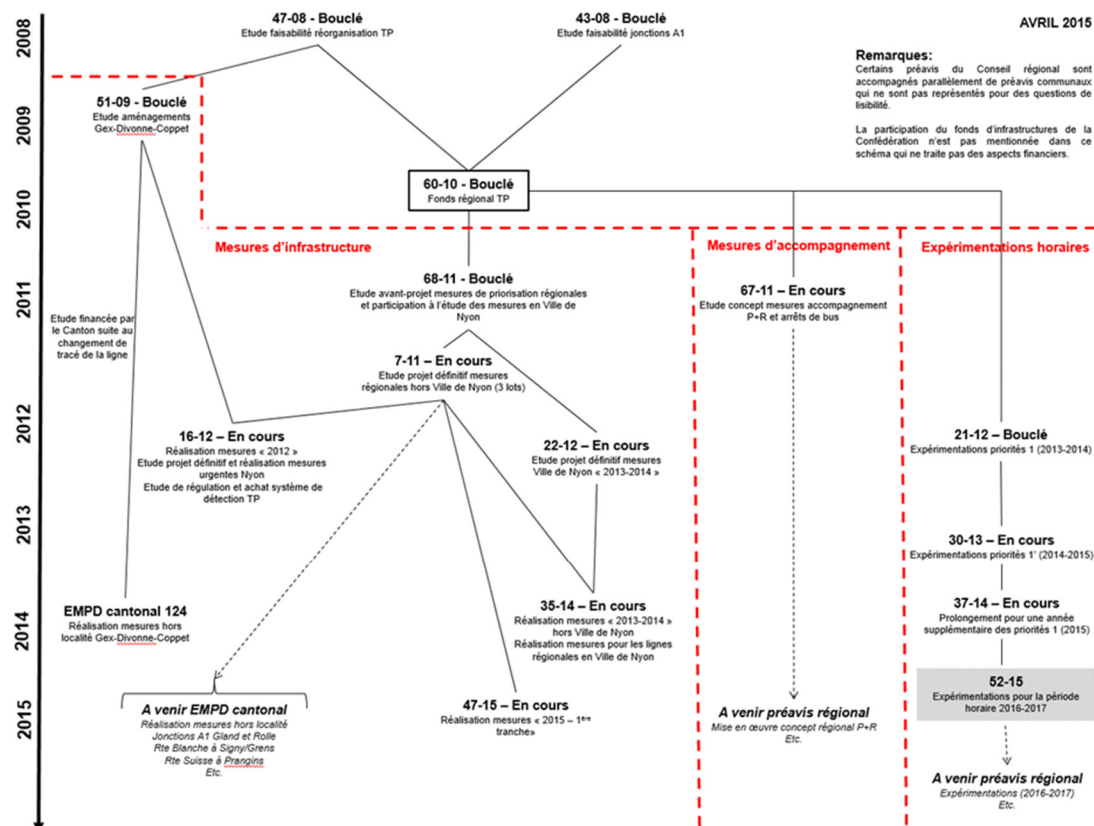


Figure 37 : Généalogie des préavis du fonds régional transports publics - Régionyon

Rappel: détermination des 51 communes partenaires pour le fonds TP affecté:				13'523'659.00
	Coût total (CHF)	Participation des tiers (VD,...)	Communes territoriales	Engagement TP Régionyon
Préavis 67-2011	309'900.00	78'000.00	141'900.00	90'000
Préavis 68-2011	282'000.00	0.00	187'000.00	95'000
Préavis 7-2011	810'000.00	0.00	285'000.00	525'000
Préavis 16-2012	13'355'233.00	6'536'619.00	3'048'614.00	3'770'000
Préavis 21-2012*	4'177'000.00	3'052'000.00	0.00	1'125'000
Préavis 22-2012	436'555.00	0.00	383'920.00	52'635
Décisions du CODIR hors préavis 2012	23'010.00	0.00	0.00	23'010
Préavis 30-2013	660'000.00	0.00	0.00	660'000
Préavis 35-2014	9'072'520.00	0.00	6'913'020.00	2'159'500
Préavis 37-2014*	434'200.00	88'200.00	0.00	346'000
Décisions du CODIR hors préavis 2014	92'895.00	21'350.00	27'536.25	44'009
Préavis 47-2015	4'224'922.00	2'952'806.00	777'616.00	494'500.00
Préavis 52-2015*	1'279'500.00	106'000.00	214'000.00	959'500.00
Cumul engagements	35'273'640.00	12'856'325.00	12'006'142.50	10'411'172.50
%	100.00%	36.45%	34.04%	29.52%

