



régionyon

PROGRAMME RÉGIONAL DE
RÉORGANISATION
DES TRANSPORTS PUBLICS

RAPPORT TP 2015

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,

Cette troisième édition du rapport 2015 des transports publics en région yonnoise vous propose les données actualisées de fréquentation des lignes régionales et urbaines de l'horaire 2015, les actions, études et projets menés durant l'année écoulée. Cette édition comporte également des données financières (taux de couverture et coûts d'exploitation), l'état financier du fonds TP ainsi qu'un bilan financier.

Depuis la réorganisation du réseau régional de transports publics en décembre 2012, la fréquentation globale des lignes régionales a augmenté de plus de 20.4%, 3.8% par rapport à l'horaire 2014, conduisant à un total de 3.3 millions de voyageurs transportés sur les quatorze lignes régionales à l'horaire 2015. Nous pouvons nous réjouir de ces bons résultats de fréquentation qui sont en partie le fruit des expérimentations engagées depuis décembre 2012. Ces bons résultats ont permis, dès l'horaire 2015, la reprise de courses expérimentales financées par le fonds TP dans le mécanisme TRV, ce qui permet de pérenniser l'offre existante et de lancer de nouvelles expérimentations financées par le fonds TP jusqu'à la période TRV 2018-2019. De plus, les points particuliers du réseau restant à traiter le seront d'ici la fin du 1^{er} semestre 2016.

Les mesures d'accompagnement du programme TP participent également à ces bons résultats de fréquentation. En effet, le Conseil régional conduit une réflexion sur un concept régional P+R qui permettra de garantir une vision d'ensemble et cohérente sur l'ensemble du territoire et favoriser le report sur les transports publics.

La stratégie de communication mise en place par le Conseil régional en partenariat avec les acteurs de la mobilité de la région a aussi pour vocation de valoriser l'offre TP existante, grâce entre autres au kit d'information mobilité, et de proposer des produits combinés comme par exemple l'offre NStCM raquette et fondue.

A ce jour, la majorité des aménagements ont été réalisés. A l'horaire 2015, les lignes régionales desservant la gare de Yvonand tout comme les lignes urbaines du réseau Yvonand – Prangins ont pu bénéficier des nouveaux aménagements réalisés (voies bus, arrêts, giratoires) pour accompagner la mise en place du réseau urbain au quart d'heure. Cette nouvelle cadence est aussi possible grâce à la mise en œuvre du système de détection qui a été installé non seulement en ville de Yvonand mais aussi aux abords des gares de Coppet et Rolle et dans la traversée de Commugny. Malgré quelques ajustements nécessaires dans les premiers mois de fonctionnement, le système de détection priorise les bus et permet de fiabiliser voire améliorer les temps de parcours. Les mesures restantes, plus complexes, qui concernent principalement l'aménagement des jonctions autoroutières, sont soumises à des procédures plus longues repoussant leur réalisation. Leur mise en œuvre s'étendra jusqu'en 2020.

Sur le plan financier, les dépenses du fonds TP sont maîtrisées et s'inscrivent dans les montants identifiés lors du dimensionnement du fonds TP aussi bien pour les mesures d'expérimentations que d'aménagements et d'accompagnements. De plus, au vu des périodes d'horaire et budgétaire biannuelle TRV et des mesures d'aménagements restantes, il est estimé que le fonds TP ne pourra être totalement dépensé qu'à l'horizon 2020.

La phase opérationnelle du programme TP se poursuit et les différentes mesures identifiées se concrétisent année après année. Ce travail ne pourrait être possible sans l'appui et la collaboration des différents partenaires du programme TP : Communes, Canton, transporteurs. Nous nous réjouissons de pouvoir poursuivre ces échanges.

Pour le comité de direction du Conseil régional,

Gérald Cretegy, Président

Cornélia Gallay, Responsable de la mobilité

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	1
TABLE DES MATIERES	3
SYNTHESE	5
1. CHIFFRES CLES DU PROGRAMME TRANSPORTS PUBLICS	6
2. LES FAITS MARQUANTS DE L’HORAIRE 2015	7
3. EXPLOITATION DU RESEAU	7
3.1. LIGNES REGIONALES	7
3.1.1. CALENDRIER ET CRITERES DE FINANCEMENT DES EXPERIMENTATIONS DE COURSES SUPPLEMENTAIRES	7
3.1.2. DETAILS PAR LIGNE REGIONALE.....	9
TPN 10.810 NYON – CRASSIER – LA RIPPE	10
TPN 10.811 COPPET – CELIGNY – NYON - GLAND	11
TPN 10.813 CHAVANNES-DES-BOIS – COPPET – CRASSIER	12
TPN 10.814 GEX – DIVONNE-LES-BAINS – COPPET	13
TPN 10.815 NYON – GINGINS.....	14
CARPOSTAL 10.820 NYON – BEGNINS – SAINT-GEORGE	15
CARPOSTAL 10.830 GLAND – BURTIGNY – BASSINS	16
CARPOSTAL 10.835 GLAND – GILLY – ROLLE	17
CARPOSTAL 10.836 GLAND – BURSINEL – ROLLE	18
CARPOSTAL 10.840 ROLLE – GIMEL.....	19
CARPOSTAL 10.846 ROLLE – PERROY – ALLAMAN.....	20
CARPOSTAL 10.720 ALLAMAN – AUBONNE – GIMEL – SAINT-GEORGE	21
CARPOSTAL 10.725 ALLAMAN – GIMEL – BIÈRE.....	21
CARPOSTAL 10.721 ROLLE – AUBONNE – ALLAMAN (SIGNAL-DE-BOUGY)	22
155 – NSTCM NYON – SAINT CERGUE – LA CURE.....	23
3.2. LIGNES URBAINES DU RESEAU NYON - PRANGINS.....	24
3.3. LIGNES URBAINES DE GLAND ET ROLLE	26
4. FINANCE ET ETAT D’ENGAGEMENT DU FONDS TP	29
4.1. ÉVOLUTION DES COUTS D’EXPLOITATION DES LIGNES REGIONALES	29
4.2. ÉVOLUTION DES TAUX DE COUVERTURE DES CHARGES DES LIGNES REGIONALES.....	30
4.3. ÉTAT D’ENGAGEMENT DU FONDS TP	32
5. POINTS PARTICULIERS DU RESEAU EN COURS DE TRAITEMENT ET RESTANTS A TRAITER	34
6. MESURES D’AMENAGEMENT	36
7. MESURES D’ACCOMPAGNEMENT	39
8. COMMUNICATION	40
TABLE DES ILLUSTRATIONS	42
LEXIQUE	43
ANNEXES	44

Synthèse

Cette troisième édition du rapport des transports publics en région nyonnaise 2015 propose les données actualisées de fréquentation des lignes régionales et urbaines de l'horaire 2015, les actions, études et projets menés durant l'année écoulée. Pour les lignes urbaines des réseaux Nyon-Prangins, de Gland et Rolle, il leur a été demandé de rédiger les pages les concernant. Cette édition comporte également des données financières (taux de couverture et coûts d'exploitation), l'état financier du fonds TP ainsi qu'un bilan financier.

Nota : Les précédentes éditions sont disponibles ici : http://www.regionyon.ch/doc/references/#lien_mobilite

Fréquentation et expérimentation de courses supplémentaires

Pour cet horaire à nouveau, la fréquentation des lignes de bus régionales a augmentée de +3.8%. Depuis le lancement du programme TP en décembre 2012, l'augmentation du nombre de voyageurs est de +20.4% et de +7.6% sur le NStCM, et de +17.5% sur l'ensemble des lignes urbaines, soit 5'782'106 voyageurs au total. L'offre 2015 étant quasi-identique à celle de 2014 (hors réseau urbain Nyon-Prangins), les habitudes en termes de déplacements évoluent progressivement vers un usage plus important des TP.

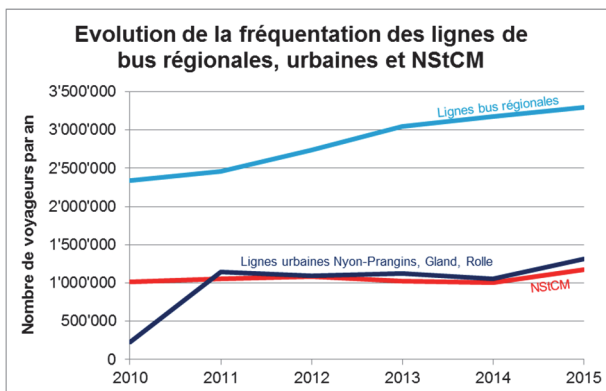


Figure 1 : Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales, urbaines et NStCM - Régionyon

Horaire 2015

Reconduite des **24 paires de courses expérimentales** financées par le fonds TP

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

3'295'086 voyageurs (+3.8%) transportés sur les lignes régionales

Des coûts d'exploitation des lignes régionales de CHF **18'783'029 millions (-5.9%)**

Réalisation des mesures d'aménagement

En 2015, de nouveaux aménagements ont encore vu le jour avec la réalisation de quatre mesures. Des chantiers concernant des mesures plus lourdes comme dans le secteur de la jonction de Coppet ou l'aménagement d'une présélection sur la Route Suisse à Dully sont en cours. Le système de détection a officiellement été mis en service le 14 décembre 2014 et des ajustements ont été réalisés tout au long de l'année 2015.

Les mesures d'accompagnement

Le concept régional P+R a été remis à jour suite aux remarques des Communes et partenaires du programme TP. Il sera communiqué dans le courant de l'année 2016. Un travail de cartographie a été mené sur la question de l'accessibilité aux arrêts de bus des lignes régionales.

L'état financier du fonds TP

Aujourd'hui, 77% de l'enveloppe du fonds TP a été sollicité et environ 54% du fonds TP a été dépensé réellement. En 2015, fin prévue initialement du programme TP, le Conseil régional a sollicité une nouvelle participation des communes partenaires, le fonds TP a été alimenté de CHF 7.8 millions, soit 56.3% des montants prévus. En raison de leur complexité, la réalisation des mesures restantes se fera jusqu'en 2019-2020. Quant au financement d'expérimentations, il est prévu jusqu'à la période TRV 2018-2019.

1. Chiffres clés du programme transports publics



Paires de courses expérimentales

Horaire 2015 : Prolongement des **24** paires de courses expérimentales et reprise de **2** paires de courses dans le TRV (10.835)

Horaire 2014 : **+8.5** paires de courses

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



Voyageurs transportés sur les réseaux régional, urbains et NStCM

Horaire 2015 : **3'295'086 (+3.8%** - régional) - **1'316'151** (urbaines) - **1'170'869** (NStCM)

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

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

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



Coûts d'exploitation des lignes régionales

Horaire 2015 : **CHF 18'783'029 millions (-5.9%)**

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

Horaire 2013 : **CHF 19'038'066 millions (+31.7%)**

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

27.8% de taux moyen de couverture des charges



Mesures d'aménagement réalisées par année

Horaire 2015 : **5**

Horaire 2014 : **10** plus les mesures en ville de Nyon

Avant l'horaire 2013 : **46**



Système de détection

Horaire 2015 : équipement des **30** bus TPN et des **36** bus CarPostal

85% des bus passent directement au vert aux carrefours à feux équipés

Transport des élèves

Horaires 2014 et 2015 : Etude pour le bouclage Asse et Boiron pour transférer dans les TP **430 élèves** – solution non adaptée.

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 du primaire et secondaire en transports privés



Programme de réorganisation des transports publics



51 communes, dont **2** communes non-membres et **5** communes hors district

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

Un fonds TP de **CHF 13.9 millions**



CHF 9.40 millions de cofinancement fédéral pour les aménagements (2015-2018)

14 lignes de bus régionales, **1** ligne de train régionale, **7** lignes de bus urbaines en rabattement sur les **4** gares régionales de Coppet, Nyon, Gland et Rolle et **1** ligne de bus touristique



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

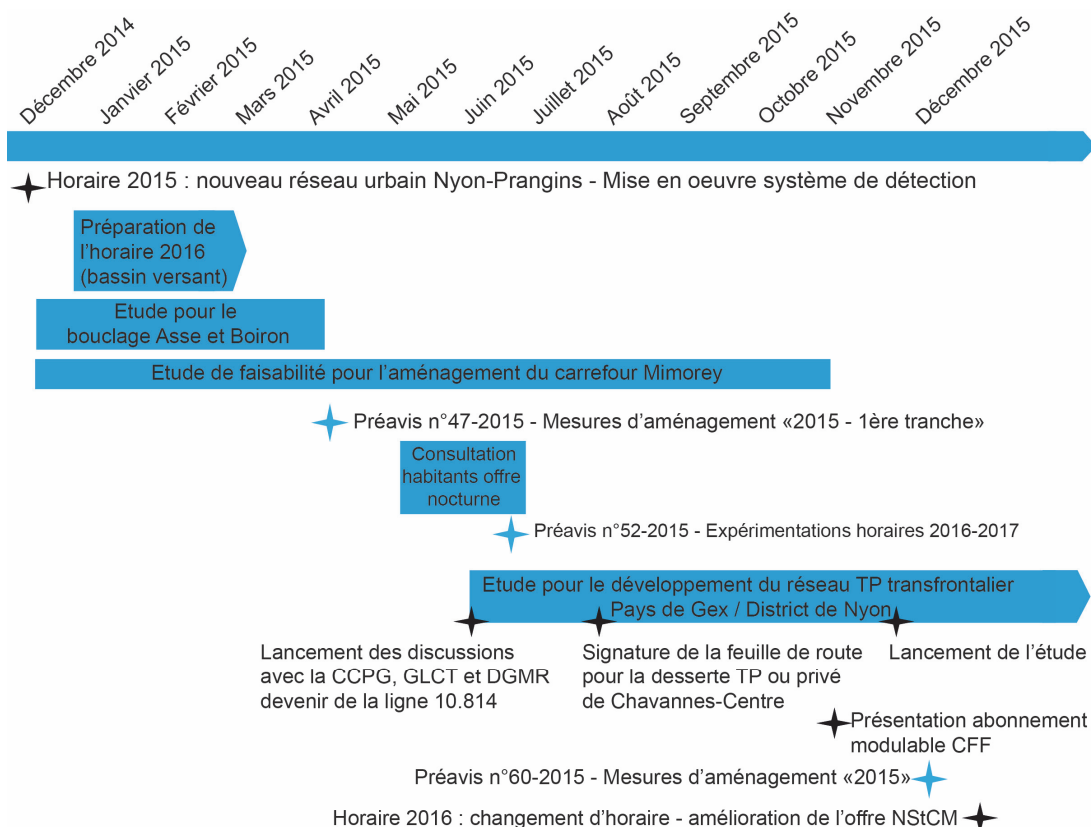
2 lignes Noctabus desservant le district de Nyon depuis Genève les nuits des vendredis et samedis



150 mesures d'aménagement identifiées dans le district

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

2. Les faits marquants de l'horaire 2015



3. Exploitation du réseau

3.1. Lignes régionales

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

Lors de la constitution du fonds affecté aux transports publics (fonds TP), il avait été prévu qu'une partie, environ CHF 4.5 millions, finance des expérimentations de courses supplémentaires afin d'améliorer progressivement l'offre et les cadences des lignes régionales de la région. Les premières expérimentations financées ont été mises en œuvre en décembre 2012 et étaient prévues sur une période limitée 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 horaires et 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	2019
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 et période TRV – Régionyon 2016

D'après le schéma, les expérimentations de priorité 1 ont été mises en place en décembre 2012 pour la période horaire 2013-2014 (préavis n°21-2012). En décembre 2013, des compléments ont été ajoutés pour la période horaire 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). Enfin, dans le but qu'une grande partie des courses expérimentales soient pérennisées et financées par le TRV dès décembre 2017 et d'améliorer les cadences sur les lignes ayant de bons résultats de fréquentations, le préavis n°52-2015 a été voté au Conseil intercommunal du 25 juin 2015.

