

Au Conseil intercommunal  
du district de Nyon

Préavis du Comité de direction  
n° 60-2010

## **Concerne: Préavis d'intention relatif à la réorganisation et au financement des transports publics régionaux**

---

Responsable : Comité de direction

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

### **1. Contexte et justification**

L'offre existante au niveau des transports publics du district présente de graves lacunes, elle n'est pas attrayante et concurrentielle par rapport à la voiture. Les rabattements des bus sur les gares sont aléatoires, les cadences faibles et irrégulières ; les correspondances ne sont pas assurées et en l'absence de voies réservées (ou de sites propres), les lignes de bus sont soumises aux aléas du trafic routier. Sur l'ensemble du district, les actifs qui se rendent à Genève pour le travail utilisent à raison de 18% les transports publics et seulement 5% en Terre Sainte.

Hors NStCM, réseaux urbains et railbus (noctambus), les charges annuelles du transport suburbain (base 2009) s'élèvent à environ 11 millions, les recettes à 2.5 millions. La différence (déficit) est prise en charge pour les deux tiers par la Confédération et l'Etat de Vaud, le solde est à la charge des communes selon une clé de répartition qui tient compte de la qualité de l'offre dans chaque commune. Par ailleurs, la très grande majorité des communes de la région assure sous la forme du transport spécial le déplacement des élèves domicile-école. Le coût annuel de ces opérations est relativement élevé puisqu'il s'élève à 5 millions, soit près de CHF 800.- par élève et CHF 100.- par habitant !

Les Autorités de la région sont conscientes de l'état de la situation et souhaitent activement inverser la tendance observée. C'est pour ces raisons que le préavis 47-08 destiné à poser les bases de la réorganisation des transports publics régionaux a été adopté par le Conseil intercommunal en fin d'année 2008. L'étude de la réorganisation de TP régionaux a débuté en début d'année 2009 et devrait s'achever en juin 2010.

Le programme de réorganisation des transports publics de la région 2010-2013 est donc en voie de finalisation. Il vise à infléchir significativement la tendance générale du district très orientée en faveur des transports individuels motorisés (TIM).

Le but consiste à ce que les transports publics deviennent progressivement un mode de transport compétitif pour les déplacements domicile-travail/école. Pour ce faire diverses mesures doivent être engagées et conjuguées :

- L'offre des CFF dans les quatre gares régionale va connaître une progression radicale aux horizons de décembre 2012/2013 avec la mise en place de trains Regio-express (RE) à la demi-heure dans les directions Lausanne et Genève toute la journée.
- La réorganisation des transports publics a été revue sur l'ensemble du district avec un débordement sur la France voisine, le canton de Genève et le district de Morges (13 lignes de bus régionales, 4 lignes urbaines à Nyon et Gland<sup>1</sup> ainsi que le chemin de fer NStCM).
- Sur l'entier du réseau, différentes mesures de priorisation des bus ont été identifiées et doivent être mises en place (voies réservées, passages A1, feux prioritaires,...) pour garantir une qualité de service permettant de dissuader la clientèle d'utiliser les TIM.
- Les transports publics permettront de transporter une bonne proportion des élèves du secondaire et du primaire, pour leurs déplacements domicile-école. Le but vise à réduire la facture du transport spécial scolaire. Il s'agira également d'adapter dans certains cas de figure les horaires des écoles aux horaires des bus régionaux.

Le principal objectif du programme de réorganisation des bus régionaux vise à desservir la totalité des cœurs de villages à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir avec une offre coordonnée avec les gares de la région.

L'autre objectif de ce programme d'investissement ambitionne de donner un caractère structurant aux lignes de bus grâce aux mesures de priorisation qui fixeront les tracés du réseau dans le territoire.

La réorganisation des transports publics du district concerne l'ensemble des habitants du district et nécessite l'effort de toutes les collectivités publiques de la région et du canton. La réorganisation des transports publics s'inscrit pleinement dans les objectifs du nouveau plan directeur régional (PDRN).

## **2. Le coût du programme d'investissement des transports publics régionaux**

Sur la base des données des projets les plus avancés<sup>2</sup>, le coût total du programme peut à ce stade être indiqué sur le plan d'un ordre d'idée.

---

<sup>1</sup> De manière concomitante et coordonnée avec la réorganisation des transports publics régionaux, les Villes de Nyon et Gland ont repensé l'organisation des bus urbains.