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

Nous constatons qu'à ce stade d'avancement, le fonds régional a été sollicité pour environ 77% de son enveloppe totale (y.c. le préavis 52-2015). Les engagements du fonds TP se répartissent de la manière suivante :

- Etudes : 896'604.- (dont 90'000.- pour les mesures d'accompagnement) soit 8.62% ;
- Réalisation d'aménagement : CHF 6'424'069.- soit 61.70% ;
- Expérimentations de courses supplémentaires : CHF 3'090'500.- soit 29.68%.

Cet état des lieux des engagements du fonds TP affecté ne représente pas l'état des dépenses réelles, s'élevant à environ 26% du fonds TP, pour lesquelles des informations sont fournies dans les comptes du Conseil régional. Les montants sollicités aux communes représentent environ 46% du fonds. Compte tenu des procédures pour réaliser certaines mesures (jonctions autoroutières par exemple) et de la durée des périodes d'expérimentation, il est estimé que les dépenses du fonds TP s'étendront sur la prochaine législature jusqu'à l'horizon 2020.

Afin d'assurer le financement du programme par le fonds TP, prévu initialement sur une durée de cinq ans, le Comité de direction prévoit de solliciter le solde de la participation des 51 communes partenaires en 2015 encore. Les règles de passage par voie de préavis au Conseil intercommunal pour engager les dépenses ne changent pas.

5. Points particuliers du réseau à traiter

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

Avec la réorganisation des lignes régionales en décembre 2012, certaines communes de Terre Sainte desservies par la ligne TPN 10.813 ont perdu une connexion avec la gare de Nyon. En effet, à l'heure actuelle la ligne 10.813 n'est pas encore priorisée pour la traversée de la jonction de Coppet et des marges de temps artificielles ont été ajoutées pour palier à l'impact du trafic important aux heures de pointes. La réalisation des mesures d'aménagement pour les transports publics sur la jonction a débuté en décembre 2014 et devrait s'achever en 2016. Ainsi, sous réserve de l'impact sur le projet du refus du Conseil communal de Chavannes-de-Bogis de participer financièrement aux travaux, le rétablissement de la correspondance entre les lignes TPN 10.810 et 10.813 serait effectif au plus tôt pour le changement d'horaire de décembre 2016.

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

L'étude de variantes d'exploitation pour le bouclage Asse et Boiron a été lancée au cours du 4^{ème} trimestre 2014 où ont été associés les communes d'Asse et Boiron, la DGMR, les TPN, l'établissement scolaire Elisabeth de Portes et l'association scolaire (AEE). Le bureau Citec a présenté les résultats à la séance du bassin versant Asse et Boiron – NStCM en février 2015.

A la suite de cette présentation, un courrier a été envoyé aux différents partenaires afin que ces derniers prennent position sur les différentes problématiques de ce dossier afin de décider de la suite de la démarche :

- Le tracé et la desserte fine des communes ;
- Le transfert des scolaires et la coordination avec les horaires de l'école ;
- Le coût du prolongement et des renforts/doublures scolaires ;
- Le calendrier de mise en œuvre (au plus tôt prévu pour décembre 2017).

A la fin du mois de mai 2015, les communes d'Asse et Boiron nous ont informés qu'elles renonçaient à la mise en œuvre du bouclage en l'état actuel des choses. Les réflexions vont toutefois se poursuivre afin d'identifier des solutions alternatives.

