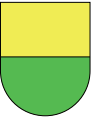




Réunion d'information au Conseil communal du 22 mars 2011

Jean-Marc Dupasquier



■ Sommaire

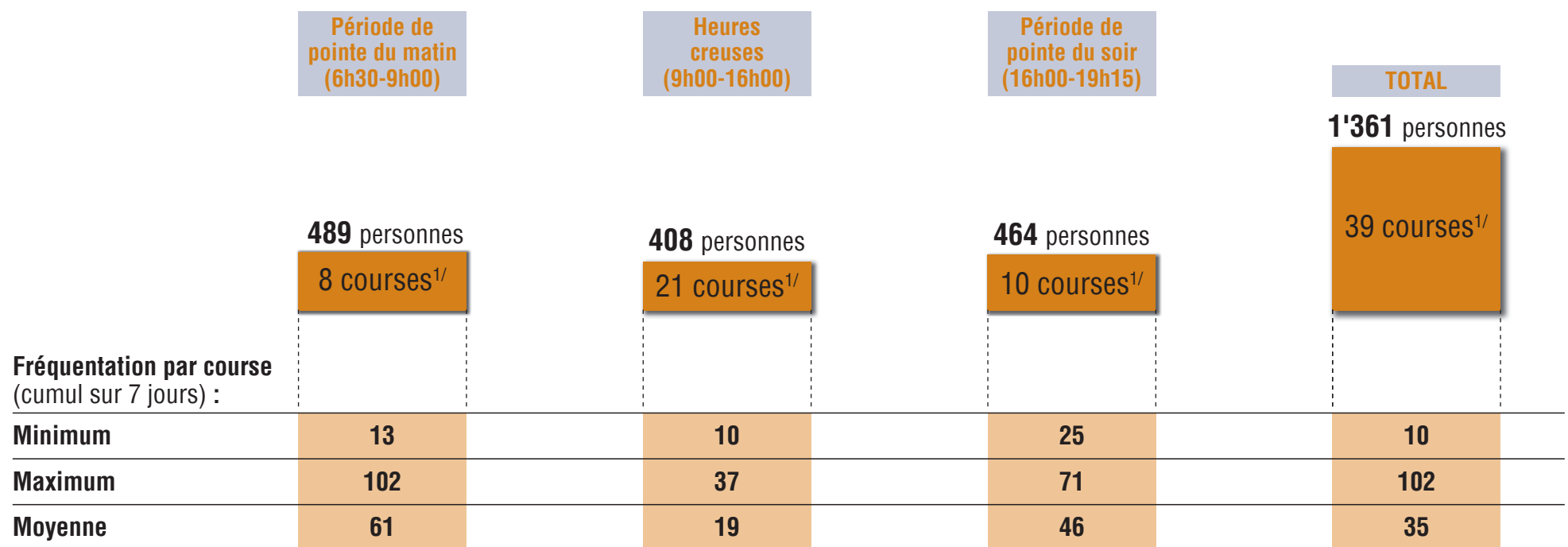
- Analyse de la fréquentation du GBR en 2009 et 2010
- Caractéristiques de fonctionnement du GBR – Etat 2010-2011
- Mesures envisagées dans l'étude de restructuration des lignes de bus régionales (Régionyon)
- Principes de fonctionnement recommandés pour la desserte "bus" à Rolle



■ Evolution de la fréquentation du Green Bus Rolle - Etat 2009

Figure n°1

Période janvier-mars 2009 (valeurs cumulées pour une semaine, y compris le dimanche)



Source: CarPostal - Gland

^{1/}Nombre de courses du lundi au vendredi

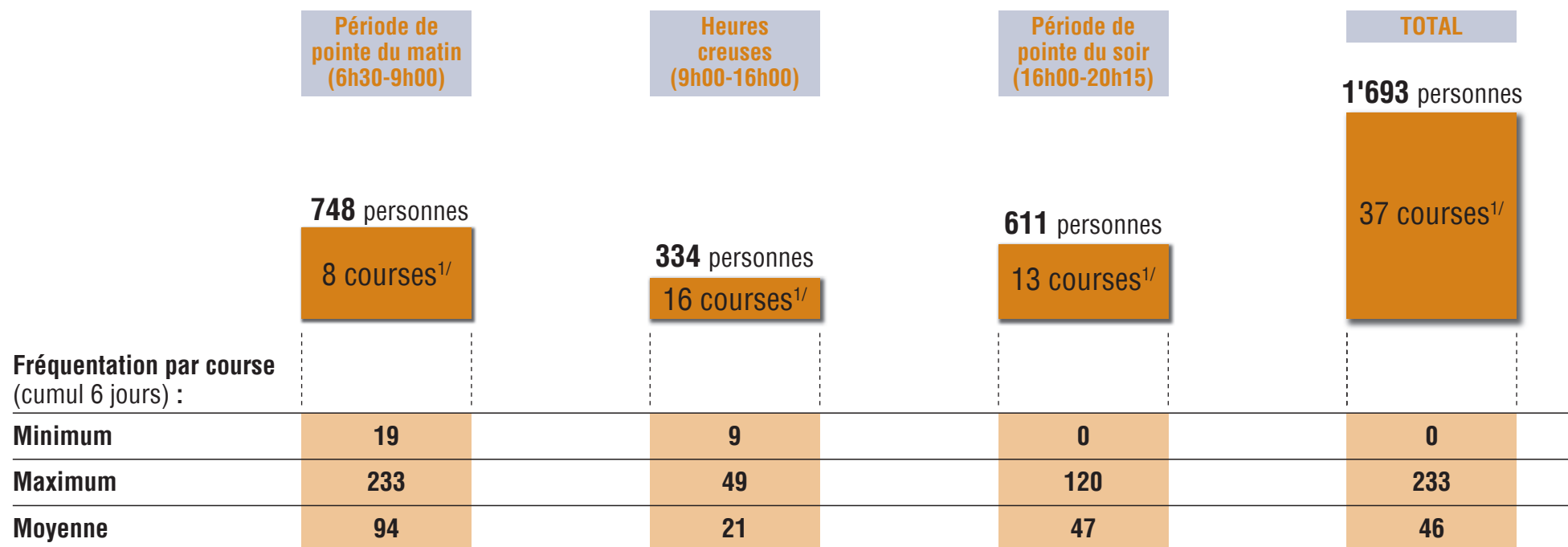
- La fréquentation hebdomadaire de la ligne de bus GBR s'élevait à environ 1'360 personnes en 2009
- Les trois périodes considérées (pointe du matin, heures creuses, pointe du soir) étaient relativement équilibrées en 2009, avec 410 à 490 personnes recensées pour chaque période
- En valeur hebdomadaire, la période de pointe du matin est la plus sollicitée (fréquentation moyenne et fréquentation maximale)



■ Evolution de la fréquentation du Green Bus Rolle - Etat 2010

Figure n°2

Période septembre 2010 (valeurs cumulées pour une semaine, hors dimanche*) * les courses du dimanche ont été supprimées dès décembre 2009 (après une année d'essai du GBR)



Source: CarPostal - Gland

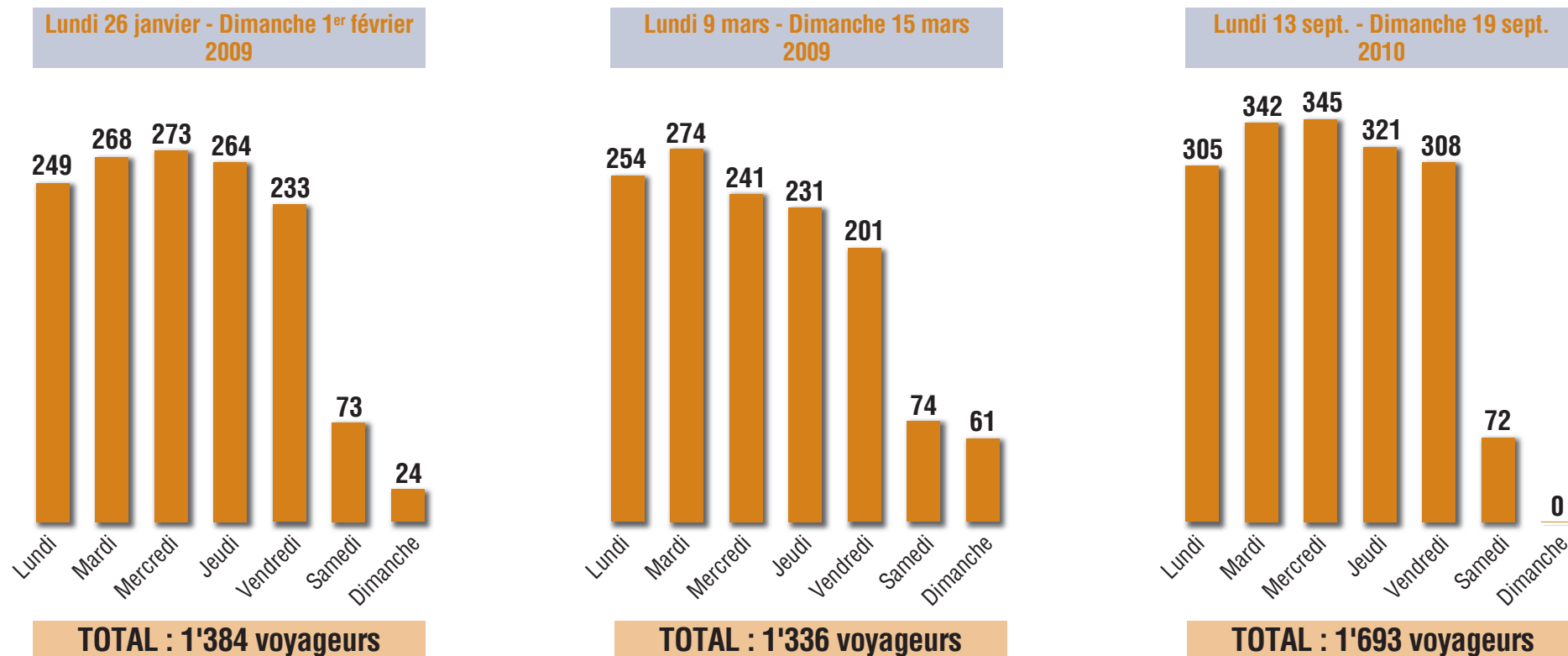
^{1/}Nombre de courses du lundi au vendredi