Dans ce préavis, il paraissait désormais nécessaire de poser un cadre pour le financement des expérimentations par des critères adaptés aux résultats de fréquentation. Ainsi trois scénarios de financement ont été validés et sont représentés sur le schéma ci-dessous. Un nouvel indicateur permet également d'analyser les statistiques de fréquentation et de faciliter le choix du scénario à appliquer :

- **Scénario 1** : Reprise dans le mécanisme TRV, dans le cas où les objectifs sont dépassés, comme cela a été le cas pour la ligne CarPostal 10.835 ;
- **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, c'est le cas pour les lignes TPN 10.813 et CarPostal 10.846 ;
- **Scénario 3** : Transfert des paires de courses expérimentales dans la « phase de transition », dans le cas où la fréquentation n'atteindra vraisemblablement pas les objectifs. Dans ce cas, pour une période de deux ans, le fonds TP n'en finance plus que 25%, et les communes desservies par la ligne financent 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, les lignes CarPostal 10.830 et 10.836 sont concernées dès l'horaire 2016. D'ici février 2017, il s'agira de discuter avec les communes concernées de la suite à donner aux paires de courses expérimentales.
- **La marge de tolérance de l'OFT** (Office fédéral des transports) : est un indicateur supplémentaire pour l'analyse des statistiques de fréquentation sur le tronçon déterminant. Elle s'applique sur la fréquentation du tronçon déterminant qui est comparé à l'objectif TRV (équivalent au nombre de paires de courses). Afin d'obtenir cette marge de tolérance, on soustrait soit l'équivalent de trois paires de courses ou soit -25% de paires de courses afin d'obtenir un seuil TRV minimal acceptable par l'OFT. En deçà de ce seuil, des courses doivent être supprimées, ce qui fut par exemple le cas sur les lignes TPN 10.811 et CarPostal 10.836 en décembre 2015.

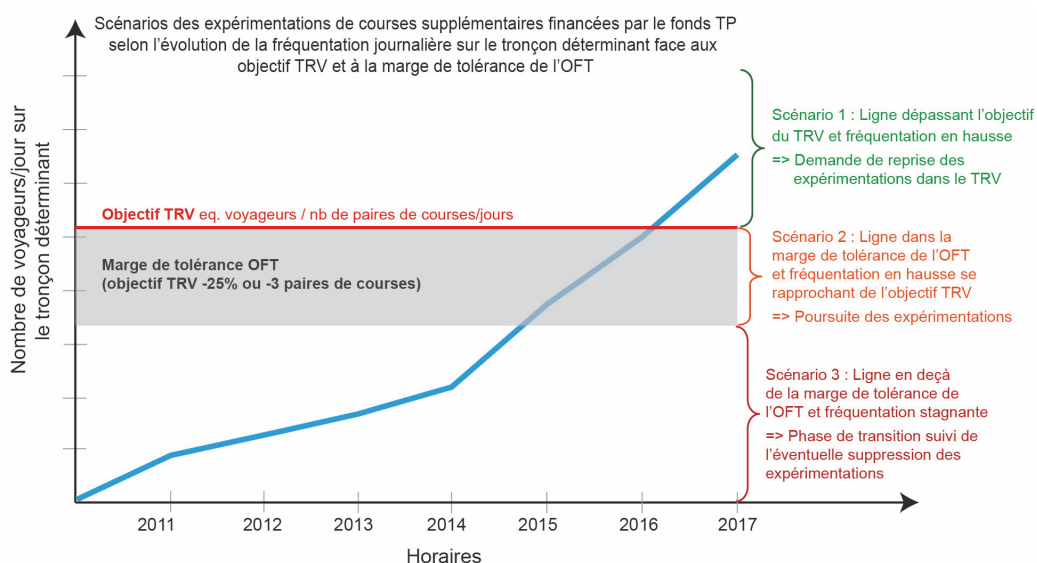


Figure 3 : Schéma des scénarios appliqués aux expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds TP – Régionyon 2016

TPN 10.810 Nyon – Crassier – La Rippe

Caractéristiques

La ligne TPN 10.810 circule avec une offre identique depuis la réorganisation du réseau régional en décembre 2012. En 2015, elle a été étudiée dans le cadre de l'étude pour le bouclage Assé et Boiron qui aurait constitué en un projet de double boucle 10.810 – 10.815 pour l'interconnexion des villages du bassin versant et au transfert des scolaires du collège Elisabeth de Portes, situé sur la commune de Crassier, dans les transports publics. Ce dernier objectif n'étant réalisable que partiellement et les potentielles économies financières étant assez faibles, les communes ont pris la décision de ne pas le mettre en place pour le moment.

Fréquentation

Les travaux en ville de Nyon ayant été terminés en décembre 2014, la fréquentation annuelle et la fréquentation sur le tronçon déterminant sont remontées à leur niveau de l'horaire 2013 et atteignent respectivement 204'583 voyageurs sur l'année et 623 voyageurs/jour 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.

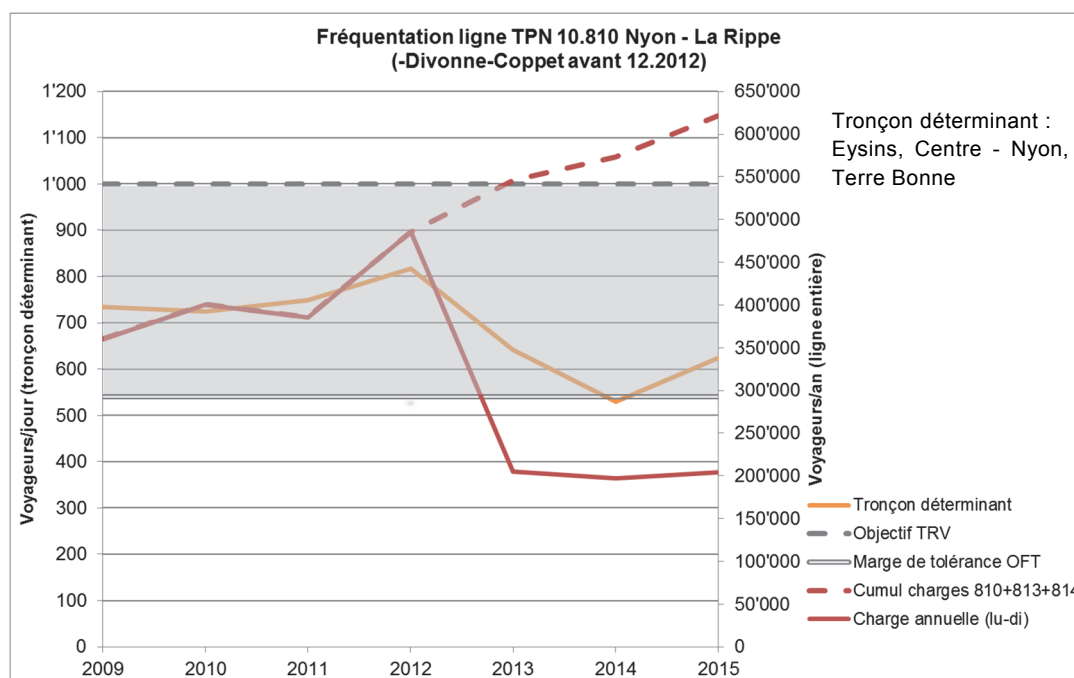


Figure 5 : Fréquentation de la ligne TPN 10.810 Nyon – La Rippe (-Divonne-Coppet avant 12.2012)

Perspectives

Sur demande de la commune de La Rippe, il a été effectué 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. Ce prolongement est faisable en termes d'exploitation. Les communes desservies par la ligne devront se positionner sur ce projet sur la base des coûts qui seront fournis par l'entreprise TPN en vue d'une possible mise en œuvre lors de la prochaine période TRV 2018-2019.

TPN 10.811 Coppet – Céligny – Nyon - Gland

Caractéristiques

La ligne 10.811, cadencée à la demi-heure, reste toujours la ligne la plus fréquentée du réseau régional en 2015, d'autant plus avec le prolongement d'une course par heure jusqu'à Gland via la Route Suisse et l'Hôpital de Prangins.

En juin 2015, les communes de Prangins et Gland ont amendé le préavis intercommunal n°52-2015 afin d'ajouter une paire de courses entre Nyon et Gland le matin pour une cadence à la demi-heure à l'horaire 2016. Au vu des coûts d'exploitation deux fois plus élevés que le montant de l'amendement, ces deux communes ont pris la décision de ne pas mettre en place cette offre pour le moment. D'autre part, quatre paires de courses ont été supprimées aux heures creuses du matin et de l'après-midi depuis l'horaire 2016 pour palier à l'avertissement de suroffre de l'OFT.

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.811 a encore augmenté en 2015 avec plus de 643'005 voyageurs (+20.6%). Elle est principalement liée au prolongement de la ligne jusqu'à Gland. En effet, la fréquentation entre Nyon et Gland est de 67'865 voyageurs pour une augmentation totale de 109'695 voyageurs entre les horaires 2014 et 2015. La somme des fréquentations des lignes TPN 10.811, 10.817 et 10.805 pour l'horaire 2014 et TPN 10.811 et 10.805 de l'horaire 2015 montre une augmentation de plus de 120'800 voyageurs. Ces données montrent assez bien la pertinence de la réorganisation du réseau régional et la bonne complémentarité des lignes entre Nyon et Gland.

La fréquentation sur le tronçon déterminant a diminué et atteint 830 voyageurs/jour, soit une diminution de -10.5% et des chiffres en dessous de la marge de tolérance de l'OFT.

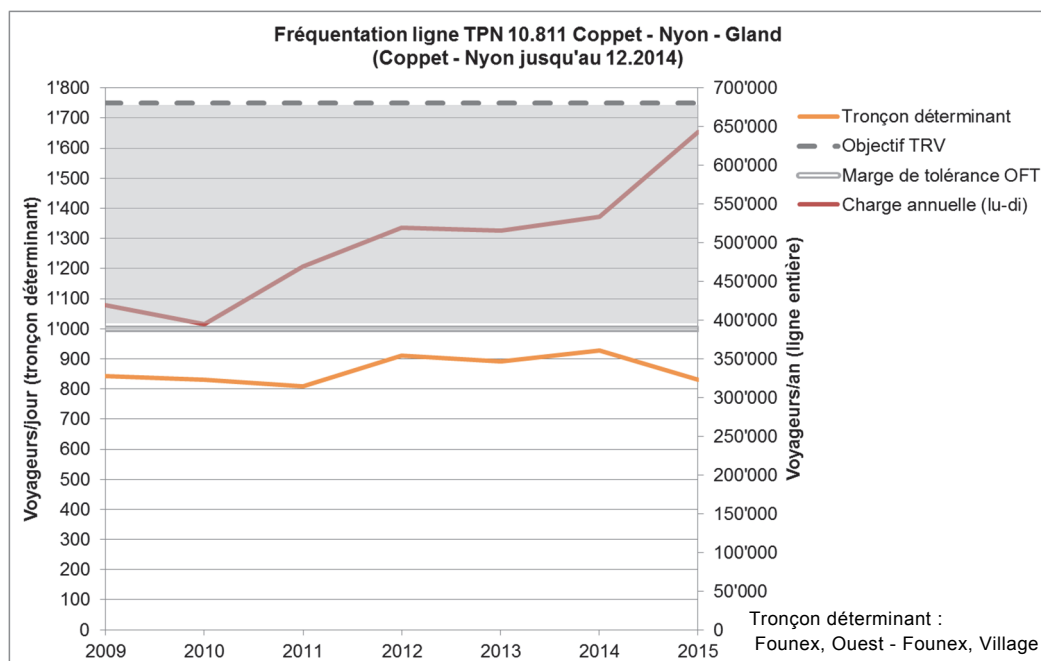


Figure 6 : Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet – Nyon - Gland

Perspectives

Des projets d'aménagement sur le tracé de la ligne avaient été identifiés. Régionyon va solliciter le Canton pour le lancement d'une étude sur la modification de 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. D'autre part, la commune de Prangins s'est engagée à passer son préavis communal d'ici avril 2016 pour l'adaptation des carrefours à feux pour prioriser les bus sur la Route Suisse (préavis intercommunal n°47-2015).

TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet – Crassier

Caractéristiques

L'ensemble 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 ont été prolongées pour l'horaire 2015 par la validation du préavis intercommunal n°37-2014. Un amendement a aussi permis de financer la circulation d'une paire de courses aux alentours de 22h du lundi au vendredi à l'horaire 2014 et du lundi au samedi pour l'horaire 2015.

Fréquentation

Pour cette troisième année d'exploitation, la fréquentation annuelle de la ligne a encore augmenté pour atteindre plus de 254'162 voyageurs, soit plus de 9.4% d'augmentation et 603 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. L'écart avec l'objectif fixé par le TRV se réduit mais n'est pas encore atteint, c'est pour cela que la marge de tolérance s'applique. 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 tronçons de la ligne, la fréquentation est plus ou moins bonne. En effet, une quarantaine de voyageurs par jour transitent entre Chavannes-des-Bois et Coppet, et Crassier et Bogis-Bossey, alors qu'ils sont entre 110 et 370 entre Bogis-Bossey et Coppet.

