

PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N° 21 – 12

AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

Contribution de 1'125'000.- sur le fonds régional TP affecté pour une première phase d'expérimentation d'une offre supplémentaire pour les horaires de décembre 2012 à décembre 2014

Responsable : Pierre Stampfli

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Préambule

Pour cette première étape de réorganisation des transports publics de décembre 2012, l'Autorité organisatrice des transports publics (Etat de Vaud) a fait un effort substantiel en augmentant son soutien financier à l'exploitation de l'ordre de + 33%. Dans ce cadre les nouveaux horaires ont été mis en consultation et les communes demandent la mise en place d'une expérimentation d'une offre supplémentaire, répondant plus précisément aux attentes exprimées et qu'elle soit financée par le fonds régional. Le présent préavis traite de cette question.

Les délais de la Confédération imposent une finalisation définitive des horaires 2013 au 15 septembre 2012 pour pouvoir être intégrés dans les bases de données permettant aux usagers de disposer des informations en ligne sur les horaires.

Les partenaires du programme (Etat de Vaud, transporteurs et Régionyon par son Comité de direction) assument ensemble le fait que la décision de financement de cette offre supplémentaire sera postérieure à la date de publication officielle des horaires.

1. Rappel des démarches engagées et du cadre réglementaire

Le programme de réorganisation des transports publics prévoit une phase d'expérimentation d'une offre supplémentaire financée par le fonds régional affecté. La période de consultation des horaires 2013 a mis en évidence les améliorations proposées par le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud et les opportunités de compléter cette offre par des expérimentations en plusieurs phases. L'objectif est d'atteindre une fréquentation suffisante au terme de chaque phase d'expérimentation pour envisager de passer à la suivante et finalement pérenniser l'offre en transférant son financement dans le mécanisme du TRV¹ (transports régional voyageurs) bénéficiant des subsides de la Confédération.

Compte tenu des capacités limitées du fonds régional affecté et des contraintes imposées par cadre réglementaire du TRV, une stratégie d'amélioration de l'offre par étapes a été privilégiée par le CODIR et le COPIL des transports publics (commission de la mobilité élargie), regroupant des représentants de tous les bassins versants. Sur la base d'une analyse détaillée des horaires en consultation et des remarques des communes reçues en copie, des séances par bassins versants ont permis de faire des propositions de modifications des horaires et de définir des priorités pour les propositions d'expérimentations.

¹ Selon les règles du TRV, le déficit des lignes de transports publics suburbaines est réparti entre les communes, le Canton et la Confédération. Les lignes urbaines font l'objet d'une répartition différente.

La faisabilité technique des propositions de modification des horaires et des expérimentations a été vérifiée avec le Service de la mobilité et les transporteurs (TPN et CarPostal). Seules les priorités des expérimentations pour certaines lignes connectées à la gare de Rolle ont dû ainsi être adaptées en raison du besoin de véhicules et de chauffeurs supplémentaires dont CarPostal ne pourra pas disposer en décembre 2012. En effet ce prestataire doit faire face à des délais de commande des véhicules (9 mois) et d'engagement des chauffeurs. Une solution alternative est proposée au travers de l'extension du bus urbain de Rolle (Green Bus) permettant notamment de renforcer la desserte du pôle d'emploi de A-one, de desservir le secteur du Vernay, d'apporter une desserte à la 1/2h aux heures de pointe pour certains villages de l'Ouest nollois avec un temps de parcours un peu plus long et de réduire le besoin de doublure scolaire aux heures de pointe pour certains villages.

Le COPIL des transports publics a suivi l'entier de la démarche. Une séance de synthèse des discussions avec les représentants politiques des bassins versants, les Service de la mobilité et les transporteurs a permis de discuter de différents scénarios et d'arrêter une proposition d'expérimentation des premières priorités pour une période de deux ans qui minimise les risques d'échec. Un travail de suivi rigoureux devra être mené pour évaluer les effets de l'amélioration de l'offre et décider d'un éventuel renforcement de l'expérimentation avec les deuxièmes priorités dès décembre 2013 dans le cas où un saut significatif de fréquentation¹ était constaté au printemps 2013.