- La fréquentation hebdomadaire de la ligne de bus GBR s'élevait à environ 1'690 personnes en 2010
- Les trois périodes considérées (pointe du matin, heures creuses, pointe du soir) étaient relativement peu équilibrées en 2010, avec 330 à 750 personnes recensées pour chaque période
- En valeur hebdomadaire, la période de pointe du matin est la plus sollicitée (fréquentation moyenne et fréquentation maximale)
- Par rapport à 2009, la période de pointe du matin a connu en 2010 un accroissement de +53% (+32% pour la période de pointe du soir)



■ Evolution de la fréquentation du Green Bus Rolle entre 2009 et 2010 - Nombre de voyageurs/jour

Figure n°3



Source: CarPostal - Gland

- Globalement, la fréquentation de la ligne GBR a connu une augmentation de +25% environ entre 2009 et 2010 (alors que la ligne n'est plus exploitée le dimanche)
- En considérant les jours ouvrés (lundi - vendredi), le taux de croissance mesuré s'élève à environ +30% entre 2009 et 2010
- La fréquentation du GBR le samedi reste très faible, avec environ 70 personnes pour 28 courses offertes



■ Statistiques de fréquentation des différentes courses du Green Bus Rolle en 2010 (lundi 13 septembre - samedi 19 septembre 2010)

Figure n°4

Course no:	Heure:	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
1	6:29	3	4	4	3	5	
2	6:49	14	20	19	16	14	
3	7:14	7	10	9	8	10	
4	7:29	16	11	9	8	9	2
5	7:49	7	24	21	26	27	1
6	8:14	30	39	45	47	27	0
7	8:29	9	3	5	1	2	0
8	8:49	46	55	40	40	50	2
9	9:14	9	9	10	10	11	0
3309	9:29	2	2	3	1	3	0
10	9:49	4	4	5	7	5	3
11	10:14	7	8	4	5	1	8
3311	10:29	1	2	2	5	3	3
12	10:49	4	1	1	4	5	3
13	11:14	2	4	5	3	2	3
3313	11:29	1	2	2	5	1	2
14	11:49	4	4	3	5	3	4
15	13:49	4	4	4	1	2	2
16	14:14	0	1	1	2	1	4
3319	14:29	2	2	2	1	4	2
17	14:49	4	3	2	1	3	5
18	15:14	6	5	4	3	5	4
19	15:29	2	7	2	1	2	2
20	15:51	8	0	6	2	6	2
21	16:15	5	1	3	1	1	5
22	16:25	12	6	10	8	15	2
23	16:51	13	10	24	9	30	5
24	17:15	3	4	8	6	0	4
25	17:25	19	24	23	34	18	2
26	17:51	23	25	32	17	12	1
27	18:15	1	5	4	4	5	1
28	18:25	15	16	18	15	13	
29	18:51	15	15	9	20	8	
30	19:15	2	1	2	0	1	
31	19:25	2	6	3	1	1	
32	19:51	3	5	1	1	3	
33	20:15	0	0	0	0	0	
Total :		305	342	345	321	308	72

Légende :

	< 5 voyageurs / course
	5 - 15 voyageurs / course
	16 - 30 voyageurs / course
	31 - 45 voyageurs / course
	> 45 voyageurs / course

■ La ligne de bus GBR est principalement utilisée par des pendulaires, en correspondance à la gare de Rolle (départ/arrivée des trains), avec des pointes de fréquentation comprises entre 40 et 55 personnes par course

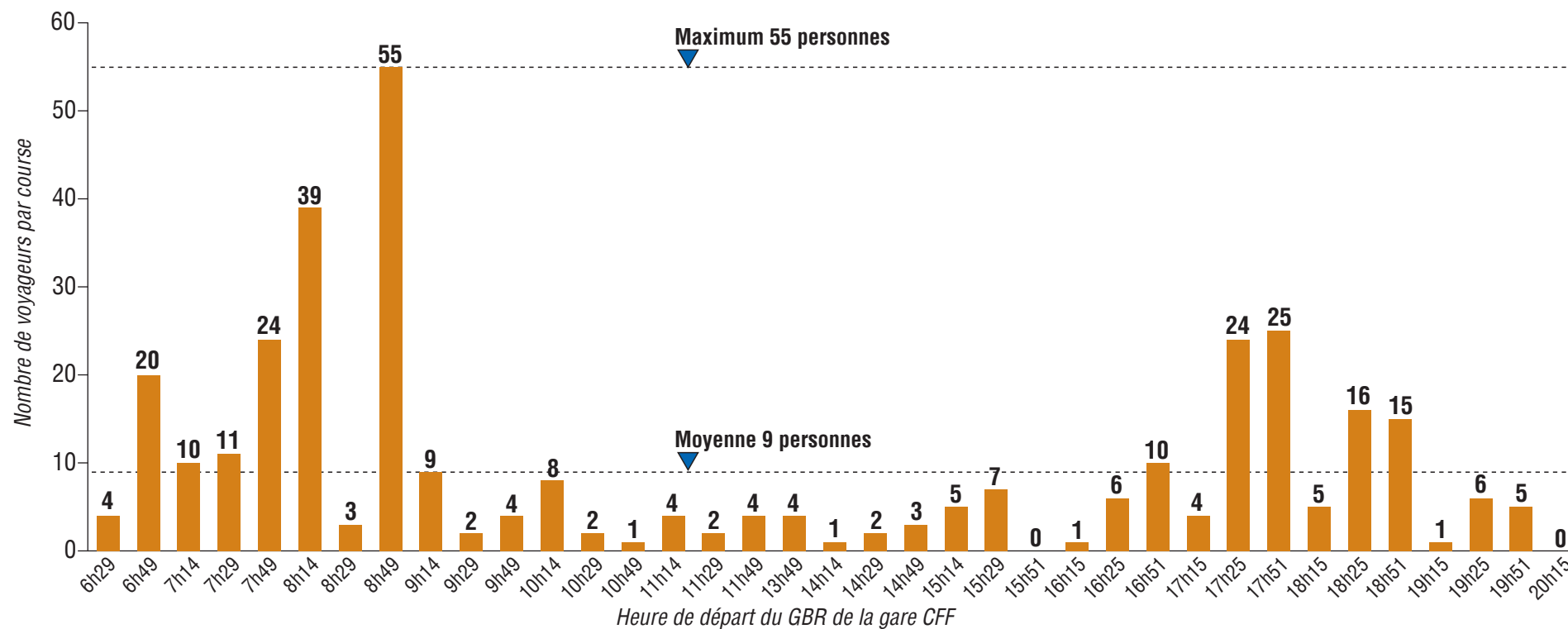
■ En semaine, entre 9h00 et 16h00, et le samedi, la ligne de bus est très faiblement fréquentée (moins de 5 voyageurs par course en général)