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

Depuis décembre 2012, la ligne TPN 10.815 emprunte un itinéraire provisoire en entrant en ville de Nyon via la Rue de l'Aiselet/Route de Nyon/Route du Stand/Avenue Reverdil.

L'itinéraire définitif, identifié en 2010 par le schéma du réseau régional et le concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon, via la Route de Crassier/Route de la Gravette/Route de Signy/Avenue Alfred Cortot, ne semble, aujourd'hui, pas viable en termes de temps de parcours tant que des mesures de priorisation ne seront pas réalisées (voie bus, feux prioritaires,...). Une étude a donc été lancée en 2014 afin d'étudier l'opérationnalité de l'itinéraire définitif et le temps de parcours qui ne doit pas être allongé par rapport à celui de l'itinéraire provisoire actuel. La première phase d'étude a montré qu'en intégrant les bénéfices des nouveaux aménagements, il restait des points qui pouvaient contraindre la fiabilité de l'horaire. Une deuxième phase d'étude va être lancée en 2015 et s'attachera plus précisément à l'analyse des temps de parcours et de la desserte territoriale de différents itinéraires entre Eysins et la gare de Nyon.

- **Complémentarité des lignes régionales entre Gland et Rolle**

Depuis le 9 décembre 2012, certaines courses du GreenBus de Rolle (GBR) sont prolongées (boucle Le Vernay) jusqu'au quartier du Vernay, situé sur la commune territoriale de Luins et qui compte environ 40 emplois et 100 habitants.

Au vu des statistiques de fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 et avec la perspective de l'ouverture du nouveau groupe scolaire de Gilly à la rentrée d'août 2017, il est opportun de lancer une réflexion autour de l'organisation et de la complémentarité des lignes régionales et urbaines CarPostal 10.835, 10.836, 10.841 GBR Le Vernay, 10.841 GBR urbain et 10.831 Transport Urbain de Gland qui circulent aujourd'hui entre Gland et Rolle.

- **Le prolongement de la ligne TPN 10.813 vers Sauverny (F) – Grilly (F)**

Au cours de l'année 2014, le secrétariat du Conseil régional a étudié plus précisément le projet de prolongement de la ligne TPN 10.813 jusqu'au village de Sauverny (F) dans un premier temps. Le projet prévoit un arrêt à la douane de Sauverny côté suisse et un cabotage sur le sol français sur la Route de la Mairie à proximité du Rond-point de la Croisée. Sur cette base, un chiffrage a été élaboré en collaboration avec TPN puis présenté à la commune.

Après discussion avec les Autorités de Sauverny, il s'avère que l'investissement pour le prolongement de la ligne est important et que les caractéristiques actuelles de la ligne et les aménagements nécessaires doivent être retravaillés. En effet, pour donner toutes ces chances au prolongement, il est nécessaire qu'un P+R soit réalisé au terminus à proximité du giratoire de la Croisée. De plus, l'horaire établi ne dispose pas de courses entre 6h00 et 8h00 du matin car la ligne effectue déjà des courses destinées aux écoliers.

En 2015, il s'agira de retravailler le projet avec la commune pour pouvoir procéder à un appel de fonds auprès du Conseil général de l'Ain, Autorité organisatrice côté français.

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

Dans le cadre de l'étude de faisabilité du programme régional transports publics, la variante de tracé retenu pour la ligne TPN 10.814 Gex-Divonne-Coppet prévoyait la desserte du centre commercial de Chavannes-de-Bogis. Dans la phase de mise en œuvre, l'itinéraire initialement proposé s'est heurté à des obstacles au niveau de la faisabilité politique. Les itinéraires alternatifs étudiés ne convenant pas, le Canton de Vaud a finalement décidé de ne pas desservir Chavannes Centre et de retenir l'itinéraire direct traversant la jonction autoroutière de Coppet.

