

PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N° 37 – 2014

AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

Contribution de CHF 346'000.- sur le fonds régional TP pour le prolongement d'une année des courses expérimentales de priorité 1

Responsables : Cornélia Gallay et Pierre Stampfli

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Résumé exécutif

Le présent préavis concerne la participation du fonds régional des transports publics (fonds TP affecté) pour le prolongement d'une année des courses expérimentales de priorité 1 qui sont engagées depuis le 9 décembre 2012 et qui n'ont pas encore atteint les objectifs de fréquentation.

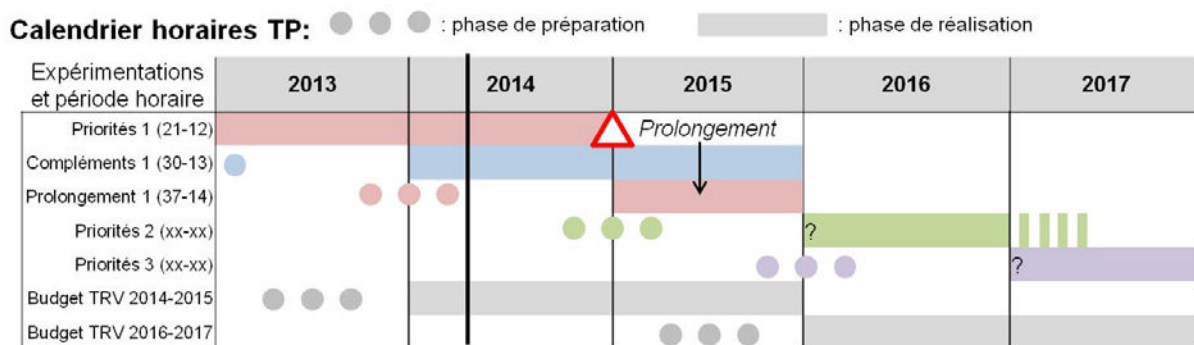
Les objets du présent préavis sont les suivants :

| | |
|-------------------------------|---|
| Ligne TPN 10.813 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement de 3 paires de courses qui permettent d'étendre la cadence à 30' le matin et le soir |
| | <i>Coût :</i> CHF 80'000.- TTC à charge du fonds TP affecté |
| Ligne CarPostal 10.830 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement de 2 demi-paires de courses entre Gland et Begnins qui permettent d'étendre la cadence à 30' le matin et d'améliorer l'offre du soir |
| | <i>Coût :</i> CHF 16'500.- TTC à charge du fonds TP affecté |
| Ligne CarPostal 10.835 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement d'une paire de courses pour l'amélioration de l'offre du soir en semaine et transférer 2 paires de courses dans le TRV |
| | <i>Coût :</i> CHF 35'000.- TTC à charge du fonds TP affecté CHF 70'000.- TTC transférés dans le TRV |
| Ligne CarPostal 10.836 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement de 2 paires de courses pour permettre une cadence à l'heure toute la journée et l'amélioration de l'offre du soir en semaine |
| | <i>Coût :</i> CHF 98'500.- TTC à charge du fonds TP affecté |
| Ligne CarPostal 10.840 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement de 3 paires de courses pour permettre une cadence à l'heure toute la journée |
| | <i>Coût :</i> CHF 66'000.- TTC à charge du fonds TP affecté |
| Ligne CarPostal 10.841 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement de 4.5 paires de courses qui correspond au financement d'une partie du coût d'exploitation de la boucle Le Vernay |
| | <i>Coût :</i> CHF 22'500.- TTC à charge du fonds TP affecté |
| Ligne CarPostal 10.846 | <i>Objectif :</i> Prolonger le financement d'une paire de courses pour améliorer l'offre du soir |
| | <i>Coût :</i> CHF 24'000.- TTC à charge du fonds TP affecté |
| Coût total : | CHF 346'000.- TTC à charge du fonds TP affecté CHF 70'000.- transférés dans le TRV |

Préambule

Financées par le fonds régional affecté pour une durée limitée, les expérimentations de courses supplémentaires engagées dans le cadre du programme de réorganisation des transports publics ont pour objectif d'atteindre une fréquentation de voyageurs suffisante pour que leur financement soit repris par le mécanisme TRV (trafic régional voyageurs)¹.

Depuis 2014, les budgets TRV couvrent des périodes biennuelles (voir schéma ci-dessous). Cela signifie que les périodes d'expérimentations financées par le fonds affecté, prévues pour l'instant par tranche de deux ans, devront s'adapter pour éviter de se terminer en milieu de période budgétaire TRV. En effet, le cas échéant, aucune subvention fédérale supplémentaire ne pourrait être obtenue avant le début de la période budgétaire TRV suivante.



Selon le schéma, les expérimentations de priorité 1 ont été mises en place en décembre 2012 pour une période de deux ans (préavis 21-12). Sous réserve de leur succès, il était prévu de transférer au TRV le financement de ces expérimentations dès 2015. Cette échéance étant désormais située en milieu de période budgétaire du TRV, il est financièrement peu envisageable pour le Canton de reprendre la totalité des courses expérimentales.

D'autre part, bien qu'une hausse moyenne de 11.5% de la fréquentation soit enregistrée en 2013, seule une ligne a atteint le seuil de fréquentation fixé permettant de demander une reprise par le TRV. Cette reprise d'un montant de CHF 70'000.-/an a été acceptée par le Canton.

Cela signifie que l'ensemble des autres expérimentations de priorité 1 doit être prolongé d'une année pour envisager leur transfert au TRV dans la période budgétaire 2016-2017 sous réserve de leur succès. Compte tenu par ailleurs du temps nécessaire au changement des habitudes en matière de mobilité, cela permettra de bénéficier d'une année d'analyse supplémentaire. Enfin, des compléments à ces expérimentations ayant été apportés en décembre 2013 (préavis 30-13) pour une durée de deux ans, cela permettra de coordonner les calendriers.