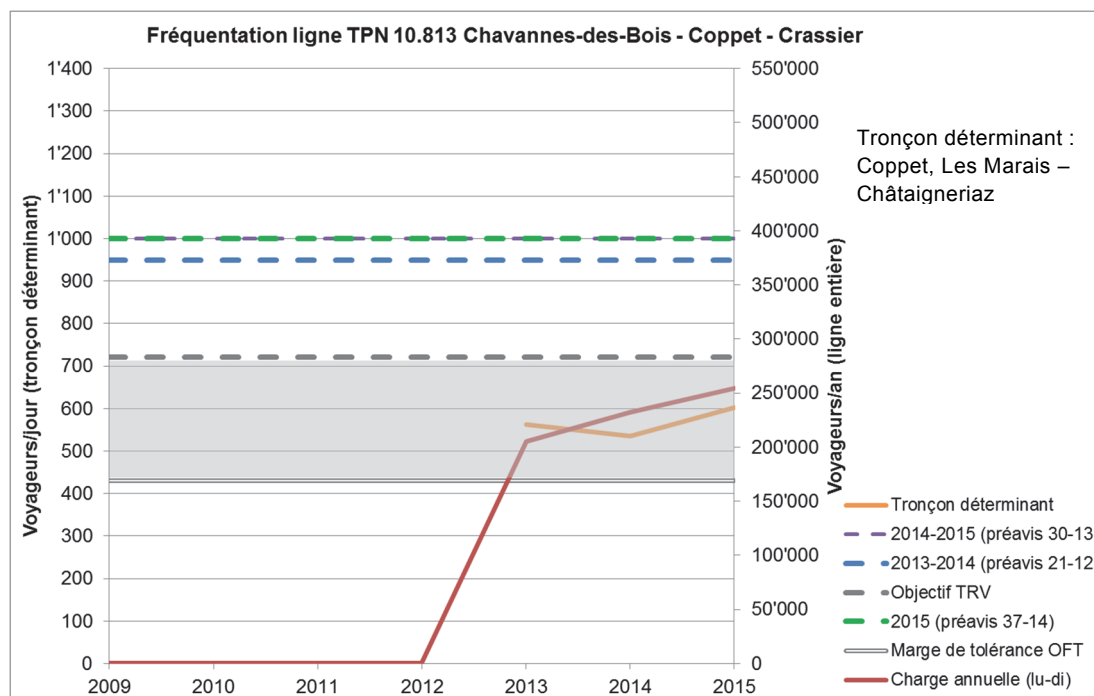


Figure 7 : Fréquentation de la ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet - Crassier

Perspectives

Les expérimentations sont financées par le fonds TP jusqu'en décembre 2017. Une phase de transition, 25% fonds TP / 75% communes, devra sans doute être mise en place afin de poursuivre la circulation de ces paires de courses en tout cas jusqu'en décembre 2019. Une discussion avec les communes concernées et le collège des Rojalets devra notamment avoir lieu pour les courses circulant uniquement en période scolaire.

D'autre part, la ligne sera requestionnée dans le cadre de l'étude pour le développement du réseau TP transfrontalier entre le Pays de Gex et le district de Nyon, notamment pour le prolongement à Sauvigny (F). Enfin, le Conseil régional sera attentif aux possibles impacts de la ligne TPG U Chavannes-des-Bois – Versoix mise en place en décembre 2015 sur l'évolution de la fréquentation.

TPN 10.814 Gex – Divonne-les-Bains – Coppet

Caractéristiques

La ligne transfrontalière 10.814 circule depuis décembre 2012 entre Gex et Coppet.

En 2015, la ligne a fait l'objet de sondages en ligne ainsi que dans les bus élaborés par la Communauté de Communes du Pays de Gex en vue du renouvellement de la délégation de services publics (DSP) pour l'exploitation de la ligne (exploitant, tracé, horaires).

L'offre est restée identique pour l'horaire 2016 et pourrait évoluer en 2017 selon le choix définitif qui sera fait sur la base de l'étude pour le développement du réseau transfrontalier entre le Pays de Gex et le District de Nyon.

Fréquentation

La fréquentation annuelle poursuit sa progression avec plus de 162'708 voyageurs transportés, soit plus de 13.3% d'augmentation et en moyenne 388 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. La ligne reste bien fréquentée entre Divonne et Coppet avec 100 à 200 voyageurs par jour et par sens mais toujours très peu sur le tronçon entre Divonne et Gex avec en moyenne une quinzaine de voyageurs par jour et par sens.

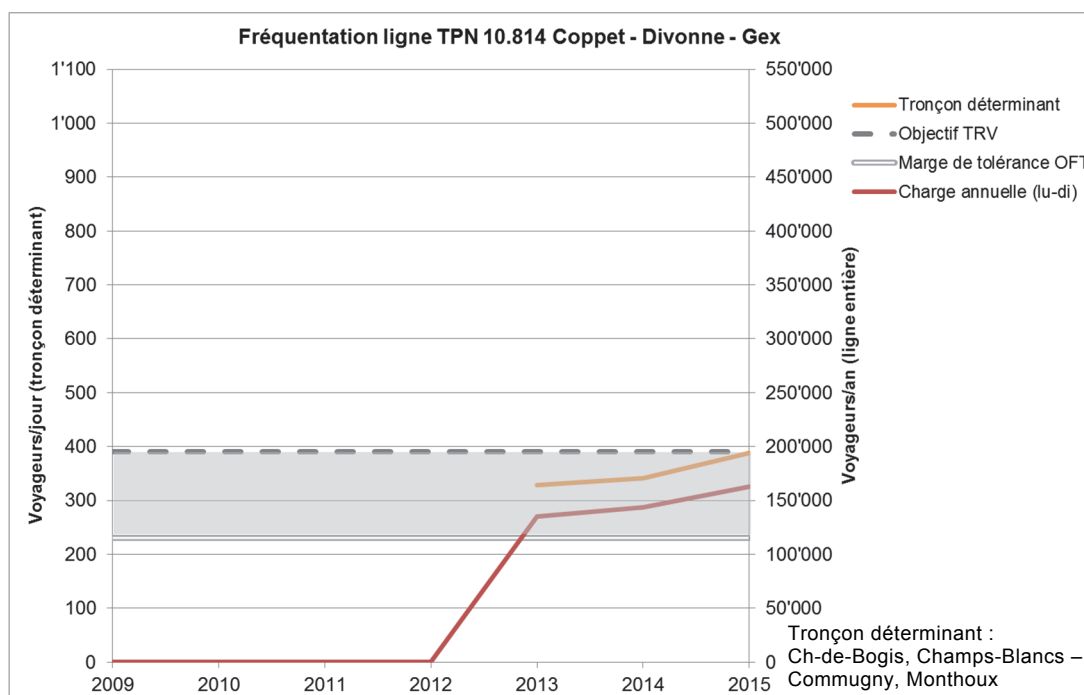


Figure 8 : Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet – Divonne – Gex

Perspectives

L'étude pour le développement du réseau TP transfrontalier a été lancée en novembre 2015. La première phase s'attachera à étudier quatre variantes de tracé et d'offre de la ligne 10.814 pour une mise en œuvre en décembre 2016. Dans une deuxième phase, la ligne sera aussi étudiée dans le cadre du développement du réseau transfrontalier à court et moyen-long termes. Une décision sera prise d'ici la fin du premier semestre 2016.

TPN 10.815 Nyon – Gingins

Caractéristiques

La ligne TPN 10.815 circule avec une offre identique depuis la réorganisation du réseau régional en décembre 2012. En 2015, elle a été étudiée dans le cadre de l'étude pour le bouclage Asse et Boiron qui aurait constitué en un projet de double boucle 10.810 – 10.815 pour l'interconnexion des villages du bassin versant et au transfert des scolaires du collège Elisabeth de Portes, situé sur la commune de Crassier, dans les transports publics. Ce dernier objectif n'étant réalisable que partiellement et les potentielles économies financières étant assez faibles, les communes ont pris la décision de ne pas le mettre en place pour le moment.

Fréquentation

Les travaux en ville de Nyon ayant été terminés en décembre 2014, la fréquentation annuelle et sur le tronçon déterminant sont remontées à leur niveau de l'horaire 2013 et atteignent respectivement 217'984 voyageurs sur l'année et 638 voyageurs par jour 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.

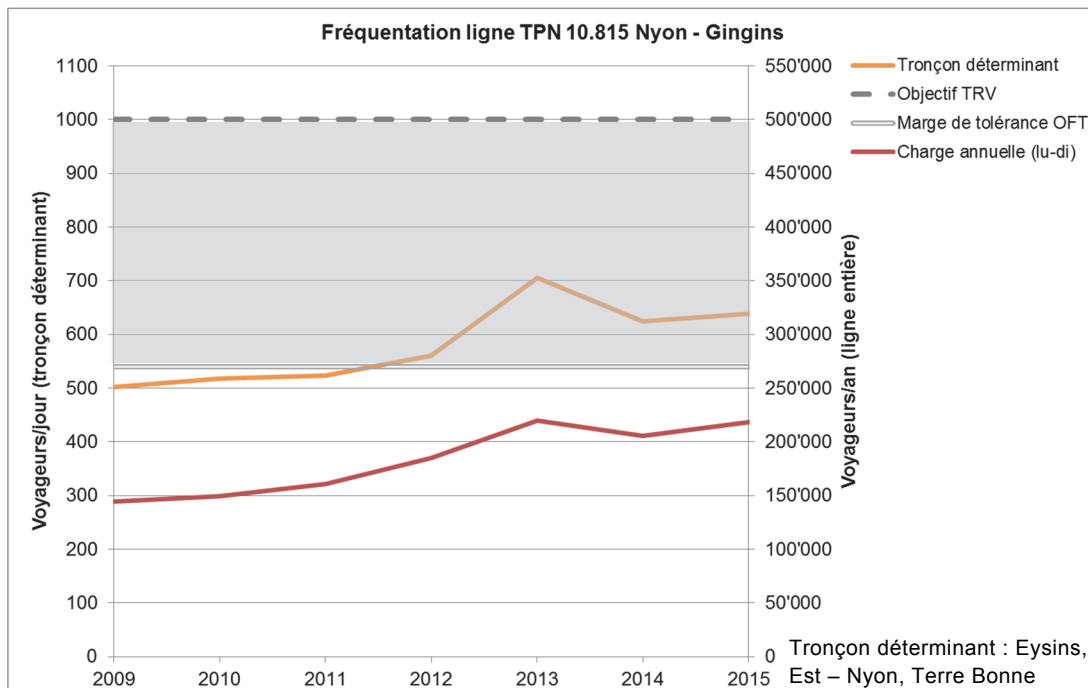


Figure 9 : Fréquentation de la ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins

Perspectives

La ligne emprunte depuis décembre 2012 un itinéraire provisoire entre Eysins et la gare de Nyon. L'étude lancée en 2014 est toujours en cours. 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 des temps de parcours. Le choix du tracé définitif sera fait en mars 2016 pour une mise en œuvre au plus tôt en décembre 2016.

La ligne fait également l'objet d'une étude pour la création d'une voie réservée aux bus sur la Route Blanche. Les partenaires se sont entendus pour le choix définitif du projet. L'avant-projet sous pilotage du Canton a débuté en fin d'année 2015 et se poursuivra en 2016.

CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George

Caractéristiques

A l'horaire 2015, la ligne circulait avec une offre identique en semaine à celle de l'horaire 2014, le dimanche une paire de courses aux alentours de 20h a été ajoutée et financée par le mécanisme TRV.

Fréquentation

Encore cette année, les fréquentations sont en hausse aussi bien pour la charge annuelle, avec plus de 472'421 voyageurs (+3.8%) que sur le tronçon déterminant avec 978 voyageurs par jour (+4.8%). La ligne se trouve dans la marge de tolérance de l'OFT même si l'objectif TRV est quasiment atteint.

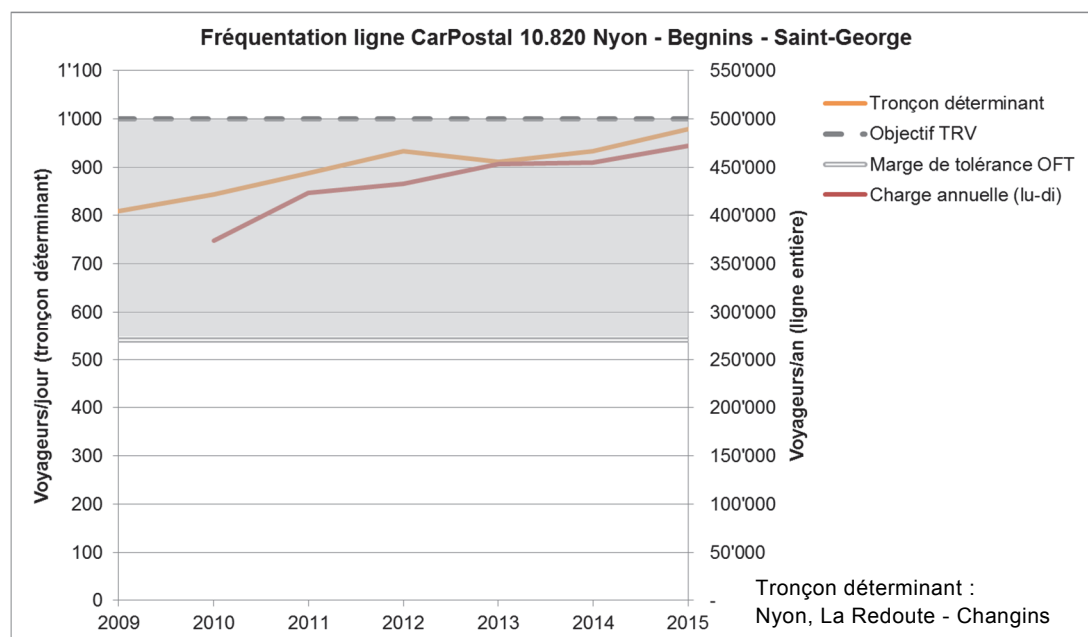


Figure 10 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – Saint-George

Perspectives

D'un point de vue des statistiques de fréquentation, il sera intéressant de suivre leurs évolutions avec l'ouverture d'une dizaine de classe à l'établissement scolaire de Le Vaud.

En termes d'aménagement, le projet de réaménagement du carrefour Mimorey entre les communes de Genolier, Coinsins, Givrins et Duillier est en phase de négociation pour l'obtention d'une participation financière du Canton, sachant qu'un cofinancement fédéral, jusqu'à hauteur de 40%, serait attribué dans le cadre des mesures d'agglomération du projet d'agglomération de deuxième génération.

D'autre part, des discussions seraient à lancer avec la commune de Duillier pour l'aménagement d'arrêts sur chaussée sur la Route de Genolier afin d'éviter le détour par l'administration communale qui génère environ 500 mètres supplémentaires pour chaque course ce qui induit des temps de parcours et des coûts d'exploitation supplémentaires.

CarPostal 10.830 Gland – Burtigny – Bassins

Caractéristiques

L'offre pour l'horaire 2015 est restée identique à l'horaire 2014. Les deux demi-courses expérimentales financées depuis décembre 2012 par le fonds TP ont été transférées dans une « phase de transition ». 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 connu une belle hausse de 13.2% à l'horaire 2015 pour atteindre 150'497 voyageurs. La fréquentation sur le tronçon déterminant est restée stable (+0.7%) et est toujours dans la marge de tolérance de l'OFT.

