

PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N°67 – 11

AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

Demande d'un crédit de CHF 90'000.- du fonds affecté TP pour les études des mesures d'accompagnement par bassins versants

Responsable : Pierre Stampfli

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. Historique et contexte¹

Initié début 2009, le programme de restructuration du réseau de transport public régional est destiné à améliorer les lignes de rabattement sur les gares régionales et les possibilités de déplacement internes au district en transport public.

La mise en œuvre optimale de ce programme nécessite la réalisation de mesures d'infrastructure, d'exploitation et d'accompagnement. Les mesures d'infrastructure et d'exploitation visent à assurer la fonctionnalité technique du réseau. **Les mesures d'accompagnement doivent assurer la fonctionnalité d'usage, c'est-à-dire garantir une facilité d'utilisation du réseau de transport public par les usagers.**

Les mesures d'infrastructure (suppression d'obstacles routiers, création de voies bus réservées, etc.) et d'exploitation (priorisation par régulation lumineuse, cadencement renforcé, etc.) sont déjà traitées dans le cadre de l'étude globale du programme et des mandats qui vont être attribués pour la mise en œuvre des nouvelles lignes de bus.

Les mesures d'accompagnement traitent de l'accessibilité multimodale aux arrêts de transport public, de leur valorisation dans l'espace public, et de la gestion intercommunale coordonnée du stationnement voiture et vélo. Elles doivent faire l'objet d'études spécifiques devant être en phase avec le programme transport public.

Les charges liées à la réalisation de chaque mesure d'accompagnement qui aura été identifiée par les études spécifiques seront à charge de la commune territoriale. Des participations régionales ou intercommunales par l'intermédiaire des schémas directeurs seront envisageables au titre de la solidarité intercommunale.

La mise en œuvre des mesures d'accompagnement doit garantir l'attractivité des transports publics et favoriser une utilisation raisonnée des véhicules individuels par une politique de gestion du stationnement coordonnée. Ces mesures s'inscrivent donc dans la stratégie du Plan directeur régional.

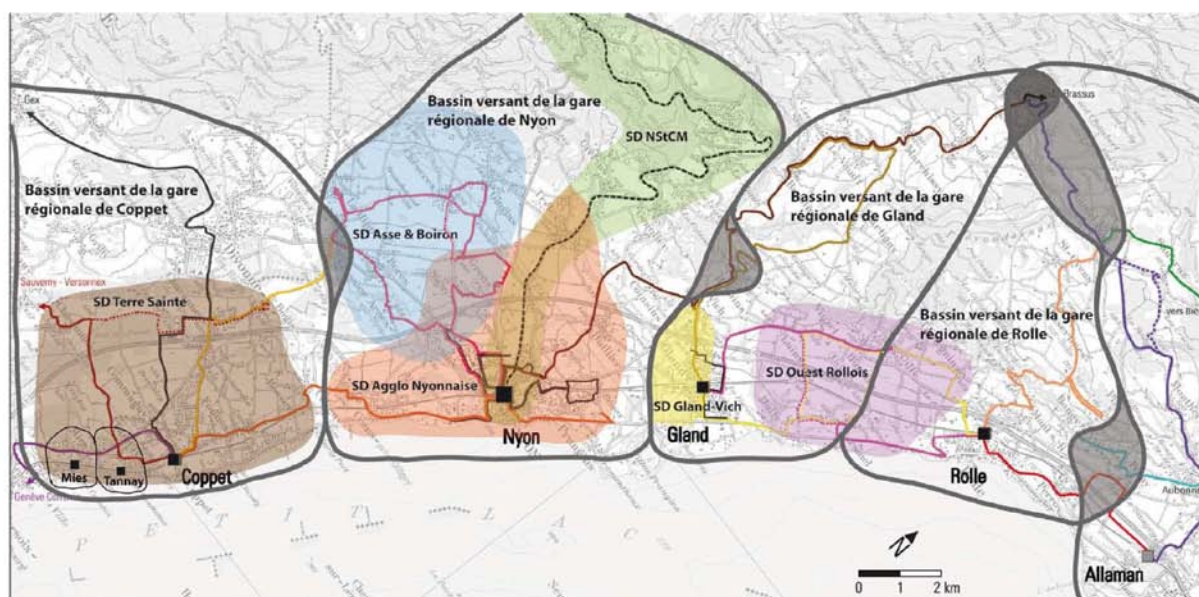
Après des contacts préliminaires, il s'avère que les CFF sont disposés à collaborer au niveau de la politique de stationnement des P+Rail des quatre gares régionales.