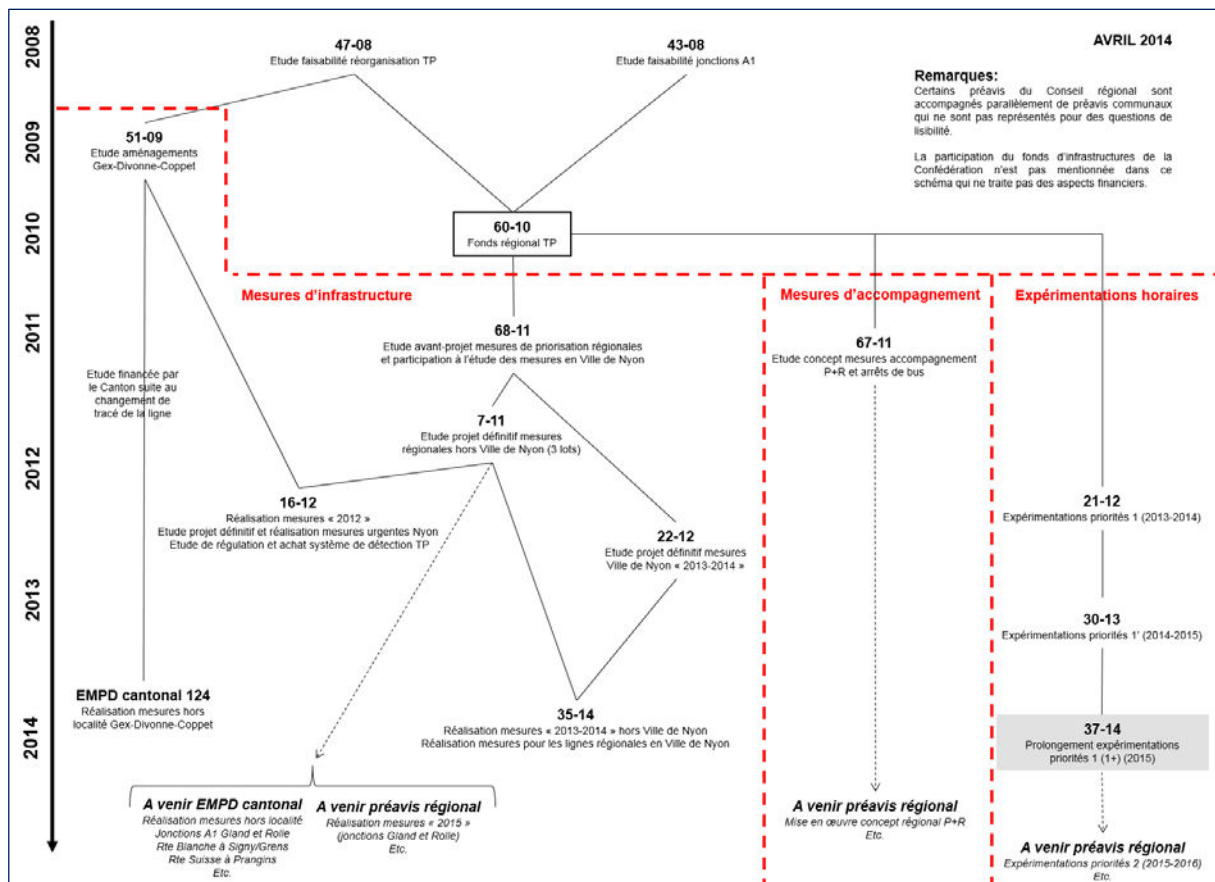
Tous ces éléments ayant conduit à l'élaboration du présent préavis ont été discutés lors des séances ad'hoc avec les membres des quatre bassins versants. Les propositions ont ensuite été synthétisées, arbitrées et validées en Commission mobilité élargie, composée de deux ou trois délégués par bassins versants. Enfin, la synthèse des discussions a été soumise à la validation des 51 Municipalités partenaires du programme de réorganisation des transports publics puis au Comité de direction du Conseil régional. Les TPN, CarPostal et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud ont été associés tout au long du processus.

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

¹ Selon les critères de l'Office fédéral des transports (OFT), il s'agit d'avoir notamment une adéquation entre l'offre (nombre de paires de courses) et la demande (la fréquentation moyenne journalière sur le tronçon le plus chargé), ainsi qu'une couverture des charges d'au moins 20% pour bénéficier d'une subvention fédérale à la couverture du déficit de la ligne concernée (mécanisme TRV).

plusieurs étapes. La plupart des mesures d'aménagement « 2012 » ont été réalisées dans le cadre du préavis 16-12. La réalisation des mesures « 2013-2014 » devrait se dérouler sur l'année 2014 suite à l'acceptation du préavis 35-14. La réalisation des mesures « 2015 », plus lourdes en matière de procédure et de volume de travaux, est en cours de planification. La réalisation de l'ensemble de ces mesures contribuera à l'amélioration de l'attractivité du réseau de transports publics.

Pour mémoire, le schéma ci-dessous récapitule la généalogie des préavis du Conseil régional liés au programme de réorganisation des transports publics et plus particulièrement les deux préavis liés aux expérimentations horaires déjà acceptés (21-12, 30-13), et le présent préavis 37-14.



Généalogie des préavis du programme de réorganisation des transports publics - Régionyon

1. Résultats des expérimentations engagées (voir annexes A, B et C)

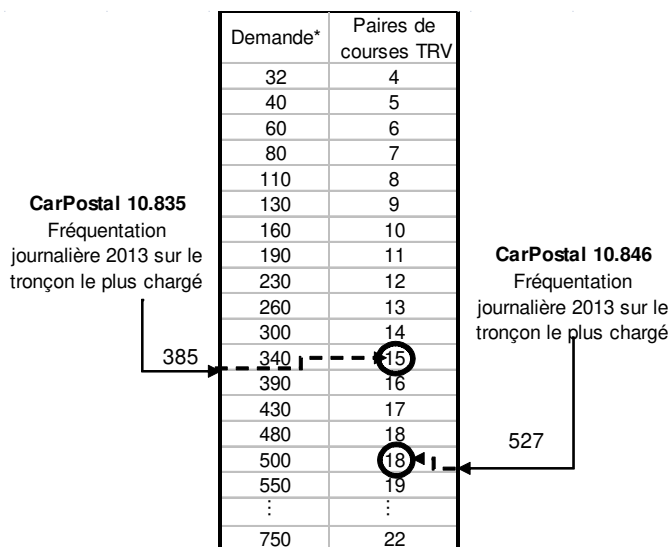
Le programme régional de réorganisation des transports publics prévoit plusieurs phases d'expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds régional affecté pour une durée limitée. Ainsi, une part d'environ 4.5 millions de francs a été retenue pour le financement de ces courses par le fonds, soit environ un tiers du total prévu.

L'objectif est d'atteindre une fréquentation suffisante selon les critères de l'OFT au terme de chaque phase d'expérimentations pour envisager de passer à la suivante et finalement pérenniser l'offre en transférant son financement dans le mécanisme du TRV¹ dont les périodes budgétaires sont désormais biennuelles.

Selon les conventions établies, les transporteurs (CarPostal et TPN) et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud nous fournissent les statistiques de fréquentation (trimestrielles et annuelles) permettant de suivre précisément l'évolution de la situation. Pour les lignes concernées par des courses expérimentales, les résultats sont les suivants².

| Lignes TP avec expérimentations en cours | Fréquentation journalière 2013 sur le tronçon le plus chargé | Objectif TRV | Objectif Préavis (21-12) | Commentaires |
|--|--|--------------|--------------------------|----------------------------------|
| TPN 10.813 | 532 | 720 | 950 | Objectifs non atteints |
| CarPostal 10.830 | 347 | 450 | 540 | Objectifs non atteints |
| CarPostal 10.835 | 385 | 300 | 430 | Objectifs partiellement atteints |
| CarPostal 10.836 | 159 | 300 | 430 | Objectifs non atteints |
| CarPostal 10.840 | 277 | 300 | 390 | Objectifs non atteints |
| CarPostal 10.841 | 100 | - | 300 | Objectifs non atteints |
| CarPostal 10.846 | 527 | 500 | 560 | Objectifs partiellement atteints |

Selon le tableau ci-dessus et son application vis-à-vis des critères de l'OFT ci-contre, seules 2 paires de courses expérimentales sur la ligne CarPostal 10.835 pourraient être reprises par le TRV dès l'horaire 2015. Les autres courses supplémentaires des lignes CarPostal 10.835 (1 paire de courses), 10.846 (1 paire de courses), 10.830 (2 demi-paires de courses), 10.836 (3 paires de courses), 10.840 (2 paires de courses), 10.841 (4.5 paires de courses) et de la ligne TPN 10.813 (3 paires de courses) devraient être supprimées en décembre 2014 faute de financement si le présent préavis n'était pas accepté.



* Fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé
Source : Office Fédéral des Transports

Il serait toutefois peu cohérent de supprimer ces expérimentations de courses supplémentaires à la fois vis-à-vis des 51 communes qui se sont engagées ensemble financièrement dans le programme de réorganisation des transports publics mais aussi par rapport aux usagers qui considèrent cette offre comme « acquise ». De plus, les analyses d'autres réseaux de transports publics montrent que l'amélioration de l'offre et son impact positif sur l'amélioration de la

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.

² L'analyse des données pour l'ensemble des lignes sera détaillée dans le rapport intermédiaire 2012 – 2013 du programme régional de réorganisation de transports publics qui sera diffusé au printemps 2014.

fréquentation ne se traduit réellement qu'après au minimum 3 années d'exploitation. Ainsi, un prolongement de ces expérimentations pour une troisième année contribuera à fournir des données supplémentaires pour une prise de décision sur le devenir de ces courses.

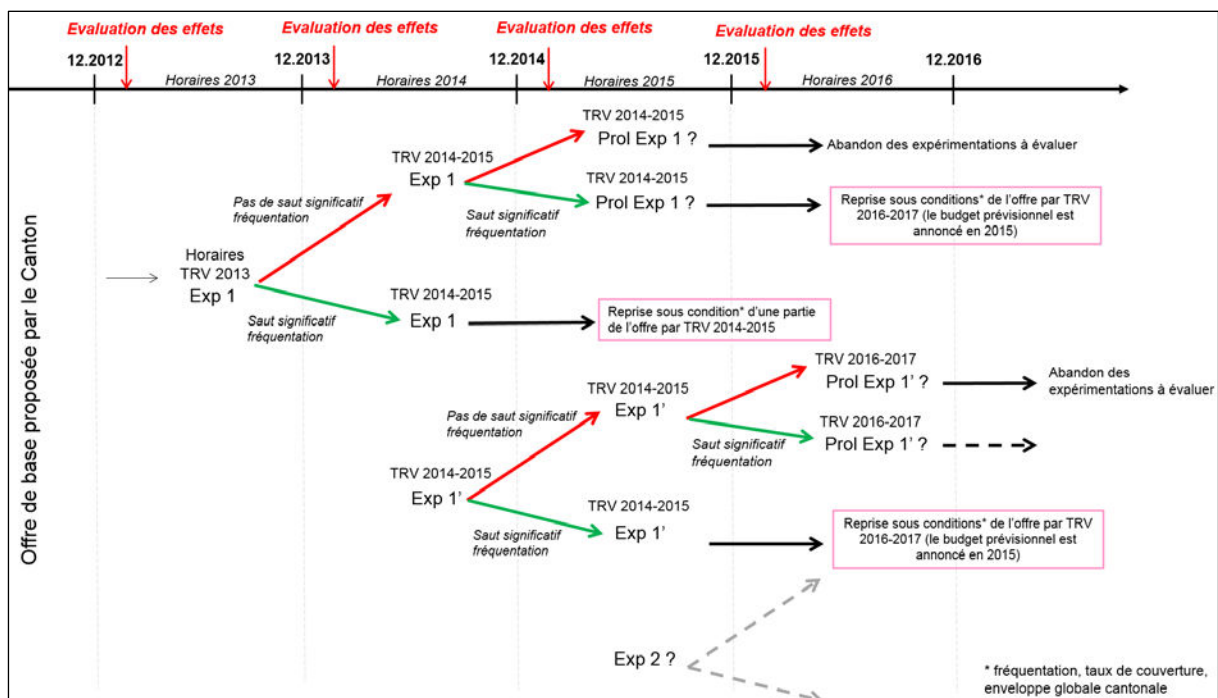
D'autre part, certaines de ces lignes bénéficient aussi de courses supplémentaires en complément d'expérimentations de priorité 1 (préavis 30-13) pour les horaires 2014 et 2015 ce qui contribuera à augmenter leur fréquentation.

2. Evolution des scénarios

A l'heure actuelle, les expérimentations engagées par le préavis 21-12 arriveront à leur terme en décembre 2014. Dans le préavis 21-12 qui finance ces expérimentations, plusieurs scénarios avaient été envisagés. Si les objectifs de fréquentation étaient atteints, il s'agissait que les courses expérimentales soient reprises par le TRV dès la mise en place de l'horaire 2015. Si les objectifs n'étaient pas encore atteints, soit les courses expérimentales étaient prolongées soit elles étaient supprimées. Dans la réalité, nous constatons après une année que seules deux lignes ont partiellement atteint les objectifs fixés. Les autres lignes ont connu une hausse de fréquentation encourageante mais encore insuffisante au regard des objectifs.

Compte tenu du temps nécessaire pour faire évoluer les comportements en matière de mobilité, il n'est pas surprenant que les objectifs ne soient pas remplis pour toutes les lignes après une année d'expérimentation seulement. Ainsi, compte tenu des résultats encourageants obtenus sur l'ensemble du réseau, il est proposé de prolonger d'une année supplémentaire les courses expérimentales de priorités 1 n'ayant pas encore atteint les objectifs afin d'en éviter la suppression à l'horaire 2015. Cela permettra d'avoir une année de recul statistique supplémentaire permettant de compléter l'analyse sur la base d'une situation plus stable dans le but de consolider les décisions à prendre, notamment dans le cas où la suppression de courses serait à envisager.

Le schéma suivant rappelle les différents scénarios possibles pour les expérimentations :



Compte tenu des résultats de fréquentation enregistrés en 2013, nous constatons que la situation évolue différemment en fonction des caractéristiques propres à chaque ligne de bus alors que les objectifs à atteindre ont été fixés de manière identiques sur l'ensemble de la région. Cela pourrait nécessiter de questionner les objectifs sur certaines lignes compte tenu de leur potentiel réel d'habitants desservis.

3. Objet du préavis

La demande de prolongement des expérimentations de courses de priorité 1 pour une année supplémentaire proposée par le présent préavis concerne 14.5 paires de courses de quatre lignes régionales (10.813, 10.830, 10.836 et 10.840) et d'une ligne suburbaine (GreenBus Rolle Le Vernay 10.841). Chacune d'elle est détaillée (courses financées, projets futurs,...) et analysée (données de fréquentation et évolutions envisageables) ci-dessous.