Ce manque de desserte pénalise le centre commercial et la commune de Chavannes-de-Bogis. En 2014, le gestionnaire du centre, en collaboration avec la commune, a lancé un mandat d'études de nouvelles variantes de dessertes spécifiques. Ces variantes ont été présentées à la DGMR et à Régionyon à l'automne 2014.

Pour le moment, aucune proposition n'a été retenue. Les discussions devraient reprendre au cours de l'année 2015.

6. Mesures d'aménagement

La réalisation des mesures d'aménagement identifiées dans l'étude de faisabilité (2009) du programme TP s'est poursuivie en 2014.

L'ensemble des mesures dites « 2012 », financées par le préavis du Conseil intercommunal 16-2012, ont été réalisées ou sont en cours de réalisation. Elles concernaient la réalisation d'aménagements nécessaires à la mise en service du réseau régional le 9 décembre 2012, en particulier des nouveaux arrêts sur voirie ainsi que les mesures urgentes en ville de Nyon. Ce groupe de mesures comprenait également la fourniture et la mise en œuvre du système de détection qui ont été effectives le 14 décembre 2014.

Les mesures dites « 2013-2014 », objet du préavis 37-2014, ont été réalisées en 2014. Ces mesures, plus lourdes, comprenaient la réalisation d'un giratoire au centre de Crassier, l'installation de carrefours à feux régulés à Commugny, Coppet et Rolle, l'aménagement de nouveaux arrêts à Coppet et à Founex, l'adaptation des priorités d'un carrefour à Crans-près-Céligny ou encore les mesures définitives à Nyon pour les lignes régionales.

Le giratoire de Crassier a bénéficié d'un subventionnement cantonal pour les aménagements sur route cantonale en traversée de localité.

En décembre 2014, nous dénombrons :

- 55 mesures dites « 2012 » réalisées, dont 5 sont en cours de réalisation ;
- 6 mesures dites « 2013-2014 » dans la région ont été réalisées et plus d'une quarantaine de mesures en ville de Nyon ;
- 20 mesures restent incertaines car elles sont dépendantes des résultats d'études ou de la réalisation de projets communaux ;
- 34 mesures ont d'ores et déjà été abandonnées en accord avec la commune territoriale concernée par la mesure.

Le deuxième semestre 2014 a été consacré au suivi technique et à la préparation des mesures dites « 2015 – 1^{ère} tranche » qui ont fait l'objet du préavis 47-2015 validé le 1^{er} avril 2015. Il est composé de 5 mesures qui concernent l'installation de carrefours régulés à Rolle et Prangins, la création d'un nouvel arrêt à Le Vaud et l'aménagement d'une présélection sur la Route Suisse à Dully.

Le reste des mesures dites « 2015 » 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, qui ont fait l'objet d'une étude spécifique en 2014 feront l'objet de préavis ultérieurs.

6.1. Exemples de mesures réalisées en 2014

Mesure A27 - Arrêts Coppet, Chemin des Rannaux :

Création de deux arrêts sur le Chemin des Rannaux pour la ligne TPN 10.813



Mesures A16-17-18 - Arrêts Coppet, Route de Tannay :

Création de deux arrêts sur la Route de Tannay pour la ligne TPN 10.813



Mesures D13bis Arrêt Essertines-sur-Rolle, Le Pontet

Aménagement d'un arrêt sur le Chemin du Pontet pour la ligne CarPostal 10.840



Mesure C9 - Place de rebroussement – Prangins Hôpital

Aménagement provisoire d'une place de rebroussement devant l'Hôpital de Prangins pour la ligne TPN 10.811.



Mesure C12 – Arrêt Prangins, Les Abériaux

Création de l'arrêt côté lac Prangins, Les Abériaux pour la ligne TPN 10.811



Mesures B20.1 – Carrefour-giratoire de Crassier :

Aménagement d'un giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810.



Mesure B1bis – Arrêt Nyon-Eysins, Terre Bonne Sud :

Création d'un nouvel arrêt sur la Route de Nyon côté Lausanne et sécurisation de la traversée piétonne pour les lignes TPN 10.810 et 10.815.