Source: CarPostal - Gland



■ Statistiques de fréquentation du Green Bus Rolle du mardi 14 septembre 2010

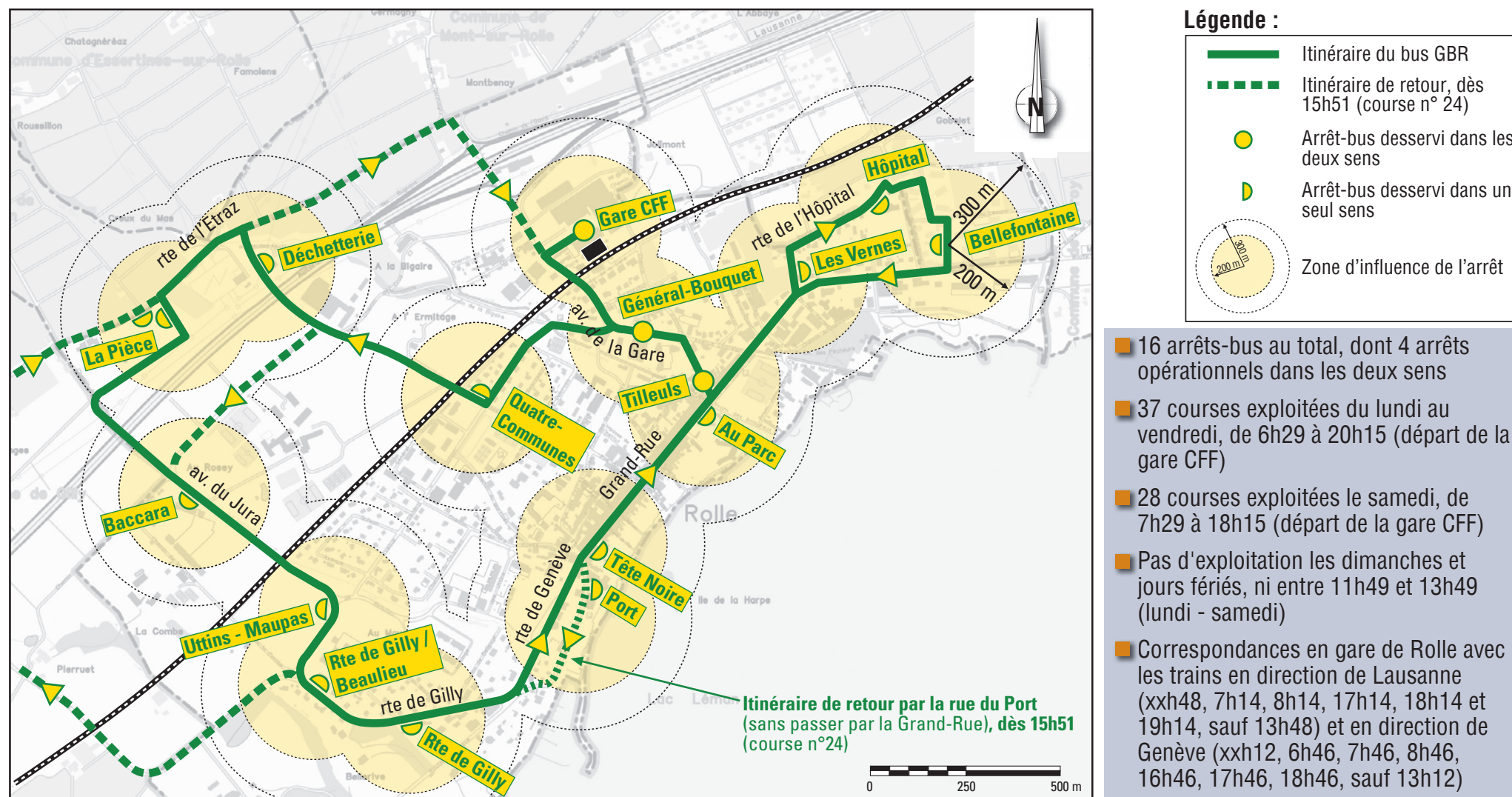
Figure n°5



- Les courses durant la période de pointe du matin sont fréquentées dans un premier temps par les habitants de Rolle qui travaillent à l'extérieur (correspondance à la gare CFF), puis par les employés du site A-One principalement (lieu de domicile situé hors de Rolle)
- Entre 9h00 et 17h15, chaque course est utilisée au maximum par 10 personnes (dont 15 courses sur 20 par cinq personnes ou moins !)
- Durant les périodes de pointe du matin et du soir, les courses sans correspondance avec les trains sont sensiblement moins fréquentées (par exemple, celle de 8h29 le matin)



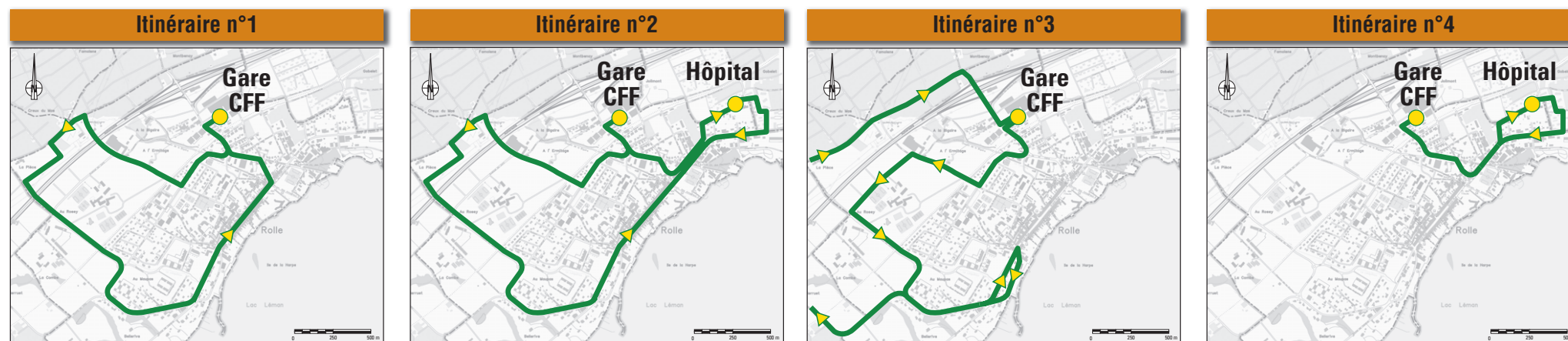
■ Caractéristiques d'exploitation du Green Bus Rolle (12 décembre 2010 - 10 décembre 2011) Figure n°6





■ Itinéraires exploités et nombre de courses/jour du Green Bus Rolle
(horaire du lundi au vendredi, 12 décembre 2010 - 10 décembre 2011)

Figure n°7

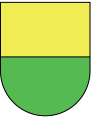


Au départ de la gare CFF :

Première course :	6h29	6h49	15h51	16h15
Dernière course :	15h29	14h49	19h51	20h15
TOTAL :	15 courses / jour	8 courses / jour	9 courses / jour	5 courses / jour
Temps de parcours :	14-15 minutes	21 minutes	17 minutes	9 minutes
Amplitude horaire :	9 heures	8 heures	4 heures	4 heures

■ De manière générale, les correspondances avec les trains en gare de Rolle sont offertes pour 50% des itinéraires n°1, pour 100% des itinéraires n°2 et n°3, et pour aucun des itinéraires n°4

■ L'exploitation actuelle vise principalement à favoriser les habitants de l'Ouest rollois travaillant hors de la commune (trajet en train pour rejoindre leur lieu de travail) et les personnes résidant hors de Rolle et travaillant sur le site A-One et dans le quartier des Uttins



■ Green Bus Rolle - Eléments de diagnostic

Figure n°8

- La fréquentation du Green Bus Rolle est en forte croissance entre 2009 et 2010 avec +25% de voyageurs, principalement liée au développement économique de Rolle (occupation du site A-One en particulier)
- Du lundi au vendredi, la fréquentation journalière moyenne s'est élevée à environ 325 voyageurs en 2010 (+30% par rapport à 2009)
- Les courses les plus fréquentées sont celles ayant une correspondance en gare de Rolle durant les périodes de pointe du matin (environ 6h30 - 9h00) et du soir (environ 16h30 - 19h00), liées aux flux pendulaires
- Le samedi reste très faiblement chargé, avec environ 70 voyageurs
- Le bus GBR assure actuellement une triple fonction :
 - liaison entre les quartiers d'habitat de l'Ouest rollois et la gare CFF (actifs de la commune travaillant hors de Rolle)
 - liaison entre la gare CFF et les principaux pôles d'activités tertiaires de la commune, en particulier les secteurs A-One et Uttins (actifs domiciliés hors de Rolle et travaillant sur ces sites)
 - desserte des principaux pôles de la commune (gare, commerces, poste, hôpital, ...) pour les personnes non-motorisées ou ne désirant pas utiliser leur propre véhicule pour des trajets internes à Rolle
- Avec 16 arrêts-bus au total, le Green Bus Rolle assure une excellente couverture territoriale, même si des arrêts ne sont exploités que dans un seul sens et uniquement à certaines périodes de la journée
- Le principe actuel d'exploitation de la ligne, avec quatre itinéraires différents, n'offre pas des conditions optimales de lisibilité pour l'usager
- En 2010, le Green Bus Rolle a effectué environ 69'800 km, dont environ 60'900 km en semaine sur l'ensemble de l'année (lundi-vendredi) et environ 8'900 km les samedis



■ Éléments principaux tirés de l'étude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon - Secteur de Rolle

