

PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N° 35 – 2014

AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

Contribution de CHF 2'159'500.- sur le fonds régional TP affecté pour :

- a) la participation à la réalisation des mesures d'aménagement « 2013-2014 » hors Ville de Nyon**
- b) la participation à la réalisation des mesures d'aménagement pour les lignes régionales en Ville de Nyon**

Responsable : Pierre Stampfli

Résumé exécutif

Le présent préavis concerne la participation du fonds régional des transports publics (fonds TP affecté) à la réalisation des mesures d'aménagement pour les bus dites « 2013-2014 ». Il s'inscrit dans la suite logique du préavis 16-12 qui traitait de la réalisation des mesures dites « 2012 ». De futurs préavis traiteront en temps utile de la réalisation des mesures dites « 2015 ».

Les objets du présent préavis sont les suivants :

a i) Arrêt de bus à Coppet pour la ligne TPN 10.813

Objectif : améliorer la desserte sur le tronçon entre Coppet et Chavannes-des-Bois
Coût : 104'500.- TTC dont 78'500.- (75%) à charge du fonds TP affecté

a ii) Giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810

Objectif : améliorer les conditions de circulation pour le bus Nyon-La Rippe
Coût : 701'000.- TTC dont 391'000.- (56%) à charge du fonds TP affecté

a iii) Arrêt de bus et modération à Founex pour la ligne TPN 10.813

Objectif : adapter la desserte au niveau tracé du tronçon entre Coppet et Crassier
Coût : 275'000.- TTC dont 111'000.- (40%) à charge du fonds TP affecté

a iv) Feux prioritaires à Coppet et à Rolle

Objectif : prioriser et améliorer les conditions de circulation de 9 lignes de bus
Coût : 486'000.- TTC dont 333'000.- (69%) à charge du fonds TP affecté

a v) Adaptation des priorités d'un carrefour à Crans-près-Céligny

Objectif : améliorer les conditions de circulation pour le bus Coppet-Nyon
Coût : 26'500.- TTC dont 20'000.- (75%) à charge du fonds TP affecté

b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon (hors mesures urgentes)

Objectif : prioriser et améliorer les conditions de circulation de 5 lignes de bus régionales
Coût : 7'497'520.- TTC dont 1'226'000.- (16%) à charge du fonds TP affecté

Coût total : 9'072'520.- TTC dont 2'159'500.- (24%) à charge du fonds TP affecté

Table des matières

1) Rappel historique et état de la situation	3
2) Objets	5
a) Mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon (voir carte en annexe A).....	5
i) Arrêt de bus à Coppet pour la ligne TPN 10.813	5
ii) Giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810	6
iii) Arrêt de bus et modération à Founex pour la ligne TPN 10.813.....	9
iv) Feux prioritaires à Coppet et à Rolle (voir annexe B)	10
v) Adaptation des priorités d'un carrefour à Crans-près-Céligny	11
b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon (voir annexe C).....	12
3) Information sur la gestion du système de détection aux carrefours à feux.....	14
4) Organisation et calendrier	15
a) Mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon	15
b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon	15
5) Communication	15
6) Financement.....	16
a) Mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon (voir annexe E).....	16
i) Arrêt de bus à Coppet pour la ligne TPN 10.813	16
ii) Giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810 (voir annexe F).....	17
iii) Arrêt de bus et modération à Founex pour la ligne TPN 10.813.....	18
iv) Feux prioritaires à Coppet et à Rolle (voir annexe G)	19
v) Adaptation des priorités d'un carrefour à Crans-près-Céligny	19
b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon (voir annexe H).....	20
c) Montant pour la communication	21
d) Récapitulatif synthétique	21
7) Etat de l'engagement financier du programme de réorganisation des transports publics.....	22
8) Conclusion.....	22

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1) Rappel historique et état de la situation

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

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

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

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

Le présent préavis concerne la participation du fonds régional des transports publics à la réalisation des mesures dites « 2013-2014 ». Ces mesures ont été validées par les Municipalités concernées et les préavis communaux suivent un calendrier parallèle au présent préavis.

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

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

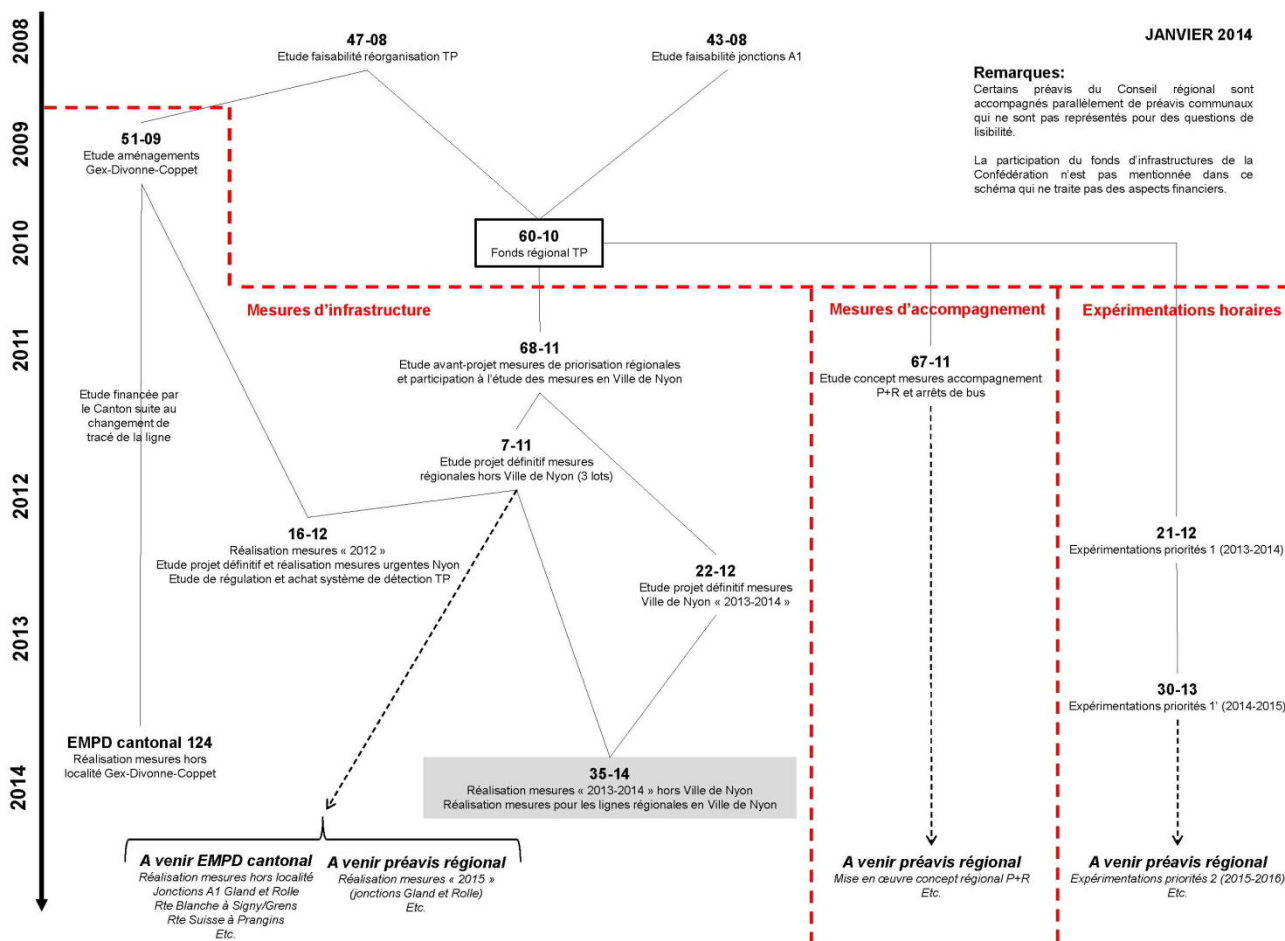
Une demande de crédit (EMPD) de 4.8 millions a été déposée fin 2013 au Grand Conseil pour engager les travaux situés hors localité pour le franchissement de la jonction autoroutière de Coppet pour les bus. Cet investissement pour des aménagements routiers vient compléter les efforts financiers déjà engagés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

Plusieurs aménagements pour les bus ont fait l'objet de demande de participation financière du fonds d'infrastructure de la Confédération dans le cadre du Grand Genève. La mesure 12-8 « Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Gland et Rolle) » a été retenue pour un cofinancement fédéral de 40% pour autant que les travaux démarrent dans la période 2015-2018. Certaines mesures « 2015 » pourraient ainsi bénéficier de ce cofinancement.

L'élaboration des projets d'aménagement pour les bus urbains et régionaux en Ville de Nyon a suivi un processus similaire à celui des mesures hors Ville de Nyon mais le pilotage était assuré par le Service des Travaux et environnement de la Ville. Les mesures ont été discutées avec le Conseil régional et ont été présentées aux communes connectées à la gare de Nyon par une ligne de bus, ces dernières ayant contribué au financement des études par le mécanisme financier du programme TP.

Il est à relever que le moratoire sur le subventionnement cantonal de travaux sur route cantonale en traversée de localité a été partiellement levé à partir du 1^{er} janvier 2014. Ainsi, les communes territoriales concernées par des travaux routiers en faveur des transports publics sur route cantonale en traversée de localité seront désormais invitées à solliciter cette possibilité de subventionnement cantonal. Pour les mesures « 2013-2014 », cela concerne uniquement le giratoire au centre de Crassier pour lequel la commune devrait envoyer un dossier de demande de subvention au Service des routes de l'Etat de Vaud.