L'objectif est de pouvoir transférer les courses supplémentaires, financées par le fonds régional affecté, dans le mécanisme de financement du TRV au terme de la période d'expérimentation. Une convention avec les Service de la mobilité est en préparation pour expliciter les conditions de ce transfert et la méthode de travail pour évaluer les effets de l'amélioration de l'offre. Dans ce cadre, la région accèdera régulièrement aux données statistiques de fréquentation des lignes de bus.

Le transfert des élèves du secondaire des transports privés vers les transports publics devrait contribuer à l'amélioration attendue de la fréquentation des bus. Un travail important a été effectué en collaboration avec les associations scolaires intercommunales, les directions d'établissement et les transporteurs pour mettre en place les conditions de ce transfert dans chaque établissement secondaire concerné. Ainsi, la majorité des élèves du secondaire du district prendra les transports publics dès décembre 2012 pour se rendre à l'école, à l'exception des communes d'Asse & Boiron dont le transfert a été reporté en raison de contraintes contractuelles avec les transporteurs privés.

L'élaboration des horaires et la définition des expérimentations ont été coordonnées avec la mise en œuvre des mesures d'aménagement pour les bus, dont la concrétisation est aussi prévue en plusieurs étapes. Les mesures d'aménagement 2012 garantiront la fonctionnalité du réseau, notamment par l'adaptation de seuils de ralentissement et la création d'arrêts. Les mesures plus conséquentes sont le franchissement du secteur de la jonction autoroutière de Coppet et les mesures urgentes en ville de Nyon, pilotées respectivement par l'Etat de Vaud et la Ville de Nyon. La préparation de la mise en œuvre des mesures 2013-2014 et 2015 se poursuit en collaboration avec les communes concernées et l'Etat de Vaud.

Concernant la desserte d'Asse&Boiron, des variantes ont été étudiées pour se substituer à la variante en boucle, initialement prévue, rendue impossible techniquement par des contraintes d'horaires. Suite à plusieurs séances avec les communes, une variante préférentielle, en cours d'affinage, s'est dessinée remplissant la plupart des objectifs visés par le bouclage. Toutefois, après discussion avec l'association intercommunale en charge du transport scolaire, il s'avère que les transporteurs privés ont un contrat courant au moins jusqu'à la rentrée 2013-2014. Pour

¹ Le système des transports publics suisses est régi par un cadre réglementaire établi par la Confédération, agissant par l'intermédiaire de l'Office fédéral des transports (OFT). L'OFT édicte notamment les règles qui définissent la participation de la Confédération à la couverture du déficit des transports publics. La fréquentation des lignes est le critère principal permettant de juger l'adéquation entre l'offre et la demande. Une table de l'OFT indique l'entrée en matière de la Confédération pour sa participation financière à un nombre de paires de courses défini par la fréquentation de la ligne. D'autres critères comme le taux de couverture des charges par la vente de billets et d'abonnements, sont également à prendre en compte.

cette raison, et pour laisser le temps de se préparer à la situation future, il a été convenu que le bouclage ne se fasse qu'à partir de décembre 2013 lorsque les élèves pourront être transférés dans les bus de ligne. Ceci permettra d'assurer les meilleures chances de pérenniser ce bouclage par une fréquentation plus élevée susceptible de répondre aux critères de la Confédération. Des améliorations d'horaires des lignes 810 (Nyon-La Rippe) et 815 (Nyon-Gingins) sont néanmoins prévues dès décembre 2012, avec une modification du tracé de la ligne 815.

La ligne transfrontalière Gex-Divonne-Coppet, coordonnée par le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), va être mise en service en décembre 2012. Les travaux nécessaires pour l'aménagement de la jonction de Coppet, pilotés par le Service des routes, devraient démarrer début 2013 sous réserve de la validation des crédits par le Grand Conseil. Cette ligne constitue une expérimentation en elle-même financée par l'Etat de Vaud et les partenaires français. C'est pourquoi elle ne fait pas partie des expérimentations financées par le fonds régional affecté. Suite aux discussions entre les partenaires, la décision de modifier le tracé de la ligne Gex-Divonne-Coppet dans le secteur de la jonction autoroutière implique de devoir trouver une solution particulière pour la desserte du centre commercial de Chavannes-de-Bogis avec l'appui de l'Etat de Vaud.