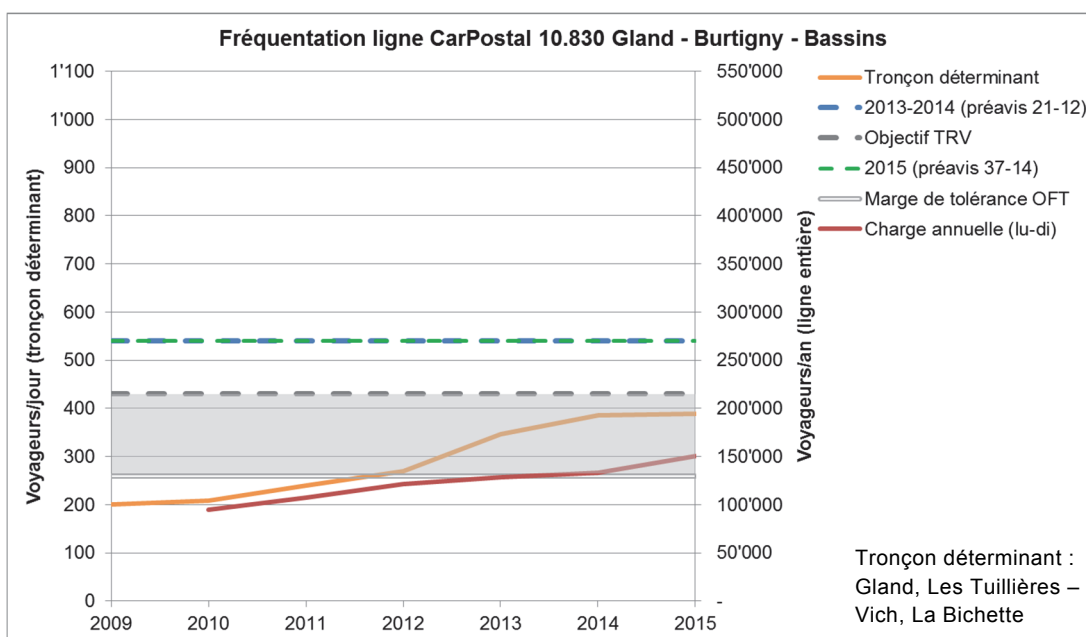


Figure 11 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.830 Gland – Begnins – Burtigny - Bassins

Perspectives

Au cours de l'année 2016, il s'agira de discuter avec les communes de la suite à donner aux deux demi-courses expérimentales. En janvier 2017, les communes devront décider, soit de leur suppression, ou soit de leur prise en charge à 100% par les communes dès l'horaire 2018.

En termes d'aménagement, le projet d'aménagement à court terme de la jonction autoroutière de Gland devrait permettre de fiabiliser les temps de parcours voire de les améliorer.

CarPostal 10.835 Gland – Gilly – 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 une offre à la demi-heure à l'heure de pointe du matin et depuis décembre 2015 à l'heure de pointe du soir. L'offre actuelle 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.

Pour rappel, 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

Depuis le lancement du programme TP, la fréquentation annuelle de la ligne a bondi de 60.5%. Pour l'horaire 2015, la ligne a transporté 243'097 voyageurs, soit 11.1% d'augmentation. Sur le tronçon déterminant, il est dénombré 561 voyageurs, soit une croissance de 18.8%.

L'objectif TRV est largement atteint tout comme les objectifs pour les paires de courses expérimentales. Il pourra alors être demandé en février 2017, la reprise complète des expérimentations dans le mécanisme TRV.

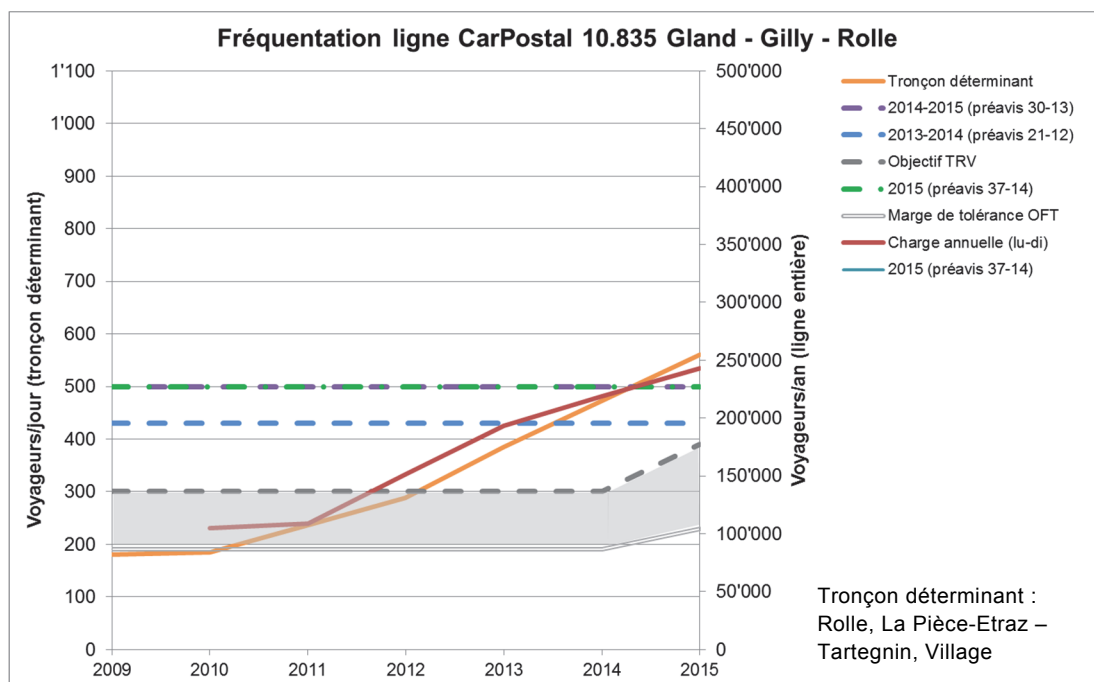


Figure 12 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle

Perspectives

En 2016, des discussions vont se poursuivre avec les communes desservies par la ligne, l'ASPAIRE (Association Scolaire et Parascolaire Intercommunale de Rolle et environs), la DGMR et CarPostal pour la desserte du futur établissement scolaire de Gilly (arrêt, tracé, horaires...). Plus largement, il s'agira de réfléchir à l'optimisation des lignes entre Gland et Rolle.

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 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.

Suite aux nombreux échanges au cours de l'année 2015 entre les communes desservies, le Canton et Régionyon, depuis le 13 décembre 2015, 2 paires de courses ont été supprimées aux heures creuses et la dernière course de la journée a été transformée en Taxibus. Deux paires de courses expérimentales circulent toujours, l'une bénéficiant aux gymnasiens et l'autre à poursuivre la cadence horaire, et ont été transférées dans une « phase de transition ».

Fréquentation

La fréquentation de la ligne 10.836 reste à nouveau stable pour l'horaire 2015 avec 84'098 voyageurs sur l'année. Sur le tronçon déterminant, la fréquentation diminue de -14.9% et 131 voyageurs en moyenne par jour, ce qui place la ligne en dessous de la marge de tolérance de l'OFT. Il faudra veiller à préparer en amont avec les Communes et le Canton, l'arrivée d'un possible nouvel avertissement lié à la question de suroffre.

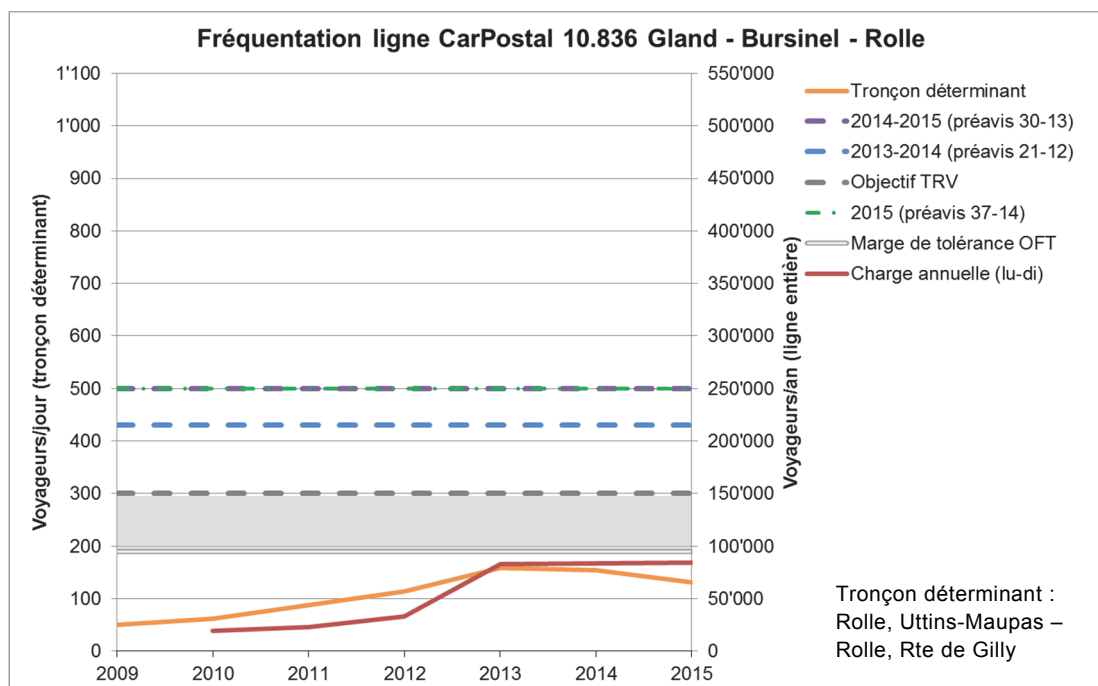


Figure 13 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.836 Gland – Bursinel – Rolle

Perspectives

Les communes, soutenues par le Conseil régional, souhaitent supprimer la première paire de courses de la journée très peu utilisée afin de demander la reprise d'une des deux paires de courses expérimentales en phase de transition dans le mécanisme TRV.

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

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 depuis le 14 décembre 2014, six paires de courses circulent les samedis et dimanches en journée.

Pour 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.

Fréquentation

La fréquentation annuelle de la ligne a augmenté de 2.8% et elle transporte 116'266 voyageurs alors que celle du tronçon déterminant a baissé de -2.9% pour 329 voyageurs par jour, soit 10 voyageurs en moins par rapport à l'horaire 2014.

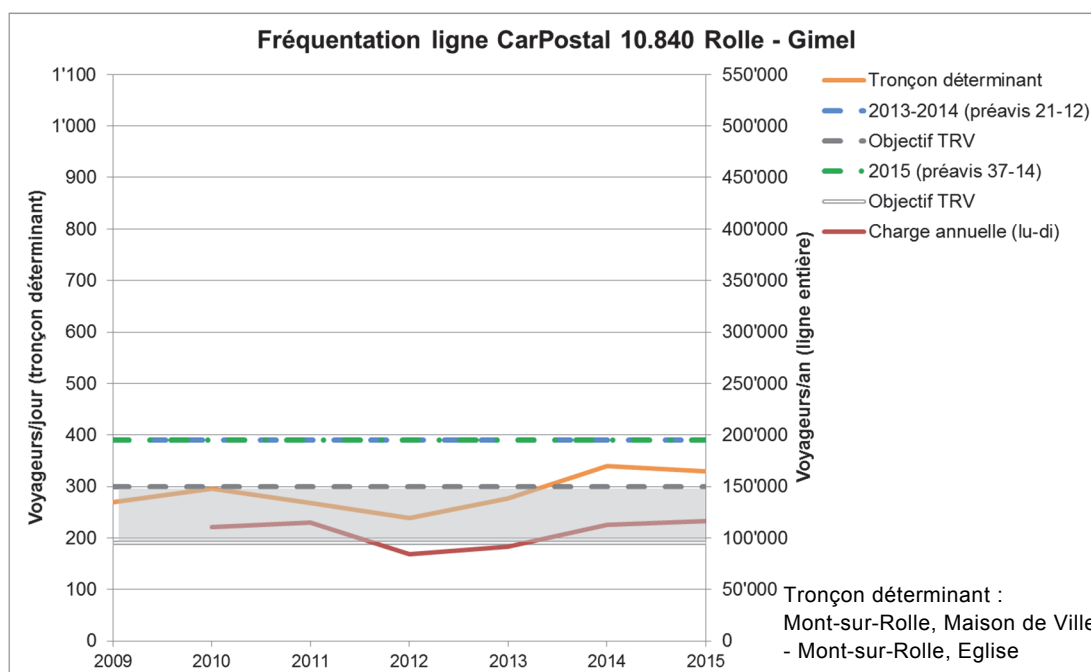


Figure 14 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.840 Rolle – Gimel

Perspectives

Le principal enjeu de cette ligne serait d'atteindre les objectifs TRV pour les courses expérimentales afin de les transférer dans le mécanisme TRV dès décembre 2017 pour éviter la mise en place d'une phase de transition.

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 21-12 puis 37-12). En décembre 2013, deux paires de courses expérimentales ont de nouveau été ajoutées pour une cadence à la demi-heure le matin (préavis 30-13).

Depuis le 13 décembre 2015, la paire de courses aux alentours de 7h 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.

Fréquentation

Plus de 206'237 voyageurs ont été transportés à l'horaire 2015 ce qui représente une diminution de -3.6%. La fréquentation sur le tronçon déterminant baisse de -7.3% pour atteindre 520 voyageurs par jour, ce qui correspond à 41 voyageurs par jour en moins.

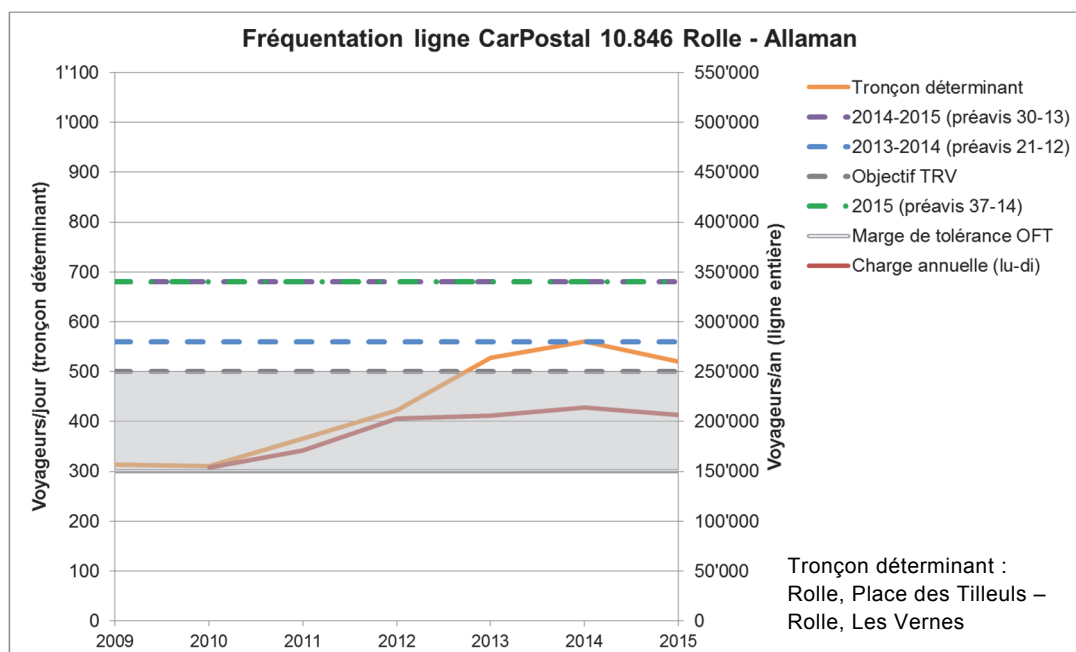


Figure 15 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.846 Rolle – Allaman

Perspectives

Le principal enjeu de cette ligne serait d'atteindre les objectifs TRV pour la paire de courses expérimentales restante afin de la transférer dans le mécanisme TRV dès décembre 2017 et éviter la mise en place d'une phase de transition.