Pour faciliter la compréhension, la figure ci-dessous montre un historique sous forme de généalogie des préavis du Conseil régional pour le programme des transports publics.



Arbre généalogique des préavis du programme de réorganisation des transports publics régionaux, Régionyon

2) Objets

a) Mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon (voir carte en annexe A)

i) Arrêt de bus à Coppet pour la ligne TPN 10.813

Pour s'adapter au nouveau réseau, il s'agit d'aménager un nouvel arrêt de bus pour la ligne 813 et de supprimer deux seuils de ralentissement sur la route de Tannay. Afin de minimiser les emprises et de garder un effet de modération du trafic, le projet propose la réalisation d'un arrêt en décrochement sur la chaussée. La création d'un passage piéton permet de sécuriser la traversée. Le projet est situé en localité. En raison de la configuration des lieux, aucun aménagement provisoire n'a pu être réalisé pour la mise en place du nouveau réseau en décembre 2012. Cet arrêt n'est donc pas desservi actuellement.

Le plan d'aménagement initial projetait la réalisation d'un trottoir traversant au droit de places de parking existantes pour connecter le futur arrêt de bus aux quartiers voisins. Ce trottoir étant sur un terrain privé, la commune a conduit les négociations avec les propriétaires. Malheureusement, aucun accord n'ayant pu être trouvé, ce trottoir a été retiré du projet sans toutefois remettre en cause ce dernier.

La Municipalité de Coppet n'a pas souhaité retenir la proposition d'abribus côté lac qui aurait été entièrement à sa charge (aménagement d'intérêt strictement local). La Municipalité garde toutefois la possibilité de l'ajouter par la suite en fonction de l'évolution de la fréquentation de l'arrêt.



Plan des aménagements, bureau Bovard&Nickl (en rouge la partie d'intérêt régional) (en noir la partie abandonnée suite aux discussions avec les propriétaires privés, et l'abribus également abandonné pour l'instant mais qui pourrait être ajouté par la suite selon la volonté de la commune)

Avec les parties supprimées, le projet se limite à l'aménagement du minimum nécessaire pour les transports publics. Ce nouvel arrêt permettra d'offrir une meilleure desserte en transports publics dans ce secteur et d'améliorer ainsi l'attractivité de la ligne de bus TPN 10.813.

ii) Giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810

Rappel de l'historique du projet

La mesure d'aménagement d'un giratoire au centre de Crassier a suivi le même processus de projet que l'ensemble des mesures en faveur des bus identifiées dans la région. Elle a tout d'abord été étudiée au stade d'avant-projet sommaire en 2011 avec les crédits du préavis 68-11¹. Les bureaux d'ingénieurs en transport préconisaient à ce stade la réalisation d'un mini-giratoire (uniquement du marquage au sol dans les gabarits existants) et rejetaient la variante du carrefour à feux. Le déclassement de l'axe transfrontalier au bénéfice de celui emprunté par le bus n'était pas envisageable selon les directives du Service des routes.

Les résultats de l'étude d'avant-projet sommaire ont permis de classer les mesures en différents horizons de réalisation en fonction de leur complexité. Le mini-giratoire du centre de Crassier a été classé dans la tranche « 2013-2014 » en raison de la nécessité de passer par la procédure d'examen préalable.

L'ensemble des mesures a été repris dans le préavis 7-11² qui demandait des crédits pour les étudier au stade de l'avant-projet définitif ou du projet définitif en fonction des mesures. Le bureau BS+R a ainsi été mandaté début 2012 par le Conseil régional pour élaborer l'avant-projet définitif du mini giratoire. La liste des mesures a ensuite été reprise et confirmée dans le préavis 16-12³ qui demandait les crédits pour la réalisation des mesures de la tranche « 2012 ». Le traitement de l'intersection du centre de Crassier y figurait à titre indicatif.

Durant l'étude d'avant-projet définitif, il s'est avéré que l'implantation d'un mini-giratoire au centre de Crassier n'était pas envisageable du point de vue des exigences de sécurité et de la configuration des lieux (forte dissymétrie du carrefour). Pour toutefois répondre aux objectifs de priorisation des bus, le projet a été adapté en proposant d'aménager un giratoire standard de forme ovoïde. Ce dernier projet a été validé par la Municipalité de Crassier et a passé avec succès l'examen préalable début 2013. Sur demande du Conseil régional, le Service des routes du Canton a rappelé son argumentaire et confirmé son accord sur la variante retenue par courrier le 24 septembre 2013.

Descriptif du projet

Aux heures de pointe, le bus TPN 10.810 a régulièrement des difficultés d'insertion au centre de Crassier en provenance de La Rippe en raison des flux transfrontaliers importants dans ce secteur et de la configuration actuelle du carrefour (perte de priorité en provenance de La Rippe).

Plusieurs variantes d'aménagement ont été analysées. Les axes concernés par le conflit entre le bus et les flux transfrontaliers ont la même hiérarchie dans la nouvelle nomenclature du Service des routes (réseau de base principal). Cette contrainte, ainsi que la nécessité de garantir une bonne fluidité du trafic sur l'axe international, ne permettait pas de retenir une variante qui aurait strictement déclassé l'axe transfrontalier au bénéfice de celui de la ligne de bus.

La variante à feux, bien que répondant aux objectifs des transports publics sur le plan fonctionnel, n'a pas été retenue en raison des nuisances que généreraient un carrefour à feux pour les riverains (files d'attente, pollution lumineuse) et de l'inadéquation d'une telle installation au milieu villageois. En effet, dans un souci de préserver la qualité du centre de Crassier tout en répondant aux objectifs des transports publics, la variante giratoire a été identifiée comme la plus adaptée.

La modification des priorités engendrée par la création du giratoire permettra de prioriser le bus descendant par rapport aux flux transfrontaliers le matin tout en améliorant la fluidité et la modération du trafic de manière générale. La création d'un giratoire permet de maintenir le même niveau hiérarchique des axes routiers car chaque axe dispose de la même priorité. Dans le cas présent, la configuration des lieux fait que la progression du bus sera favorisée.

¹ Etude d'avant-projet des mesures de priorisation des bus dans la région de Nyon, Citec-Transitec-BS+R, décembre 2011

² Voir en particulier les annexes A (tableau) et B (cartes) du préavis 7-11

³ Voir en particulier les annexes A (tableau) et C (cartes) du préavis 16-12

Il est prévu de coordonner la réalisation du giratoire avec les travaux de reconstruction de la maison située dans l'angle ouest du carrefour (voir plan ci-dessous).

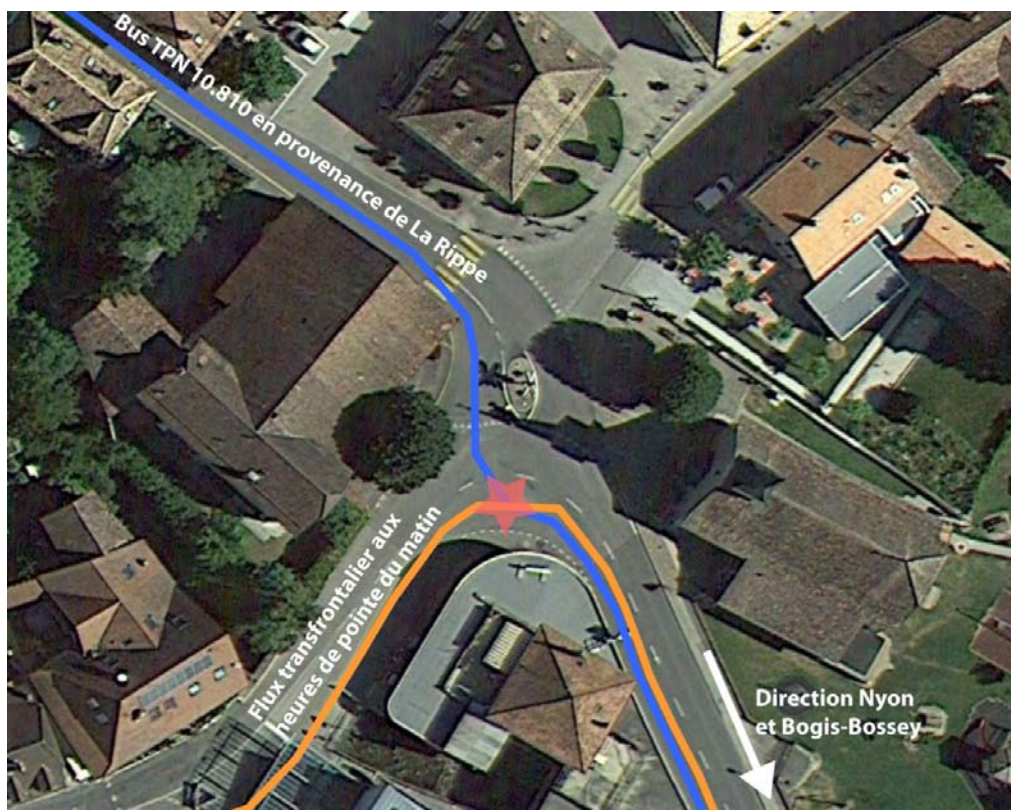


Schéma de la situation actuelle au centre du village de Crassier pour la ligne TPN 10.810, Fond : google maps

La ligne TPN 810 dispose dans l'horaire actuel d'une marge temporelle permettant aux voyageurs de ne pas manquer leur correspondance à la gare de Nyon lorsque le bus prend du retard sur son parcours. Cette marge diminue l'attractivité du bus puisqu'elle allonge artificiellement le temps de parcours. Cela engendre le risque d'arriver en avance aux arrêts hors heures de pointe.