Le fonds régional affecté ne finance aucune expérimentation pour les lignes urbaines hormis le Green Bus dont le nouveau tracé testé desservira des localités hors du périmètre de la ville de Rolle. La mise en place du Transport urbain de Gland (TUG) est assumée par la Ville de Gland, alors que la réorganisation du réseau urbain de Nyon, dont la mise en place est prévue en décembre 2013, est assumée par la Ville de Nyon. Les synergies entre les lignes régionales et les lignes urbaines sont toutefois optimisées par la complémentarité de l'offre et les aménagements communs dans les périmètres urbains lorsque cela est possible.

Les modifications de l'offre de transports publics concernent aussi le NStCM car ce dernier doit, comme les bus, s'adapter au cadencement des trains CFF. Plusieurs changements liés à la structure de l'horaire des trains CFF en gare de Nyon permettront de fiabiliser les correspondances, en particulier aux heures de pointe. La modification de la structure de l'horaire du NStCM implique des déplacements de points de croisement qui induisent des légères augmentations de temps de parcours. Cette situation devrait durer jusqu'au remplacement du matériel roulant, la création d'un nouveau point de croisement au-dessus d'Arzier et la sécurisation de gares ; ces deux derniers éléments étant prévus dans le crédit cadre 2013-2016 demandé à la Confédération. Dans l'intervalle, aucune expérimentation financée par le fonds régional affecté n'est prévue. Le fonds régional pourra être cependant mobilisé pour participer aux aménagements facilitant les accès aux gares du NStCM.

Plusieurs entreprises du district (Manor¹, A-One Center, Nemaco) participent à la couverture du déficit de la ligne de transports publics qui les concerne mais ce n'est pas la règle. Pour des raisons d'égalité de traitement, d'optimisation de la participation des tiers aux transports en commun et de responsabilité environnementale des entreprises, une participation des entreprises ayant une taille critique suffisante et bénéficiant d'une offre en transports publics permettant de réduire l'utilisation de la voiture est souhaitée. Cette volonté devrait également être traduite dans les plans de mobilité d'entreprises, en complémentarité avec d'autres mesures incitatives.

Une campagne de communication adéquate accompagnera la réorganisation des transports publics du district. Une stratégie de communication, basée sur les moyens financiers alloués pour ce faire dans les différents préavis pour les transports publics, a été définie. Des collaborations avec les transporteurs (TPN, CarPostal et CFF) et les villes du district ont été mises en place. Il s'agira notamment d'indiquer les changements aux utilisateurs existants et de conquérir de nouveaux utilisateurs en mettant en évidence les améliorations de l'offre. De plus, la complémentarité des moyens de déplacement sera mise en avant pour offrir une vision globale des offres de mobilité dans la région.

¹ Il faut relever que Manor est la première entreprise du district qui participe depuis plusieurs années aux coûts des transports publics.

2. Objet (voir annexe A)

Les priorités premières à expérimenter pour le transport suburbain représentent 18 paires de courses supplémentaires par rapport à l'offre 2013 proposée par le Service de la mobilité, cette dernière représentant déjà 34 paires de courses supplémentaires par rapport à l'offre actuelle de 179 paires de courses (voir annexe A).

Les présents chiffres se fondent sur l'évaluation de l'évolution de l'offre de 13 lignes de bus. Les données relatives à la fréquentation actuelle et projetée pour les lignes 811 (Coppet-Nyon) et 817 (Nyon-Gland) ne sont pas intégrées car l'offre horaire en décembre 2013 sera similaire à l'offre actuelle 2012. Les données relatives à la nouvelle ligne transfrontalière ne sont pas intégrées.