¹ Avertissement : les cartes utilisées dans ce document sont indicatives. Par exemple, des variantes de tracé peuvent ne pas être représentées.

2. Objet

Pour traiter efficacement la question des mesures d'accompagnement, **une démarche par bassins versants liés aux quatre gares régionales est proposée**. Les limites des bassins versants sont fonctionnelles et intègrent donc trois communes de l'ARCAM (Féchy, Gimel et Saint-Oyens) côté Rolle et devraient associer les communes de Divonne-les-Bains, Céigny (GE), et peut-être Grilly et Gex côté Coppet.

Pour les communes situées à cheval sur plusieurs bassins versants du district de Nyon, leur participation est rattachée à l'un des bassins versants pour des raisons de simplification. Crassier s'oriente côté Nyon, Begnins et Saint-George côté Gland. Par contre, les communes de l'ARCAM gardent une part de participation pour leur future étude du bassin versant de la gare régionale d'Allaman, situé dans le district de Morges.

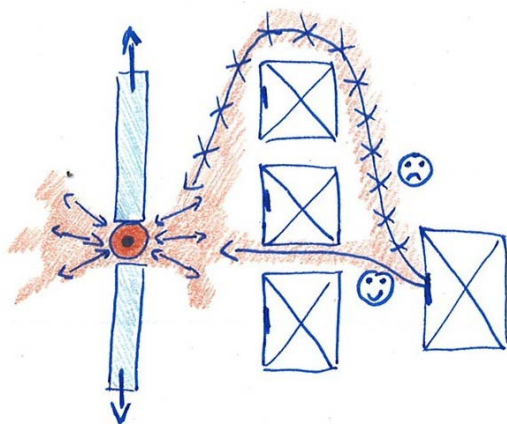


RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC REGIONAL

Type de mesures	Infrastructure	Exploitation	Accompagnement
Objectif	Pontualité, sécurité et confort des bus		Accessibilité et insertion des arrêts dans l'espace public, gestion du stationnement
Champs d'action	Suppression obstacles routiers, Création voies réservées, etc.	Réglages des feux, calage des horaires, etc.	Convention de gestion du stationnement, servitudes de passage, etc.
Financement	Commune territoriale, Fonds régional TP affecté, Canton (service de la mobilité et service des routes), Confédération (mesures d'agglo) – REPARTITION DIFFERENTE POUR CHAQUE TYPE DE MESURES		
Etape	Faisabilité terminée > Avant-projet par ligne		Approche de cadrage par bassin versant

2.1 Accessibilité aux arrêts de transport public

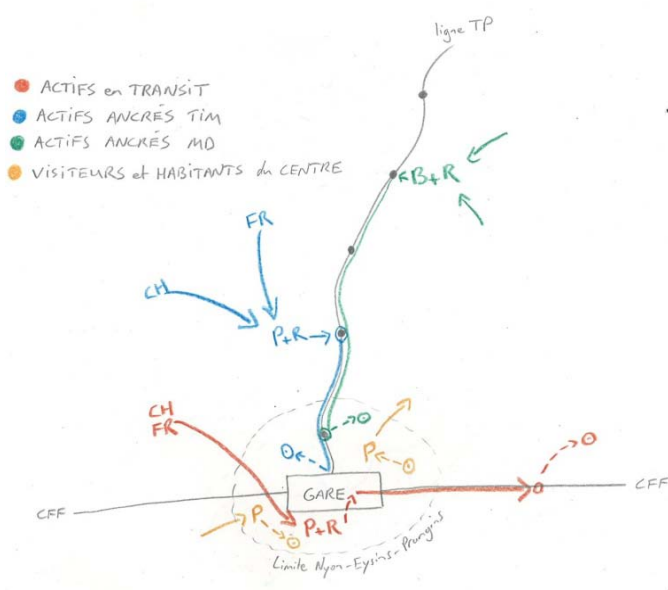
L'accessibilité au réseau de transport public est une condition de son attractivité. Un arrêt de transport public peut être considéré comme attractif lorsqu'il s'agit de parcourir moins de 300 mètres (pour les arrêts de bus) à 500 mètres (pour les arrêts du NStCM et des CFF) pour s'y rendre à pied. On peut distinguer deux niveaux d'intervention : le niveau à l'échelle du réseau de mobilité douce du bassin versant et le niveau à l'échelle des arrêts de TP. A l'échelle du bassin versant, une coordination entre le réseau de mobilité douce et celui des transports publics est nécessaire. A l'échelle de l'arrêt, des analyses plus fines par rapport à la perméabilité des quartiers voisins doivent être effectuées, en particulier par rapport au foncier. La création de servitude de passage peut être nécessaire dans certains cas.