Les aménagements de priorisation identifiés sur la ligne, en particulier à Crassier et en Ville de Nyon, permettront de réduire les aléas liés au trafic et ainsi de retrouver un horaire « normal » et fiable sur la ligne. Le temps de parcours réel entre Nyon et La Rippe pourra ainsi être affiché à l'horaire contrairement au temps artificiellement augmenté aujourd'hui.

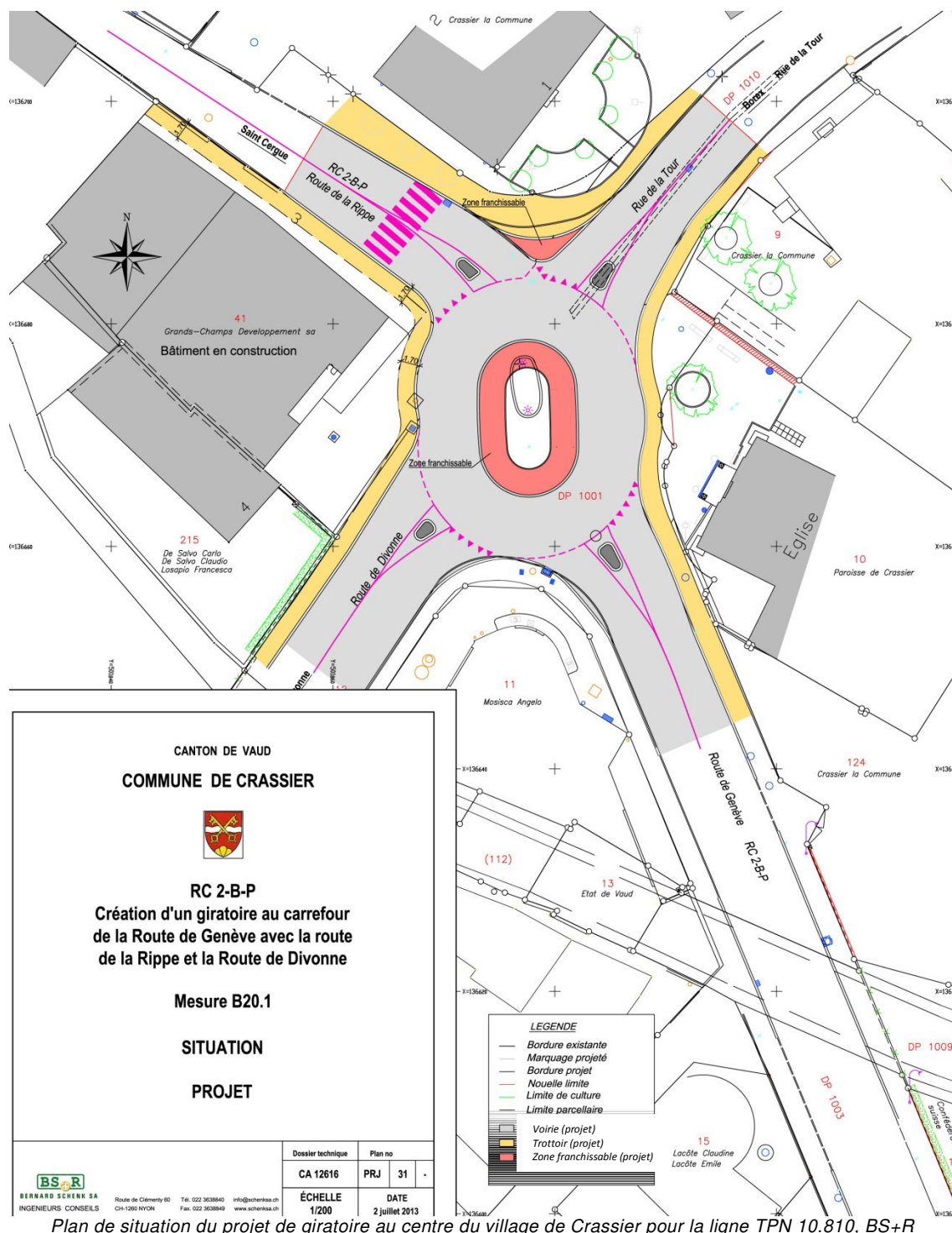
Dans l'annexe B du préavis 7-11, le gain de temps de parcours lié à la réalisation de l'ensemble des mesures identifiées sur la base du projet initial de boucle Asse&Boiron avait été estimé à 4 minutes. Le giratoire du centre de Crassier participe à ce gain. Cette estimation est bien entendu une moyenne et la perte de temps réelle peut être différente chaque jour. Même si parfois le bus peut avoir la chance de passer sans perdre de temps, il convient de noter que chaque fois où il en perd comporte un risque de perte de correspondance à la gare. La correspondance étant significative pour l'attractivité des transports publics, il s'agit de minimiser ce risque.

Enfin, dans l'optique de concrétiser le bouclage Asse&Boiron par le prolongement de la ligne 810 depuis La Rippe jusqu'à Gingins voire plus loin (variantes à explorer) au plus tôt¹ en décembre 2015, tous les aménagements permettant de fiabiliser l'horaire sont importants. En effet, l'augmentation de la longueur de la ligne d'environ 50% augmentera aussi le risque de perte de correspondance due aux aléas du trafic. De plus, il apparaît que le calage des correspondances à Crassier avec la ligne 813 et à Gingins avec la ligne 815 devrait être une question de minutes. La fiabilisation des temps de parcours de ces lignes permettra d'augmenter la marge de manœuvre pour rétablir la correspondance lors du travail de calage des horaires.

¹ Pour mémoire, le bouclage Asse&Boiron est lié à la création d'un restaurant scolaire permettant la mise en place de la journée continue à l'établissement secondaire Elisabeth de Portes (voir préavis 30-13). Toutes les Municipalités d'Asse&Boiron ont été informées de ces éléments en mars 2013 par une séance ad'hoc dans le cadre de la préparation des horaires TP 2014.

La création d'un giratoire au centre de Crassier contribue à cet objectif. D'autres aménagements allant dans ce sens, notamment un deuxième giratoire à Crassier, sont planifiés sur la ligne de bus et feront l'objet de futurs préavis pour la réalisation des aménagements « 2015 ».

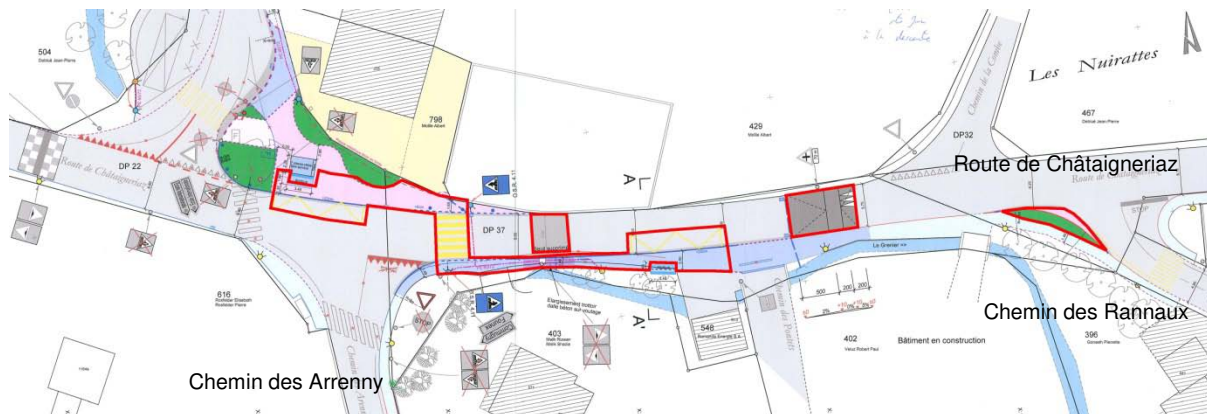
Le plan ci-dessous représente la proposition finale d'aménagement d'un giratoire de forme ovoïde au centre de Crassier permettant de fluidifier le passage du bus tout en assurant une sécurité optimale du carrefour. Compte tenu de la configuration des lieux, l'aménagement d'un mini giratoire, initialement envisagé au stade de l'avant-projet sommaire, n'offrirait pas des garanties de sécurité suffisantes notamment en termes de modération du trafic, contrairement au giratoire ci-dessous qui comprend un îlot franchissable en son centre.



iii) Arrêt de bus et modération à Founex pour la ligne TPN 10.813

Pour s'adapter au nouvel itinéraire de la ligne 10.813, il s'agit d'aménager un nouvel arrêt de bus, d'adapter un seuil de ralentissement et la géométrie d'un îlot. Au niveau du carrefour entre la route de Châtaigneriaz et le chemin du Vieux Pressoir, le projet apporte une plus-value au niveau local en proposant la réalisation d'une placette piétonne.

Le projet est intégralement situé en localité. Des aménagements provisoires ont été réalisés pour assurer une fonctionnalité minimale pour la mise en place du nouveau réseau en décembre 2012. Depuis lors, le projet a passé avec succès l'examen préalable.