Pour ces 13 lignes de bus (Cf ci-dessous) cela représente un objectif d'augmentation de la fréquentation globale des lignes de 48% pour passer de 4'771 (2012) à 7'045 voyageurs par jour du lundi au vendredi en moyenne. L'effort à fournir est significatif et ambitieux par rapport aux objectifs de fréquentation des lignes de bus qu'il s'agira d'atteindre pour remplir les critères de l'OFT. Il est attendu que le transfert des élèves du secondaire sur les lignes de transport public contribue fortement au saut significatif de fréquentation visé pour début 2013.

Afin d'avoir la vision d'ensemble des améliorations des lignes de transports publics de la région, le tableau ci-dessous en fait la synthèse. Le présent préavis porte sur les propositions d'expérimentation de première priorité. Les priorités des expérimentations sont visibles dans l'annexe A. Toutes les propositions de modification et d'expérimentation ont été discutées par bassin versant avec les communes concernées. Les expérimentations se concentrent sur la période du lundi au vendredi pour cibler en premier lieu la clientèle pendulaire.

Ligne	Changements TRV 2013 (en plus de l'adaptation des horaires à ceux des trains) financés par la Confédération, le Canton et les communes	Propositions de modifications qui devraient rester dans l'enveloppe financière TRV 2013	Propositions d'expérimentation de première priorité <u>du lundi au vendredi</u> financée par le fonds régional affecté pendant 2 ans
811 Coppet-Prangins	Aucune car cette ligne bénéficie déjà d'une offre cadencée à la demi-heure toute la journée grâce à la desserte de Céligny (GE) qui s'aligne sur la loi genevoise. Le prolongement de la gare de Nyon jusqu'à Prangins hôpital ne sera effectif que lorsque les aménagements y relatifs (carrefour Rte Suisse et rebroussement) seront réalisés (en 2013 au mieux).	Aucune	Aucune
813 ¹ Chavannes-des-Bois-Coppet-Crassier	+ 2.5 paires de courses du lundi au vendredi +1 paire de courses le samedi +3 paires de courses le dimanche	Aucune	+3 paires de courses entre Coppet et Crassier pour prolonger la cadence à la demi-heure du matin et du soir et améliorer l'offre du soir. L'amélioration de l'offre entre Chavannes-des-Bois et Coppet est conditionnée au prolongement de la ligne sur Sauverny (F) et Grilly. Pour l'instant, le Département de l'Ain n'entre pas en matière.

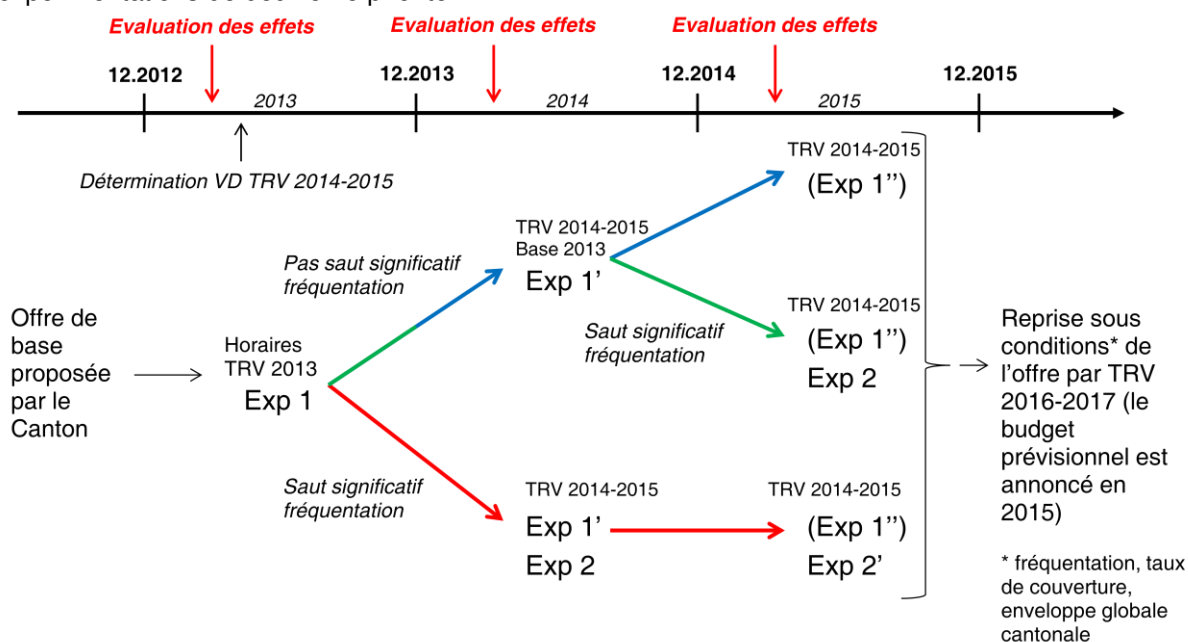
¹ Les lignes 810, 813 et 814 prévues en 2013 sont une refonte complète de la ligne 810 actuelle. C'est pourquoi le nombre de paires de courses dans le tableau n'est pas nécessairement identique au nombre de nouvelles courses identifiées dans l'annexe A.