Pour la ligne où les courses expérimentales ont permis d'atteindre les objectifs de fréquentation, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) de l'Etat de Vaud confirmera prochainement par courrier que deux des trois paires de courses expérimentales de la ligne CarPostal 10.835 pourront ainsi être reprises dès l'horaire 2015 pour un montant de CHF 70'000.- par an, compte tenu des résultats de fréquentation. Il est à noter que ce succès est grandement dû au transfert dans les transports publics des élèves secondaires dans la région rolloise.

Le tableau ci-dessous récapitule les expérimentations de courses de priorité 1 qui sont déjà engagées avec le préavis 21-12 pour lesquelles il s'agit de prolonger l'expérimentation d'une année supplémentaire par un financement du fonds affecté.

| Préavis | Etat | Lignes régionales | Courses financées par le fonds régional transports publics | Horaires | | Montant TTC Horaire 2015 |
|---|--|--|---|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Priorité 1 Préavis 21-2012 | Objet du préavis 37-2014 Demande de prolongement d'une année supplémentaire les expérimentations de courses de priorité 1 | TPN 10.813 | + 3 paires de courses => Prolongement de la cadence à 30' le matin et le soir | Crassier - Ch.-des-Bois | 8h29 18h29 21h59 | CHF 80'000 |
| | | | | Ch.-des-Bois - Crassier | 8h04 19h04 22h34 | |
| | | CarPostal 10.830 | + 2 demi-paires de courses entre Gland et Begnins (1 demi-paire en haut-le-pied*) => Prolongement de la cadence à 30' le matin et amélioration de l'offre du soir | Gland - Begnins | 5h55 | CHF 16'500 |
| | | | | Begnins - Gland | 20h52 | |
| | | CarPostal 10.836 | + 3 paires de courses => Cadence à l'heure toute la journée et amélioration de l'offre du soir en semaine | Gland - Rolle | 9h15 15h15 21h15 | CHF 98'500 |
| | | | | Rolle - Gland | 9h49 15h49 21h49 | |
| | | CarPostal 10.840 | + 2 paires de courses => Cadence à l'heure toute la journée | Rolle - Gimel | 9h50 14h50 | CHF 66'000 |
| | | | | Gimel - Rolle | 9h18 14h18 | |
| | | CarPostal 10.841 | + 4.5 paires de courses (équivalent au financement d'une partie du coût d'exploitation de l'extension de la boucle Le Vernay : environ 5%) => Prolongement du GreenBus jusqu'à Le Vernay | Boucle Le Vernay | - | CHF 22'500 |
| | | CarPostal 10.835 | + 1 paires de course => amélioration de l'offre du soir en semaine | Gland - Rolle Rolle - Gland | 21h15 21h48 | CHF 35'000 |
| CarPostal 10.846 | + 1 paire de courses => Amélioration de l'offre du soir | Rolle - Allaman Allaman - Rolle | 23h49 23h12 | CHF 24'000 | | |
| Courses reprises dans le budget TRV pour l'horaire 2015 | CarPostal 10.835 | + 2 paires de courses => Cadence à l'heure toute la journée | Gland - Rolle | 10h15 14h15 | CHF 70'000 | |
| | | | Rolle - Gland | 10h48 14h48 | | |
| Compléments de Priorité 1 (1) Préavis 30-2013 | Suite des expérimentations Horaire 2015 | TPN 10.813 | + 5 paires de courses => 1 paire sur le tronçon Coppet-Crassier => 4 paires sur le tronçon Coppet - Chavannes-des-Bois | Crassier - Ch.-des-Bois | 12h40 12h29 14h30 16h30 | CHF 63'500.- + indexation |
| | | | | Ch.-des-Bois - Crassier | 7h37 12h05 15h14 16h14 | |
| | | CarPostal 10.835 | + 1 paire de courses => A l'heure de pointe du matin | Gland - Rolle | 7h45 | CHF 50'000.- + indexation |
| | | | | Rolle - Gland | 7h18 | |
| | | CarPostal 10.836 | + 1 paire de courses => A l'heure de pointe du matin | Gland - Rolle | 6h45 | CHF 54'500.- + indexation |
| | | | | Rolle - Gland | 7h19 | |
| CarPostal 10.841 | - 0.5 paire de courses (environ 5% du coût d'exploitation) => A l'heure de pointe du matin | Boucle Le Vernay | - | CHF 0.- | | |
| CarPostal 10.846 | + 2 paires de courses => A l'heure de pointe du matin | Rolle - Allaman | 7h23 8h23 | CHF 144'000.- + indexation | | |
| | | Allaman - Rolle | 6h45 7h45 | | | |

Lignes pour lesquelles le fonds TP finance actuellement des expérimentations :

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

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 finance l'ajout de 3 paires de courses entre Coppet et Crassier pour prolonger la cadence à la demi-heure le matin et en fin d'après-midi et pour améliorer l'offre du soir du lundi au vendredi. Ces courses supplémentaires répondent à la fois aux objectifs de transfert des élèves du secondaire dans les transports publics et de l'amélioration de l'offre pour les pendulaires. Elles sont en effet utilisées par ces derniers car elles assurent les correspondances à la gare de Coppet. Toutefois, pour minimiser le coût de ces courses supplémentaires qui ne sont pas concentrées aux heures de pointe, elles ont été prévues pour circuler uniquement du lundi au vendredi et pendant les périodes scolaires.

Pour les horaires 2014 et 2015, 5 paires de courses, dont 1 paire sur le tronçon Coppet - Crassier et 4 paires sur le tronçon Coppet - Chavannes-des-Bois, réparties sur la journée sont financées par le fonds régional transports publics (préavis 30-13).

La ligne 10.813 a été mise en place le 9 décembre 2012 et emprunte le tronçon entre Chavannes-des-Bois et Coppet de l'ancienne ligne TPN 10.810 (Nyon - Divonne - Coppet). La fréquentation de la ligne est bonne après seulement une année d'exploitation et compte 200'000 voyageurs en 2013 et plus de 500 voyageurs journaliers sur le tronçon le plus chargé.

Suite au changement d'horaire de décembre 2012, la problématique du manque de correspondance à Crassier entre les lignes TPN 10.813 et 10.810 (Nyon - Crassier - La Rippe) a été soulignée par certaines communes. Cette correspondance est en effet utile pour permettre aux gymnasiens et aux pendulaires de ne pas transiter par la gare de Coppet pour se rendre à Nyon. La correspondance à Crassier devrait être établie lorsque les mesures d'aménagement de la jonction autoroutière de Coppet seront terminées. Ainsi les marges artificielles actuelles de la ligne TPN 10.813 pourront être ainsi réduites voire supprimées grâce à un temps de parcours fiabilisé qui permettra de rendre l'offre de ces lignes plus attractives pour les usagers.

Un projet de prolongement transfrontalier de la ligne 10.813 jusqu'à Sauvigny (F) est en cours de réflexion. Un dossier de demande de financement au Conseil général de l'Ain (01) devrait être envoyé au printemps 2014. Selon la décision du Conseil général, le projet de prolongement pourrait être mis en œuvre dès la période horaire 2015 ou 2016.