Plan des aménagements, bureau Bovard&Nickl (en rouge la partie d'intérêt régional)

Actuellement, il peut arriver exceptionnellement que les bus montant et descendant se croisent dans ce secteur en fonction de leur retard respectif, particulièrement aux heures de pointe. Cette situation, pouvant entraîner des difficultés pour la circulation, ne devrait plus se produire lorsque l'horaire de la ligne pourra être retendu après la réalisation des mesures de priorisation sur la ligne en particulier à la jonction autoroutière et à Coppet (l'horaire comprend actuellement environ 10 minutes de marge pour tenir compte des retards aux heures de pointe). Cette adaptation de l'horaire devrait également être décisive pour pouvoir assurer une correspondance à Crassier avec la ligne TPN 810 Nyon-La Rippe.

A la demande de la Municipalité de Founex, plusieurs variantes ont tout de même été étudiées pour minimiser les impacts des croisements exceptionnels des bus à cet arrêt sur le trafic routier. Le changement d'itinéraire de la ligne n'était pas envisageable car l'allongement du temps de parcours induit va à l'encontre des objectifs d'efficacité des lignes de bus. La réalisation d'un arrêt hors chaussée était difficilement compatible avec les contraintes du site et aurait pénalisé la manœuvre d'accostage qui est importante pour aligner le bus sur les modèles de bordures prévus pour permettre un accès de plain-pied, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Enfin, l'idée d'un point de croisement provisoire en haut du chemin des Rannaux a été abandonnée par la Municipalité en raison de son rapport coût-efficacité. En effet, cet aménagement aurait été démolí dans quelques années lorsque l'horaire de la ligne 813 sera adapté après la fin des travaux dans le secteur de la jonction autoroutière de Coppet.

Ces discussions ont permis de faire remarquer que, indépendamment de l'attente exceptionnelle des bus pour se croiser, ceux-ci attendent aussi lors de l'embarquement des passagers en raison de la vente des billets par le chauffeur. Les TPN ont informé que la mise en place d'un système de vente automatique embarqué dans les bus est planifiée. A raison de l'équipement d'environ 2 bus par an, le système pourrait être opérationnel dans quelques années. La mise en place de machines fixes aux arrêts n'est économiquement pas supportable pour l'entreprise en raison du nombre de voyageurs relativement faible par rapport à un milieu urbain dense.

iv) Feux prioritaires à Coppet et à Rolle (voir annexe B)

Les études ont mis en évidence la nécessité d'aménager ou d'adapter plusieurs carrefours à feux dans la région pour prioriser le passage des bus. Les traversées des jonctions autoroutières de Gland et Rolle ainsi que le giratoire du centre commercial sur la route Blanche en font partie mais ne sont pas traitées dans le présent préavis car ils sont prévus dans la tranche « 2015 ». Etant situés hors localité, la majorité des frais liés à ces aménagements devrait donc être pris en charge par le Canton.

Il est à noter que le financement relatif à l'aménagement de feux dans la traversée de Commugny pour la ligne TPN 814 Gex-Divonne-Coppet était déjà inclus dans le préavis 16-12. Les montants correspondants n'ont donc pas été intégrés dans le présent préavis. Les feux dans la traversée de Commugny bénéficieront à la ligne de bus TPN 10.814 Gex-Divonne-Coppet. Les feux ne seront activés que lors du passage du bus pour minimiser le risque que ce dernier se retrouve coincé par un autre poids lourd dans le village. Les feux pourront également être activés pour faciliter la résolution d'autres cas problématiques, lorsque par exemple des véhicules ayant de la difficulté à se croiser entraveront la circulation dans le village.



Traversée de Commugny et carrefours vers la gare de Coppet, Transitec

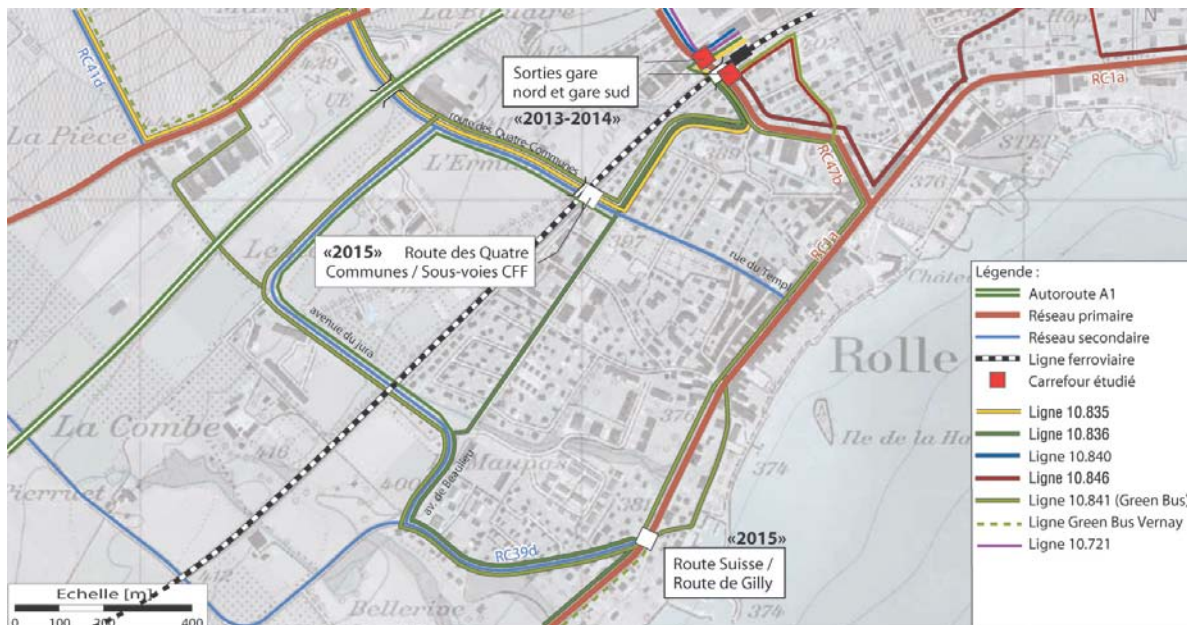
A Coppet, le carrefour côté Jura des voies CFF permettra de fluidifier le parcours des deux branches de la ligne de bus TPN 10.813 Chavannes-des-Bois-Coppet-Crassier, de la ligne TPN 10.811 Coppet-Nyon et de la ligne TPN 10.814 Gex-Divonne-Coppet. Une étude spécifique a été faite à la demande de la commune pour analyser en détails plusieurs variantes d'aménagement (giratoire, changement des priorités) pour ce carrefour. Cette étude a conclu que les feux présentaient plus d'avantages que les autres variantes car ils permettent notamment de prioriser les bus par branche, de sécuriser les traversées piétonnes et les flux cyclables, et de limiter les emprises tout en respectant la hiérarchie du réseau routier. L'étude détaillée est disponible sur demande au Conseil régional. Compte tenu des incertitudes liées à la restructuration du réseau routier dans le cadre du développement du PDL de la gare, le carrefour côté lac des voies CFF ne sera pas équipé de feux prioritaires à court terme.

L'adaptation des carrefours existants sur la route Suisse à Prangins afin d'y intégrer la priorité pour les bus fait partie des mesures nécessaires au prolongement de la ligne TPN 10.811 jusqu'à l'hôpital de Prangins qui feront l'objet d'un futur préavis.

Situés hors localité, les carrefours à feux des jonctions autoroutières et celui de la Route Blanche lié au projet de voie bus réservée au niveau de la station service Avia seront pris en charge par le Service des routes de l'Etat de Vaud.

Les carrefours à feux de la gare de Rolle (voir plan en haut de la page suivante) permettront d'améliorer la fiabilité des horaires pour les six lignes de bus de ce bassin versant. Les autres carrefours seront réalisés plus tard en coordination avec des projets communaux.

Il est à noter que des sas pour les vélos seront installés dans la mesure du possible sur l'ensemble des carrefours concernés. De plus, les bandes cyclables existantes seront maintenues et de nouvelles bandes cyclables seront créées en fonction des possibilités du site et des volontés communales. Le fonctionnement des feux permettra ainsi de mieux gérer et sécuriser les flux de cyclistes.