Ligne	Changements TRV 2013 (en plus de l'adaptation des horaires à ceux des trains) financés par la Confédération, le Canton et les communes	Propositions de modifications qui devraient rester dans l'enveloppe financière TRV 2013	Propositions d'expérimentation de première priorité <u>du lundi au vendredi</u> financée par le fonds régional affecté pendant 2 ans
810 Nyon-La Rippe	+ 2 paires de courses du lundi au vendredi +3 paires de courses le samedi +4 paires de courses le dimanche + 2 paires de courses pour les élèves prolongées à Gingins	Suppression des courses supplémentaires pour les scolaires. Décalage de la première course du matin une demi-heure plus tard. Suppression d'une paire de courses le dimanche au profit de la ligne 815	Le report des élèves du secondaire ne pouvant se faire pour décembre 2012, aucune expérimentation n'est prévue pour la liaison La Rippe-Gingins avant décembre 2013
815 Nyon-Gingins	+ 2 paires de courses du lundi au vendredi +2 paires de courses le samedi +2 paires de courses le dimanche	Décalage de la première course du matin une demi-heure plus tard. Ajout d'une paire de courses le dimanche issue de la ligne 810	Le report des élèves du secondaire ne pouvant se faire pour décembre 2012, aucune expérimentation n'est prévue pour la liaison La Rippe-Gingins avant décembre 2013
814 Gex-Divonne-Coppet	Les horaires de cette ligne ne sont pas encore publiés	Aucune	Aucune
817 Nyon-Gland	Pas de changement. Cette ligne devrait être supprimée dès que le prolongement de la ligne 811 à Prangins hôpital sera effectif	Aucune	Aucune
820 Nyon-St-George	+ 1.5 paires de courses du lundi au vendredi +2.5 paires de courses le samedi Suppression du taxi bus mais reprise de plusieurs courses du soir par le TRV	Aucune	Aucune
830 Gland-Bassins	+ 3 paires de courses du lundi au vendredi Desserte de Burtigny par le taxi bus au départ de Gland	Un décalage de 30 minutes de tout l'horaire est nécessaire pour être coordonné avec l'horaire de l'école secondaire de Begnins	+2 demi-paires de courses entre Gland et Begnins pour prolonger la cadence à la demi-heure du matin et améliorer l'offre du soir
831 Transport urbain de Gland (TUG)	Ligne urbaine Modification du tracé pour assurer une complémentarité avec les lignes régionales 835 et 836 dans le secteur urbain	Aucune	Aucune
835 Gland-Rolle via Gilly	+ 1 paire de courses du lundi au samedi	Introduction de la cadence aux deux heures le dimanche pour reporter les éventuelles économies sur l'offre lundi-vendredi	+3 paires de courses pour assurer la cadence à l'heure toute la journée et améliorer l'offre du soir