Mesure A31 – Arrêts Founex, Châtaigneriaz :

Aménagement de deux arrêts sur la Route de Châtaigneriaz et valorisation de l'espace public



Mesure 37 – Création d'un arrêt et d'un carrefour à feux régulé à Nyon, Rive :

Aménagement de deux arrêts et installation d'un carrefour à feux régulé à Nyon, Rive pour la ligne TPN 10.811



Mesure – Arrêt Gland, Domaine Impérial

Création d'un arrêt et d'une traversée piétonne sur la Route Suisse côté Jura à Gland, Domaine Impérial pour la ligne TPN 10.811



Mesures 34a-34b et 48 : Aménagement de l'arrêt Edouard Rod et création du giratoire de la Môrache pour les lignes régionales TPN 10.810, 10.811 et 10.815



Mesure sans numéro financée complètement par CFF : Aménagement de places de stationnement pour les bus TPN et d'un arrêt pour la ligne CarPostal 10.820 à la Halle Marchandises à la gare de Nyon



Mesures 5a-5b et 6 : Aménagement d'une voie bus sur l'Avenue Reverdil pour les lignes régionales TPN 10.810, 10.811 et 10.815



Sources photos : Régionyon

6.2. La mise en œuvre du système de détection

L'année 2014 a aussi vu la mise en œuvre du système de détection à l'échelle de la région nyonnaise qui est une des mesures prévues par le préavis 16-12. Les communes de Commugny, Coppet, Nyon, Prangins et Rolle, les transporteurs TPN et CarPostal, le Canton de Vaud et le Conseil régional se sont engagés à travers une convention pour la mise en œuvre, la mutualisation de la gestion et de l'entretien du système de détection prioritaire pour les transports publics aux carrefours à feux. Elaborée sous l'égide du Conseil régional, elle a été validée et signée par les neuf partenaires en juillet 2014.

Cette mise en œuvre s'est traduit par l'équipement des 66 bus TPN et CarPostal de boîtiers permettant aux bus de communiquer avec les carrefours à feux. Mais également de l'installation dans les dépôts de bus d'Aubonne, Gland, Gimel et Nyon et à la gare de Coppet de relais radio permettant le transfert des données récoltées par les bus au poste central de commande. Ce dernier se trouve dans les locaux de la Ville de Nyon et est géré par l'ingénieur responsable du système de détection. Le financement de ce poste est compris dans les diverses charges d'exploitation du système, ces montants seront répartis annuellement dans les conventions des prestations du bassin de transport de Nyon - Rolle.