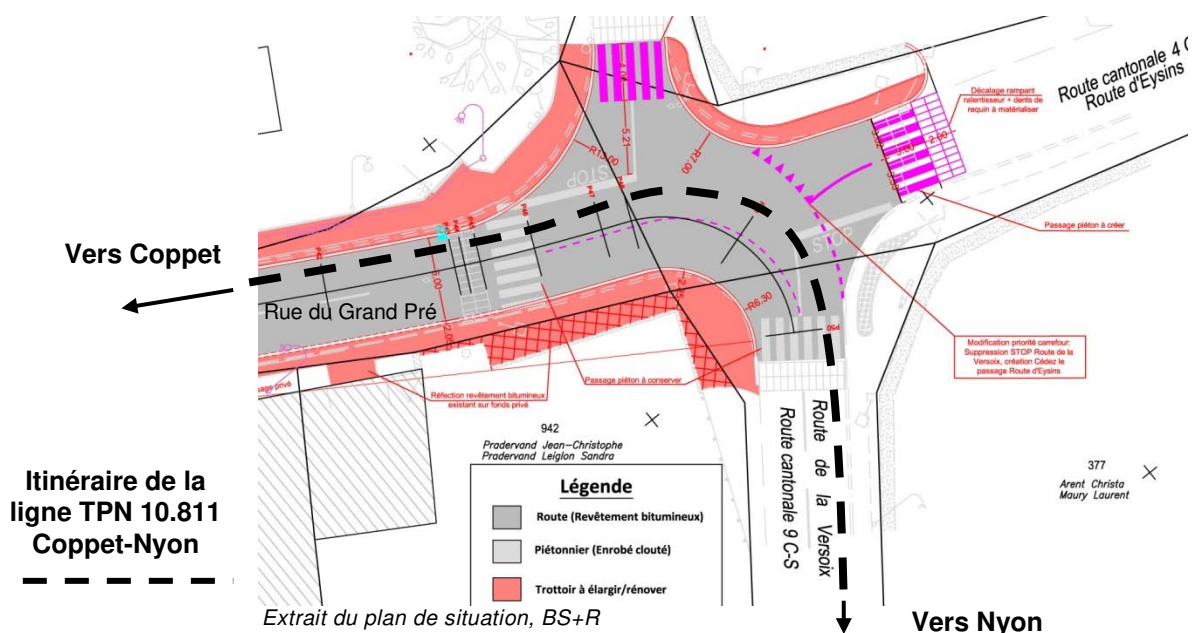
Carrefours en Ville de Rolle, Transitec

v) Adaptation des priorités d'un carrefour à Crans-près-Céligny

Dans le cadre du réaménagement de la Rue du Grand Pré, la commune de Crans-près-Céligny, sur demande du Conseil régional, a accepté d'intégrer l'adaptation des priorités du carrefour entre la Rue du Grand Pré, la route de la Versoix, le chemin des Sports et la route d'Eysins (voir plan ci-dessous). Cette adaptation permet à la ligne de bus TPN 10.811 Coppet-Nyon d'être prioritaire par rapport aux autres flux de véhicules et d'éviter les potentiels conflits avec les véhicules en attente au stop lorsque le bus se présente pour s'insérer sur la Route de la Versoix en direction de Nyon.

Le Service des routes et le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud ont accepté cette modification des priorités car elle est compatible avec la hiérarchie du réseau routier et avec les charges de trafic mesurées sur les différents axes. La sécurité des usagers n'est pas remise en question par ce projet.

L'adaptation du carrefour ayant été intégrée au projet communal sur demande du Conseil régional, la commune a sollicité une participation financière du fonds affecté des transports publics. Compte tenu du bénéfice du changement des priorités pour la ligne de bus 811, il est proposé de soutenir financièrement la commune pour ce projet.



b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon (voir annexe C)

Les mesures d'aménagement identifiées en Ville de Nyon concernent soit uniquement des lignes urbaines (« urbain »), soit uniquement des lignes régionales (« régional ») ou les deux (« mixtes »)¹.

Parmi les principales mesures à réaliser, nous retrouvons :

- la voie bus : un site propre, pour remonter les files d'attentes des véhicules, est nécessaire aux endroits du parcours identifiés comme problématiques ;
- la synchronisation des feux : en plus de l'implantation de nouveaux feux pour faciliter le passage du bus, il s'agit essentiellement de les synchroniser et d'assurer la détection prioritaire pour les lignes urbaines et pour les lignes régionales ;
- les arrêts de bus : l'aménagement des arrêts en continu, le long de la chaussée pour éviter la perte de temps dans les mouvements d'accès à l'arrêt et de réinsertion dans le trafic.

Par ailleurs de nouveaux principes d'aménagement et de circulation seront introduits à Nyon, soit :

- partage de la voie bus avec les taxis et sur certains tronçons avec les cyclistes lorsqu'il est impossible de mettre en place des bandes/pistes cyclables ;
- des aires d'attente sécurisées cyclables, « sas », et des feux anticipés seront aménagés au niveau de certains carrefours pour sécuriser les cyclistes.

Ci-dessous, les principales mesures de priorisation des quatre lignes urbaines et des lignes régionales sont décrites. Par ailleurs, les arrêts de bus existants « en baignoire » seront modifiés de telle sorte que l'arrêt du bus se fasse sur la chaussée.

RC1, tronçon Vy-Creuse – Colovray

Le long de cet axe routier, il est prévu les trois aménagements ponctuels suivants :

- Centre sportif de Colovray (« urbain ») : aménagement d'un rebroussement et d'un arrêt terminus avec une sécurisation de la traversée piétonne pour la ligne urbaine qui desservira le complexe sportif et la piscine.
- Plage des Trois Jetées (« mixte ») : de manière à garantir la sécurité des piétons qui traversent la RC1 pour se rendre à la plage de Nyon depuis l'arrêt de bus, et donner la priorité aux bus, il est projeté de compléter le passage piétons avec des feux. De plus, des sas pour les deux roues seront marqués de part et d'autre du passage protégé.
- Carrefour RC1 / rue de la Vy-Creuse (« régional ») : au droit de cette intersection, une nouvelle installation lumineuse sera mise en place afin de prioriser le passage des bus. Dans le cadre de cette nouvelle régulation, trois nouvelles traversées piétonnes seront créées sur les routes suivantes : Vy-Creuse, César-Soulié, route de Lausanne (RC1). Les arrêts de bus seront aménagés de part et d'autre de la rue César-Soulié. Enfin, le passage pour les piétons situé à la hauteur du débarcadère sera équipé de feux et de sas pour les cycles.

Chemin de la Fontaine - Chemin d'Eysins (« urbain »)

En rapport avec les chantiers de la nouvelle surface commerciale de la Migros et du giratoire Fontaine, ce carrefour a subi d'importants aménagements provisoires pour assurer le report de trafic lié à ces travaux. Avec l'achèvement de ces réalisations, ce nœud sera rétabli selon le même principe de circulation qu'avant travaux. En complément de cette situation initiale, deux nouveaux arrêts de bus urbains seront réalisés de part et d'autre sur le chemin de la Fontaine afin de desservir le centre commercial « Porte de Nyon » et le quartier des Fontaines. De plus, une voie réservée au bus sera créée depuis le chemin de la Fontaine afin d'accéder au chemin d'Eysins (direction route de Divonne).

Route de Divonne (« urbain »)

Sur l'axe de la route de Divonne est prévu le renouvellement d'installations lumineuses (route de Divonne / chemin d'Eysins, route de Divonne / route des Tattes d'Oie, route de Divonne / chemin Monastier) afin d'assurer la priorisation des bus urbains tout au long de cet axe. En vue du futur développement lié au plan de quartier « Marans-Couchant », il est prévu la pose d'une nouvelle installation lumineuse à l'intersection de la route de Divonne et du chemin du Couchant. Une synchronisation de ces carrefours est planifiée pour assurer une cohérence de traitement sur la totalité de ce tronçon. Au niveau du plan de quartier « Marans-Couchant », une voie réservée aux bus sera intégrée dans le sens Lac - Jura.

¹ Les plans sont consultables sur demande au Conseil régional.

Alfred Cortot (« mixte »)

Le long du tronçon compris entre les giratoires Signy / Eules / Cortot / Tattes d'Oie d'une part, et celui de Cortot / Morâche / Divonne d'autre part, il est prévu d'aménager une voie réservée aux bus à la descente. Les largeurs disponibles permettent de conserver une voie de circulation et une bande cyclable dans chaque sens. En conséquence, le marquage de cet axe sera totalement refait et quelques adaptations mineures des îlots routiers au droit des passages piétons seront apportées.

Avenue des Eules - Route d'Oulteret (« urbain »)

Sur une partie de ce tronçon sera aménagée une voie réservée pour le bus lui permettant de remonter les files d'attente lors de la fermeture des barrières du passage à niveau du NStCM. Les carrefours à feux existants seront adaptés pour donner la priorité aux bus. De plus, des nouveaux feux seront installés au carrefour avec le chemin de Bourgogne pour faciliter l'insertion des bus.

Il est à relever qu'il était initialement prévu de modifier l'itinéraire de la ligne CarPostal 10.820 Nyon-Begnins-St-George pour rentrer en Ville de Nyon par cet axe plutôt que celui de la route de l'Etraz. Cette variante n'a pas été retenue car le bus aurait systématiquement été gêné par le passage du NStCM qui arrive plus ou moins en même temps pour donner correspondance à la gare. L'itinéraire actuel du bus 820 sera donc pérennisé.

Rue de la Morâche – Avenue Edouard Rod (« mixte »)

Le réaménagement de la rue de la Morâche en réduira le gabarit sans pour autant péjorer sa capacité. Cela permet d'insérer, le long des bâtiments en construction, un large espace public, dont la largeur varie entre 5 et 9 mètres, voué à la mixité de la mobilité douce, des piétons et des vélos. Afin d'assurer la progression des bus en direction de la gare, une voie réservée, à la descente, pour ces derniers sera marquée au centre de la chaussée. Cette voie sera également utilisée par les cyclistes désirant se rendre en direction de la route de St-Cergue ou des parkings à vélos de la gare.

Le carrefour rue de la Morâche-avenue de Reverdil-avenue Edouard Rod, aménagé en giratoire provisoire depuis quelques années, sera pérennisé en tant que tel. Le giratoire définitif sera plus grand pour permettre le passage de tous les types de véhicules et absorber le trafic supplémentaire de bus. De plus, un nouveau giratoire sera aménagé au carrefour route de Divonne-rue de la Morâche-avenue Alfred-Cortot pour faciliter le passage des bus urbains.

Tous les arrêts de bus urbains et régionaux seront implantés sur l'avenue Edouard Rod et seront dimensionnés de telle manière à accueillir simultanément trois bus de chaque côté de l'avenue. Cette configuration permettra de libérer la Place de la gare. Dès lors, afin de garantir le transit des transports individuels et donner un minimum de confort aux usagers des transports publics, il est indispensable d'élargir la voirie existante ainsi que les deux trottoirs situés de part et d'autre de l'avenue, en particulier celui côté Lac. Le terrain nécessaire pour cet agrandissement de la voirie sera prélevé du côté des voies CFF (voir ci-dessous).