Ligne CarPostal 10.830 Gland – Burtigny - Bassins

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 finance l'ajout de 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 du lundi au vendredi.

La fréquentation annuelle de la ligne CarPostal 10.830 est en constante augmentation depuis 2010 : 94'808 voyageurs en 2010, 128'428 voyageurs en 2013, soit une augmentation d'environ 10% par an. En 2013, la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé a connu une hausse importante (350 en 2013) et s'approche de l'objectif fixé par le TRV de 450 voyageurs journaliers. La ligne a sans doute bénéficié d'un transfert de clients du Transport Urbain de Gland (TUG) qui desservait auparavant la commune de Vich.

Compte tenu des contraintes imposées par l'Office Fédéral des Transports (OFT), l'Etat de Vaud souhaite mettre en place une offre régulière le week-end pour remplacer l'offre Publicar au plus tard pour l'horaire 2016. Des propositions seront discutées au cours de l'année 2014 avec les communes concernées.

Ligne CarPostal 10.835 Gland – Gilly – Rolle

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 finance l'ajout de 3 paires de courses afin d'assurer une cadence à l'heure toute la journée du lundi au vendredi. Compte tenu des résultats de fréquentation enregistrés en 2013, le Canton a accepté de reprendre 2 de ces 3 paires de courses dans le budget TRV dès l'horaire 2015.

Pour les horaires 2014 et 2015, une paire de courses à l'heure de pointe du matin est financée par le fonds régional transports publics (préavis 30-13). Cette course bénéficie notamment aux gymnasiens pour se rendre à Nyon.

La fréquentation de la ligne a fortement augmenté en 2013. La fréquentation journalière dépasse depuis 2012 l'objectif fixé par le TRV de 380 voyageurs. La ligne a un potentiel de population et d'emplois (A-one Center) desservis important, elle bénéficie aussi d'un nombre de scolaires transférés important.

Ligne CarPostal 10.836 Gland - Bursinel – Rolle

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 finance l'ajout de 3 paires de courses pour assurer la cadence à l'heure toute la journée et améliorer l'offre du soir du lundi au vendredi.

Pour les horaires 2014 et 2015, une paire de courses à l'heure de pointe du matin est financée par le fonds régional transports publics (préavis 30-13). On peut espérer que cette expérimentation engendrera une certaine augmentation de la fréquentation qui sera bénéfique pour le devenir des expérimentations de priorité 1.

En termes de fréquentation, la ligne 10.836 part d'un état de référence modeste, or une augmentation significative de la fréquentation annuelle et journalière sur le tronçon le plus chargé est observée en 2013 après une année d'exploitation. Le transfert des élèves du secondaire dans les transports publics a fortement contribué à ces bons résultats. Il est néanmoins difficile de déterminer à quel niveau la fréquentation va se stabiliser et si l'objectif TRV va pouvoir être atteint. En effet, l'offre des lignes 10.835 et 10.836 est identique alors que le potentiel de population desservi est moindre pour la 10.836. La question du découplage des deux lignes à l'exploitation devra sans doute être explorée.

Ligne CarPostal 10.840 Rolle - Gimel

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 finance l'ajout de 2 paires de courses pour assurer la cadence à l'heure toute la journée et améliorer l'offre du soir du lundi au vendredi. La fréquentation de la ligne a un peu augmenté mais elle reste globalement stable sur les quatre dernières années. La fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé est de 270 voyageurs en 2013, elle s'approche donc de l'objectif TRV fixé à 350 voyageurs.

Pour cette ligne, le transfert des élèves du secondaire dans les transports publics a eu un effet limité car certains prenaient déjà les bus les années précédentes. Des doublures de bus sont néanmoins mises en place pour les courses scolaires pour palier la demande des 170 élèves concernés par la ligne.

Compte tenu des contraintes imposées par l'Office Fédéral des Transports (OFT), l'Etat de Vaud souhaite mettre en place une offre régulière le week-end pour remplacer l'offre Publicar au plus tard pour l'horaire 2016. Des propositions seront discutées au cours de l'année 2014 avec les communes concernées.

Ligne CarPostal 10.841 GreenBus Rolle – Boucle Le Vernay

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 cofinance l'ajout de 4.5 paires de courses réparties sur la journée du lundi au vendredi pour permettre le prolongement suburbain jusqu'au quartier du Vernay qui se trouve sur la commune de Luins. Ainsi, au changement d'horaire 2013, la boucle Le Vernay a pu être ajoutée au tracé de la ligne 10.841. La fréquentation annuelle de la ligne 10.841 a toutefois connu une baisse en 2013 du fait d'un transfert de voyageurs au profit des lignes 10.835, 10.836 et 10.846.

Avec l'amélioration de l'offre de ces lignes régionales, l'offre du GreenBus est vouée à diminuer en conséquence. La desserte du quartier du Vernay est actuellement expérimentale et pourrait être réévaluée en fonction des résultats de fréquentation enregistrés.

Ligne CarPostal 10.846 Rolle – Perroy – Allaman

Pour les horaires 2013 et 2014, le préavis 21-12 finance l'ajout d'une paire de courses pour améliorer l'offre du soir. La fréquentation annuelle est restée stable entre 2012 et 2013 alors que la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé a fortement augmenté pour atteindre 520 voyageurs et dépasse l'objectif du TRV fixé à 500 voyageurs. Cette augmentation peut s'expliquer par la reprise d'une partie des voyageurs du GreenBus Rolle. De plus, environ 65 élèves du secondaire utilisent la ligne et les doublures mises en place sont très chargées.

Pour les horaires 2014 et 2015, 2 paires de courses ont été ajoutées aux heures de pointe du matin par le fonds régional transports publics (préavis 30-13).

Lignes pour lesquelles le fonds TP ne finance pas encore d'expérimentations :

Ligne TPN 10.810 Nyon – La Rippe & Ligne TPN 10.815 Nyon – Gingins

Concernant le bouclage Asse&Boiron, des variantes seront analysées et discutées avec les communes en 2014 afin d'engager la phase de mise en œuvre. Afin d'avoir la garantie d'un minimum de fréquentation, la réalisation de ce bouclage est toutefois conditionné à la mise en place de la journée continue à l'école secondaire d'Elisabeth de Portes, elle-même conditionnée à la construction d'un restaurant scolaire prévue au plus tôt pour la rentrée 2016. Ainsi, le transfert des élèves du secondaire dans les transports publics le matin et le soir contribuera à pérenniser la variante de bouclage qui devrait être expérimentée pendant au moins deux ans.

D'autre part, la ligne 10.815 a un horaire tendu qui ne laisse que peu de marge en cas de retard. Afin de mettre en service son itinéraire définitif en ville de Nyon sans péjorer la stabilité de l'horaire, une étude est en cours et devra permettre de garantir que son temps de parcours ne soit en tout cas pas allongé par rapport à celui de l'itinéraire provisoire actuel.