Ligne	Changements TRV 2013 (en plus de l'adaptation des horaires à ceux des trains) financés par la Confédération, le Canton et les communes	Propositions de modifications qui devraient rester dans l'enveloppe financière TRV 2013	Propositions d'expérimentation de première priorité <u>du lundi au vendredi</u> financée par le fonds régional affecté pendant 2 ans
836 Gland-Rolle via Dully	+ 4 paires de courses du lundi au samedi	Introduction de la cadence aux deux heures le dimanche pour reporter les éventuelles économies sur l'offre lundi-vendredi	+3 paires de courses pour assurer la cadence à l'heure toute la journée et améliorer l'offre du soir
840 Rolle-Gimel	+ 1.5 paires de courses du lundi au vendredi	Déplacement de la première course du matin le soir	+2 paires de courses pour assurer la cadence à l'heure toute la journée
841 Green Bus Rolle (GBR)	Ligne urbaine avec prolongement suburbain Modification du tracé		+ 4.5 paires de courses du lundi au vendredi pour le prolongement suburbain
846 Rolle- Allaman	+ 0.5 paire de courses du lundi au vendredi -1.5 paires de courses le samedi et dimanche	Modification des correspondances sur les RE plutôt que les RER à Allaman pour fiabiliser l'offre (en discussion avec les communes concernées)	+1 paire de courses pour améliorer l'offre du soir
720 Allaman – St-George	Prolongement de la ligne actuelle jusqu'à St-George + 2 paires de courses du lundi au vendredi -1.5 paires de courses le samedi -1.5 paires de courses le dimanche	Aucune	Aucune
721 Rolle- Aubonne- Allaman	+ 1.5 paires de courses du lundi au vendredi	Aucune	Aucune
725 Allaman- Saubraz	Nouvelle ligne + 11 paires de courses du lundi au vendredi	Aucune	Aucune
155 NStCM	Modification des temps de parcours pour s'adapter aux nouvelles correspondances en gare de Nyon et amélioration du nombre de courses sur la ligne.	L'ajout de courses entre St-Cergue et La Cure est en cours d'évaluation par le Service de la mobilité et le NStCM	Aucune
TOTAL	+ 34.5 paires de courses du lundi au vendredi + 10.5 paires de courses le samedi + 6 paires de courses le dimanche	- 2 paires de courses lundi-vendredi (pour les scolaires 810) - 12 paires de courses le dimanche (835 et 836)	+ 17.5 paires de courses du lundi au vendredi

3. Scénarios

Compte tenu des contraintes de l'OFT et du Service de la mobilité, et de la nécessité de minimiser les risques financiers, une amélioration de l'offre par étapes a été retenue. L'analyse des différents scénarios a montré que le processus d'expérimentation devrait durer au minimum trois ans. Une première phase permettrait de tester les effets des améliorations proposées par le Service de la mobilité qui seraient complétées par les expérimentations de première priorité. Une deuxième phase, qui démarrerait sous réserve du succès de la phase précédente, permettrait d'y ajouter les expérimentations de deuxième priorité.



Scénario 1 : dans le cas où un saut de fréquentation significatif était constaté début 2013, les expérimentations de première priorité pourraient être reprises par le financement du TRV dès décembre 2013. Les expérimentations de deuxième priorité pourraient alors être effectuées dès décembre 2013 jusqu'en décembre 2015 et reprises à cette date par le TRV en cas de succès.

Scénario 2 : dans le cas où un saut de fréquentation significatif n'était constaté qu'en 2014, les expérimentations de première priorité pourraient être reprises par le financement du TRV dès décembre 2014. Les expérimentations de deuxième priorité pourraient alors être effectuées dès décembre 2014 jusqu'en décembre 2016 et reprises à cette date par le TRV en cas de succès.

Scénario 3 : dans le cas où aucun saut de fréquentation significatif n'était constaté en 2013 ou en 2014, les expérimentations de première priorité seraient abandonnées en décembre 2014 en cas de non reprise par le financement TRV. Les expérimentations de deuxième priorité seraient également abandonnées.

Pour garantir les meilleures chances de succès du processus d'expérimentation et voir se réaliser le scénario 1, l'amélioration de l'offre en décembre 2012 doit nécessairement être accompagnée d'un effort de communication important et du transfert des élèves du secondaire vers les transports publics. Par ailleurs, les mesures d'aménagement devront être réalisées dans les meilleurs délais. La mise en place d'une politique régionale de gestion du stationnement P+R complémentaire aux transports publics devrait également compléter le dispositif.