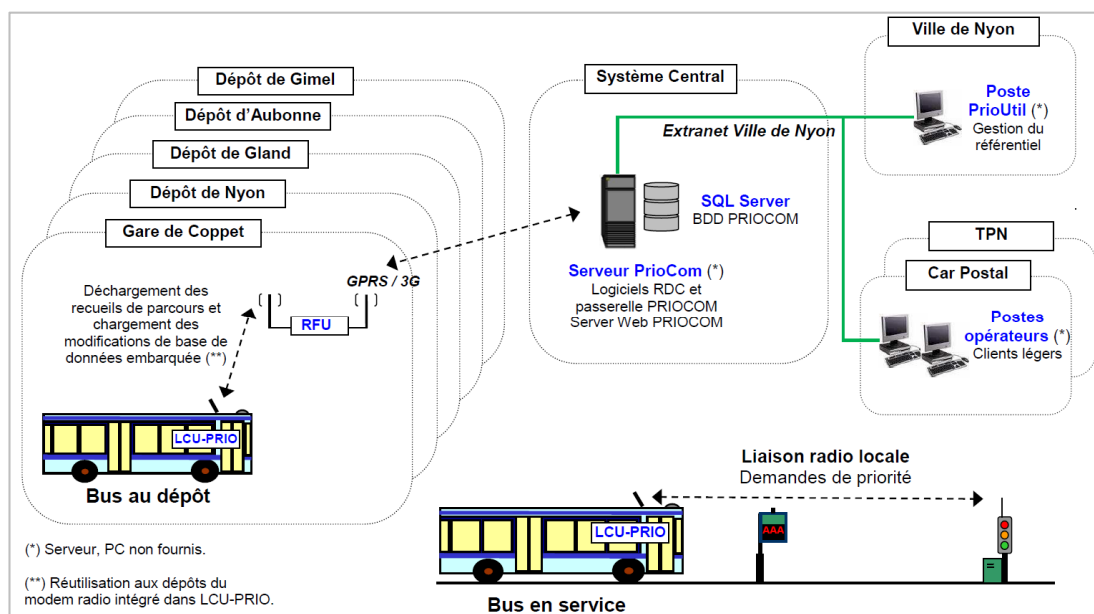


Figure 38 : Schéma de fonctionnement du système de détection des bus aux carrefours à feux

A ce jour, la grande majorité des carrefours à feux identifiés ont été modifiés ou créés pour permettre une meilleure priorisation des bus :

- un carrefour à feux dans la traversée de Commugny pour la ligne TPN 10.814 ;
- un carrefour à feux à la gare de Coppet côté Jura pour les lignes TPN 10.811, 10.813 et 10.814 ;
- un carrefour à feux à la gare de Rolle pour les lignes CarPostal 10.835, 10.836, 10.840, 10.841, 10.846 et 10.721 ;
- 21 carrefours à feux en ville de Nyon pour les cinq lignes urbaines du réseau Nyon-Prangins et les lignes régionales TPN 10.810, 10.815 et CarPostal 10.820.

7. Mesures d'accompagnement

Pour rappel, le fonds TP a vocation de financer des mesures d'aménagement, d'exploitation mais aussi des mesures dites 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 traitée à travers des « fiches arrêts ». Ces différents thèmes ont fait l'objet d'études spécifiques.

7.1. Le concept de stationnement P+R

Un concept régional de stationnement P+R et de covoiturage a été élaboré en 2013. Il vise à favoriser le report modal en complément des efforts engagés pour les transports publics. Une phase de consultation des partenaires s'est déroulée en 2014. Les résultats, présentés synthétiquement ci-dessous, montrent que le concept a été accueilli favorablement par la majorité des communes.

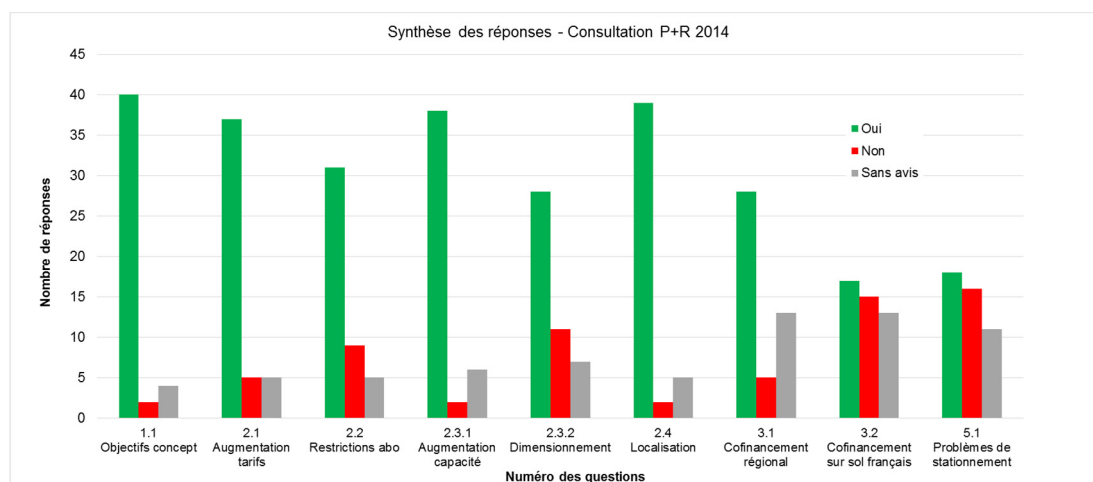


Figure 39: Synthèse des réponses à la consultation P+R – Régionyon 2014

Le document sera mis à jour en 2015 en tenant compte des remarques reçues. La phase opérationnelle sera lancée en parallèle.