Ligne TPN 10.811 Coppet – Nyon & ligne TPN 10.817 Nyon – Prangins – Gland

Suite à l'étude de la réorganisation du réseau de transports publics du district, il est envisagé de supprimer la ligne TPN 10.817 Nyon – Prangins – Gland au profit de la mise en place du réseau urbain Nyon – Prangins en décembre 2014 et du prolongement de la ligne TPN 10.811 Coppet – Nyon jusqu'à l'hôpital de Prangins. Compte tenu des impacts de ces adaptations du réseau sur les habitudes des voyageurs, une étude d'exploitation est en cours afin d'en évaluer en détails les avantages et inconvénients. La mise en place est prévue au plus tôt en décembre 2014.

Ligne CarPostal 10.820 Nyon – Begnins – St-George

La ligne 10.820 est une des meilleures lignes régionales dans le canton de Vaud en termes de fréquentation. Bénéficiant d'une cadence à la demi-heure aux heures de pointe, les objectifs du programme transports publics pour cette ligne sont d'ores et déjà atteints. Pour le moment, le fonds régional ne finance pas encore d'expérimentations de courses supplémentaires sur cette ligne car la priorité a été mise sur le renforcement des lignes moins performantes.

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

On observe une petite augmentation de la fréquentation de la ligne entre 2012 et 2013. Malgré cela, il est nécessaire que la fréquentation journalière sur le tronçon le plus chargé se maintienne au-dessus de 100 voyageurs. En effet, aux yeux de l'Office fédéral des transports (OFT) une ligne de bus ne peut être pérenne si cet objectif n'est pas atteint.

Ligne NStCM 155 Nyon – St-Cergue – La Cure

En décembre 2015 la cadence au quart d'heure sera mise en service entre Nyon et Genolier. D'autre part, une nouvelle halte sera ouverte à St-Cergue, Les Cheseaux (plus de 200 logements) en septembre 2014 et une course expérimentale a été identifiée le soir en priorité 2 entre St-Cergue et La Cure pour répondre à cette demande future ainsi qu'à la demande touristique. L'expérimentation serait à prévoir pour 2016 en fonction de l'évolution de la fréquentation de cette nouvelle halte.

4. Autres demandes des communes

Dans le cadre des discussions par bassin versant, des propositions de communes sont venues concernant l'amélioration de l'offre en semaine, le soir et le week-end sur les lignes régionales. Ces demandes sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

| | Lignes régionales | Demande de financement | Horaires | | Montant TTC Horaire 2015 | Commentaires |
|--|-------------------|--|-------------------|-------|--------------------------|---|
| Demande de reprises par le budget TRV dès l'horaire 2015 selon les demandes des bassins versants | TPN 10.811 | Décalage du départ de 0h34 à 0h50 pour correspondance avec le RE de Genève de 0h46 | Coppet - Nyon | 0h50 | CHF 0 | Pris en charge par le TRV dès le 14 décembre 2014 |
| | TPN 10.813 | Ajout d'une paire de courses du lundi au samedi | Coppet - Crassier | 23h35 | CHF 41'794.80 | Pas de financement TRV possible pour l'horaire 2015 |
| | | | Crassier - Coppet | 22h59 | | |
| | | Extension au samedi de la course n° 81370 | Coppet - Crassier | 22h35 | CHF 6'965.80 | |
| | CarPostal 10.820 | Extension au dimanche des courses n°1132 et n°1133 | Nyon - St-George | 20h21 | CHF 18'200.00 | Pris en charge par le TRV dès le 14 décembre 2014 |
| | CarPostal 10.820 | Ajout d'une course le samedi | St-George - Nyon | 21h24 | | |
| | | | Nyon - St-George | 23h21 | CHF 26'676.00 | Pas de financement TRV possible pour l'horaire 2015 |
| Total | | | | | CHF 93'636.60 | |
| Total pris en charge TRV pour l'horaire 2015 | | | | | CHF 18'200.00 | |

Parmi ces demandes, il est à relever que la paire de courses de 23h sur la ligne 813 fait partie des expérimentations de priorité 2 identifiées en 2012, et que la course de 22h30 le samedi sur cette même ligne a été supprimée lors de la réorganisation du réseau en décembre 2012. Les autres courses ne font pas partie des expérimentations envisagées avec un financement par le fonds régional affecté. En effet, ce dernier a été mis en place pour financer prioritairement l'amélioration de l'offre en début et en fin de journée (1/2h aux heures de pointe) pour les pendulaires.

Suite au courrier adressé par le Conseil régional à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) de l'Etat de Vaud demandant le financement intégral de ces offres supplémentaires, les déterminations suivantes ont été communiquées par courriel et seront confirmées prochainement par courrier.

Concernant la **ligne TPN 10.811**, l'Etat de Vaud est favorable à donner la correspondance à Coppet avec le RE de Genève arrivant à 0:46. Le départ de la dernière course de la ligne 811 sera ainsi retardé à 0:50 (au lieu de 0:34), pour tous les jours de la semaine dès le 14 décembre 2014.

Les demandes pour la **ligne TPN 10.813** n'ont pas été acceptées. En effet, il a été porté à notre connaissance que le taux de couverture des charges par les recettes de cette ligne est actuellement inférieur à 20%. Ainsi, toute charge nouvelle réduirait davantage le taux de couverture. L'Etat de Vaud ne peut donc pas financer par le TRV d'autres courses que celles actuellement offertes, au risque de mettre en péril l'obtention des subventions fédérales¹.

Enfin pour les deux demandes sur la **ligne CarPostal 10.820**, l'Etat de Vaud prendra en charge l'ajout d'une paire de courses le dimanche soir dès le changement d'horaire de décembre 2014 au vue de la bonne fréquentation des courses précédentes. Cependant, l'ajout d'une course supplémentaire le samedi au départ de Nyon à 23h21 n'est pas retenu. En effet, les voyageurs disposent déjà d'une course à 22h21 ainsi qu'une relation nocturne quittant Nyon à 1h00. De plus, cette course nécessiterait le prolongement du service du second véhicule, ce qui représente un coût important en regard du potentiel de clients intéressés.

En synthèse, l'ensemble de ces demandes spécifiques formulées par les communes a permis de mobiliser auprès de l'Etat de Vaud un apport financier supplémentaire de CHF 18'200.00.- par an à l'exploitation de la ligne CarPostal 10.820.

Pour les autres demandes, le Conseil régional propose aux communes concernées de les financer sur des fonds communaux, le fonds régional ne pouvant entrer en matière compte tenu des priorités définies pour l'utilisation du fonds.

¹ Le taux de couverture des charges est un critère déterminant pour la participation de la Confédération au subventionnement du déficit des lignes de transports publics.

5. Rappel de l'organisation et du processus d'élaboration des horaires

Le district est partagé en quatre bassins versants correspondant approximativement aux bassins d'influence des gares principales et regroupant les lignes de rabattement correspondantes. Chaque commune partenaire est représentée dans ces groupes qui se réunissent une à deux fois par année pour discuter et faire des propositions sur des modifications de tracés (prolongements, nouvelles dessertes) ou d'horaires (cours supplémentaires, améliorations de l'offre). Les TPN, CarPostal, le NStCM et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud sont également invités.