4. Calendrier

Calendrier du préavis 21-12

16 août	validation du préavis au CODIR
17 août	dépôt au bureau du Conseil intercommunal en procédure accélérée
27 septembre	décision du Conseil intercommunal

Calendrier pour les horaires

23 juillet	envoi d'un courrier d'engagement financier du Conseil régional pour les expérimentations sous réserve de la décision du Conseil intercommunal
Août	chiffrage précis des expérimentations/modifications des horaires par TPN et CarPostal
15 août	envoi des horaires finalisés à la Confédération
15 septembre	ultimes ajustements possibles des horaires le cas échéant
Octobre	signature de la convention entre le Conseil régional et le Service de la mobilité pour le financement des expérimentations 2013-2014
9 décembre	mise en exploitation de l'horaire 2013
Avril 2013	évaluation des effets de l'amélioration de l'offre

5. Organisation

Un suivi des effets de l'amélioration de l'offre de transports publics devra être mis en place. Les transporteurs fourniront les statistiques nécessaires à l'analyse de la fréquentation par ligne de bus. Dans le cadre des groupes de discussions des bassins versants, les communes seront informées des analyses des effets de l'amélioration de l'offre et pourront transmettre leurs demandes d'ajustements à apporter compte tenu des constats effectués « sur le terrain ». Le COPIL des transports publics (commission de la mobilité élargie), constitué de délégués de chaque bassin versant, procédera à la synthèse des analyses par lignes pour avoir la vision d'ensemble du réseau.

Une convention est en cours de préparation avec le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud pour formaliser la participation financière du Conseil régional pour les expérimentations. Cette convention définira les conditions de collaboration avec le Service de la mobilité (échange d'informations et droit de regard) et la méthode de travail pour procéder à l'évaluation des effets de l'amélioration de l'offre. Elle devrait comprendre des éléments relatifs aux conditions de reprise des expérimentations par le financement TRV en décembre 2014¹. Enfin, elle devrait contribuer à préparer l'expérimentation des paires de courses classées en seconde priorité. Le cas échéant, l'activation du fonds régional affecté pour mettre en place des expérimentations de seconde priorité sera à nouveau soumise au Conseil intercommunal par voie de préavis, en 2013 (scénario 1) ou en 2014 (scénario 2).

6. Financement (voir annexe A)

L'offre de transports publics va s'améliorer de manière significative dès décembre 2012, en lien avec la mise en place de RegioExpress cadencés à la ½ heure toute la journée entre Genève et Lausanne. Pour adapter les lignes de bus aux cadences des trains et répondre à la forte mobilisation de 51 communes et du Conseil régional autour des transports publics, l'Etat de Vaud prévoit une évolution du budget des indemnités d'environ 3 millions entre 2012 et 2013 pour l'exploitation (+33%)² répartie selon le tableau ci-dessous.

	2012	2013	Croissance indemnités
TPN	4'414'000.-	5'352'000.-	938'000.- (+21%)
CarPostal	4'706'000.-	6'480'000.-	1'774'000.- (+37%)
Nouvelle ligne Gex-Divonne-Coppet	-	340'000.-	340'000.-

¹ En raison des contraintes de l'OFT, le Service de la mobilité définit les budgets du TRV par période de deux ans (2012-2013 / 2014-2015 / etc.). La reprise du financement des expérimentations en décembre 2014 intervient en milieu de période. Cela signifie que le budget prévisionnel TRV 2014-2015 devra être établi sur la base de l'analyse de l'augmentation de la fréquentation au printemps 2013 déjà, rendant l'attente du saut significatif de fréquentation plus importante. Le changement d'horaire de décembre 2012, situé aussi en milieu de période, est une exception justifiée par le changement d'horaire important des CFF.

² Les chiffres sont issus d'un courrier du Chef du Département des infrastructures du 19 juin 2012 reçu suite à une rencontre avec une délégation du CODIR qui a permis d'obtenir l'aval du Canton pour proposer des expérimentations d'offre supplémentaire financées par le fonds régional affecté.