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

La problématique de l'accessibilité et de la valorisation des arrêts de bus à l'échelle de la région constitue le deuxième volet des mesures d'accompagnement.

Des modèles de « fiches arrêts » ont été produits dans le cadre de l'avant-projet du programme régional de réorganisation des transports publics en 2012. L'objectif de ces fiches était d'établir un état des lieux des caractéristiques de l'arrêt et de formuler des recommandations d'améliorations à la commune territoriale.

Durant l'année 2014, un travail de tri et de vérification du contenu des fiches a été fait. Il est apparu qu'une harmonisation était nécessaire et qu'il serait plus opportun de se concentrer sur une sélection d'arrêts spécifiques (les moins sécurisés, les plus fréquentés,...) où une plus-value pourrait réellement être apportée aux communes concernées.

Ce travail sera finalisé durant l'année 2015 et transmis par la suite aux municipalités des communes concernées par ces arrêts. Ces dernières disposeront ainsi de recommandations pour améliorer la situation des arrêts concernés.

8. Communication

Le programme régional de réorganisation des transports publics dispose d'un volet communication. Des montants, représentant 10% des frais d'études ou 1% des frais de réalisation d'aménagement, sont réservés pour la communication dans chaque préavis lié au fonds TP affecté.

La communication autour de la mobilité est menée en partenariat avec les transporteurs et opérateurs de la région. Le groupe de travail³ s'est retrouvé régulièrement en 2014 pour concevoir et mettre en œuvre la stratégie de communication autour de l'offre en transports publics, toujours suivant les deux principaux 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 (ex. Terre Bonne, Vuarpillière).

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

8.1 Produits combinés transports-loisirs

Diverses offres combinées ont été mises en place dans le but d'inciter à l'utilisation des transports publics pour les activités culturelles et de loisirs. A titre d'exemple, un rabais de CHF 5.- par personne a été octroyé sur présentation du titre de transports dans le cadre des spectacles jeune public les mercredis à l'Usine à Gaz de Nyon.

En partenariat avec les transports publics, Nyon Région Tourisme et RailAway, le Conseil régional a coordonné la promotion d'une offre « Raquette et fondue à Saint-Cergue » au niveau national. Avec l'achat de leur billet de transport, les intéressés ont bénéficié d'un rabais sur le voyage, la location de raquettes et la fondue moitié-moitié à Saint-Cergue.

Il s'agira non seulement de développer de nouvelles offres en 2015, mais également des outils permettant de mesurer leur efficacité et l'intérêt général du public visé.

8.2 Communication spécifique par chantier

Une communication ponctuelle sur les chantiers permet d'accompagner les principaux réaménagements dans les communes concernées. Les actions de communication sont entreprises main dans la main avec les communes où sont réalisés des mesures d'aménagement pour les bus cofinancées par le fonds TP.

Des panneaux et des bâches informant des changements à venir ont notamment été placés sur les chantiers dans le cadre de l'aménagement du giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810.

³ 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



Figure 40 : Bâches informatives accompagnant les travaux de réaménagement du giratoire de Crassier

Pour le chantier de la jonction autoroutière de Coppet, des bâches, des tous-ménages et des affichettes ont également été créés pour accompagner les travaux. De plus, une coordination entre le secrétariat du Conseil régional et le webmaster du site internet de Terre Sainte a permis de créer un portail chantier, permettant de relayer, auprès des habitants, des informations sur l'état d'avancement des différents travaux liés à la réorganisation du réseau de transports publics.