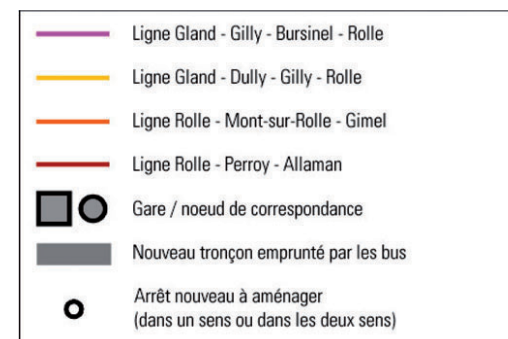
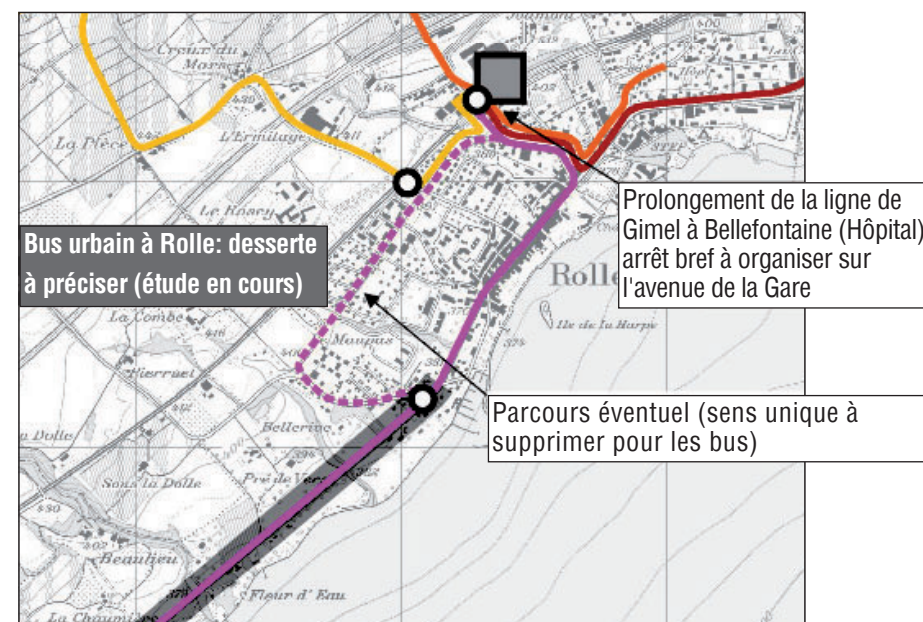
Figure n°9

■ Lignes de bus Gland - Gilly/Bursinel - Rolle et Rolle - Allaman avec une cadence doublée à 30 minutes en heure de pointe (60 minutes durant les heures creuses)

■ Ligne urbaine de Rolle (GBR) remplacée/réduite par une desserte régionale renforcée, voire par un système de transport à la demande (TAD urbain)

■ Itinéraires et arrêts envisagés pour les lignes Gland - Gilly/Bursinel - Rolle sans desserte directe :

- du "cœur" du pôle d'emplois d'A-One (1'000 - 1'200 employés);
- de la zone d'activités des Uttins (tracé alternatif à choix : Grand-Rue ou avenue Général-Guisan);
- de l'ensemble des zones d'habitat de l'Ouest rollois;
- de l'hôpital (desserte éventuelle du secteur en prolongeant la ligne Rolle - Mont-sur-Rolle - Gimel);
- de la résidence pour personnes âgées Carina.



Source: Régionyon - Etude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon - Bureau Ribi - Octobre 2010



■ Analyse comparative des conditions de desserte du secteur "La Pièce" (site A-One)

Figure n°10

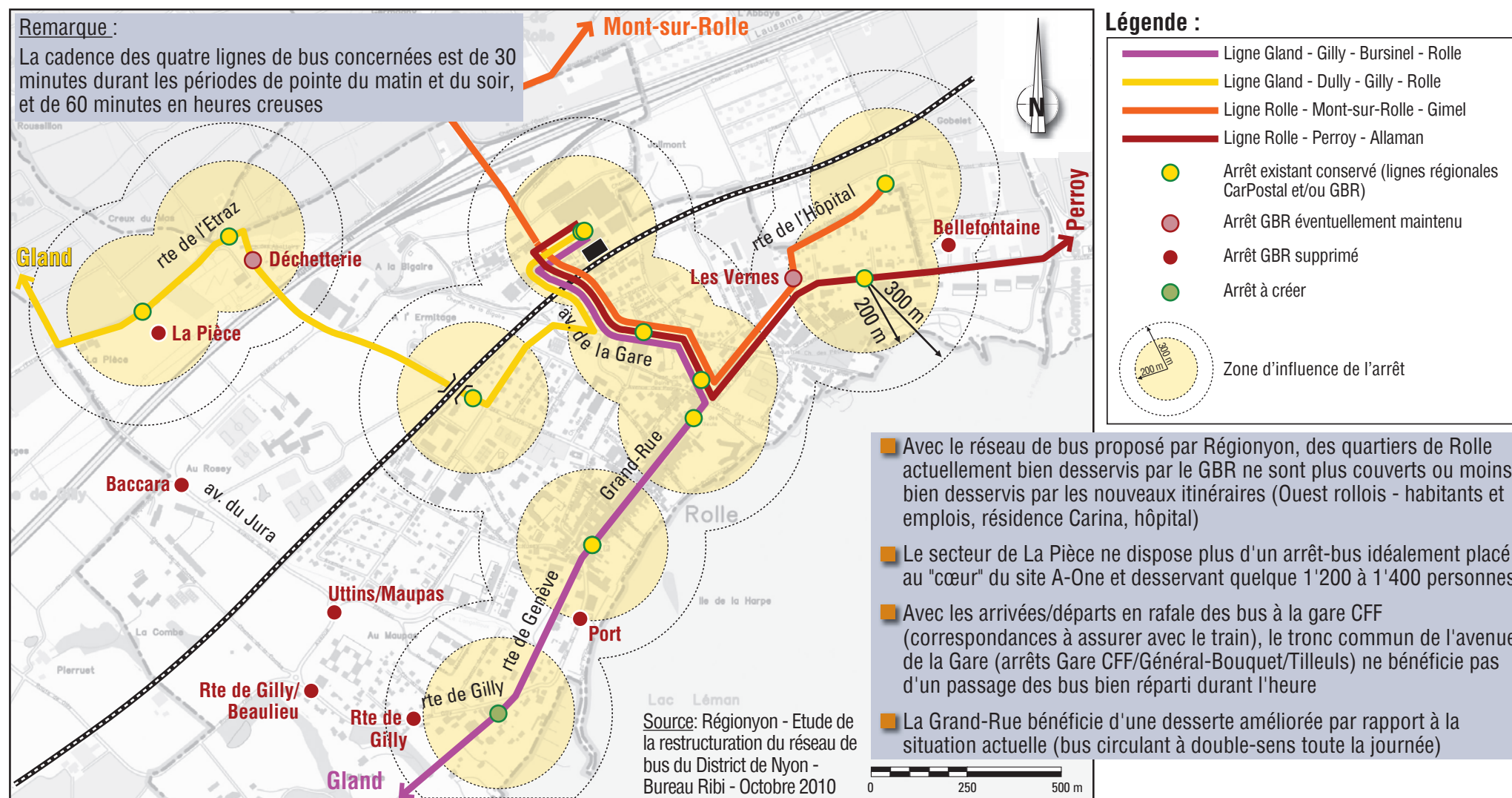
Desserte actuelle par le Green Bus Rolle (hors ligne CarPostal Rolle - Gilly - Gland)			Desserte projetée - Etude de restructuration du réseau de bus du District de Nyon	
Matin :	Horaire "La Pièce" (en provenance de la gare CFF)	Nombre de voyageurs/semaine (septembre 2010)		
	6h34 - 6h54	0 - 14		6h22 - 6h52
	7h19 - 7h34 - 7h54	16 - 6 - 61		7h22 - 7h52
	8h19 - 8h34 - 8h54	163 - 5 - 213		8h22
Soir:	Horaire "La Pièce" (en direction de la gare CFF)	Nombre de voyageurs/semaine (septembre 2010)		
	16h38	28		16h38
	17h04 - 17h38	59 - 97		17h38
	18h04 - 18h38	80 - 67		18h08 - 18h38
	19h04 - 19h38	31 - 4		19h08 - 19h38
Source: CarPostal - Gland			Source: Régionyon - Etude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon - Bureau Ribl - Octobre 2010	

- La desserte du secteur "La Pièce" n'est pas comparable en termes d'attractivité et de confort : l'arrêt du GBR se situe au "cœur" du site A-One alors que l'arrêt avec le réseau projeté par Régionyon se situe hors du site, sur la route cantonale
- Actuellement, les voyageurs utilisant le GBR en liaison avec le secteur "La Pièce" / A-One représentent environ 980 personnes (ensemble de la semaine), soit près de 60% de la clientèle totale de la ligne de bus urbaine
- Durant la période de pointe du matin (7h00 - 9h00), le GBR offre six liaisons depuis la gare CFF (dont quatre coordonnées avec les arrivées de trains) contre trois avec le réseau projeté par Régionyon
- Le matin, la course la plus fréquentée par les employés du site A-One (arrivée à "La Pièce" à 8h54), avec plus de 210 personnes "cumulées" sur la semaine, n'est pas offerte avec le réseau projeté
- Le soir, l'offre est relativement comparable entre celle assurée par le GBR et celle proposée dans l'étude Ribl (hormis la course supplémentaire actuelle de 17h04 en direction de la gare CFF et qui capte quelque 60 personnes du lundi au vendredi)