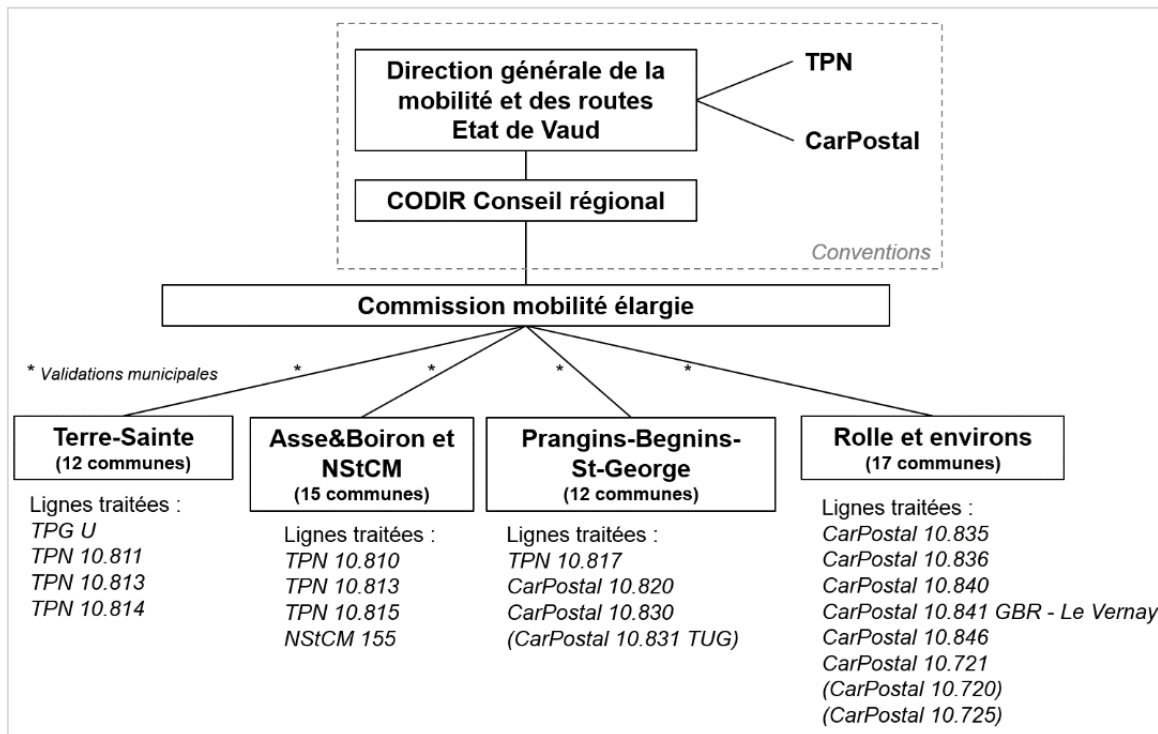


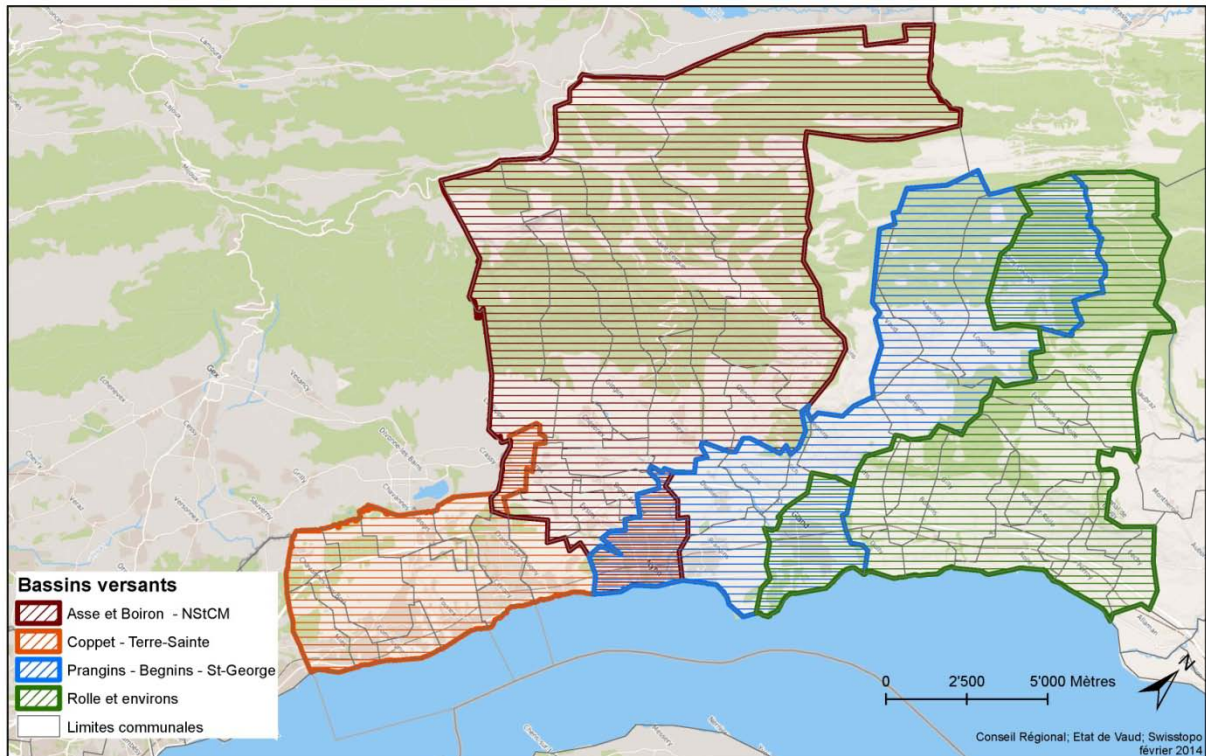
Schéma d'organisation pour la préparation des horaires

Les **Municipalités** des 51 communes partenaires du programme sont formellement consultées et peuvent valider, compléter ou remettre en question les propositions synthétiques des bassins versants.

La **Commission mobilité élargie** a pour rôle de faire la synthèse et l'arbitrage des discussions et propositions des quatre bassins versants. Elle est composée des membres de la Commission mobilité ordinaire du Conseil régional et complétée par des délégués par bassins versants. Elle est présidée par le responsable de la mobilité au sein du CODIR du Conseil régional. Des représentants des partenaires (CarPostal, TPN / NStCM, Etat de Vaud) sont invités selon les besoins.

Le **Comité de direction** (CODIR) du Conseil régional procède à une ultime synthèse et pesée des intérêts avant d'envoyer par courrier les demandes d'adaptation de l'offre de transports publics au Canton pour l'année suivante. La **Direction générale de la mobilité et des routes** se détermine sur ces demandes en indiquant lesquelles peuvent être financées par le TRV et lesquelles devraient faire l'objet d'un financement des collectivités locales.

