



## **Au Conseil intercommunal du district de Nyon**

### **Préavis du Comité de direction n°47-08**

**Concerne :** Contribution financière de CHF 40 000.- pour la réalisation de réorganisation des lignes de bus de la région

---

Responsable: M. Pierre Stampfli

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

#### **1. Historique et contexte**

La question de la qualité des services des transports publics constitue l'une des premières préoccupations des habitants, des entreprises et des autorités de la région. Paradoxalement, durant ces dernières décennies, le taux de motorisation de la région n'a fait que progresser<sup>1</sup>. Entre 1990 et 2000, le district s'est développé plus fortement dans les lieux où la desserte des TP était la plus faible.

Lors de la mise en place du projet de Rail 2000, une « amélioration » a été apportée sur les lignes de substitution des gares fermées mais, il n'a pas été entrepris dans ce cadre une réflexion pratique destinée à améliorer en profondeur les lignes de rabattement sur les gares principales de la région.

Pour remédier à cette situation et traiter convenablement cette question, des investissements favorisant le développement d'une meilleure qualité de services des transports publics doivent être entrepris. Une coordination doit être engagée et des implications concrètes doivent être obtenues auprès des nombreux acteurs qui ont à jouer un rôle direct et indirect sur le développement de l'offre en matière de transports publics. Ces acteurs se situent tant sur le plan fédéral (CFF, OFROU, OFT, ARE,...) que cantonal (SM,

---

<sup>1</sup> En 2007, 616 véhicules pour 1000 habitants – moyenne cantonale 530/1000. Le taux de motorisation a atteint en quelque sorte une valeur plafond depuis de nombreuses années soit pour le district un peu plus de 52'000 véhicules motorisés immatriculés !

SR,...) qu'intercommunal et communal, qu'au niveau des sociétés de transports publics (TPN, Cars postaux).

Pour promouvoir la mise en place de transports publics efficaces, dans la perspective d'attirer les actifs pendulaires, il s'agit de renforcer un réseau hiérarchisé de TP combiné avec la puissance de l'offre du réseau ferré avec des correspondances assurées. Il faut identifier les synergies possibles entre la desserte régionale et urbaine.

Il s'agit de prendre en considération les besoins du transport scolaire et d'étudier les possibilités concrètes de complémentarité avec les transports publics. Dans la même catégorie de «captifs» il s'agit d'assurer des conditions de transports attractives pour les personnes âgées et les jeunes pour les besoins de sports et de loisirs. Les TP doivent également constituer une offre dynamique et adaptée aux besoins touristiques et de loisirs. L'enjeu consiste également à assurer une équité de l'accès aux TP et un bon service à l'ensemble du territoire. Une offre cadencée avec une fréquence minimale semi-horaire aux heures de pointe constitue une alternative à la voiture intéressante.

## 2. Les objectifs de l'étude de réorganisation

Il s'agit de développer un réseau hiérarchisé basé sur une desserte régionale cadencée attractive pour tous les motifs de déplacement, complétée par une offre locale urbaine bien coordonnée avec les réseaux interrégionaux et nationaux. L'image directrice de la réorganisation de l'ensemble des lignes de bus doit porter sur l'horizon 2014, avec une mise en service des différentes lignes échelonnées entre 2010 et 2013 (dernière mise en service en décembre 2013).

La perspective de la mise en place de la nouvelle ligne de bus transfrontalière Gex-Divonne-Coppet (décembre 2009 ou 2010) a pour conséquence la nécessité de revoir le dispositif en place des lignes existantes (effet domino).

L'organisation du PDR privilégie une approche dans chaque bassin de vie pour lier le développement territorial au développement de l'offre en transports publics. Il s'agit d'en tenir compte. Au-delà de l'organisation du rabattement des transports publics sur les gares régionales, il s'agit également de favoriser les liens en matière de transports publics entre les grands secteurs d'habitation de la région et les secteurs d'emplois.

L'étude de restructuration des bus régionaux propose d'aborder la question au travers de quatre périmètres spécifiques qui permettent d'appréhender des situations territoriales spécifiques et distinctes.