La figure ci-contre donne un exemple de situation liée à l'accessibilité. Si le chemin pour aller à l'arrêt peut être raccourci par des accords avec les propriétaires riverains, l'attractivité de l'arrêt augmente. De plus, la qualité du cheminement doit être prise en compte. En effet, si le chemin est boueux les jours de pluie ou s'il est mal éclairé le soir, son attractivité en pâtit immédiatement. L'accessibilité doit de plus être pensée par rapport aux personnes à mobilité réduite.

2.2 Gestion coordonnée du stationnement

Dans un souci de report modal, il est nécessaire de mettre un concept de P+R/B+R à disposition des usagers. Par exemple, cela permet aux actifs qui travaillent loin de leur domicile de se parquer directement à côté de la gare où ils prennent le train et de bénéficier d'abonnement combiné. Toutefois, l'implantation d'un P+R nécessite une réflexion globale sur la problématique du stationnement dans le périmètre du « bassin versant » de la gare. En effet, une offre de stationnement illimitée à proximité du P+R aura pour effet d'annuler l'attractivité de ce dernier. C'est pourquoi il convient de définir une politique de stationnement pour chaque type d'usage (travail, habitat, commerce, loisirs) et de se donner les moyens d'un contrôle efficace.



Une coordination au niveau du nombre de places et des modalités d'accès entre les communes du « bassin versant » est indispensable pour éviter que des mesures prises dans une commune ne pénalisent une autre commune par un report de trafic. Une centralisation de la gestion des abonnements P+R/B+R est envisageable pour simplifier la mise en œuvre du système. La question du contrôle du respect des règles par les usagers peut être réglée par des conventions entre les communes. Actuellement, le parking sauvage ne permet pas la mise en place d'une politique de report modal efficace. Il s'agit de régler ce problème parallèlement à la mise en place de parkings d'échange coordonnés.

2.3 Insertion des arrêts dans l'espace public

Un arrêt de transport public est par définition un espace public. A ce titre, il doit faire l'objet d'un traitement adéquat. Premièrement, son insertion dans le contexte local doit être soignée. Cela comprend la réflexion sur les liens de l'arrêt avec son environnement (chemins d'accès, circulation de voitures et vélos, signalétique, etc.). Ensuite l'arrêt lui-même doit être aménagé de manière fonctionnelle afin d'assumer son rôle d'interface modale. Enfin, l'esthétique de l'arrêt doit le valoriser. Ceci peut être fait par un choix de mobilier urbain en fonction des particularités locales.



Les aspects fonctionnel et esthétique seront coordonnés sur l'ensemble des arrêts afin de maintenir une cohérence. Le but est que l'usager puisse identifier facilement la structure du réseau. Ainsi des styles différents devraient être adoptés entre les lignes régionales et urbaines pour marquer la transition d'un réseau à l'autre. Une cohérence globale au niveau de la signalétique devrait toutefois être maintenue. Des différences peuvent aussi apparaître entre chaque commune par un choix différent de mobilier urbain adapté au contexte de chaque localité ; ces choix esthétiques particuliers ne doivent pas remettre en question la fonctionnalité des arrêts.