CarPostal 10.720 Allaman – Aubonne – Gimel – Saint-George

CarPostal 10.725 Allaman – Gimel – Bière

Caractéristiques

Pour rappel, 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 paires de courses supplémentaires n'a été engagée.

Fréquentation

Les statistiques de fréquentation de la ligne 10.720 poursuivent leurs augmentations. Avec plus de 268'370 voyageurs (+8.9%) et 723 voyageurs par jour (+28.2%) sur le tronçon déterminant l'objectif fixé par le TRV est dépassé.

Pour la ligne 10.725, la fréquentation annuelle est identique à l'horaire 2014 avec 195'141 voyageurs, la fréquentation sur le tronçon déterminant augmente de plus de 28.3% et atteint 553 voyageurs par jour.

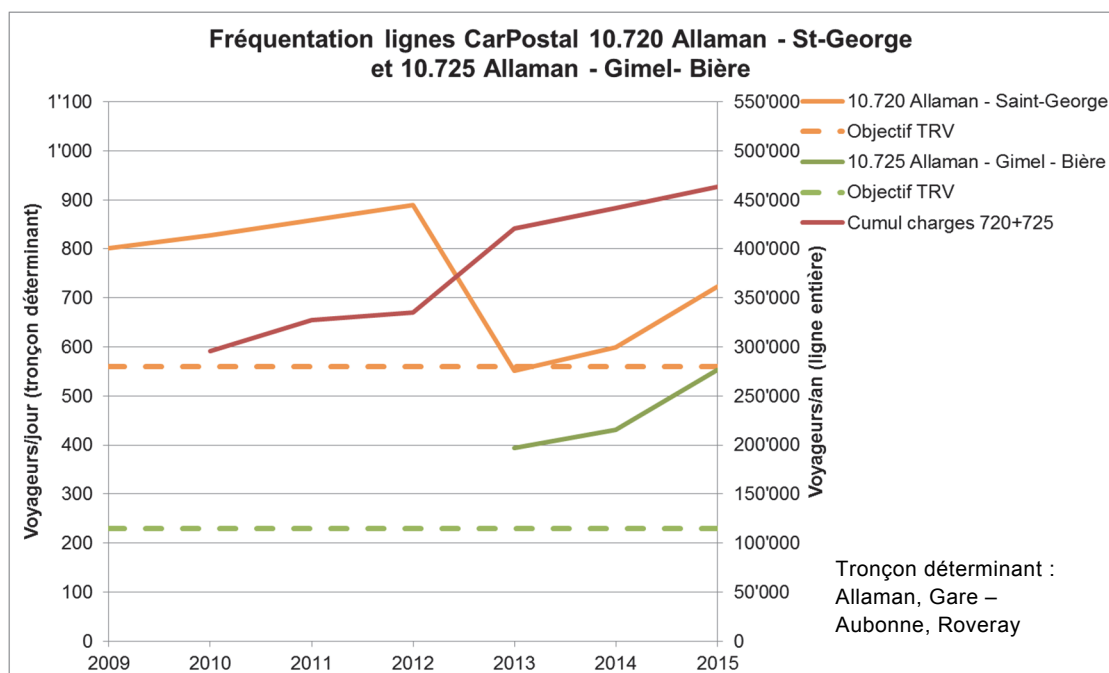


Figure 16 : Fréquentation des lignes CarPostal 10.720 Allaman – Saint-George et 10.725 Allaman – Gimel - Bière

Perspectives

Les objectifs étant atteints, un renforcement de l'offre par le TRV pourrait être envisagé et discuté directement entre les communes desservies par ces lignes et le Canton.

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

Caractéristiques

Depuis décembre 2012, cette ligne assure la desserte du Signal-de-Bougy pendant sa période d'ouverture. 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.

Il semble que la ligne commence à être bien utilisée pour se rendre au Signal-de-Bougy.

Fréquentation

On observe une augmentation de la fréquentation de la ligne en 2015, avec une hausse de 29.2% de la fréquentation annuelle qui atteint 75'047 voyageurs et de 16.3% sur le tronçon déterminant avec 128 voyageurs.

Cette amélioration de la fréquentation sur le tronçon déterminant qui dépasse les 100 voyageurs par jour permet de pérenniser l'offre actuelle TRV.

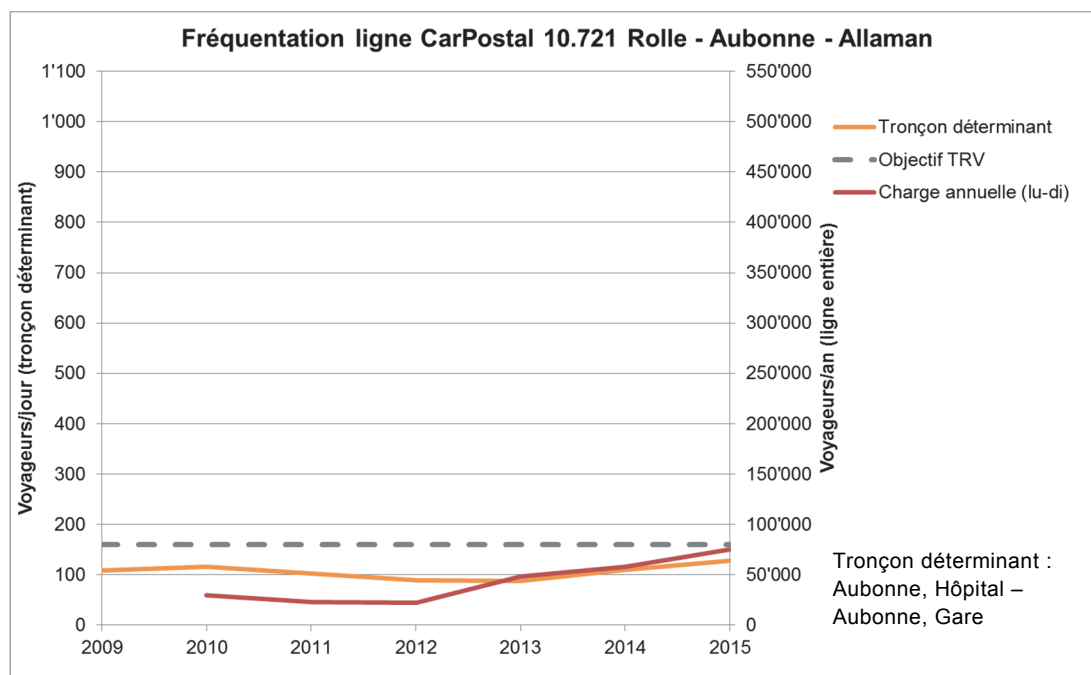


Figure 17 : Fréquentation de la ligne CarPostal 10.721 Rolle – Aubonne – Allaman

Perspectives

L'objectif TRV étant quasi atteint, si elles le souhaitent, les communes desservies pourraient directement faire une demande au Canton pour une amélioration de l'offre financée par le TRV.

155 – NStCM Nyon – Saint Cergue – La Cure

Caractéristiques

A l'horaire 2015, l'offre à la demi-heure aux heures de pointes et à l'heure jusqu'à Saint-Cergue en heures creuses est restée identique. La ligne a desservi la nouvelle halte de Saint-Cergue, Les Cheseaux.

Dès le 13 décembre 2015, l'offre a considérablement été améliorée avec 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.

Fréquentation

La fréquentation du NStCM a connu une augmentation de 2.3% et a transporté plus de 1'171'000 voyageurs à l'horaire 2015, y compris les quelques 128'000 voyageurs de Paléo.

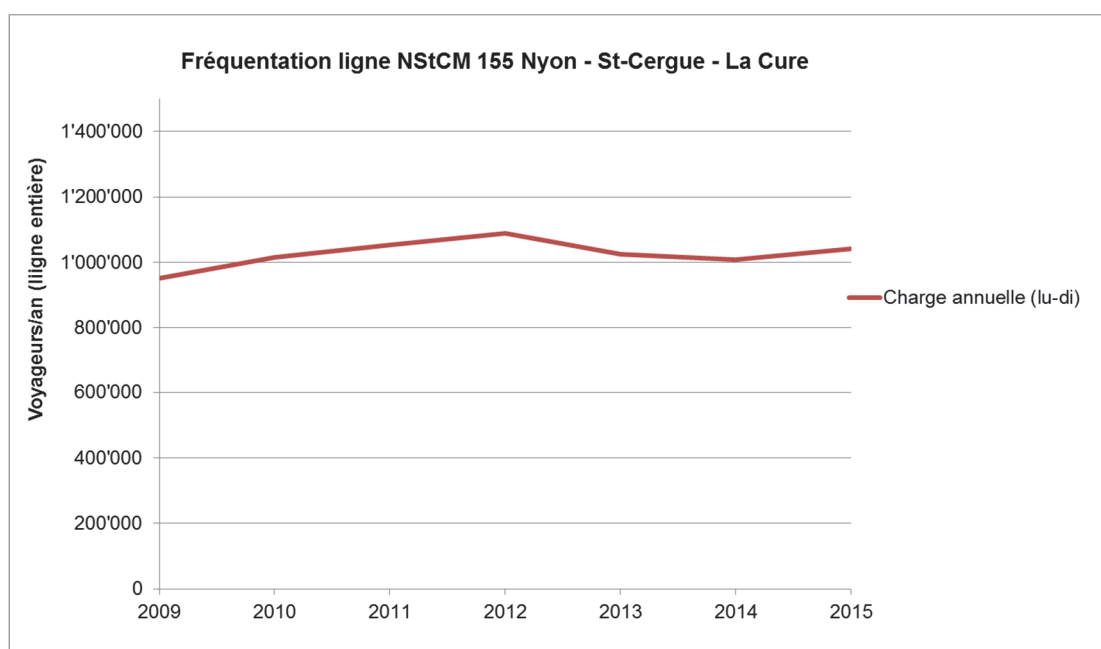


Figure 18 : Fréquentation de la ligne 155 – NStCM – Nyon – St.-Cergue – La Cure

Perspectives

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, 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.

3.2. Lignes urbaines du réseau Nyon – Prangins

Il a été demandé aux communes de Nyon et Prangins d'analyser les statistiques de fréquentation annuelle sur leur réseau urbain. Un graphique reprend ces données.

Depuis le 14 décembre 2014, le nouveau réseau urbain Nyon – Prangins a été mis en service suivant l'horaire 2015. 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 priorisant les bus.

Les figures ci-dessous montrent l'évolution du réseau entre les horaires 2014 et 2015. A l'horaire 2014, le réseau était composé de 4 lignes urbaines diurnes de semaine à une cadence aux 20 minutes et 2 lignes urbaines circulant uniquement le week-end et la nuit. Le réseau de l'horaire 2015 est composé de 5 lignes urbaines qui proposent une cadence au quart d'heure sur certains tronçons.

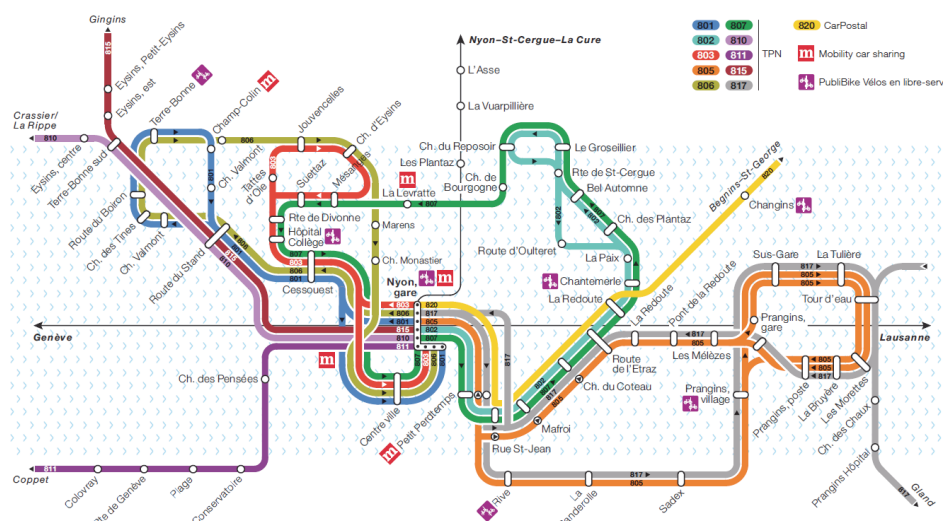


Figure 19 : Plan du réseau urbain Nyon – Prangins de l'horaire 2014 – ZVV - Régionyon



Figure 20 : Plan du réseau urbain Nyon – Prangins de l'horaire 2015 – ZVV - Régionyon

Lignes urbaines du réseau Nyon-Prangins

Caractéristiques

De manière générale, il est important de relever que le réseau urbain Nyon - Prangins a été réorganisé en profondeur à l'horaire 2015. D'importants travaux ont été réalisés sur le territoire nyonnais en 2014 pour permettre la priorisation des bus (voies bus, feux prioritaires) pour fiabiliser les temps de parcours et tenir une cadence au quart d'heure. Cette réorganisation a permis d'augmenter l'offre TP pour les communes de Nyon et Prangins, respectivement, de 70% et 65%, en termes de kilomètres parcourus.

Fréquentation

Les travaux en 2014 ont eu des incidences sur la fréquentation des usagers, par conséquent, il apparaît délicat de comparer ces deux situations. Toutefois, la réorganisation des lignes urbaines a été positive puisque le réseau urbain Nyon - Prangins a enregistré une augmentation de fréquentation de près de 32%, pour passer d'environ 845'000 voyageurs à l'horaire 2014 à plus de 1'112'000 voyageurs à l'horaire 2015.