### 2.1 Les périmètres

**A - Périmètre de Terre Sainte** réorganisation 150.10 et 150.11 (TPN)

**B - Périmètre Asse & Boiron** réorganisation 150.10 et 150.15 (TPN)

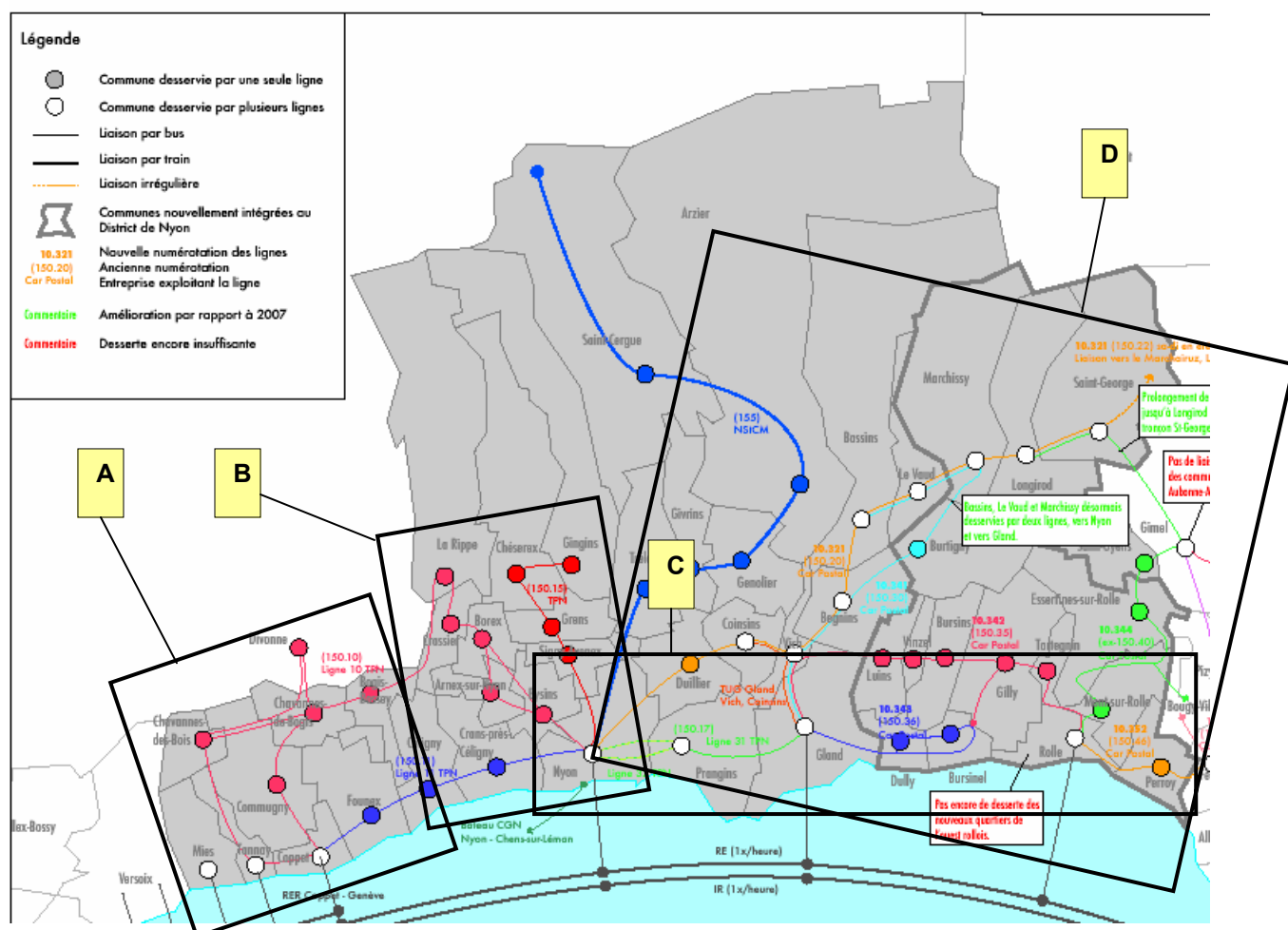
**C - Périmètre Nyon - Gland - Rolle - Allaman** réorganisation 31 (TPN) 150.36, 150.35, 150.46 (Cars postaux) transports urbains de Gland (TUG)

**D - Périmètre Gland - Begnins - Saint-George - Perroy-Allaman** (Cars postaux) réorganisation 150.20, 150.22, 150.40

Le périmètre du NStCM est l'objet d'une approche spécifique développée dans le préavis

n° 35-08 avec le soutien de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

## DESSERTE TP 2008



L'objectif général consiste à mettre en place de vraies lignes de rabattement (arrêts judicieusement localisés, vitesse commerciale élevée), cohérente avec l'offre existante et future, en particulier l'offre ferroviaire de l'axe Lausanne – Genève.

Dans le document de cadrage de l'étude (Cf annexe 1) pour chacun des périmètres, un état de la situation a été brossé intégrant un descriptif de l'organisation du territoire actuelle et projetée, ainsi que l'expression des principales attentes locales vis-à-vis de l'amélioration des transports publics.