3. Calendrier, organisation

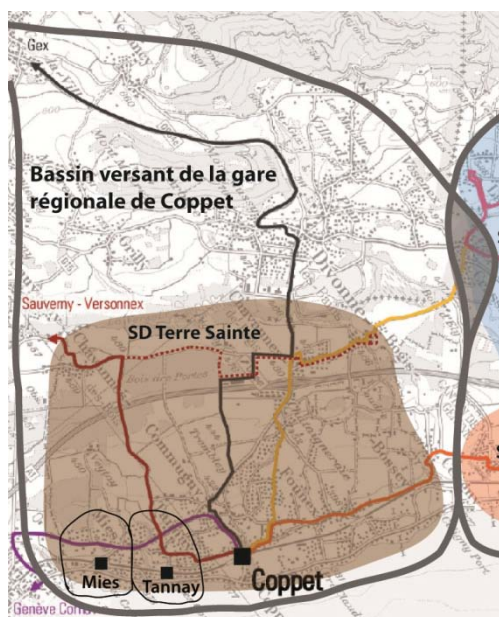
3.1 Organisation

Chaque bassin versant a sa structure de pilotage propre. **La commission de la mobilité du Conseil régional assure le suivi de l'ensemble de la démarche** et garantit ainsi sa cohérence. Le secrétariat du Conseil régional assure la coordination technique.

Les bassins versants de Nyon et Rolle feront l'objet d'un appel d'offres sur invitation groupé de manière à optimiser le processus. Il en ira certainement de même pour les bassins versants de Coppet et Gland.

L'organisation détaillée de chaque bassin versant est exposée ci-dessous. **Chaque structure de pilotage intègre un représentant du Conseil régional** et de l'Etat de Vaud.

BASSIN VERSANT DE LA GARE REGIONALE DE COPPET



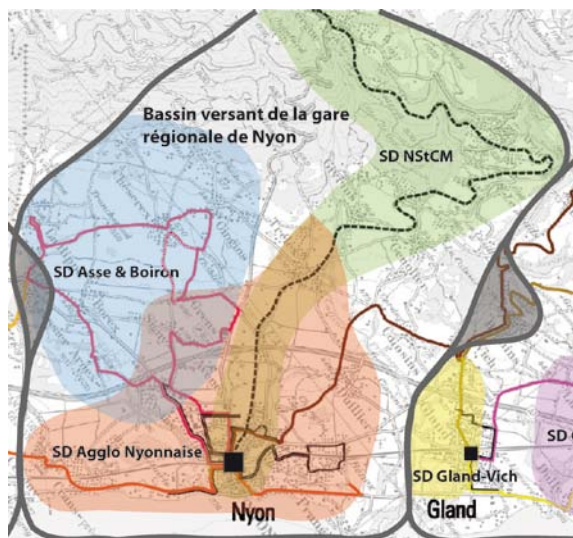
Chaque commune de Terre Sainte devrait désigner un membre de la municipalité pour suivre le dossier.

La commune de Divonne-les-Bains devrait participer à la démarche, aussi bien financièrement que techniquement. Le cas de la participation des communes de Grilly et Gex devra être évalué.

La commune de Céligny (GE) devrait également être associée à la démarche. Un représentant de l'Etat de Genève devrait être associé pour assurer la coordination, en particulier en ce qui concerne la politique de gestion du stationnement.

Par ailleurs, la commune de Versoix a demandé que la possibilité de connecter la ligne de bus de Chavannes-des-Bois plutôt sur la gare de Versoix que de Coppet soit évaluée. Cette hypothèse, de même qu'un prolongement côté français, seront évalués au niveau de la mise en œuvre des lignes de bus.

BASSIN VERSANT DE LA GARE REGIONALE DE NYON (document de cadrage en annexe A)

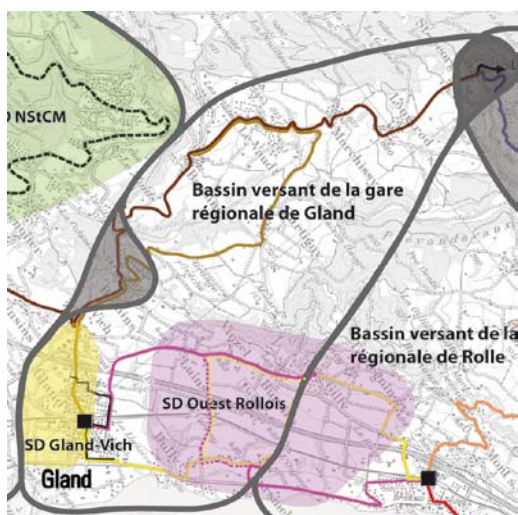


La structure de pilotage serait formée de deux délégués de chaque schéma directeur (SDAN, Asse & Boiron et NStCM) et d'un représentant de Coinsins.