<sup>2</sup> Les études sur l'assainissement des sorties autoroutières (préavis n°43-08) de la ligne de bus Gex-Divonne-Coppet (préavis n°51-09) permettent de circonscrire le coût probable des aménagements.

Les premières estimations permettent d'avancer un chiffre d'investissement de l'ordre d'environ d'un peu plus de 73 millions de CHF (aménagement prioritaires, expérimentation du développement de nouvelles lignes et d'une nouvelle offre horaire, infrastructures NStCM). Voir le récapitulatif en annexe 1.

Ces investissements en faveur des transports publics représentent environ 13% des investissements identifiés dans le **plan d'investissement des équipements et infrastructures d'intérêt régional** dans le **district de Nyon** ; ce dernier document **sera présenté au Conseil intercommunal du 23 juin 2010.**

Les participations de tiers (principalement canton et Confédération) à la réalisation de ces projets est très variable selon les projets, elle est cependant estimée à environ 60%.

Dès le moment où il est constaté qu'une ligne de bus couvre ses charges avec ses recettes à hauteur de 20%, la Confédération et l'Etat de Vaud peuvent entrer en matière pour une prise en charge partielle du déficit des lignes régionales de transports publics. Pour atteindre ce résultat, il s'agit d'intégrer la phase d'expérimentation de la nouvelle ligne de bus ou de l'extension des horaires dans l'investissement de départ.

Les dispositions de la loi sur les routes permettent au canton d'intervenir financièrement pour les travaux d'aménagement prioritaires bus dans les sections des routes situées hors localité.

Le fonds d'infrastructure de la Confédération peut soutenir les mesures favorisant les rabattements bus sur les gares. Ces mesures doivent être intégrées dans le projet d'agglomération II qui doit être déposé à la Confédération en juin 2012.

Au regard de la somme des investissements à réaliser en faveur des transports publics, la part qui demeure à la charge des communes et de la région est estimée à environ 27 millions CHF. Ce qui représente un investissement global par habitant d'environ 310.- CHF<sup>3</sup>.

Le cadre légal cantonal prévoit que la part non financée par le canton doit être assurée par la commune territoriale. Nous partons du constat que le programme d'amélioration des transports publics va profiter à l'ensemble de la région. Il convient donc en complément de l'effort de la collectivité territoriale concernée par chaque aménagement d'intérêt régional de mobiliser la solidarité régionale pour garantir la réussite du programme au profit de l'ensemble des habitants du district.

### **3. Les conditions de réalisation du programme de réorganisation des bus régionaux**

La réalisation du programme dans son ensemble couvrira une période de 4 à 5 années. L'objectif consiste à mettre en service l'ensemble des lignes réorganisées pour décembre 2013 même si certains travaux d'aménagements définitifs devraient intervenir après la mise en service des lignes de transports.

La concrétisation de ce programme se fera donc par étape. La première phase permettra la mise en service de la ligne transfrontalière Gex-Divonne-Coppet dont la mise en service

---

<sup>3</sup> En prenant pour base une population du district à fin 2009 de 87'000 habitants (internationaux compris).

est prévue pour juin 2011. D'autres lignes régionales pourraient également être mises en services en décembre 2011.

Pour mettre en service une ligne de bus régionale il convient de :

- Fixer les tracés définitifs des lignes de bus suburbaines et urbaines (avril 2010) et préciser les détails de la mise en place de ces lignes (positionnement des arrêts,...) (juin 2010). Voir schéma provisoire du nouveau réseau des transports publics du district – avril 2010 en annexe 2)
- D'identifier les mesures d'infrastructure indispensable pour la mise en service des lignes (juin 2010) ;
- De cerner les coûts globaux du programme d'investissement mesures d'aménagement et coûts d'exploitation pour les phases d'expérimentation (avril 2010) ;
- D'étudier sous la forme d'avant-projet sommaire les variantes d'aménagement afin d'identifier précisément les coûts des mesures (2010-2011) ;
- D'engager les études d'avant-projets définitifs destinés à préparer les appels d'offres pour les travaux et à produire les documents nécessaires pour les mises à l'enquête (2011-2012).

#### **4. Le financement du programme de réorganisation des bus régionaux**

##### **Pour les phases d'étude**

La modalité ci-dessous a déjà été arrêtée pour les études d'aménagement de mesures prioritaires pour les bus (Cf préavis n°51-09). Pour ce qui concerne les études d'avant-projet ou de projet définitif, le principe de financement est le suivant :

- 1/3 du coût pour la ou les communes territoriales concernées
- 1/3 du coût pour le cercle intercommunal de proximité
- 1/3 du coût pour la région

Ce mode de faire a l'avantage de sensibiliser les communes territoriales et les communes du cercle intercommunal de proximité aux enjeux des aménagements étudiés.