Futur arrêt Edouard Rod à la gare de Nyon pour tous les bus régionaux et urbains, BS+R

3) Information sur la gestion du système de détection aux carrefours à feux

La réorganisation du réseau TP s'accompagne de mesures de priorisation des bus aux carrefours afin de garantir des temps de parcours réguliers et performants tout au long de la journée. Ce nouveau système nécessite un suivi technique de l'état de fonctionnement des carrefours ainsi que la gestion informatique de l'ensemble du réseau.

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

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

Afin de mutualiser les ressources nécessaires et de garantir la cohérence du système, cette gestion sera centralisée afin de garder la maîtrise de l'entier du système. La Ville de Nyon compte la majorité des carrefours (23 sur un total de 42 carrefours) et est une centralité du réseau de transports publics. C'est donc à elle qu'est confié le rôle de gestionnaire de l'ensemble du réseau urbain et régional.

Entité responsable	Nombre de carrefours (total = 42)
Commune de Coppet	2 (dont 1 encore incertain à ce jour)
Commune de Commugny	1
Ville de Nyon	23 (dont 8 pour les mesures urgentes)
Commune de Prangins	3 (dont 1 uniquement pour le réseau urbain)
Ville de Rolle	4
Etat de Vaud	9 (dont 8 pour les secteurs des jonctions d'autoroute et 1 sur la route Blanche)

Liste des carrefours à feux à installer ou adapter pour la priorisation des transports publics

La Ville de Nyon a adopté récemment un préavis (n°125) demandant notamment un crédit pour la création d'un poste d'ingénieur à 30% pour la gestion du système de détection (charge annuelle), un budget de matériel et maintenance et de frais d'entretien (charge annuelle), la formation de l'ingénieur au système de détection nyonnais (charge ponctuelle), et la valeur du mobilier de bureau et de matériel informatique (charge ponctuelle).

L'accord de principe du Canton de Vaud et des différentes municipalités concernées (Coppet, Commugny, Prangins et Rolle) pour cette gestion centralisée à Nyon a été obtenu. Une convention spécifiant la répartition des tâches et du financement doit encore être signée. C'est le Conseil régional qui coordonne les relations contractuelles et la participation financière de ces différents partenaires qui se sont déjà également mis d'accord sur les points suivants :

- La responsabilité des carrefours à feux et les charges relatives à leur bon fonctionnement sont à charge de la commune territoriale ou du Canton pour les feux hors localité ;
- La responsabilité du bon fonctionnement du système de détection des bus incombe à la Ville de Nyon, gestionnaire délégué du système pour le compte des communes concernées et du Canton dans le périmètre du district de Nyon. Les charges liées aux prestations effectuées par la Ville de Nyon dans ce cadre sont partagées entre les partenaires en proportion du nombre de carrefours dont ils sont responsables. La répartition des charges peut évoluer annuellement avec l'installation de nouveaux carrefours.

Le Conseil régional n'a pas la vocation ni les compétences pour prendre à sa charge des frais liés à l'entretien des aménagements. Certaines communes ont néanmoins avancé l'idée que les frais liés au fonctionnement et à l'entretien des carrefours à feux donnant priorité aux bus régionaux pourraient être mutualisés à l'échelle du district sachant que ces aménagements bénéficient à toutes les communes rattachées à une ligne de bus.

4) Organisation et calendrier

Les dispositions légales nécessitent que chaque commune assure la maîtrise d'ouvrage des travaux sur son territoire. A ce titre, chaque commune a demandé la totalité des crédits nécessaires à la réalisation des aménagements qui la concerne. Le montant de la subvention du Conseil régional a été annoncé dans chaque préavis communal sous réserve de la validation du Conseil intercommunal. La subvention du Conseil régional fera l'objet d'une convention entre chaque commune et le Conseil régional comme ce fut le cas pour toutes les mesures « 2012 ».

Pour chaque objet, il est planifié que les votes des différents Conseils communaux interviennent dans la mesure du possible avant celui du Conseil intercommunal.

a) Mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon

La commune territoriale ou le Canton assure la maîtrise d'ouvrage et pilote la mise en œuvre des mesures. Le Conseil régional intervient en tant que coordinateur et apporte un soutien.

Vote des préavis communaux	Avant le 3 avril 2014
Vote du Conseil intercommunal	3 avril 2014
Phase de travaux (sous réserve de la validation des crédits et du traitement d'éventuelles oppositions)	Dès mai 2014

b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon

La Ville de Nyon assure la maîtrise d'ouvrage et ses services compétents pilotent la mise en œuvre des mesures. Le Conseil régional intervient en tant que coordinateur et apporte un soutien.

Préavis communal n°92 (Morâche-Edouard Rod)	Adopté le 29 avril 2013
Préavis communal n°125 (solde des mesures)	Adopté le 11 novembre 2013
Vote du Conseil intercommunal	3 avril 2014
Phase de travaux (sous réserve de la validation des crédits et du traitement d'éventuelles oppositions)	Courant 2014

Il est à noter qu'une partie des travaux a déjà démarré pour être coordonnée avec la réalisation du quartier de la Morâche.

5) Communication

En concertation avec la Ville de Nyon et les autres communes, le Conseil régional coordonnera la communication autour des chantiers d'aménagements qui ont pour finalité l'amélioration de l'offre de transport public régional, urbain et de la mobilité douce. Les objectifs de cette communication sont une meilleure compréhension des plus-values locales et régionales par les usagers et non usagers des TP, qu'ils soient pendulaires ou habitants.

La coordination régionale permettra d'harmoniser les messages qui seront communiqués par les communes du district. La Ville de Nyon sera le point de référence pour développer les supports, lesquels seront déclinés ensuite pour les chantiers situés dans d'autres communes. Du point de vue financier, le Conseil régional prendra à sa charge les coûts de conception globale, les communes ceux liés à la réalisation des supports et actions qui leur seront destinés.

6) Financement

Le mécanisme de répartition financière a été défini dans le préavis régional n° 60-10 en fonction de l'intérêt local/régional de la mesure et de son utilité pour les lignes régionales/urbaines. L'application des principes de répartition à des projets complexes, notamment en Ville de Nyon, a nécessité d'affiner les critères. Le CODIR a validé dernièrement des critères affinés qui constituent l'annexe D du présent préavis.

a) Mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon (voir annexe E)

i) Arrêt de bus à Coppet pour la ligne TPN 10.813

Le budget a été établi par le bureau Bovard&Nickl sur la base de soumissions rentrées.

Libellé	Montant total	Intérêt régional	% sur total	Part du fonds TP	% sur total
Travaux de génie civil	62'000.00	62'000.00	100.00%	46'500.00	75.00%
Marquage+signalisation verticale	2'500.00	2'500.00	100.00%	1'875.00	75.00%
Adaptation de l'éclairage public	5'000.00	5'000.00	100.00%	3'750.00	75.00%
Honoraires pour direction travaux	11'300.00	11'300.00	100.00%	8'475.00	75.00%
Relevés géométriques	5'000.00	5'000.00	100.00%	3'750.00	75.00%
<i>Sous-total</i>	<i>85'800.00</i>	<i>85'800.00</i>	<i>100.00%</i>	<i>64'350.00</i>	<i>75.00%</i>
Divers et imprévus	10'000.00	10'000.00	100.00%	7'500.00	75.00%
Total H.T.	95'800.00	95'800.00	100.00%	71'850.00	75.00%
T.V.A. 8%	7'664.00	7'664.00	100.00%	5'748.00	75.00%
Total travaux TTC	103'464.00	103'464.00	100.00%	77'598.00	75.00%
Frais communication (1%)	1'034.64	1'034.64	100.00%	775.98	75.00%
Grand total	104'498.64	104'498.64	100.00%	78'373.98	75.00%
Arrondi	104'500.00			78'500.00	

* Le coût initial du génie civil était de 74'000.- HT. Il a été ramené à 62'000.- HT avec l'abandon du trottoir sur terrain privé. Le budget de 12'500.- HT pour un abribus a également été retiré à la demande de la commune.

Sur un montant total arrondi de CHF 104'500.- TTC, la part du fonds régional s'élève à 78'500.- TTC (75%). La part de la commune de Coppet s'élève donc à 26'000.- TTC (25%). Les frais de communication (panneaux de chantiers, contribution aux actions de promotion du réseau de transports public régional, etc.) sont inclus (1% du montant des travaux TTC).

L'aménagement étant situé en traversée de localité, la Loi sur les routes ne permet pas de mobiliser une contribution financière du Canton.

Le projet se limitant à l'aménagement du strict minimum pour les transports publics, c'est-à-dire qu'aucun aménagement n'est d'intérêt strictement local, le fonds régional participe à hauteur de 75% à l'ensemble des travaux.

ii) Giratoire au centre de Crassier pour la ligne TPN 10.810 (voir annexe F)

Le budget a été établi par le bureau Bernard Schenk SA sur la base de soumissions rentrées. L'annexe F indique visuellement quelles parties de l'aménagement ont été considérées comme d'intérêt régional pouvant bénéficier d'une subvention du fonds TP.