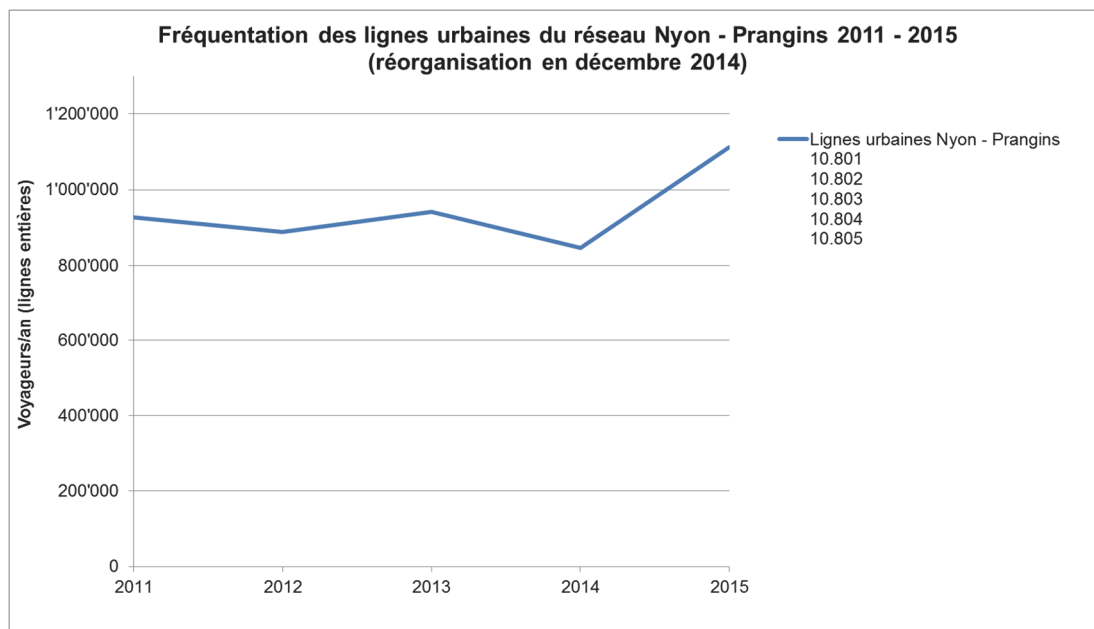


Figure 21 : Fréquentation des lignes urbaines du réseau Nyon-Prangins – TPN - Régionnyon

Perspectives

Durant la semaine de la mobilité au mois de septembre 2015, une enquête de satisfaction a été réalisée auprès des usagers du réseau de bus urbain. Il en est ressorti que 78% d'entre eux se déclarent satisfaits à très satisfaits du réseau et des prestations offertes. Cette enquête se base sur un échantillon de 413 questionnaires dûment complétés.

Au passage à l'horaire 2016, le 13 décembre 2015, le réseau de bus urbain n'a pas connu de modification importante par rapport à celui de 2015, à l'exception de :

- L'adaptation au passage à niveau du NStCM sur l'avenue des Eules pour la ligne 804 ;
- La correspondance à la gare avec les trains en direction de Genève pour la ligne 805.

Les autorités communales de Nyon et de Prangins se disent prêtes à apporter quelques modifications au réseau en 2017, sous réserve que ces adaptations puissent améliorer l'offre et garantir une meilleure qualité des prestations.

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. Comme pour le réseau urbain Nyon - Prangins, il a été demandé aux communes de Gland et Rolle de présenter leur ligne et détailler les statistiques de fréquentation.



Figure 22 : Plan schématique du réseau urbain de Gland (TUG) 2015 – ZVV, Régionyon

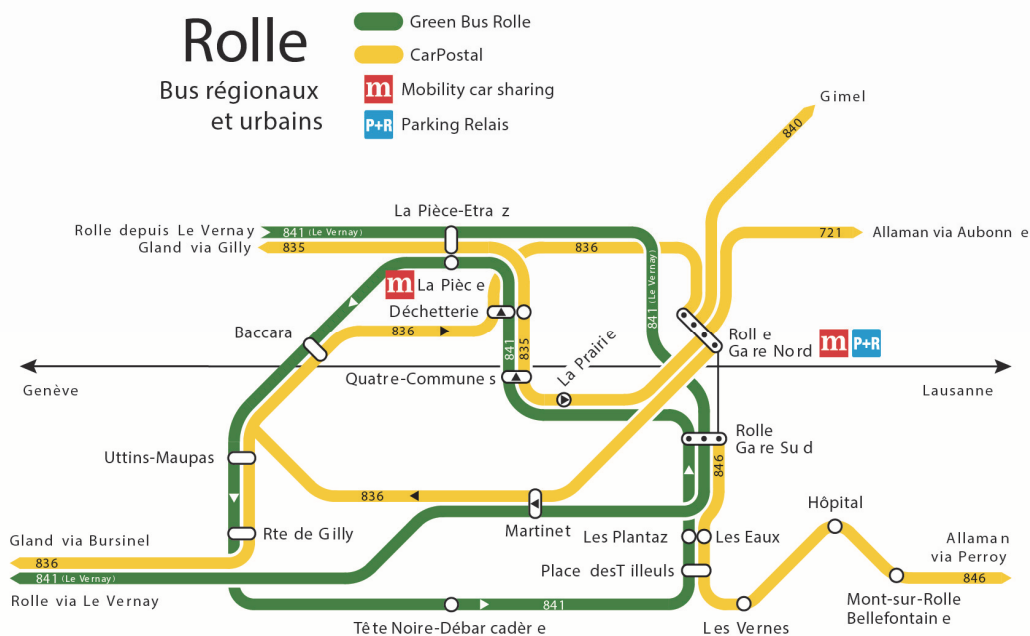


Figure 23 : Plan schématique du réseau urbain de Rolle (GreenBus) 2015 – ZVV, Régionyon

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.

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

Une légère baisse de la fréquentation est observée à l'horaire 2015. La ligne a transporté 134'417 voyageurs et 319 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. Le TUG permet de répondre principalement aux besoins des scolaires de Gland.

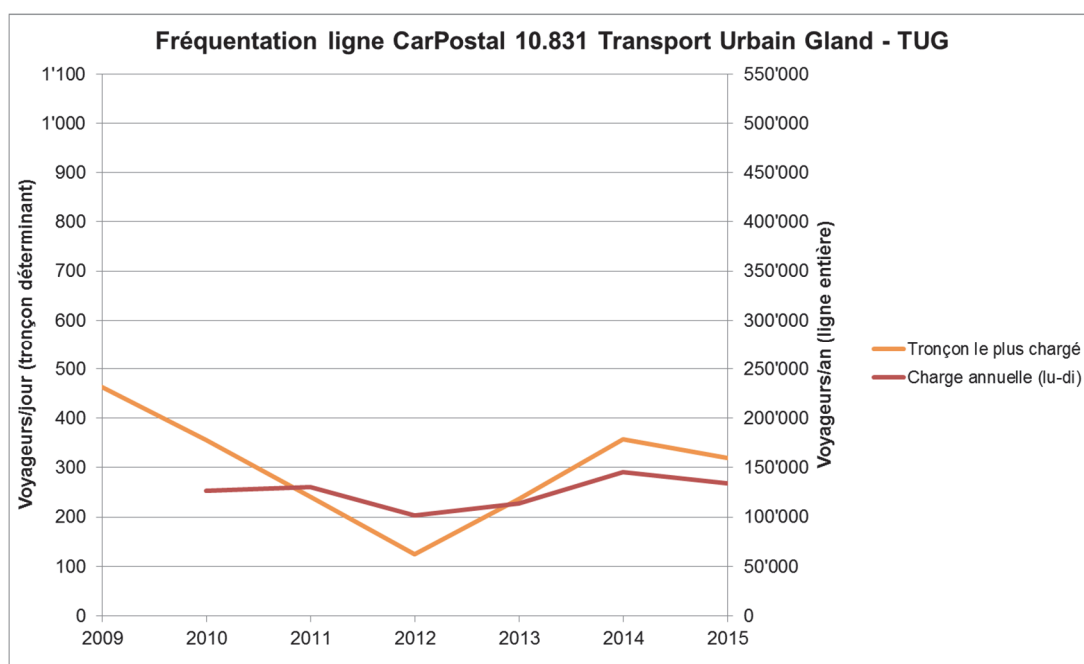


Figure 24 : Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG)

Perspectives

La commune de Gland réfléchit à la modification du tracé pour la desserte de l'arrêt Gland, Gare Nord. En effet, avec le décalage de quelques minutes des horaires des trains RegioExpress (RE), pour les lignes effectuant leurs terminus à Gland, Gare Sud les temps de correspondance ne sont plus assez suffisants. Le passage par Gare Nord semble aussi compliqué à cause de la configuration de la voirie.

De plus, la commune, tout comme Rolle serait intéressée à remplacer son bus hybride par le système de bus Cristal électrique mais surtout modulable selon les besoins et les heures de la journée.

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).

Avec la fin du chantier de la Grand-Rue, l'arrêt situé au niveau de la Débridée a été déplacé au centre-ville pour mieux desservir le cœur de la Grand-Rue et ses nombreux commerces. Depuis décembre 2015, le GBR part à nouveau depuis le côté nord de la place de la Gare. Le GBR circule aux heures creuses à la cadence semi-horaire et dessert également la déchetterie de Rolle/Gilly située au chemin des Abattoirs.

Fréquentation

La fréquentation est en hausse de 10.5% et atteint les 69'888 voyageurs. Cette augmentation est principalement due au fait que toutes les courses du GBR se rendent sur le site de l'A-One Center.

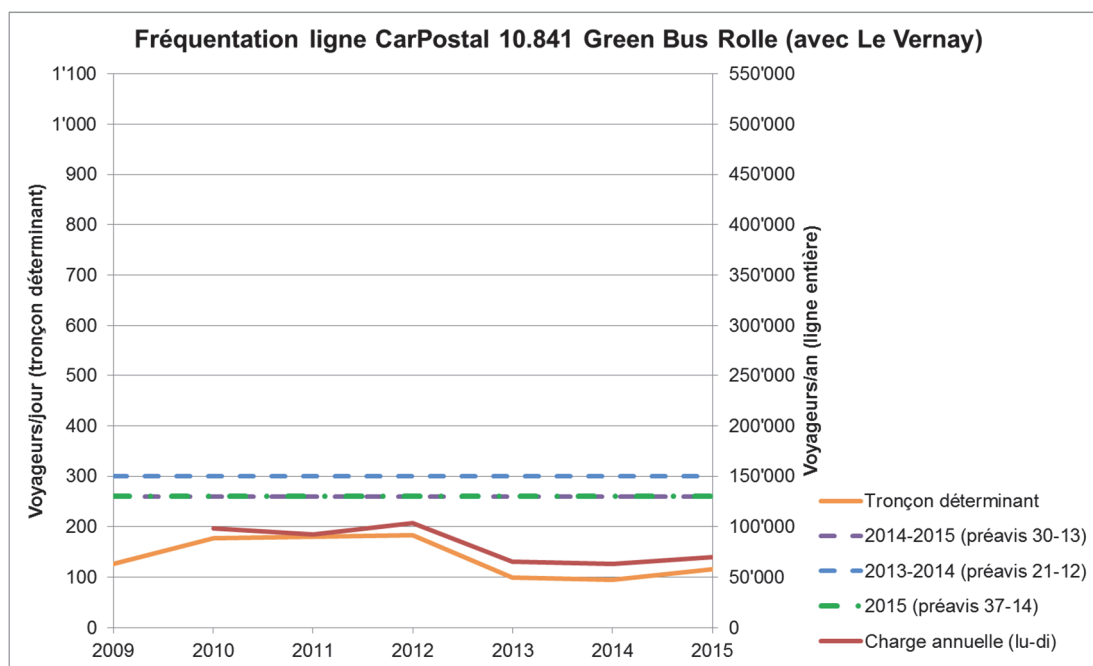


Figure 25 : Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay)

Perspectives

La future desserte du collège de Gilly par les lignes de transports publics existantes (10.835 et 10.841 GBR - Le Vernay) permettra de pérenniser durablement l'offre du GBR Le Vernay.

D'autre part, en ville de Rolle, une étude de faisabilité est menée afin que l'Ouest de la Grand-Rue soit desservi par un arrêt de bus soit vers le giratoire de La Harpe ou à la Rue du Port.

Le GBR fêtera ses 8 ans en décembre 2016 et une réflexion est menée pour le renouvellement du véhicule. Un bus hybride tel que le TUG en exploite actuellement serait une excellente chose. Afin d'avoir une approche plus visionnaire, une offre de desserte avec des véhicules totalement électriques (système Cristal) serait même plus adéquate.

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 2014 et l'horaire 2015 pour les lignes CarPostal et sur les montants inscrits dans l'offre pour l'horaire 2015 pour les lignes TPN.

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 diminué de -5.9% entre l'horaire 2014 et 2015 pour atteindre CHF 18'783'029.-, qui s'explique en partie par la suppression de la ligne TPN 10.817 Nyon – Gland depuis le 14 décembre 2014. La fréquentation annuelle atteint les 3'295'086 voyageurs, soit une augmentation de 3.7%. Pour la première fois depuis le lancement du programme TP en décembre 2012, les courbes des coûts d'exploitation et de la fréquentation se rapprochent, c'est-à-dire que l'évolution de la fréquentation poursuit sa croissance alors que les investissements financiers diminuent. Cette analyse permet également 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 (+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 participent au report modal sur les TP.

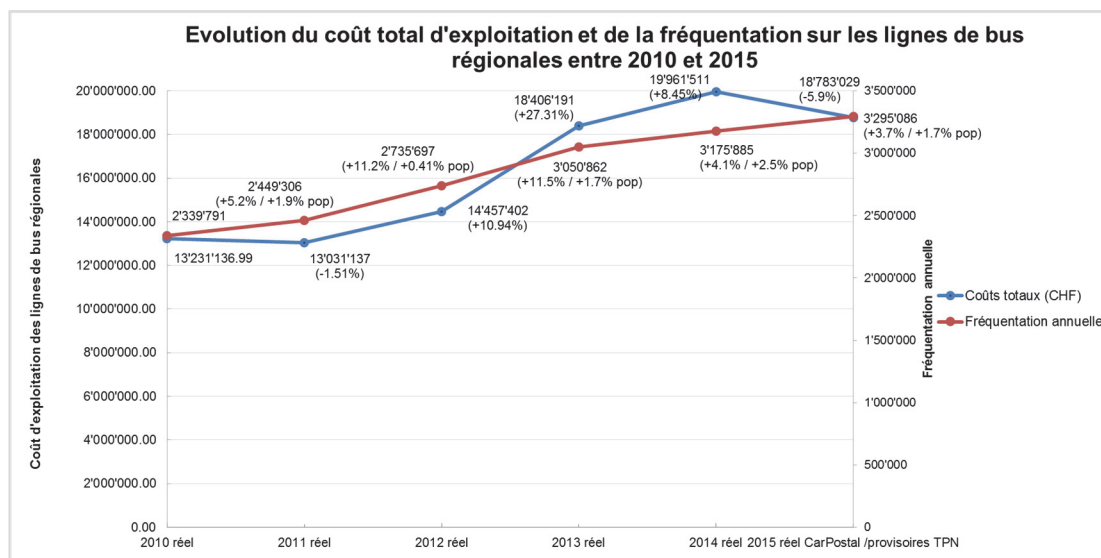


Figure 26 : Évolution du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2015 – Régionyon

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 2015, le coût d'exploitation par voyageur atteint les CHF 11.28. Ce coût est quasiment deux fois plus important que les coûts moyens des lignes régionales (CHF 5.67 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 2.9 fois plus importante, le coût d'exploitation par voyageurs et par an est égal à CHF 3.95.