■ Configuration proposée pour le réseau de bus régional à Rolle

Figure n°12

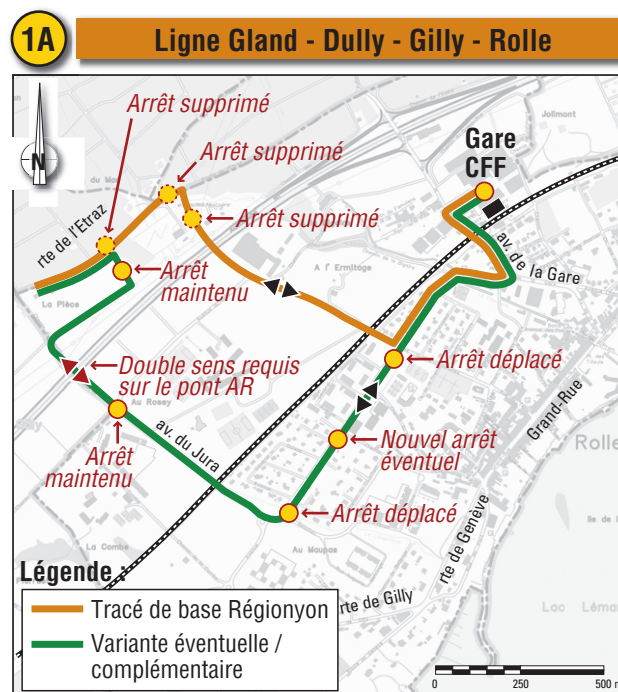




■ Génération et évaluation de variantes d'organisation de la desserte en bus à Rolle (en complémentarité avec le réseau proposé par Régionyon) - 1/3

Figure n°13

Problématique de base : desserte insuffisante de l'Ouest rollois - Famille 1 : déviation locale des lignes régionales



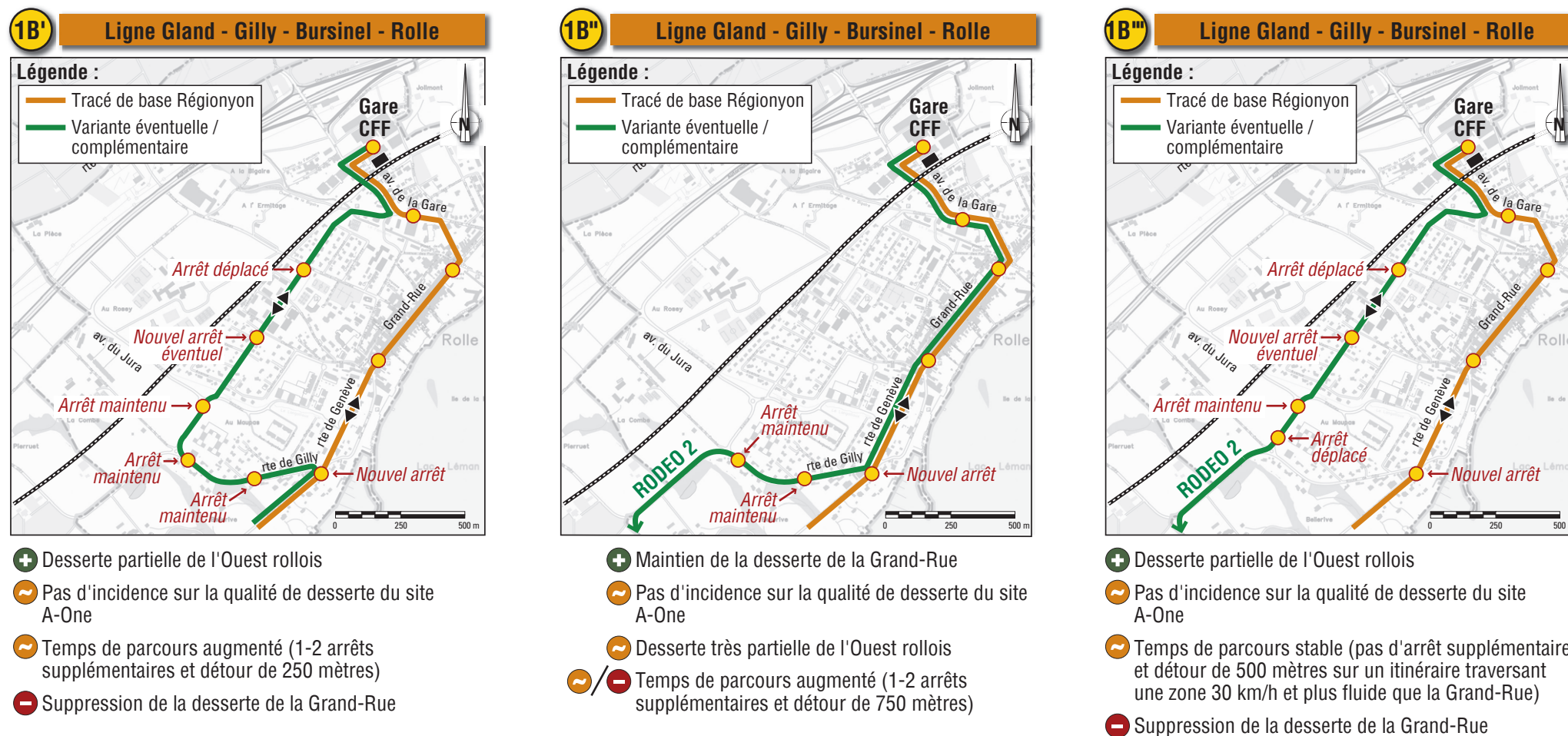
- + Desserte partielle de l'Ouest rollois
- + Opportunité de conserver le principe de desserte actuel du site A-One (adaptation des accès bus du côté du pont autoroutier)
- ~/- Temps de parcours augmenté (1-2 arrêts supplémentaires et détour de 750 mètres)
- Suppression de l'arrêt "Déchetterie" desservi par le GBR



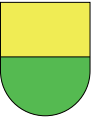
■ Génération et évaluation de variantes d'organisation de la desserte en bus à Rolle (en complémentarité avec le réseau proposé par Régionyon) - 2/3

Figure n°14

Problématique de base : desserte insuffisante de l'Ouest rollois - Famille 1 : déviation locale des lignes régionales

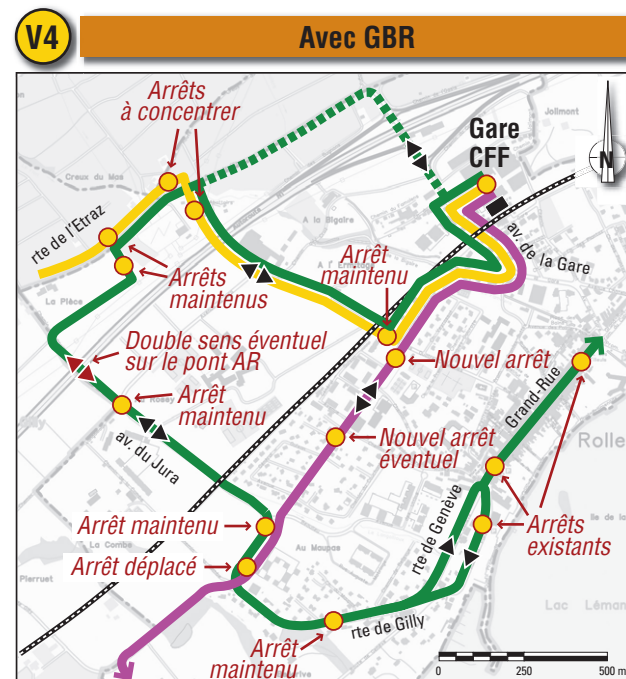


Remarque : les variantes 1B'' et 1B''' dépendent de la réalisation de RODEO 2



■ Proposition et analyse de fonctionnement de la desserte en bus à Rolle (4/4)

Figure n°19



- Modification de l'itinéraire de la ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Nécessité de faire passer le GBR dans la Grand-Rue
- Mise à double sens éventuelle du pont sur l'autoroute (Langollioux) ou itinéraire à sens unique du GBR (boucle)
- 5 arrêts à créer (dont 2 dans une seule direction)

Légende :

- Ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle
- Green Bus Rolle

Cohérence avec le réseau de bus défini par Régionyon	~
Couverture territoriale par le réseau de bus	+
Desserte des principaux pôles d'habitat/activités	+
Développement de l'intermodalité/complémentarité des lignes	+
Besoins en matériel roulant	-
Coûts d'investissement et d'exploitation	-