Pour la part régionale nous proposons de privilégier la voie du préavis pour chacune des études spécifiques, afin de garantir un minimum de dialogue démocratique autour des principes et options d'aménagement. La participation financière régionale s'effectuerait par un prélèvement sur un fonds spécial « programme de réorganisation des transports publics régionaux » (Voir chapitre 5).

##### **Pour les réalisations**

Pour les tronçons hors localité, nous pouvons compter sur le cofinancement de l'Etat de Vaud. Pour les tronçons en localité, nous proposons de remédier à l'absence de l'Etat par une participation financière de la région du fait de l'intérêt régional des mesures.

Les critères de la participation régionale reposent strictement sur l'intérêt régional de la mesure d'aménagement :

**Intérêt régional**

- Aménagements de la voirie
- Arrêts bus sur chaussée ou hors chaussée
- Sécurisation voie cyclable
- Système de détection lumineuse prioritaire
- Eclairage de sécurité
- .....

**Intérêt local**

- Abri bus
- Trottoir
- Station vélo
- Signalétique locale des arrêts
- Eclairage de confort
- Accès piétons & vélos aux arrêts,
- .....

Pour la mesure qui est strictement d'intérêt local, elle est prise en charge à 100% par la commune territoriale. Pour la mesure d'infrastructure d'intérêt régional, la prise en charge du coût s'effectue sur une base de 75% pour la région et de 25% pour la commune territoriale concernée.

A titre d'exemple, en appliquant ces critères dans le cas des aménagements prioritaires de la ligne de bus Gex-Divonne-Coppet, nous obtenons globalement la répartition suivante entre les partenaires du projet.

<b>Partenaires</b>	<b>%</b>
Etat de Vaud	43
Regionyon	24
Communes de Chavannes-de-Bogis et Commugny	26
Confédération	7

C'est sur ces principes ci-dessus définis que sera construit le programme d'investissement de la réorganisation des transports publics du district. Il demeure entendu que la répartition des charges entre les partenaires variera selon la nature et la localisation des ouvrages ainsi que la possibilité de mobilisation de fonds auprès de tiers.

## **5. La mise en place d'un fonds régional de soutien à la réorganisation des transports publics régionaux**

Nous estimons qu'un fonds régional de soutien à la réorganisation des transports publics régionaux doit être mis en place pour soutenir la part régionale dans le programme de réorganisation des transports publics régionaux ; il devrait être constitué à hauteur de 13.5 millions de CHF correspondant à environ la moitié de la part à charge des communes et de la région (Voir point 2 coût du programme).

Le CODIR propose de constituer un financement spécial affecté « programme de réorganisation des transports publics régionaux » et de solliciter les communes pour alimenter ce fonds par tranches de financement sur une période de cinq années 2011-2015. Cela représenterait une charge ramenée à l'habitant de 155.- CHF déployée sur cinq années.

## 6. Conclusion

La concrétisation de ce programme de réorganisation des transports publics régionaux est vitale pour contribuer à maintenir et renforcer la qualité de vie de notre région. Cette volonté des communes de la région donnera également un signal clair à l'attention de la population en privilégiant les investissements en faveur de l'amélioration des transports publics régionaux.

La voie proposée privilégie le partenariat et la solidarité territoriale ; elle permet également vis-à-vis des services cantonaux et fédéraux de démontrer que la région s'organise et souhaite maîtriser ses investissements et son destin ; elle indique également le rythme du soutien technique et financier cantonal et fédéral qui est requis par les Autorités régionales.