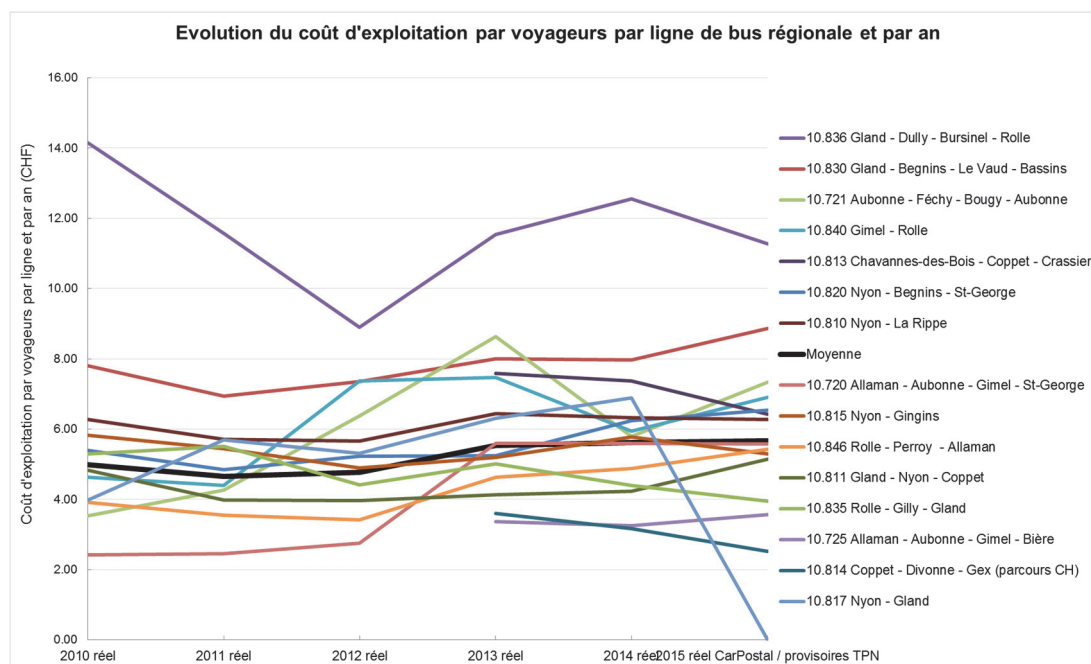


Figure 27 : Évolution du coût d'exploitation par voyageurs par ligne de bus régionale et par an – Régionyon

Les coûts d'exploitation des lignes régionales par voyageurs sont globalement situés entre CHF 4.- et CHF 6.- avec deux lignes plus efficaces et une ligne moins efficace. Le coût reste néanmoins stable depuis décembre 2012.

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 (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).

4.2.1. Taux de couverture des charges des lignes régionales TPN

Le tableau ci-contre présente les taux de couverture des charges pour les 5 lignes régionales TPN. Selon les chiffres provisoires pour l'horaire 2015¹, il est observé une légère baisse des taux de couverture qui peut être expliqué par une diminution des recettes TRV pour les lignes régionales. Les lignes 10.814 et 10.815 gardent leurs bons taux de couverture avec respectivement 54.0% et 32.3%. Le taux de couverture de la ligne 10.811 a diminué compte tenu du prolongement de la ligne jusqu'à Gland avec des coûts kilométriques qui ne sont pas totalement comblés par les recettes voyageurs. La ligne récente 10.813 est passée en dessus de la limite de 20%, pour atteindre les 21.7% ce qui est encourageant pour la pérennisation de la ligne.

	Réel 2010	Réel 2011	Réel 2012	Réel 2013	Réel 2014	Provisoires 2015
10.810 Nyon - La Rippe	30.90%	36.30%	42.00%	28.79%	46.50%	23.80%
10.811 Coppet - Céligny - Nyon	31.10%	25.90%	30.70%	34.54%	34.10%	24.30%
10.813 Chavannes-des-Bois - Coppet - Crassier			16.40%	19.88%	19.30%	21.70%
10.814 Gex - Divonne-les-Bains - Coppet (CH)			18.00%	20.50%	43.70%	54.00%
10.815 Nyon - Gingins	24.50%	24.00%	26.70%	32.66%	34.50%	32.30%
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%

Figure 28 : Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales TPN entre 2010 et 2015 - 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 24.39% en 2015, soit une légère baisse par rapport à l'horaire 2014.

Sur la base des chiffres réels de l'horaire 2015, les taux de couverture des charges des lignes CarPostal 10.830 (15.82%) et 10.836 (13.12%) 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 et le 10.841 qui est une ligne urbaine. Le taux de couverture de la ligne 10.835 a connu une hausse qui se justifie par l'augmentation du nombre de voyageurs. Le taux de couverture des autres lignes CarPostal reste stable.

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

Figure 29 : Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal entre 2010 et 2015 – Régionyon

¹ Les chiffres 2015 réels n'étant pas encore disponibles, des chiffres provisoires non validés par Mobilis ont été utilisés. Les chiffres 2015 réels seront disponibles en juin 2016. Le rapport TP sera alors mis à jour en conséquence.

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. Ainsi que les deux préavis qui ont permis d'élaborer le contenu du programme TP. Le tableau résume les engagements financiers du fonds régional transports publics depuis sa création en 2010.

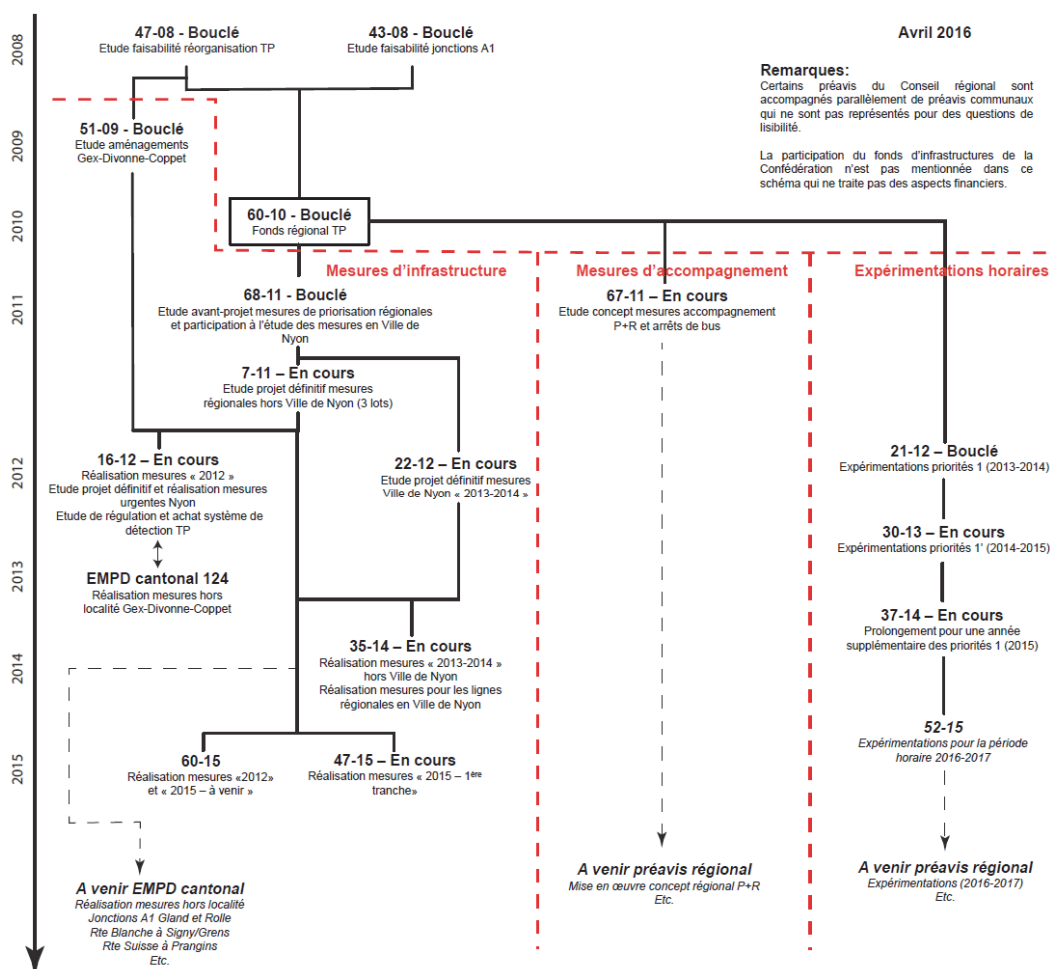


Figure 30 : Généalogie des préavis du fonds régional transports publics – Régionyon

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	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	1'311'800.00	106'000.00	214'000.00	991'800.00
Préavis 60-2015	1'287'225.00	500'000.00	472'025.00	315'200.00
Cumul engagements préavis fin 2015	36'593'165.00	13'356'325.00	12'478'167.50	10'691'653.75
%	100.00%	36.50%	34.10%	29.22%

*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 31 : Etat d'engagement du fonds TP – Régionyon

Au 31 décembre 2015, avec les 12 préavis déjà acceptés par le Conseil intercommunal et les décisions prises par le CoDir sur ses compétences financières, les engagements financiers représentent 77% du fonds TP.

A ce stade d'avancement, les engagements du fonds TP se répartissent de la manière suivante :

- Etudes : CHF 896'604.- (dont CHF 90'000.- pour les mesures d'accompagnement et CHF 390'000.- pour l'accompagnement opérationnel du programme TP), soit 8.4% ;
- Réalisation d'aménagement : CHF 6'672'441.-, soit 62.4% ;
- Expérimentations de courses supplémentaires : CHF 3'129'800.-, soit 29.2%.

Cet état des lieux des engagements du fonds TP affecté ne représente pas l'état des dépenses réelles. Au 31.12.2015, il s'élève à CHF 7.51 millions, soit environ 54% du fonds TP pour lesquelles des informations sont fournies dans les comptes du Conseil régional.

Afin d'assurer le financement par le fonds TP de l'entier du programme prévu, le Conseil régional a sollicité un nouvel acompte aux 51 communes partenaires en octobre 2015. Les communes avaient le choix entre deux scénarios. 15 communes ont fait le choix de verser la totalité du solde en faveur du fonds TP. 32 communes ont, quant à elles, décidé de verser l'équivalent de 15% du solde en affectant le 85% du solde sur un compte de réserve. Le Conseil régional sollicitera au fur et à mesure les participations nécessaires. Deux communes ont choisi de procéder autrement.

A ce jour, les communes partenaires ont ainsi alimenté le fonds TP à hauteur d'environ CHF 7.8 millions, soit 56.3% du montant prévu.

Comme il était indiqué dans le courrier de demande d'acompte, les mesures d'aménagement restantes (jonctions autoroutières par exemple) font l'objet de procédures plus longues repoussant leur réalisation. De plus, au vu de la durée des périodes d'expérimentation qui se base désormais sur les périodes TRV, il est estimé que le fonds TP ne pourra être totalement dépensé qu'à l'horizon 2020.

5. 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**

Suite à la réorganisation du réseau régional en décembre 2012, plusieurs points restent à traiter dans le secteur de Terre Sainte :

- La correspondance entre les lignes TPN 10.810 Nyon – La Rippe et 10.813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois à Crassier pour permettre une connexion avec la gare de Nyon qui n'est aujourd'hui pas possible pour une question de temps de parcours sur la ligne 10.813, dans l'attente de la réalisation des mesures de priorisation sur la jonction de Coppet.
- Le prolongement de la ligne 10.813 vers Sauverny (F) voire Grilly (F) qui ne disposent actuellement pas de transports publics en direction de Genève.
- La desserte du centre commercial de Chavannes-de-Bogis qui n'est plus desservi depuis la mise en place de la ligne transfrontalière 10.814 Gex – Divonne – Coppet pour laquelle une feuille de route a été signée entre les communes de Chavannes-de-Bogis et Commugny, la DGMR et Régionyon à l'été 2015 pour qu'une solution de desserte en transports publics ou en transport privé soit recherchée en vue d'une mise en œuvre au plus tôt en décembre 2017.

A ces points s'est ajouté le renouvellement de la Délégation de Service Public (DSP) de la ligne 10.814 qui est gérée par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière pour les transports publics (GLCT TP) pour une durée de 7 ans et pour laquelle il était possible de réétudier le tracé et l'offre de la ligne.

En collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Gex (CCPG), le département de l'Ain, le GLCT TP, la DGMR et Régionyon, il a été convenu de lancer, en novembre 2015, une étude pour le développement du réseau transfrontalier de transports publics entre le Pays de Gex et le District de Nyon. Dans un premier temps, l'étude s'est attachée à la comparaison de 4 variantes de tracé de la ligne 10.814 en vue d'une décision pour la mise en œuvre d'un tracé préférentiel dès décembre 2016.

Dans un second temps, le développement du réseau transfrontalier de transports publics sera étudié en se basant sur le réseau existant et les projets connus (BHNS Gex-Ferney par exemple) et en apportant une attention particulière aux points du réseau restant à traiter en prévision du passage au ¼ du RER entre Coppet – Genève – Lancy, Pont rouge. Les résultats de l'étude seront connus en juin 2016.

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

L'étude de faisabilité du programme TP avait identifié l'itinéraire via le giratoire Gravette, la Route de Signy et l'Avenue Alfred Cortot comme le tracé définitif de la ligne TPN 10.815 entre Eysins et la gare de Nyon (itinéraire planifié). Au vu des conditions de trafic et des travaux prévus sur cet axe, la décision avait été prise en 2012 de faire circuler provisoirement la ligne par la Route du Stand.

Une étude a été menée en 2014 pour évaluer s'il était possible de faire passer la ligne sur son itinéraire planifié mais les résultats étaient peu concluants car les travaux d'aménagement du giratoire de la Gravette étaient encore en cours. A l'époque, il avait donc été décidé de maintenir l'itinéraire provisoire dans l'attente des aménagements définitifs. Depuis la mi-2015, les travaux au giratoire Gravette ont été réalisés et les feux de signalisation pour la priorisation des bus sont fonctionnels sur l'itinéraire planifié.