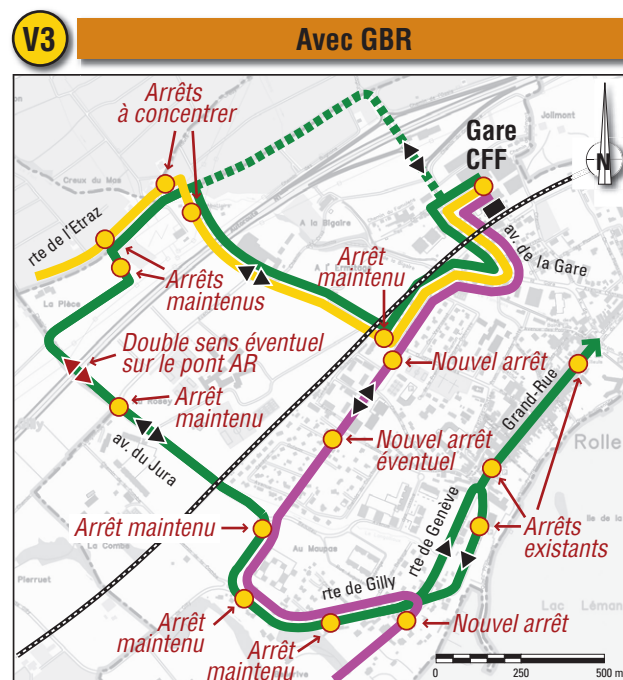
Par rapport à la variante V3, la variante V4 évite le "cumul" de bus à la route de Gilly. Elle nécessite la réalisation de RODEO II, permettant ainsi à la ligne Gland-Gilly-Bursinel-Rolle de rejoindre directement la gare en desservant le collège du Martinet, sans passer par la Grand-Rue. La traversée de la Grand-Rue serait ainsi réservée au GBR (bus urbain)

VARIANTE RECOMMANDÉE



■ Proposition et analyse de fonctionnement de la desserte en bus à Rolle (3/4)

Figure n°18



- Modification de l'itinéraire de la ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Nécessité de faire passer le GBR dans la Grand-Rue
- Mise à double sens éventuelle du pont sur l'autoroute (Langollioux) ou itinéraire à sens unique du GBR (boucle)
- 5 arrêts à créer (dont 2 dans une seule direction)

Légende :

- Ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle
- Green Bus Rolle

Cohérence avec le réseau de bus défini par Régionyon	~
Couverture territoriale par le réseau de bus	+
Desserte des principaux pôles d'habitat/activités	+
Développement de l'intermodalité/complémentarité des lignes	~ / +
Besoins en matériel roulant	-
Coûts d'investissement et d'exploitation	-

La variante V3 engendre des passages "cumulés" de bus à l'avenue Général-Guisan (tronçon Nord-Est) et à la route de Gilly. Par contre, la traversée de la Grand-Rue uniquement par le GBR est favorable en termes d'image (encombrement et nuisances limités à un bus urbain)

**VARIANTE
EVENTUELLE**



■ Evaluation des coûts d'exploitation annuels du GBR

Figure n°20

A. Selon les heures de fonctionnement



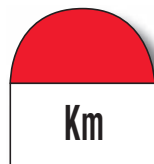
Périodes de fonctionnement :

Lundi - Vendredi	:	env. 6h30 - 19h30 = 12 heures / jour	} <i>Pas de bus entre 12h00 et 13h00 env.</i>
Samedi	:	env. 9h30 - 17h30 = 7 heures / jour	

Par semaine => env. 74 heures (+10% d'heures non-productives)
 Par année => env. 3'700 heures (+10% d'heures non-productives)

Coûts d'exploitation (env. 100 CHF/heure) = env. 370'000 CHF / année

B. Selon les prestations kilométriques



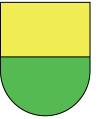
Nombre de km parcourus avec une fréquence de 2 bus/heure :
 (env. 7 km / rotation)

Lundi - Vendredi	:	env. 170 km / jour
Samedi	:	env. 100 km / jour

Par semaine => env. 1'000 km (+5 à 10% de kilomètres non-productifs)
 Par année => env. 50'000 km (+5 à 10% de kilomètres non-productifs)

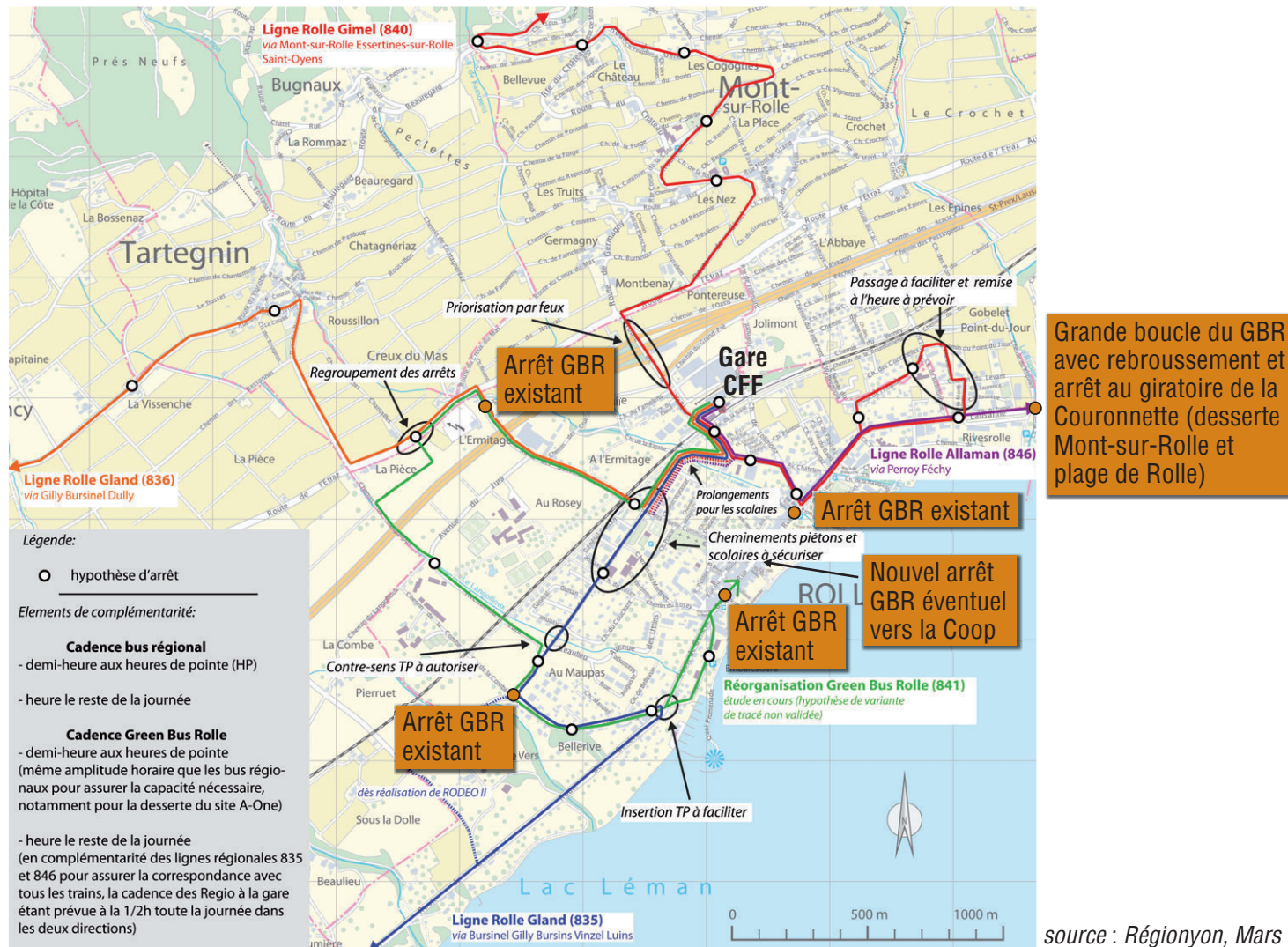
Coûts d'exploitation (env. 7 CHF/km) = env. 350'000 CHF / année

■ Remarque : estimation "mixte" (65.-/h et 3.-/km, sans les prestations non productives) → 3'350 h x 65.-/h + 47'500 km x 3.-/km = 360'000 CHF/année