Libellé	Montant total	Intérêt régional*	% sur total	Part du fonds TP	% sur total
Travaux de génie civil	450'000.00	335'000.00	74.44%	251'250.00	55.83%
Marquage+signalisation verticale	28'000.00	28'000.00	100.00%	21'000.00	75.00%
Eclairage public	30'000.00	30'000.00	100.00%	22'500.00	75.00%
Eau sous pression	20'000.00	0.00	0.00%	0.00	0.00%
Honoraires pour direction travaux	48'000.00	35'733.33	74.44%	26'800.00	55.83%
Relevés géométriques	16'500.00	12'283.33	74.44%	9'212.50	55.83%
<i>Sous-total</i>	<i>592'500.00</i>	<i>441'016.67</i>	<i>74.43%</i>	<i>330'762.50</i>	<i>55.82%</i>
Divers et imprévus	50'000.00	37'216.60	74.43%	27'912.45	55.82%
Total H.T.	642'500.00	478'233.26	74.43%	358'674.95	55.82%
T.V.A. 8%	51'400.00	38'258.66	74.43%	28'694.00	55.82%
Total travaux TTC	693'900.00	516'491.92	74.43%	387'368.94	55.82%
Frais communication (1%)	6'939.00	5'164.92	74.43%	3'873.69	55.82%
Grand total	700'839.00	521'656.84	74.43%	391'242.63	55.82%
Arrondi	701'000.00			391'000.00	55.78%

* L'intérêt régional des aménagements a été évalué sur la base des critères de répartition financière issus du préavis 60-10 et affinés par le CODIR (annexe D). L'annexe F représente visuellement la part des choses entre les aménagements d'intérêt local et d'intérêt régional.

Sur un montant total arrondi de CHF 701'000.- TTC, la part du fonds régional s'élève à 391'000.- TTC (55.78%). La part de la commune de Crassier s'élève donc à 310'000.- TTC (44.22%). Les frais de communication (panneaux de chantiers, contribution aux actions de promotion du réseau de transports public régional, etc.) sont inclus (1% du montant des travaux TTC).

Compte tenu de la levée partielle du moratoire sur le subventionnement cantonal des travaux sur route cantonale en traversée de localité, la participation financière de l'Etat de Vaud a été sollicitée par la commune de Crassier. Le cas échéant, cette participation viendra en déduction des parts respectives de la commune et du Conseil régional.

Le projet incluant des aménagements strictement d'intérêt local (nouveaux trottoirs, réseaux souterrains), le fonds régional ne participe pas à hauteur de 75% à l'ensemble des travaux.

iii) Arrêt de bus et modération à Founex pour la ligne TPN 10.813

Le budget a été établi par le bureau Bovard&Nickl SA sur la base de soumissions rentrées à l'exception de la place de croisement dont le montant a été estimé par ce même bureau.

Libellé	Montant total HT	Intérêt régional	% sur total	Part du fonds TP	% sur total
Travaux de génie civil arrêt+îlot	150'000.00	96'000.00	64.00%	72'000.00	48.00%
Marquage+signalisation verticale	9'000.00	9'000.00	100.00%	6'750.00	75.00%
Adaptation de l'éclairage public	10'000.00	5'000.00	50.00%	3'750.00	37.50%
Réalisation de deux abribus	25'000.00	0.00	0.00%	0.00	0.00%
Barrière de sécurité pour rivière	5'000.00	0.00	0.00%	0.00	0.00%
Travaux paysagers et plantations	10'000.00	0.00	0.00%	0.00	0.00%
Honoraires pour direction travaux	20'500.00	13'120.00	64.00%	9'840.00	48.00%
Relevés géométriques	2'000.00	1'280.00	64.00%	960.00	48.00%
<i>Sous-total</i>	<i>231'500.00</i>	<i>124'400.00</i>	<i>53.74%</i>	<i>93'300.00</i>	<i>40.30%</i>
Divers et imprévus	20'350.00	10'935.38	53.74%	8'201.53	40.30%
Total H.T.	251'850.00	135'335.38	53.74%	101'501.53	40.30%
T.V.A. 8%	20'150.00	10'826.83	53.73%	8'120.12	40.30%
Total travaux TTC	272'000.00	146'162.21	53.74%	109'621.66	40.30%
Frais communication (1%)	2'720.00	1'461.62	53.74%	1'096.22	40.30%
Grand total	274'720.00	147'623.83	53.74%	110'717.87	40.30%
Arrondi	275'000.00			111'000.00	

Sur un montant total arrondi de CHF 275'000.- TTC, la part du fonds régional s'élève à 111'000.- TTC (40.36%). La part de la commune de Founex s'élève donc à 164'000.- TTC (59.64%). Les frais de communication (panneaux de chantiers, contribution aux actions de promotion du réseau de transports public régional, etc.) sont inclus (1% du montant des travaux TTC).

L'aménagement étant situé en traversée de localité, la Loi sur les routes ne permet pas de mobiliser une contribution financière du Canton.

Le projet incluant des aménagements strictement d'intérêt local (nouveaux trottoirs, réseaux souterrains), le fonds régional ne participe pas à hauteur de 75% à l'ensemble des travaux.

iv) Feux prioritaires à Coppet et à Rolle (voir annexe G)

Les encadrés ci-dessous représentent la liste des investissements par commune pour l'installation de nouveaux carrefours à feux ou la modification de carrefours existants afin de les rendre compatibles avec le système de détection prioritaire. Les montants annoncés sont basés sur les budgets des bureaux d'ingénieurs établis sur la base des soumissions, ainsi que sur les résultats de l'appel d'offres pour le matériel de feux et le système de détection, piloté par la Ville de Nyon et regroupant 22 carrefours à feux sur l'ensemble du district.

Le financement des feux de la traversée de Commugny était déjà inclus dans le préavis 16-12. Pour les carrefours de la gare de Rolle, le détail de la répartition est donné par l'annexe G.

TOTAL COPPET	Montants		Part commune		Part région	
1 carrefour	CHF	CHF	%	CHF	%	
Travaux de génie civil	70'000.00	17'500.00	25%	52'500.00	75%	
Marquage et signalisation	10'000.00	2'500.00	25%	7'500.00	75%	
Système de feux et de détection	66'403.66	16'600.92	25%	49'802.75	75%	
Honoraires ingénieur transport	13'349.93	3'337.48	25%	10'012.45	75%	
Honoraires ingénieur civil	10'000.00	2'500.00	25%	7'500.00	75%	
Divers et imprévus	8'000.00	2'000.00	25%	6'000.00	75%	
Total HT	177'753.59	44'438.40	25%	133'315.19	75%	
TVA 8%	14'220.29	3'555.07	25%	10'665.22	75%	
Total travaux TTC	191'973.88	47'993.47	25%	143'980.41	75%	
Frais de communication (1%)	1'919.74	479.93	25%	1'439.80	75%	
Grand Total	193'893.62	48'473.40	25%	145'420.21	75%	
Arrondi	195'000.00	49'000.00		146'000.00		

TOTAL ROLLE GARE	Montants		Part commune		Part région	
2 carrefours	CHF	CHF	%	CHF	%	
Travaux de génie civil	92'703.70	33'104.49	35.71%	59'599.21	64.29%	
Marquage et signalisation	14'718.00	5'255.80	35.71%	9'462.20	64.29%	
Système de feux et de détection	116'193.88	41'492.83	35.71%	74'701.05	64.29%	
Honoraires ingénieur transport	23'359.86	8'341.81	35.71%	15'018.05	64.29%	
Honoraires ingénieur civil	8'554.50	3'054.81	35.71%	5'499.69	64.29%	
Divers et imprévus	10'742.17	3'836.03	35.71%	6'906.14	64.29%	
Total HT	266'272.11	95'085.77	35.71%	171'186.34	64.29%	
TVA 8%	21'301.77	7'606.86	35.71%	13'694.91	64.29%	
Total travaux TTC	287'573.88	102'692.63	35.71%	184'881.25	64.29%	
Frais de communication (1%)	2'875.74	1'026.93	35.71%	1'848.81	64.29%	
Grand Total	290'449.62	103'719.56	35.71%	186'730.06	64.29%	
Arrondi	291'000.00	104'000.00		187'000.00		

v) Adaptation des priorités d'un carrefour à Crans-près-Céligny

L'évaluation de la participation financière du Conseil régional a été faite par M. Jean-François Rolle, mandaté comme ingénieur conseil pour accompagner la mise en œuvre des aménagements liés au programme de réorganisation des transports publics. Cette évaluation a été faite sur la base des plans fournis par la commune de Crans-près-Céligny et des soumissions fournies par le bureau d'ingénieurs Bernard Schenk SA, mandataire de la commune.

Coût travaux génie civil :	15'800.- HT
Marquage :	4'200.- HT
Honoraires y.c. plus value pour démarche adaptation projet auprès du Canton :	4'500.- HT
Total :	24'500.- HT

Ainsi, sur un total TTC de 26'460.-, la participation du Conseil régional est de 19'845.- TTC (75%) arrondie à CHF 20'000.- TTC.

b) Mesures pour les lignes régionales en Ville de Nyon (voir annexe H)

En collaboration avec le Service Travaux et environnement de la Ville de Nyon, un bilan global des investissements liés aux travaux pour les transports publics dans la Ville et aux frais de communication y relatifs a été effectué (voir annexe H). Ce bilan tient compte de l'utilité de chaque mesure pour les lignes urbaines et les lignes régionales et fait la part des choses de l'intérêt régional/local dans le détail pour chaque mesure. Ce travail a permis de calculer la subvention du Conseil régional pour les différents paquets de mesures (voir tableau ci-dessous).