Pour la partie d'offre à financer par les collectivités locales, le fonds affecté aux transports publics peut être mobilisé par voie de préavis au **Conseil intercommunal**. Dans le cas où le fonds affecté ne peut pas rentrer en matière, par exemple si l'offre à financer ne fait pas partie des premières priorités, les **communes concernées** peuvent toutefois décider de la financer elles-mêmes.



Découpage territorial des bassins versants

Cadre conventionnel avec l'Etat de Vaud et les transporteurs

Les expérimentations de courses supplémentaires financées par le fonds régional vont au-delà du nombre de paires de courses agréé par la Confédération, au sens de l'article 7 de l'Ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional voyageurs du 11 novembre 2009 (OITRV ; RS 745.16). Pour respecter l'OITRV, la Confédération ne finance pas une offre supérieure aux limites fixées en fonction du volume de voyageurs sur la section la plus chargée. Dès lors, les paires de courses qui ne sont pas considérées comme faisant partie des prestations agréées par la Confédération sont considérées comme excédentaires par rapport à la demande.

Ainsi, le financement des expérimentations de courses supplémentaires a été formalisé par la signature de conventions avec TPN, CarPostal et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud. Ces conventions indiquent par ailleurs les délais à respecter pour les demandes d'adaptation de l'offre de l'année suivante, de même que les échéances de livraison trimestrielles des statistiques de fréquentation des lignes par les transporteurs.

6. Calendrier et principales échéances de l'horaire 2015

En 2012, le processus de validation des horaires s'est déroulé à la limite des contraintes calendaires officielles. La tenue des délais officiels s'est améliorée en 2013 ainsi que cette année mais nous souhaitons encore l'optimiser à l'avenir.

| | |
|------------------------|---|
| 31 mars 2014 | Détermination du Canton concernant les demandes pour l'horaire 2015 |
| 26 mai au 13 juin 2014 | Consultation officielle des horaires 2015 |
| 25 juin 2014 | Vote du présent préavis au Conseil intercommunal |
| 14 décembre 2014 | Mise en exploitation de l'horaire 2015 |
| Dès janvier 2015 | Discussion des horaires 2016 par bassin versant |

7. Financement (voir annexe D)

Les coûts du prolongement des expérimentations de courses supplémentaires de priorité 1 du présent préavis ont été chiffrés pour l'horaire 2015 par les entreprises de transport, TPN pour la ligne 10.813 et CarPostal pour les lignes 10.830, 10.836, 10.840 et 10.841.

| | Lignes régionales | Montant TTC Horaire 2015 |
|--|----------------------------|--|
| Objet du préavis 37-2014 Demande de prolongement d'une année supplémentaire des expérimentations de courses de priorité 1 n'ayant pas encore atteint les objectifs de fréquentation | TPN 10.813 | CHF 80'000 |
| | CarPostal 10.830 | CHF 16'500 |
| | CarPostal 10.836 | CHF 98'500 |
| | CarPostal 10.840 | CHF 66'000 |
| | CarPostal 10.841 | CHF 22'500 |
| | CarPostal 10.835 | CHF 35'000 |
| | CarPostal 10.846 | CHF 24'000 |
| | Total | CHF 342'500 |
| | 1% Communication | CHF 3'425 |
| | Total préavis 37-14 | CHF 345'925 arrondi à CHF 346'000.- TTC |

Le prolongement d'une année supplémentaire des expérimentations de courses de priorité 1 représente un montant de CHF 342'500.- auquel il faut ajouter 1% du total pour la communication, soit un total de CHF 345'925.- arrondi à CHF 346'000.-.

8. Communication

Des montants sont réservés pour la communication dans chaque préavis lié aux transports publics. Ainsi une campagne de communication a accompagné la mise en place du nouveau réseau régional et des nouveaux horaires en décembre 2012 et en décembre 2013. De plus, au début de l'année 2014, une communication travaux a aussi été mise en place pour accompagner la réalisation des mesures d'aménagement comme celles dans le secteur de la gare de Yvon. Cette communication est travaillée en collaboration avec les transporteurs (TPN, CarPostal et CFF) et les villes du district.

Selon la pratique du Conseil régional, la part allouée à la communication est de 1% des frais de réalisation. Elle vient compléter les sommes déjà mobilisées dans les préavis précédents.

9. 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 | 3'770'000 |
| 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 |
| Préavis 35-14 | 9'072'520 | 0 | 6'913'020 | 2'159'500 |
| <i>Préavis 37-14</i> | <i>434'200</i> | <i>88'200</i> | <i>0</i> | <i>346'000</i> |
| Cumul engagements | 26'403'758 | 6'710'619 | 10'910'914 | 8'833'410 |
| % | 100.00% | 25.42% | 41.32% | 33.46% |

*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

En 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 de francs pour cet objet.

Nous constatons qu'à ce stade d'avancement, le fonds régional a été sollicité pour environ 65% de son enveloppe totale. Les engagements du fonds TP se répartissent de la manière suivante :

- Etudes : 759'910.-.- soit 8.60%
- Réalisation d'aménagement : 5'852'500.- soit 66.25%
- Mesures d'accompagnement : 90'000.- soit 1.02%
- Expérimentations de courses supplémentaires : 2'131'000.- soit 24.12%

Cet état des lieux des engagements du fonds TP affecté ne représente pas l'état des dépenses réelles pour lesquelles des informations sont fournies dans les comptes du Conseil régional.

10. Conclusion

Avec 11.5% d'augmentation moyenne de la fréquentation en 2013, la mise en place du nouveau réseau et du nouvel horaire le 9 décembre 2012 peut être considérée comme un succès. Il est vrai que beaucoup de travail reste encore à faire tant au niveau de l'exploitation que des aménagements ou des mesures d'accompagnement mais le programme de réorganisation des transports publics est désormais bien engagé.

L'organisation mise en place pour élaborer les horaires permet aux communes d'exprimer leurs demandes et de discuter des évolutions du réseau. Dans ce cadre, le Conseil régional joue pleinement son rôle de coordinateur du programme de réorganisation des transports publics et assure un relai important avec le Canton et les entreprises de transport.

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°37-14 relatif à une demande de crédit de CHF 346'000.- et décomposé comme suit :

- CHF 342'500.- pour le prolongement d'une année des courses expérimentales de priorité 1 ;
- CHF 3'500.- pour les frais de communication ;

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 342'500.- pour le prolongement d'une année des courses expérimentales de priorité 1 ;
- d'accorder le crédit de CHF 3'500.- pour les frais de communication ;
- d'imputer le montant total de CHF 346'000.- sur le compte du fonds TP affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 1^{er} mai 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 Cretegny

Patrick Freudiger

Annexes :

- A – Graphiques d'évolution de la fréquentation des lignes régionales
- B – Tableau d'évolution de la fréquentation des les lignes régionales
- C – Horaires des courses expérimentales en cours financées par le fonds TP
- D – Tableau récapitulatif du chiffrage des expérimentations

Les projets d'horaire 2015 sont consultables sur demande au secrétariat du Conseil régional.