■ Principes de fonctionnement recommandés pour la desserte "bus" de Rolle

Figure n°23

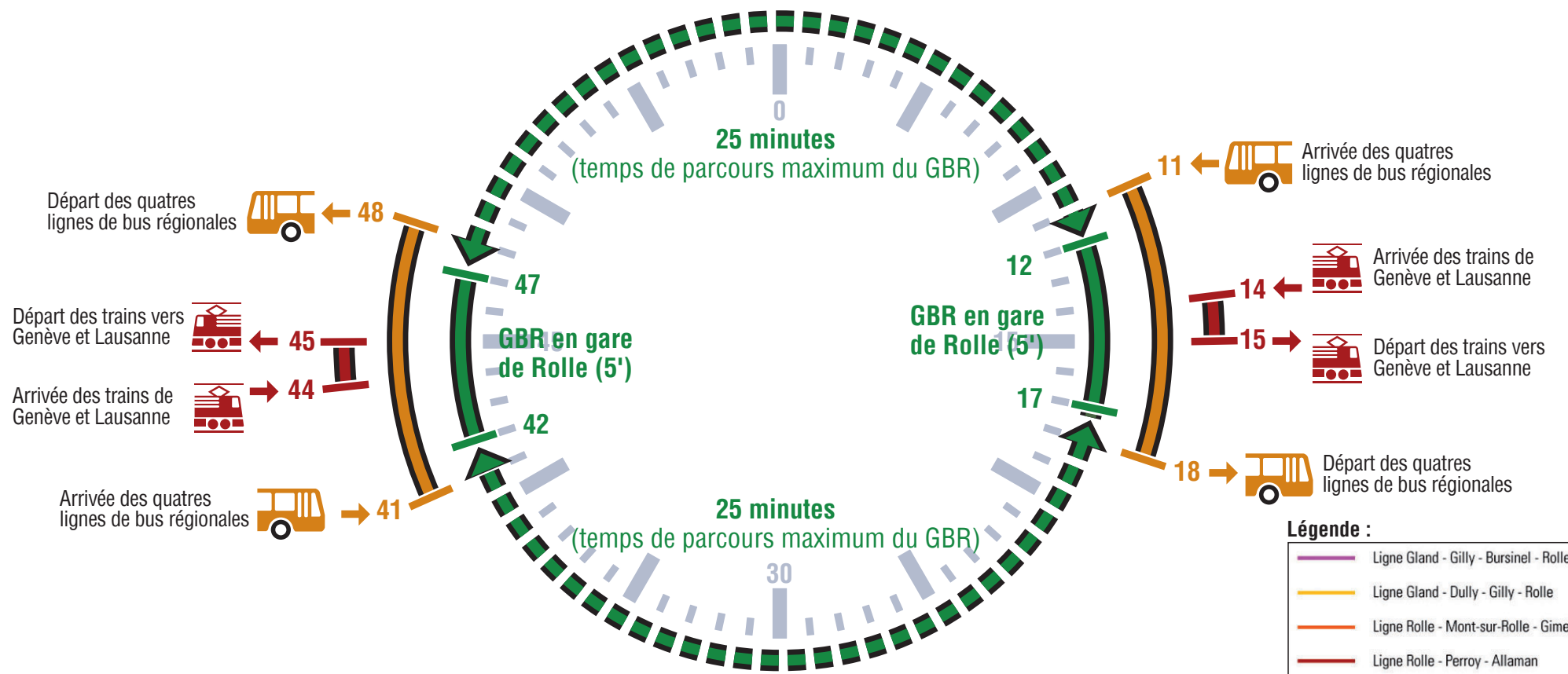


source : Régionyon, Mars 2011



■ Structure horaire en gare de Rolle durant les périodes de pointe (hypothèse : cadence à la demi-heure des trains RE - dès décembre 2012)

Figure n°21



- Durant les heures de pointe, les bus des quatre lignes régionales sont stationnés 7 minutes à la gare de Rolle pour assurer les correspondances avec les trains (deux fois par heure)
- En admettant que le GBR reste 5 minutes en gare de Rolle (deux fois par heure) pour permettre les correspondances avec les trains et avec les lignes de bus régionales, il reste 2 x 25 minutes pour desservir le territoire communal et les environs (le temps de parcours de la "grande boucle" actuelle du GBR desservant l'hôpital et le quartier de Bellefontaine est de 21 minutes → prolongement possible jusqu'au giratoire de la Couronnnette)

Merci pour votre attention



■ Analyse comparative des conditions de desserte de la Grand-Rue

Figure n°11

Desserte actuelle par le Green Bus Rolle (itinéraire unidirectionnel dans la Grand-Rue - tronçon "place de la Harpe/giratoire du Château")		Desserte projetée - Etude de restructuration du réseau de bus du District de Nyon (itinéraire bidirectionnel dans la Grand-Rue - tronçon "place de la Harpe/giratoire du Château")	
Matin :	Horaire "Grand-Rue" (en direction de la gare CFF) 6h39 - 6h59 7h24 - 7h39 - 7h59 8h24 - 8h39 - 8h59		6h06 - 6h36 7h06 - 7h36 8h06
Heures creuses :	Horaire "Grand-Rue" (en direction de la gare CFF) 9h24 - 9h38 - 9h59 10h24 - 10h39 - 10h59 11h24 - 11h39 - 11h59		9h06 10h06 11h06
Soir :	Horaire "Grand-Rue" (en direction de la gare CFF) Desserte excentrée à l'arrêt "Tilleuls" entre 16h17 et 20h17 (cadence horaire)		16h06 17h06 - 17h36 18h06 - 18h36 19h06
Source: CarPostal - Gland		Source: Régionyon - Etude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon - Bureau Ribl - Octobre 2010	

- La cadence actuelle du GBR dans la Grand-Rue durant les heures creuses est supérieure (trop ?) à celle prévue avec le réseau projeté par Régionyon
- En fin de journée et en soirée, la desserte de la Grand-Rue avec le GBR est très peu attractive, avec une cadence horaire (dans un seul sens) et un arrêt excentré par rapport aux principaux pôles de la Grand-Rue (commerces, administration, services, ...)

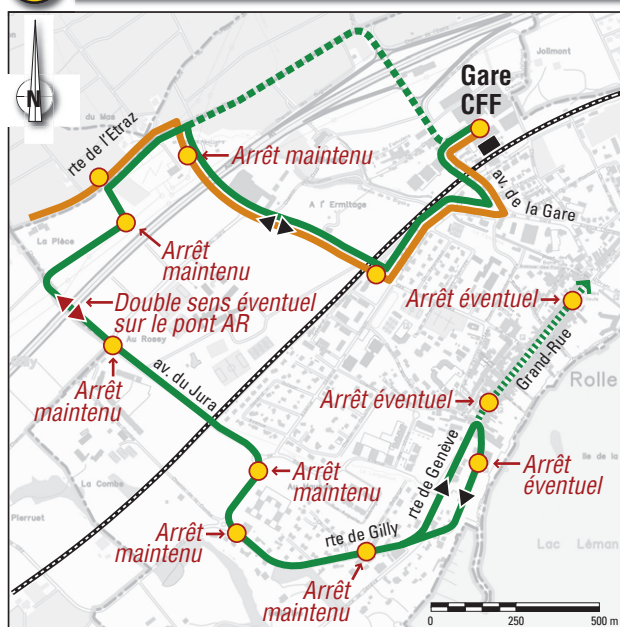


■ Génération et évaluation de variantes d'organisation de la desserte en bus à Rolle (en complémentarité avec le réseau proposé par Régionyon) - 3/3

Figure n°15

Problématique de base : desserte insuffisante de l'Ouest rollois - Famille 2 : ligne de bus complémentaire (GBR)

2A Ligne Green Bus Rolle adaptée



Légende :

- Tracé de base Régionyon
- Variante éventuelle / complémentaire

- + Desserte de l'Ouest rollois similaire la la situation actuelle
- + Opportunité de conserver le principe de desserte actuel du site A-One
- + Maintien de l'arrêt "Déchetterie" desservi actuellement par le GBR
- ~/- Coûts de fonctionnement de la ligne de bus complémentaire

- Le maintien du Green Bus Rolle permet d'assurer un niveau de desserte adéquat de l'Ouest rollois, en particulier pour les actifs de la commune ne travaillant pas à Rolle (usagers en correspondance à la gare CFF) et pour les employés des sites "A-One" et "Uttins" :

- exploitation limitée durant les périodes de pointe du matin et du soir (par exemple 6h30 - 9h00 et 16h30 - 19h30)
- pas d'exploitation les week-ends et jours fériés
- horaire déterminé pour garantir les correspondances à la gare CFF de Rolle de/vers Lausanne et Genève

Flux principaux de pendulaires :

MATIN

A-One ← Gare CFF

Habitat Ouest rollois → Gare CFF

SOIR

A-One → Gare CFF

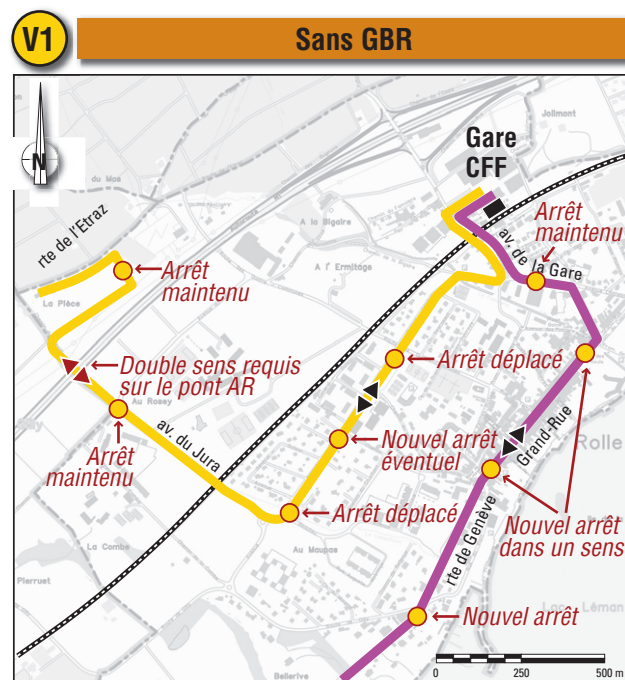
Habitat Ouest rollois ← Gare CFF

- Durant les heures creuses, et en réponse à des déplacements internes à Rolle (gare / centre-ville / hôpital / résidence Carina / ...), le Green Bus Rolle pourrait être exploité comme actuellement, avec une cadence réduite à 1-2 bus par heure (contre 3 courses/heure actuellement) et un circuit en boucle à sens unique