Des tests de temps de parcours seront réalisés au premier trimestre 2016 et les partenaires se détermineront sur l'itinéraire à mettre en œuvre pour l'horaire 2017.

- **Complémentarité des lignes régionales entre Gland et Rolle et desserte du futur établissement scolaire de Gilly**

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 qui compte environ 40 emplois et 100 habitants. Ces courses permettent de compléter l'offre des lignes CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle et 10.836 Gland – Dully – Bursinel – Rolle.

Les mauvais résultats de fréquentations de la ligne 10.836, le retrait de la participation du fonds TP à l'exploitation de la boucle Le Vernay suite à la période expérimentale convenue, et la perspective de l'ouverture du nouveau groupe scolaire de Gilly à la rentrée d'août 2017 soulevaient quelques réflexions quant à la desserte en transports publics entre Gland et Rolle.

Une coordination entre les futurs horaires de l'établissement scolaire de Gilly et les lignes de transports publics sera recherchée afin de pouvoir pérenniser leurs offres. L'optimisation de l'offre de la boucle Le Vernay sera également recherchée.

En guise de conclusion, nous constatons que le traitement de l'ensemble des principaux points particuliers du réseau en matière d'exploitation a été engagé en 2015 et que des propositions pourront vraisemblablement être formulées d'ici la fin du 1^{er} semestre 2016.

6. Mesures d'aménagement

Cette année encore, des mesures d'aménagement, préalablement identifiées dans l'étude de faisabilité (2009) du programme TP, ont été réalisées.

Les mesures dites « 2012 », financées par le préavis du Conseil intercommunal n°16-2012, ont été réalisées, seules les mesures sur la jonction autoroutière de Coppet sont en cours de réalisation et devraient être terminées d'ici fin 2016. Ces mesures 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 des 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 mises en œuvre le 14 décembre 2014.

Les mesures dites « 2013-2014 », objet du préavis n°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 pour les lignes régionales à Nyon.

En décembre 2015, nous dénombrons :

- 57 mesures dites « 2012 » réalisées (préavis n°16-2012), dont 3 sont en cours de réalisation (jonction de Coppet) ;
- 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 ;
- 2 mesures dites « 2015 » ont été réalisées, 1 est en cours de réalisation et 2 mesures sont en attente du passage du préavis communal (feux Prangins) (préavis n°47-2015 et 60-2015);
- 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 reste des mesures dites « 2015 – tranches à venir » 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 2015 et feront l'objet de préavis ultérieurs.

Les mesures réalisées en 2015 ont été photographiées et sont brièvement détaillées dans les pages suivantes.

6.1. Exemples de mesures réalisées en 2015

Mesure D6.1 – Préavis n°47-2015 : Déplacement de l'arrêt de bus Le Vaud, Poste pour les lignes CarPostal 10.820 et 10.830



Mesure C6 – Préavis n°16-2012 : Seuil Duillier Sud pour la ligne CarPostal 10.820



Mesure C13 – Préavis n°35-2014 : Installation de feux prioritaires au carrefour Rte de la Vallée / Place de la Gare à Rolle pour les lignes CarPostal 10.721, 10.835, 10.836, 10.841 GBR urbain, 10.841 GBR Le Vernay, 10.840 et 10.846



Sources photos : Le Vaud : D. Schaecher ; Autres : Régionyon

6.2. 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.

Les premières semaines ont eu lieu plusieurs incidents principalement dus à des dérèglements de matériel lors de l'installation des feux (caméras, boucles de détection au sol, armoire électrique...). D'autre part, avec les données GPS relevées par les bus, les courbes d'approches des bus pour chaque carrefour à feux, qui ont été préalablement paramétrées dans le logiciel de priorisation, ont été ajustées pour se caler au plus proche de la réalité.

Un travail important a été effectué par les entreprises Siemens, fournisseur des feux, Comatis, fournisseur du système de détection et le bureau Citec, bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage afin de régler les différents problèmes lors du premier semestre 2015. Certains feux ont dû être désinstallés en ville de Nyon et les principaux soucis de détection ont été réglés.

Le 17 septembre 2015, lors de la séance de coordination regroupant les communes partenaires (Coppet, Commugny, Nyon, Prangins, Rolle), les transporteurs (TPN et CarPostal) et le Canton de Vaud, l'ingénieur transports responsable du système de détection basé à la Ville de Nyon tirait un bilan positif des neuf premiers mois de fonctionnement.

Le 3 novembre 2015 et suite aux réceptions des différentes parties du système (bus, RFU, poste central de commande), les partenaires et l'entreprise Comatis ont signé la réception définitive du système de détection. Cette signature lance la période de garantie de cinq ans sur les matériels et logiciels. D'autre part, il a été convenu du parfait achèvement du mandat du bureau Citec.

Les montants engagés par Régionyon pour la partie investissement ont été refacturés aux partenaires avant la fin d'année 2015. Le Canton a versé la subvention à fonds perdu attribuée aux transporteurs au prorata de leur investissement. Le montant du budget d'exploitation n'a pas été dépassé (CHF 15'000.- TTC) et reconduit pour l'année 2016.

Globalement, une économie de plus de CHF 89'000.- TTC a pu être réalisée par les partenaires par rapport au montant affiché dans le préavis intercommunal n°16-2012 et la convention intercommunale. Par rapport au montant préavisé à charge du Conseil régional, un solde positif de plus de CHF 18'000.- TTC est observé.

Globalement, la mise en place du système de détection a été bénéfique pour la priorisation des bus et la fiabilisation voire l'amélioration des temps de parcours. Pour les lignes urbaines, certains horaires ont été réajustés. Pour les lignes régionales, un retour plus important sera observé avant toutes modifications.

7. Mesures d'accompagnement

Pour rappel, le fonds TP a 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 avaient confirmé leur engagement financier pour l'étude des mesures d'accompagnement dans les bassins versants des quatre gares régionales. A noter qu'une contribution financière du Canton a été obtenue et a permis de couvrir une partie des frais d'étude.

7.1. Le concept de stationnement P+R

Le concept régional de stationnement P+R a été présenté aux communes en 2014 et mis à jour suite à la consultation des communes et des partenaires (CFF, Canton,...). Le rapport, disponible sur le site web de Régionyon, sera susceptible d'être adapté selon les résultats d'une étude, initiée en 2015 dans le cadre du Grand Genève, pour la coordination des stratégies P+R sur la Rive Droite de l'agglomération transfrontalière (Canton de Genève, Pays de Gex, District de Nyon). Les objectifs de cette étude sont les suivants :

- Faire coïncider les planifications P+R genevoise, française et vaudoise sur le territoire de la Rive droite du Grand Genève, en regard notamment des dernières évolutions des planifications en matière d'offre de transports publics ;
- Aboutir à la définition d'un programme transfrontalier de mise en œuvre des P+R, incluant une stratégie tarifaire et une logique d'accès coordonnés.

Par ailleurs, le Conseil régional a été sollicité par les communes du NStCM pour engager la phase de mise en œuvre du Concept régional dans le bassin versant. Ainsi, un projet de feuille de route est en cours d'élaboration dans le cadre d'un groupe de travail réunissant les communes concernées, le Canton, la compagnie du NStCM et le Conseil régional. L'objectif est d'augmenter le nombre de places de stationnement P+R dans les gares du NStCM, de mettre en place une stratégie tarifaire, une logique d'accès et une gestion coordonnée des P+R afin de proposer une offre attractive et cohérente pour les utilisateurs.

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.

En 2015, une base de données a été constituée. Elle est composée des différentes caractéristiques indiquées dans les fiches arrêts et par l'expérience du terrain ainsi que des indicateurs de conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand).

La base de données a été intégrée dans un logiciel de cartographie. Ainsi les arrêts sont géo-référencés et classés selon leur degré d'accessibilité et leur fréquentation journalière. Ce sont ainsi la quasi-totalité des 250 arrêts régionaux hors urbains qui ont été traités.

Les fiches arrêts nécessitent cependant un approfondissement en fonction du contexte local de chaque arrêt et des projets communaux connexes. Le secrétariat du Conseil régional est à la disposition des communes qui souhaitent disposer de ces fiches et/ou d'informations complémentaires.

8. Communication

Les mesures de communication en lien avec les transports publics accompagnent le programme régional de réorganisation des transports publics depuis son envoi. A ce titre, le volet communication dispose pour chaque préavis du fonds TP affecté d'un montant représentant 10% des frais d'études ou 1% des frais de réalisation d'aménagement.

La communication autour de la mobilité est menée en partenariat avec les transporteurs et opérateurs de la région sous l'égide *Nyon région l'esprit mobile*. L'élaboration et la mise en œuvre des actions de communication autour de l'offre en transports publics sont discutées au sein du groupe de travail² lors des séances trimestrielles de celui-ci.

Ces mesures s'articulent autour de deux volets :

- Une communication de type informative autour de l'offre et des utilisateurs : plan du réseau, cartons suspendus, nouvelle offre des TP, kit mobilité, portail www.nyonregion-mobilite.ch, etc.
- Une communication de sensibilisation : offres combinées, mobilité douce, développement d'outils dans le cadre de l'accompagnement des Plans mobilité d'entreprises (ex. Guichet Mobile – Point d'information mobilité).

Durant l'année 2015, ces deux types de communication se sont poursuivis avec le développement de nouveaux outils et supports.

8.1 Kit d'information mobilité

Un kit d'information mobilité a été élaboré en partenariat avec les transporteurs. Imprimé à **plus de 4'000** exemplaires, ce support est destiné aux habitants ainsi qu'aux visiteurs de la région de Nyon et peut être obtenu auprès des communes du district et de Nyon Région Tourisme.

Le kit mobilité se présente sous forme de fourre et contient toutes les informations utiles au sujet des transports publics (horaires, plan du réseau), ainsi que des actions spéciales, telles que concours, offres combinées et autres avantages.



Figure 32 : Kit d'information mobilité – Graphisme : Wazem – Fesselet, Régionnyon 2015

² 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

8.2 Produits combinés transports-loisirs

Diverses offres combinées ont été mises en place durant l'année dans le but d'inciter à l'utilisation des transports publics pour les activités culturelles et de loisirs. Ces offres ont été communiquées via divers supports. Voici deux exemples parmi d'autres :

- Spectacles jeune public

Dès septembre 2015, les familles ont pu bénéficier d'une réduction de CHF 5.- sur présentation du titre de transport lors d'une **trentaine de spectacles jeune public** à l'Usine à Gaz de Nyon, au Théâtre de Grand-Champ à Gland et au Casino Théâtre de Rolle.

- Raquettes & fondue à Saint-Cergue

Durant la saison hivernale 2015-2016, une offre combinée RailAway, alliant trajet en train, location de raquettes et fondue à Saint-Cergue a été proposée en partenariat avec Nyon Région Tourisme et RailAway à un prix avantageux. En hiver 2014-2015, **98 forfaits** avaient été vendus dans le cadre de cette même offre.



Figure 33 : Exemples de visuels pour la promotion de produits combinés - Graphisme : Wazem – Fesselet, Régionyon 2015

8.3 Événement autour du NStCM

Un événement a été organisé par le Conseil régional, en partenariat avec NStCM et la Ville de Nyon le 15 décembre 2015, afin de marquer le passage au quart d'heure de la cadence du train NStCM entre Nyon et Genolier aux heures de pointe. Cet événement où thé, vin chaud, pains d'épices, animation et concours étaient au programme a rencontré un vif succès auprès des pendulaires.



Figure 34: Événement du passage 1/4 heure du NStCM – Régionyon 2015

Table des illustrations

Figure 1	Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales, urbaines et NStCM – Régionyon
Figure 2	Calendrier de mise en œuvre des expérimentations – Régionyon 2016
Figure 3	Schéma des scénarios appliqués aux expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds TP – Régionyon 2016
Figure 4	Carte schématique du réseau régional de transports publics du district de Nyon 2015 – ZVV, Régionyon
Figure 5	Fréquentation de la ligne TPN 10.810 Nyon – La Rippe (-Divonne-Coppet avant 12.2012)
Figure 6	Fréquentation de la ligne TPN 10.811 Coppet - Nyon
Figure 7	Fréquentation de la ligne TPN 10.813 Chavannes-des-Bois – Coppet - Crassier
Figure 8	Fréquentation de la ligne TPN 10.814 Coppet – Divonne – Gex
Figure 9	Fréquentation de la ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins
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 de la ligne CarPostal 10.721 Rolle – Aubonne - Allaman
Figure 18	Fréquentation de la ligne 155 – NStCM – Nyon – St.-Cergue – La Cure
Figure 19	Plan du réseau urbain Nyon – Prangins de l'horaire 2014 – ZVV - Régionyon
Figure 20	Plan du réseau urbain Nyon – Prangins de l'horaire 2015 – ZVV - Régionyon
Figure 21	Fréquentation des lignes urbaines du réseau Nyon – Prangins – TPN - Régionyon
Figure 22	Plan schématique du réseau urbain de Gland (TUG) 2015 – ZVV, Régionyon
Figure 23	Plan schématique du réseau urbain de Rolle (GreenBus) 2015 – ZVV, Régionyon
Figure 24	Fréquentation ligne CarPostal 10.831 Transport Urbain de Gland (TUG)
Figure 25	Fréquentation ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle (- Boucle Le Vernay)
Figure 26	Évolution du coût total d'exploitation et de la fréquentation sur les lignes régionales entre 2010 et 2015 – Régionyon
Figure 27	Évolution du coût d'exploitation par voyageurs par ligne de bus régionale et par an – Régionyon
Figure 28	Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales TPN entre 2010 et 2015 - Régionyon
Figure 29	Évolution du taux de couverture des charges des lignes régionales CarPostal entre 2010 et 2015 – Régionyon
Figure 30	Généalogie des préavis du fonds régional transports publics – Régionyon
Figure 31	Etat d'engagement du fonds TP – Régionyon
Figure 32	Kit d'information mobilité - Graphisme : Wazem – Fesselet, Régionyon 2015
Figure 33	Exemples de visuels pour la promotion de produits combinés Graphisme : Wazem – Fesselet, Régionyon 2015
Figure 34	Événement du passage ¼ heure du NStCM – Régionyon 2015

Lexique

CFF	Chemin de Fer Fédéraux
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.
NStCM	Nyon – Saint-Cergue – Morez ; Ligne de train 155 : Nyon – Saint Cergue – La Cure.
OFROU	Office Fédéral des Routes.
OFT	Office Fédéral des Transports
Paire de courses	Une paire de courses est composé d'un aller-retour entre les deux terminus d'une ligne
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, dans le district : Nyon-Prangins, Gland et Rolle.
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.

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 rapport intermédiaire TP 2015 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.regionyon.ch