Figure 41 : Communication chantier – Jonction de Coppet

Table des illustrations

Figure 1	Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales (hors NStCM) - Régionyon
Figure 2	Calendrier de mise en œuvre des expérimentations – Régionyon
Figure 3	Carte schématique du réseau régional de transports publics du district de Nyon 2014 – ZVV, Régionyon
Figure 4	Fréquentation de la ligne TPN 10.810 Nyon – La Rippe (-Divonne-Coppet avant 12.2012)
Figure 5	Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet - Nyon
Figure 6	Fréquentation de la ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet - Crassier
Figure 7	Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet – Divonne – Gex
Figure 8	Fréquentation de la ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins
Figure 9	Fréquentation de la ligne TPN 10.817 Nyon – Prangins - Gland
Figure 10	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George
Figure 11	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.830 Gland – Begnins – Burtigny - Bassins
Figure 12	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle
Figure 13	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 Gland – Bursinel – Rolle
Figure 14	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.840 Rolle – Gimel
Figure 15	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.846 Rolle - Allaman
Figure 16	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.720 Allaman – Saint-George et 10.725 Allaman – Gimel - Bière
Figure 17	Fréquentation des lignes CarPostal 10.720 Allaman – St.-George et 10.725 Allaman – Gimel - Bière
Figure 18	
Figure 19	Fréquentation de la ligne CarPostal 10.721 Rolle – Aubonne - Allaman
Figure 20	Fréquentation de la ligne 155 – NStCM – Nyon – St.-Cergue – La Cure
Figure 21	Plan du réseau urbain Nyon – Prangins en 2014 – Ville de Nyon
Figure 22	Plan du réseau urbain Nyon – Prangins dès l'horaire 2015 – TPN
Figure 23	Fréquentation de la ligne TPN 10.801 Gare– Route du Boiron – Terre Bonne – Gare
Figure 24	Ligne urbaine TPN 10.802 Gare - La Redoute - Ch. du Plantaz - Le Reposoir – Gare
Figure 25	Fréquentation de la ligne TPN 10.803 Gare– Hôpital – Ch. d'Eysins – Hôpital - Gare
Figure 26	Fréquentation de la ligne TPN 10.805 Gare– La Redoute – Prangins - Rive - Gare
Figure 27	Fréquentation de la ligne TPN 10.805 ri Gare – Rive – Prangins – La Redoute - Gare
Figure 28	Fréquentation de la ligne TPN 10.806 Gare CFF – Ch. des Tines – Route du Boiron – Ch. d'Eysins - Gare CFF (ligne nocturne)
	Fréquentation de la ligne TPN 10.807 Gare CFF – La Redoute - Hôpital - Gare CFF (ligne nocturne)
Figure 29	
Figure 30	Plan schématique du réseau urbain de Gland (TUG) 2014 – ZVV, Régionyon
Figure 31	Plan schématique du réseau urbain de Rolle (GreenBus) 2014 – ZVV, Régionyon
	Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG)
Figure 32	Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay)
Figure 33	Evolutions du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2014 – Régionyon
Figure 34	Evolutions du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2014 – Régionyon
Figure 35	Evolution du taux de couverture des charges des lignes régionales TPN – Régionyon
Figure 36	Evolution du taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal – Régionyon
Figure 37	Généalogie des préavis du fonds régional transports publics - Régionyon
Figure 38	Schéma de fonctionnement du système de détection des bus aux carrefours à feux
Figure 39	Synthèse des réponses à la consultation P+R – Régionyon 2014
Figure 40	Bâches informatives accompagnant les travaux de réaménagement du giratoire de Crassier
Figure 41	Communication chantier – Jonction de Coppet

Lexique

Charge sur le tronçon déterminant	Nombre maximum de voyageurs présents dans le bus entre deux arrêts consécutifs
DGMR	Direction Générale de la Mobilité et des Routes de l'Etat de Vaud
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.
OFT	Office Fédéral des Transports
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 2014 ne sont pas imprimées mais sont disponibles à l'emplacement suivant :

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



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