### 3. La démarche d'ensemble de la réorganisation

L'ensemble de cette démarche est planifié en deux étapes d'études (**étape 1** et **étape 2**) séparées par une étape intermédiaire de négociation (**étape 1 bis**), d'organisation et de décision.

- **Etape 1** : Etude de faisabilité des lignes pour les périmètres A, B, C et D objet du dossier d'appel d'offres et de la présente demande de crédit.
- **Etape intermédiaire 1 bis**: Cette étape s'appuiera sur les conclusions de l'étape 1 et sera gérée exclusivement par la maîtrise d'ouvrage. Elle consistera en une négociation politique, technique (en raison des travaux d'aménagements qu'il s'agira d'opérer sur le

réseau), organisationnelle et financière entre l'ensemble des partenaires concernés par le projet. Il sera éventuellement défini des étapes de mise en service progressive des nouvelles lignes identifiées.

- La mise en œuvre des résultats de l'étude de faisabilité de la réorganisation des bus régionaux pour ce périmètre sera subordonnée à la mise sur pied d'une stratégie de développement intercommunal qui permettra de fixer les développements des prochaines décennies. Pour les périmètres organisés (SD intercommunaux) le passage de l'étape 1 à 2 devrait s'opérer rapidement.
- **Etape 2** : Etude d'exploitation détaillée, sous réserve des décisions de la maîtrise d'ouvrage et du mode de fonctionnement du commanditaire de l'offre. Cette étape 2, si elle a lieu, fera l'objet d'une nouvelle mise en concurrence, indépendante du présent marché.

L'objectif de cette réorganisation vise à mettre en service progressivement l'ensemble des lignes nouvelles pour décembre 2013. A l'instar de la nouvelle ligne de bus Gex-Divonne-Coppet les nouvelles lignes de bus nécessiteront certainement, selon les cas, des travaux d'aménagement pour que la ligne assure sa performance en terme d'attractivité et de temps de parcours.

L'étude de la réorganisation des lignes de bus permettra de réviser complètement le transport urbain de Gland, partiellement celui de Nyon et intégrera le transport urbain récent qui a été mis en place à Rolle.

Les détails de la méthodologie ainsi que les objectifs spécifiques sont développés dans un document de cadrage élaboré par la commission en charge de la mobilité en partenariat avec le service de la mobilité<sup>2</sup>.

#### 4. Financement et calendrier

L'estimation technique effectuée évalue une enveloppe de CHF 100'000.— pour mener à bien cette étude de faisabilité.

Sous réserve de l'accord formel des différents partenaires, la participation financière se répartit de la manière suivante :

Service de la mobilité du département des infrastructures	CHF 40'000.—
Conseil régional du district de Nyon	CHF 40'000.—
Ville de Nyon	CHF 15'000.—
Autres communes non membres du Conseil régional <sup>3</sup>	<u>CHF 5'000.—</u>
Total	CHF 100'000.—

L'appel d'offres sur invitation sera effectué auprès de 4 bureaux d'études. Il pourrait être entrepris au mois de décembre. L'attribution du mandat pourrait être opérée pour le mois de février 2009.

<sup>2</sup> Le document de cadrage est disponible au secrétariat régional.

<sup>3</sup> Il s'agit des communes de Crans-près Céligny, Bursinel, Burtigny, Essertines-sur-Rolle et Bassins. Les communes de Rolle et Longirod ont été intégrées dans le Conseil régional en raison du processus actif d'adhésion engagé.

L'étude devrait se dérouler sur 6 à 8 mois maximum. Il s'agira de prendre le temps de discuter des conclusions de l'étude pour chacun des périmètres avec les communes concernées.

## 5. Conclusion

La restructuration des réseaux de bus de la région est une démarche attendue par beaucoup et surtout une donnée essentielle pour finaliser les démarches de réorganisation du territoire entreprises dans les différents schémas directeur intercommunaux. L'enjeu consiste à développer une offre en matière de transports publics qui soit attractive et qui constitue une alternative viable/fiable au transport individuel motorisé pour les relations domicile-travail. Les résultats de la démarche vont permettre de fonder des choix sur l'organisation du réseau de bus pour que ce dernier remplisse progressivement un rôle structurant dans le développement de notre territoire régional.

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°47-08 relatif à une demande de crédit de CHF 40'000.- pour mener à bien l'étude réorganisation des lignes de bus de la région,
- 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 crédit de CHF 40'000.- pour étudier la réorganisation des lignes de bus de la région ; ce dernier sera prélevé sur le fonds d'investissement régional pour être amorti sur cinq années.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 13 novembre 2008, 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