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 d'intention du comité de direction N°60-10 relatif à la réorganisation et au financement des transports publics régionaux
- ouï le rapport de la commission de gestion et finances,
- ouï le rapport de la commission ad'hoc,
- attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
- décide d'autoriser le comité de direction à mettre en œuvre le programme de la réorganisation et du financement des transports publics régionaux

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 29 avril 2010, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITE DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Pierre-André Romanens

Patrick Freudiger

Annexes : 1. projets de transports publics du district, 2. carte du réseau projeté des transports publics du district (état avril 2010)

**Annexe au préavis n° 60-10 : projets de transports publics du district**

PROJETS	cadre de planification	calendrier	coût HT	Part.de tiers	à charge du district
LB_région: Gex-Divonne-Coppet	Agglo2, PDR, SDTS	2010-2011	SFr. 2'715'000	45%	SFr. 1'493'250.00
LB_région: extension ligne V	Agglo2, PDR, SDTS	2011-2012	SFr. 174'000	20%	SFr. 139'200.00
LB_région: Coppet-Chavannes-des-Bois-Sauverny	Agglo2, PDR, SDTS	2011-2012	SFr. 134'000	40%	SFr. 80'400.00
LB_région: Coppet-Crassier	Agglo2, PDR, SDTS, SDAB	2011-2012	SFr. 2'936'000	40%	SFr. 1'761'600.00
LB_région: Coppet-Nyon-Prangins	Agglo2, PDR, SDTS, SDAN	2011-2012	SFr. 3'843'000	40%	SFr. 2'305'800.00
LB_région: Asse&Boiron	Agglo2, PDR, SDAB, SDAN	2011-2012	SFr. 6'041'000	40%	SFr. 3'624'600.00
LB_région: Nyon-Saint-George	Agglo2, PDR, SDAN, PD touristique jura	2011-2012	SFr. 2'200'000	20%	SFr. 1'760'000.00
LB_région: Gland-Burtigny-Bassins (Genolier)	Agglo2, PDR, SDGV, SDNStCM	2012-2013	SFr. 3'070'000	40%	SFr. 1'842'000.00
LB_région: Gland-Gilly-Bursinel-Rolle	Agglo2, PDR, SDOR	2012-2013	SFr. 4'246'000	40%	SFr. 2'547'600.00
LB_région: Gland-Dully-Gilly-Rolle	Agglo2, PDR, SDOR	2012-2013	SFr. 446'000	40%	SFr. 267'600.00
LB_région: Rolle-ESSERTINES-GIMEL	PDR, (ARCAM)	2012-2013	SFr. 1'010'000	40%	SFr. 606'000.00
LB_région: Rolle-Perroy-Allaman	PDR, (ARCAM)	2012-2013	SFr. 500'000	40%	SFr. 300'000.00
LB_région: Allaman-Gimel-Saint-George	PDR, PD touristique jura, (ARCAM)	2012-2013	SFr. 1'000'000	40%	SFr. 600'000.00
LB_région: transports urbains Nyon	Agglo2, PDR, SDAN	2011-2012	SFr. 4'000'000	40%	SFr. 2'400'000.00
LB_région: transports urbains Gland	Agglo2, PDR, SDGV	2011-2013	SFr. 2'000'000	40%	SFr. 1'200'000.00
NStcm-1è étape croisement Arzier	Agglo2, PDR, SDNStCM	2011-2014	SFr. 12'000'000	80%	SFr. 2'400'000.00
NStcm-2è étape 1/4 d'heure St-Cergue	Agglo2, PDR, SDNStCM	2015-2018	SFr. 7'000'000	80%	SFr. 1'400'000.00
NStcm - prolongement Les Rousses	Agglo2, PDR, SDNStCM	2015-2025	SFr. 20'000'000	90%	SFr. 2'000'000.00
Transport public touristique transversal Jura	PDR, PD touristique jura	2012-2013	SFr. 300'000	20%	SFr. 240'000.00

**SFr. 73'615'000**

**SFr. 26'968'050.00**

- Ligne Coppet - Divonne-les-Bains - Gex (hors étude)
- Ligne Coppet - Bogis-Bossey - Crassier
- Ligne Coppet - Nyon - Prangins
- Ligne Coppet - Chavannes-des-Bois (- Sauverny - Versonnex)
- Extension à Coppet de la ligne U/V Genève - Versoix (TPG)
- Ligne Asse & Boiron (boucle à double sens)
- Ligne Nyon - Begnins - St-George
- Ligne Gland - Begnins - Burtigny - Bassins (- Genolier)
- Ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle
- Ligne Rolle - Mont-sur-Rolle - Gimel
- Ligne Rolle - Perroy - Allaman
- Ligne Allaman - Gimel - St-George
- Courses sur appel St-George - Le Brassus - Le Pont - Cossonay
- Chemin de fer NStCM
- Réseau urbain envisagé à l'horizon 2012  
(à confirmer : selon étude Team+ en cours à Nyon et selon étude RR&A en cours à Gland)

Proposition de desserte  
à l'horizon 2012  
(vue d'ensemble du réseau)