Le groupe technique serait renforcé par la présence d'une technicienne de la ville de Nyon.

Dans ce périmètre, l'approche du stationnement sera alimentée par le travail déjà effectué par la Ville de Nyon et le schéma directeur du NStCM.

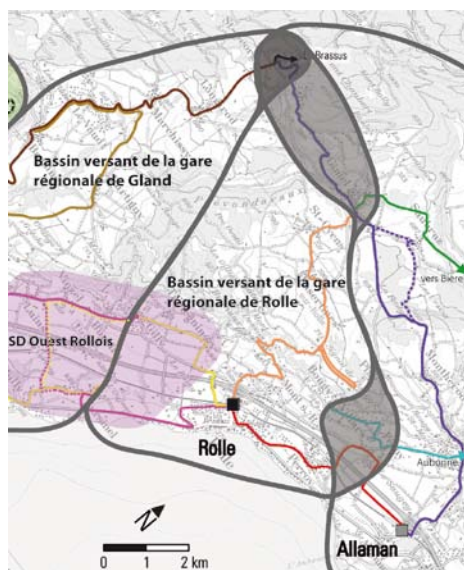
BASSIN VERSANT DE LA GARE REGIONALE DE GLAND



La structure de pilotage serait composée d'un délégué du schéma directeur Gland-Vich, d'un représentant de la commune de Gland en charge du suivi de la mise en œuvre des transports publics, de deux représentants du schéma directeur de l'Ouest rollois et d'un membre de chaque municipalité des autres communes.

Le groupe technique serait renforcé par la présence d'un technicien de la ville de Gland.

BASSIN VERSANT DE LA GARE REGIONALE DE ROLLE (document de cadrage en annexe B)



La structure de pilotage est formée de :

...un représentant des municipalités de

- Essertines-sur-Rolle
- Mont-sur-Rolle
- Perroy
- Rolle

...deux représentants des communes du schéma directeur de l'Ouest rollois

...une représentante des communes de l'ARCAM (Féchy, Gimel, Saint-Oyens).

Le groupe technique est renforcé par la présence d'une technicienne de la ville de Rolle et d'un technicien de l'ARCAM.

3.2 Calendrier

Le calendrier ci-dessous est indicatif. Il permet de constater que l'avancement des études s'établit en deux temps.

Le processus est plus avancé pour le bassin versant de Rolle car la démarche et le financement sont validés par les Municipalités. Les validations municipales pour le bassin versant de Nyon sont attendues pour avril. Un appel d'offre groupé pourrait donc être lancé au mois de mai sous réserve de l'obtention des crédits régionaux.

Pour les bassins versants de Coppet et Gland, la validation municipale pourrait arriver au plus tôt en juillet. Cela signifie que **la libération des crédits régionaux pour les bassins versants de Coppet et Gland est conditionnée à la validation du financement par les exécutifs des communes concernées.**

2011	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	...	
Coppet		Soumission au CODIR		Validation au Conseil intercom.		Cadrages spécifiques	Validation municipale	Appel d'offres groupé	Démarrage des études et suivi jusqu'à mars 2012		...	
Gland											...	
Nyon	Validation municipale		Appel d'offres groupé			Suivi des études bassins versants de Nyon et Rolle						...
Rolle												...

4. Financement

Deux clés de répartition sont proposées. L'une, pour les bassins versants de Gland et Rolle, tient compte de l'étude spécifique du secteur des gares régionales respectives. L'autre, pour les bassins versants de Coppet et Nyon, n'intègre pas cet élément car les gares respectives sont déjà traitées dans d'autres études.

Pour les bassins versants de Rolle et Gland, pour lesquels des approches spécifiques des secteurs des gares régionales sont nécessaires, la clé de répartition proposée est la suivante. Les communes du bassin versant de Rolle ont déjà validé le principe de l'étude et leur engagement financier selon cette clé de répartition.

- 50 % à charge des communes au prorata de leur population au 31.12.2009
- 25 % à charge du Conseil régional du district de Nyon (fonds affecté TP)
- 25 % à charge du service de la mobilité de l'Etat de Vaud

Pour les bassins versants de Nyon et Coppet, pour lesquels les secteurs des gares régionales sont déjà traitées par ailleurs, la clé de répartition proposée est la suivante. Les communes du bassin versant de Nyon devraient valider le principe de l'étude et leur engagement financier selon cette clé de répartition d'ici fin avril.