Total TRV	9'120'000.-	12'172'000.-	3'052'000.- (+33%)
-----------	-------------	--------------	-----------------------

Les expérimentations proposées par les communes et le Conseil régional viennent compléter le dispositif. Le coût des expérimentations de première priorité est estimé à 1'113'000.- sur deux ans (556'500.-/an) pour 18 paires de courses supplémentaires dont l'extension du Green Bus à Rolle (pour plus d'informations, nous consulter). Un montant a été ajouté pour les frais de communication (tout-ménage, brochure d'information, événements, etc.) liés à la valorisation du programme de réorganisation des transports publics auprès des communes et du grand public.

La stratégie de communication est élaborée en partenariat avec les différents partenaires. Selon la pratique du Conseil régional, cette somme est calculée en prenant 1% des frais de réalisation, respectivement 10% des frais d'étude, sur les montants totaux. Elle vient compléter les sommes déjà mobilisées dans les préavis précédents.

	2013	2014	Total sur deux ans
Expérimentations de première priorité	556'500.-	556'500.-	1'113'000.-
Montant pour la communication	5'565.-	5'565.-	11'130.- arrondi à 12'000.-
Total fonds régional affecté	562'065.-	562'065.-	1'124'130.- arrondi à 1'125'000.-

6. 1 Etat de l'engagement financier du programme de réorganisation des transports publics

Rappel : détermination des 51 communes partenaires pour le fonds TP affecté : 13'523'659.—				
	Coût total (CHF)	Participation des tiers (VD,...)	Communes territoriales	Fonds TP Regionyon
Préavis 67-11	313'500.--	85'800.--	141'900.--	90'000.--
Préavis 68-11	280'500.--	0.--	187'000.--	95'000.--
Préavis 7-11	810'000.--	0.--	285'000.--	525'000.--
Préavis 16-12	13'261'208.--	6'536'619.--	3'000'074.--	3'724'515.--
Desserte Vernay	10'275.10	0.--	0.--	10'275.10
Préavis 21-12	1'125'000.--	0.--*	0.--	1'125'000.--
Cumul engagements	15'800'483.--	6'622'419.--	3'613'974.--	5'569'790.--
%	100	42	23	35

*Cette donnée ne reflète pas l'engagement du canton au travers de l'évolution du TRV pour 2013 = + 3'052'000.- dans l'exploitation du réseau

Pour ce qui concerne l'utilisation proportionnelle du fonds affecté des transports publics, pour d'une part les aménagements et d'autre part les expérimentations de nouvelles offres de TP, nous avons dès le départ considéré qu'environ un tiers du fonds régional devrait être réservé pour les expérimentations. Soit une réserve de quelque 4.5 millions pour cet objet. Le montant demandé pour le présent préavis laisse une bonne marge de manœuvre pour les expérimentations futures.

7. Conclusion

Un changement des horaires des transports publics aussi important que celui du 9 décembre 2012 implique nécessairement une adaptation des habitudes des usagers. C'est aussi l'opportunité de concrétiser le transfert modal pour diminuer le nombre de véhicules sur le réseau routier. Les horaires 2013 annexés sont le fruit des efforts de tous les partenaires du programme de réorganisation des transports publics de la région. Accompagné par une campagne de communication adéquate, le changement d'horaire du 9 décembre 2012 réunira toutes les conditions pour démarrer cette première étape d'amélioration de l'offre avec les meilleures chances de succès.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal du district de Nyon

vu le préavis du comité de direction N°21-12 relatif à une demande de crédit de CHF 1'124'130.- arrondi à 1'125'000.- et décomposé comme suit :

- Montant pour les expérimentations : CHF 1'113'000.-
- Montant pour la communication : CHF 12'000.-

ouï le rapport de la commission ad'hoc,

ouï le rapport de la commission gestion&finances,

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

d'accorder le crédit de CHF 1'125'000.- pour une première phase d'expérimentation d'une offre supplémentaire pour les horaires de décembre 2012 à décembre 2014;

d'imputer le montant total de CHF 1'125'000.- sur le compte du fonds TP affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 16 août 2012, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Gérald Cretegny

Patrick Freudiger

Annexe :

A – Tableau financier des priorités d'expérimentation par ligne de bus

Les horaires 2013 sont consultables sur demande au Secrétariat régional.