Une participation financière du fonds régional affecté a déjà été sollicitée dans le préavis 16-12. Un montant supplémentaire est toutefois à prévoir et s'explique par le fait d'un changement relatif au nombre de lignes urbaines et régionales concernées par une mesure dans le secteur de la gare. En effet, quelques évolutions du réseau projeté en Ville de Nyon ont été nécessaires pour des questions d'exploitation. Il est proposé de compenser cela dans le préavis 29-13.

Le secteur Morâche – Edouard Rod est particulier puisque les travaux ont démarré plus rapidement que le solde des mesures dont la réalisation est prévue en 2014. Cela est dû à la nécessité de s'adapter au calendrier de construction du quartier Morâche.

Le solde de mesures bénéficiant strictement aux lignes urbaines n'est pas subventionné par le Conseil régional. Le solde de mesures bénéficiant à la fois aux lignes urbaines et aux lignes régionales est subventionné en proportion du nombre de lignes concernées. Le solde de mesures bénéficiant strictement aux lignes régionales est subventionné à 75% par le Conseil régional.

Intitulé	Total global TTC	Part CR travaux	Part CR com'	Total part CR	% part CR
Mesures urgentes	1'515'448.44	709'601.96	7'096.02	716'697.98	47.29%
Secteur Morâche-E.Rod	3'526'847.86	665'545.86	6'702.97	672'248.83	19.06%
Solde mesures (urbain)	2'987'502.95	0.00	0.00	0.00	0.00%
Solde mesures (mixte)	589'501.33	202'865.72	2'028.66	204'894.37	34.76%
Solde mesures (régional)	375'667.69	278'961.16	2'789.61	281'750.77	75.00%
Total	8'994'968.27	1'856'974.69	18'617.26	1'875'591.95	20.85%

Subvention CR déjà votée par le CI	Part CR travaux	Part CR com'	Total part CR
Mesures urgentes (préavis 16-12)	643'793.00	6'438.00	650'231.00

Montant à financer par le préavis 35-14	Part CR travaux	Part CR com'	Total part CR
Montant supplémentaire mesures urgentes	65'808.96	658.02	66'466.98
Secteur Morâche-E.Rod	665'545.86	6'702.97	672'248.83
Solde mesures (urbain)	0.00	0.00	0.00
Solde mesures (mixte)	202'865.72	2'028.66	204'894.37
Solde mesures (régional)	278'961.16	2'789.61	281'750.77
Total TTC	1'213'181.69	12'179.26	1'225'360.95
Total arrondi	1'214'000.00	12'000.00	1'226'000.00

Ainsi, compte tenu du tableau récapitulatif, nous constatons que la subvention totale du Conseil régional pour les mesures bénéficiant aux lignes régionales en Ville de Nyon s'élève à CHF 1'875'591.95.- TTC, frais de communication inclus. Compte tenu du crédit déjà validé dans le préavis 16-12 pour les mesures urgentes, le solde arrondi à financer par le présent préavis s'élève à CHF 1'226'000.- TTC, frais de communication inclus.

c) Montant pour la communication

Un montant a été ajouté pour les frais de communication (tout ménages, brochures 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 sera élaborée en partenariat avec les différents partenaires et différents supports de communication seront proposés aux communes territoriales par exemple : affiches pour les arrêts de bus, panneaux de chantier, flyers, etc.

Selon la pratique du Conseil régional, cette somme est calculée en prenant 1% des frais de réalisation et 10% des frais d'étude sur les montants totaux TTC. La répartition est ensuite faite selon la part de chaque partenaire. Dans le cas présent, le montant total pour la communication à charge du fonds TP affecté s'élève à CHF 21'500.- TTC (voir détails dans le tableau récapitulatif ci-dessous).

d) Récapitulatif synthétique

	Montant travaux TTC	Part communication	Grand total TTC	%
a) Mesures hors Ville de Nyon				
i. Arrêt Coppet	103'500	1'000	104'500	100%
Part commune	25'800	200	26'000	25%
Part fonds TP	77'700	800	78'500	75%
ii. Giratoire Crassier	694'000	7'000	701'000	100%
Part commune	306'700	3'300	310'000	44%
Part fonds TP	387'300	3'700	391'000	56%
iii. Arrêt et modération Founex	272'000	3'000	275'000	100%
Part commune	162'500	1'500	164'000	60%
Part fonds TP	109'500	1'500	111'000	40%
iv. Feux prioritaires	481'000	5'000	486'000	100%
Part communes	151'500	1'500	153'000	31%
Part fonds TP	329'500	3'500	333'000	69%
v. Carrefour Crans	26'500	-	26'500	100%
Part commune	6'500	-	6'500	25%
Part fonds TP	20'000	-	20'000	75%
Sous-total a)	1'577'000	16'000	1'593'000	100%
Part communes	653'000	6'500	659'500	41%
Part fonds TP	924'000	9'500	933'500	59%
b) Mesures définitives en Ville de Nyon (hors mesures urgentes)				
b) Mesures en Ville de Nyon	7'404'520	75'000	7'479'520	100%
Part commune	6'190'520	63'000	6'253'520	84%
Part fonds TP	1'214'000	12'000	1'226'000	16%
Grand total préavis 35-14	8'981'520	91'000	9'072'520	100%
Part communes	6'843'520	69'500	6'913'020	76%
Part fonds TP	2'138'000	21'500	2'159'500	24%

7) Etat de l'engagement financier du programme de réorganisation des transports publics

Rappel: détermination des 51 communes partenaires pour le fonds TP affecté: 13'523'659.00				
	Coût total (CHF)	Participation des tiers (VD,...)	Communes territoriales	Fonds TP Régionyon
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	0	0	10'275
Préavis 21-12	1'125'000	0	0	1'125'000
Préavis 22-12	436'555	0	383'920	52'635
Préavis 30-13	660'000	0	0	660'000
<i>Préavis 35-14</i>	<i>9'072'520</i>	<i>0</i>	<i>6'913'020</i>	<i>2'159'500</i>
Cumul engagements	25'969'558	6'622'419	10'910'914	8'441'925
%	100.00%	25.50%	42.01%	32.51%

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

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. Un montant d'environ 2.5 millions devrait être mobilisé pour la réalisation des mesures « 2015 ».

Nous constatons qu'à ce stade d'avancement, le fonds régional a été sollicité pour environ 62% de son enveloppe totale.

8) Conclusion

Les aménagements présentés dans le présent préavis s'inscrivent dans la continuité des travaux déjà engagés sur le réseau pour améliorer l'attractivité des transports publics. Ils contribueront à garantir le succès des expérimentations de courses supplémentaires qui ont fait l'objet d'autres préavis, notamment le préavis 30-13 accepté le 11 septembre 2013.

La bonne collaboration avec les communes est à relever pour la mise en œuvre des aménagements pour les transports publics. Cette collaboration est d'autant plus soutenue avec la Ville de Nyon qui concentre un grand nombre d'aménagements qui seront utiles aux lignes régionales mais permettront également de faire fonctionner le nouveau réseau urbain dès décembre 2014.

L'esprit d'ouverture dont font preuve les communes concernées par des carrefours à feux et le Canton permet d'envisager la mise en place d'une gestion centralisée, pérenne et cofinancée du système de détection à la Ville de Nyon. Ainsi, sous réserve de la décision de son Conseil communal, la Ville de Nyon serait à même d'assurer des prestations fondamentales pour le fonctionnement du système de détection. Cette perspective s'intègre parfaitement dans la logique de valorisation d'un réseau régional qui dépasse le cadre des limites communales.

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°35-14 relatif à une demande de crédit de CHF 2'159'500.- décomposé comme suit :

- a) CHF 924'000.- sur le fonds régional TP affecté pour la participation à la réalisation des mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon, sous réserve de la validation des crédits des Autorités législatives concernées par ces mesures ;
- b) CHF 1'214'000.- sur le fonds régional TP affecté pour la participation à la réalisation des mesures d'aménagement pour les lignes régionales en Ville de Nyon, sous réserve de la validation des crédits par le Conseil communal de la Ville ;
- c) Montant pour la communication : CHF 21'500.- décomposé en 9'500.- (partie a) et 12'000.- (partie b) ;

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 a) d'accorder le crédit de CHF 924'000.- pour la participation à la réalisation des mesures « 2013-2014 » hors Ville de Nyon ;

b) d'accorder le crédit de CHF 1'214'000.- pour la participation à la réalisation des mesures d'aménagement pour les lignes régionales en Ville de Nyon ;

c) d'accorder le crédit de CHF 21'500.- pour les frais de communication ;

d'imputer le montant total de CHF 2'159'500.- sur le compte du fonds TP affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 13 février 2014, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Gérald Cretegnny

Patrick Freudiger

Annexes :
A – Cartes des aménagements par ligne de bus hors Ville de Nyon
B – Détails des aménagements des carrefours à feux prioritaires
C – Cartes des aménagements pour les lignes urbaines et régionales en Ville de Nyon
D – Critères de répartition financière du préavis 60-10 affinés par le CODIR
E – Liste des mesures « 2012 », « 2013-2014 », « 2015 » et des mesures incertaines à discuter
F – Plan de répartition financière pour le giratoire du centre de Crassier
G – Détail de la répartition financière pour les mesures en Ville de Rolle
H – Détails de la répartition financière pour les aménagements en Ville de Nyon

Les plans de détails des aménagements en et hors Ville de Nyon sont disponibles sur demande au Conseil régional.