■ Proposition et analyse de fonctionnement de la desserte en bus à Rolle (1/4)

Figure n°16



- Nécessité de modifier l'itinéraire de la ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle
- Mise à double sens du pont sur l'autoroute (Langollioux) ou itinéraire dans le sens Sud→Nord détourné par Jura / Quatre-Communes
- 6 arrêts à créer/déplacer (dont 2 dans une seule direction)

Légende :

- Ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle

Cohérence avec le réseau de bus défini par Régionyon	—
Couverture territoriale par le réseau de bus	—
Desserte des principaux pôles d'habitat/activités	—
Développement de l'intermodalité/complémentarité des lignes	—
Besoins en matériel roulant	—
Coûts d'investissement et d'exploitation	—

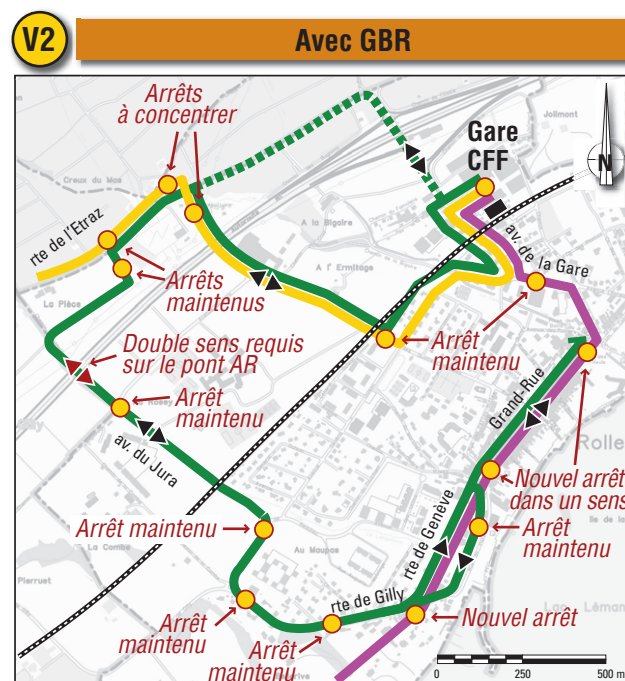
Avec la variante 1 (suppression du GBR), des liaisons actuellement directes nécessitent un transbordement à la gare (par exemple, Baccara → Grand-Rue → Hôpital) ou sont supprimées (par exemple, desserte de la déchetterie). Un système de bus à la demande pour offrir des liaisons "porte-à-porte" n'est pas recommandé (coût indicatif par voyageur de l'ordre de 30.-/km!). Le recours à un exploitant local de taxis pourrait être envisagé pour une clientèle particulière (par exemple, personnes âgées de la résidence Carina), avec une "subvention" communale/régionale.

VARIANTE NON-RECOMMANDEE



■ Proposition et analyse de fonctionnement de la desserte en bus à Rolle (2/4)

Figure n°17



- Pas d'adaptation du réseau de base défini par Régionyon
- Possibilité de limiter l'exploitation du GBR sans traversée de la Grand-Rue
- Mise à double sens du pont sur l'autoroute (Langollioux) ou itinéraire dans le sens Sud→Nord détourné par Jura / Quatre-Communes
- 3 arrêts à créer (dont 2 dans une seule direction)

Légende :

- Ligne Gland - Gilly - Bursinel - Rolle
- Ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle
- Green Bus Rolle

Cohérence avec le réseau de bus défini par Régionyon	+
Couverture territoriale par le réseau de bus	~
Desserte des principaux pôles d'habitat/activités	+
Développement de l'intermodalité/complémentarité des lignes	+
Besoins en matériel roulant	-
Coûts d'investissement et d'exploitation	-

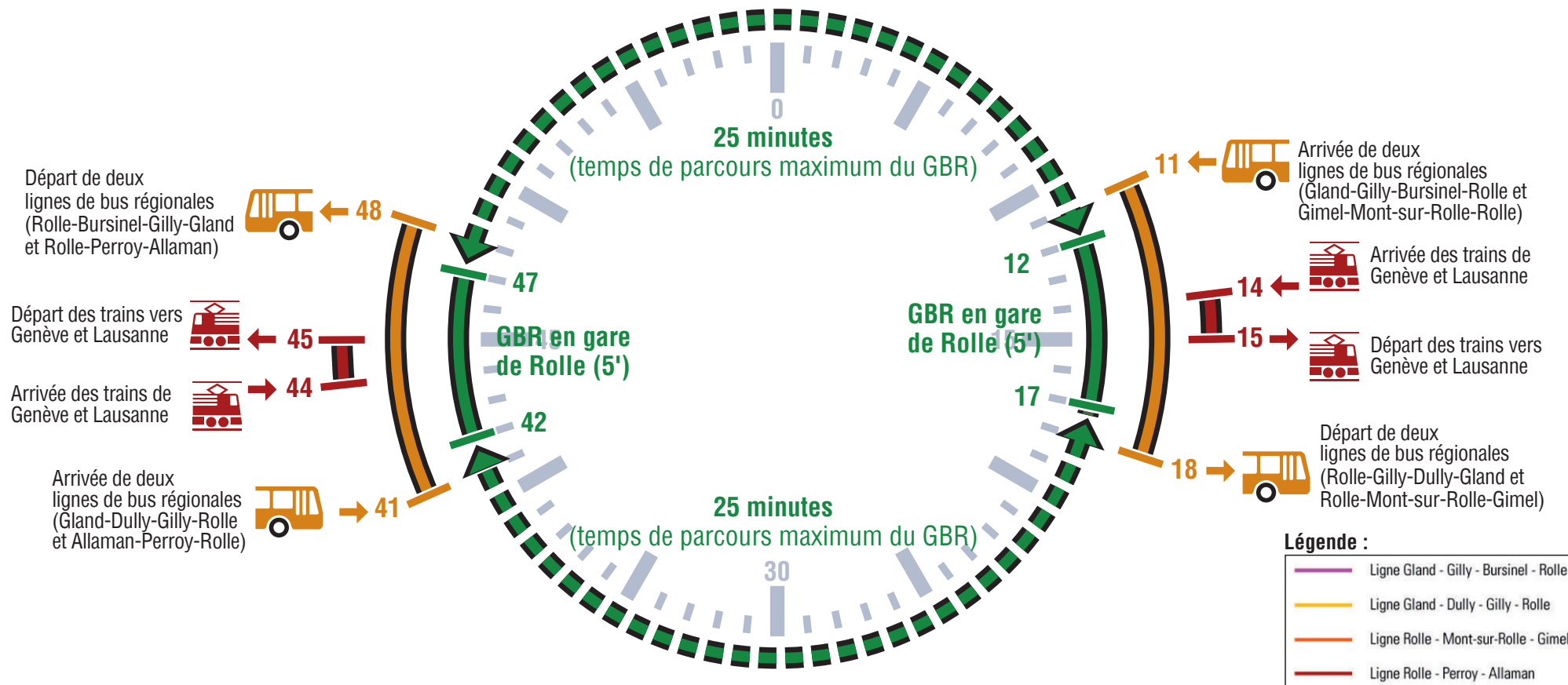
La variante V2 n'engendre pas de modification du réseau proposé par Régionyon (hormis le fait d'adapter les périodes de pointe aux besoins du site A-One en particulier), ce qui est favorable en raison des temps de parcours relativement serrés (temps de battement de 1'-2' à la gare de Gland). A ce titre, la réalisation de RODEO 2 assurera un meilleur respect des horaires pour les lignes de bus structurantes, grâce à la diminution de trafic sur les axes "Grand-Rue" et "Avenue de la Gare" en particulier. Pour la variante V2, le GBR constitue un complément de desserte de l'Ouest rollois durant les périodes de pointe (mesure visant également à réduire la pression du trafic automobile à Rolle). Durant les heures creuses, le GBR peut rester en exploitation (mais avec une offre réduite par rapport à la situation actuelle) ou être remplacé par des taxis locaux "subventionnés".

**VARIANTE
EVENTUELLE**



■ Structure horaire en gare de Rolle durant les heures creuses (hypothèse : cadence à la demi-heure des trains RE - dès décembre 2012)

Figure n°22



■ Durant les heures creuses, les lignes de bus régionales ont une cadence horaire : seules deux lignes sont ainsi présentes lors de chaque arrivée/départ de trains.

■ Avec une fréquence de 2 bus/heure, le GBR permet une correspondance avec tous les trains en provenance et en direction de Genève/Lausanne, quelle que soit la période considérée (de 6h30 à 19h30 en semaine)