- 40 % à charge des communes au prorata de leur population au 31.12.2009
- 30 % à charge du Conseil régional du district de Nyon (fonds affecté TP)
- 30 % à charge du service de la mobilité de l'Etat de Vaud

Le service de la mobilité de l'Etat de Vaud doit confirmer sa part de CHF 85'800.-, répartie sur deux ans. Il a déjà réservé une enveloppe de 60'000.- pour l'année 2011.

Dans le bassin versant de Rolle, les communes de l'ARCAM concernées ont validé leur engagement financier pour la phase d'étude. En raison leur rattachement fonctionnel au réseau de TP du district de Nyon, une participation au fonds régional TP affecté est envisagée à hauteur de 100% pour St-Oyens (CHF 155.-/hab.), 1/2 pour Féchy (CHF 77.5.-/hab.) et 1/2 pour Gimel (CHF 77.5.-/hab.).

Dans le bassin versant de Coppet, la répartition du montant alloué aux communes devra être évaluée en fonction de la participation des communes de Divonne-les-Bains, Gex, Grilly et Céligny (GE).

Les parts de chaque commune sont données dans le tableau en annexe C selon l'estimation du coût de l'étude et de la communication relatif à chaque bassin versant. Le tableau ci-dessous représente la somme par bassin versant pour chaque partenaire.

Bassin versant	Coût total CHF (TTC)		Communes		Conseil régional (fonds TP affecté)		Etat de Vaud
COPPET	66'000.- 100%	=	26'400.- 40%	+	19'800.- 30%	+	19'800.- 30%
NYON	82'500.- 100%	=	33'000.- 40%	+	24'750.- 30%	+	24'750.- 30%
GLAND	82'500.- 100%	=	41'250.- 50%	+	20'625.- 25%	+	20'625.- 25%
ROLLE	82'500.- 100%	=	41'250.- 50%	+	20'625.- 25%	+	20'625.- 25%
Tous	313'500.- 100%	=	141'900.- 45.26%	+	85'800.- 27.37%	+	85'800.- 27.37%

En tant que coordinateur de la démarche, le Conseil régional centralise la collecte des fonds des divers partenaires. Les mouvements du compte TP affecté pourront donc fluctuer de manière transitoire durant la démarche d'étude bassins versants.

Suite aux participations de chaque partenaire, la part du Conseil régional (fonds TP affecté) s'élèvera à 85'800.- (TTC) arrondie à 90'000.- (TTC) pour les quatre bassins versants. Elle sera libérée par tranche selon le calendrier présenté et sous réserve des validations communales respectives.

5. Conclusion

Le programme de restructuration du réseau de transport public régional est un programme concret touchant l'entier du district. Il est porteur d'un enjeu fort pour le Conseil régional car le mécanisme de solidarité proposé au travers du fonds régional TP affecté est une expérimentation ambitieuse et novatrice. Le succès du programme de transport public régional donnera un signe fort de confiance aux communes dans l'optique de regrouper leurs forces dans les autres programmes régionaux.

La réalisation des mesures d'accompagnement contribue de manière significative à l'attractivité des transports publics en favorisant l'accessibilité aux arrêts de transport public et en favorisant le report modal par la mise en place d'une politique de stationnement intercommunale.

De ce fait, l'étude et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement est indispensable pour assurer un fonctionnement optimal du futur réseau de transport public.

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°67-11 relatif à une demande de crédit de CHF 90'000.-
- ouï le rapport de la commission ad'hoc,
- ouï le rapport de la commission gestion&finances,
- attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide d'accorder le crédit de CHF 90'000.- en faveur de la réalisation de l'étude des mesures d'accompagnement au programme de restructuration du réseau de transport public régional

d'imputer le montant total de CHF 90'000.- sur le compte du fonds régional transports publics affecté.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 7 avril 2011, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Pierre-André Romanens

Patrick Freudiger

Annexes :

- A – Document de cadrage pour le bassin versant de la gare régionale de Nyon
- B – Document de cadrage pour le bassin versant de la gare régionale de Rolle
- C – Tableau de répartition des coûts entre les partenaires