Municipalité
de Luins

PREAVIS MUNICIPAL N° 9 / 2023

13 novembre 2023

Participation communale au fonds régional pour une mobilité collective et innovante pour la période 2024-2034 à hauteur de CHF 55'620.00

Responsables du dossier :

Mme Florence Ursenbacher, Municipale

Résumé

Dans la perspective de la fin du programme régional de réorganisation des transports publics du district de Nyon, le Conseil intercommunal de la Région de Nyon a validé le préavis pour l'engagement d'un nouveau fonds pour une mobilité collective et innovante pour la période 2024-2034. Ce fonds s'inscrira dans la continuité du précédent programme régional de réorganisation des transports publics débuté en 2010 avec une inscription plus forte dans les enjeux de transition écologique. Pour engager ces moyens supplémentaires, la participation financière des communes est demandée.

Contexte / Enjeux

Le succès du premier programme transports publics

En 2010, le Conseil intercommunal de la Région de Nyon validait la mise en place d'un programme régional de réorganisation des transports publics dans la région nyonnaise et la création d'un fonds affecté (préavis 60-2010). Les communes ont ensuite fait valider par leurs autorités la participation à ce fonds. Au total, 51 communes (dont 46 communes du district de Nyon, 4 communes membres de l'ARCAM et la commune genevoise de Céligny) ont décidé de participer solidairement, à hauteur de CHF 31/habitant/an et pour 5 ans à l'alimentation d'un fonds affecté aux transports publics (ci-après « fonds TP ») pour un total de CHF 13,9 millions de francs.

A l'époque, le réseau de transports publics comportait de graves lacunes, avec des rabattements aléatoires des bus sur les gares, des cadences faibles et irrégulières, des correspondances non-assurées et des infrastructures routières ne favorisant pas la priorisation des bus. En décembre 2012 se dessinait la perspective que des trains RegioExpress circulent désormais avec une cadence à la demi-heure dans les gares régionales. Cette opportunité a constitué un levier important pour rassembler les partenaires autour d'une réorganisation du réseau de transports publics et d'un financement de cette offre.

Initialement dimensionné pour 5 ans, le programme est mené depuis 13 années par la Région de Nyon avec les communes, le Canton de Vaud ainsi que les transporteurs TPN et CarPostal, acteurs travaillant ensemble pour développer un réseau régional de transports publics. Le programme visait la disponibilité d'une offre attractive tout au long de la journée et les nuits du week-end en rabattement sur les gares régionales, des infrastructures permettant la priorisation des transports publics et la mise en place de mesures incitatives et informatives encourageant au report modal de la voiture vers les transports publics.

Le fonds TP a permis de répondre à ces principaux objectifs, résumés ici en quelques chiffres[1] :

- Mise en place de 54 courses expérimentales, dont 15 courses nocturnes financées par le fonds TP ;
- Réalisation de plus de 80 mesures d'aménagement en faveur de la priorisation des transports publics ;
- Soutien à plus de 7000 bénéficiaires d'offres récompensant l'usage des transports publics ;
- Plus de 50% de fonds tiers levés grâce à la mobilisation du fonds TP ;
- Augmentation de +64% entre 2012 et 2019 de la fréquentation des réseaux de transports publics urbains et régional.

Le préavis 04-2021 Etat financier du fonds TP régional 2010-2020 synthétise les investissements réalisés et précise l'affectation du solde pour le financement des mesures d'aménagement restantes (jonctions de Gland et Rolle, giratoire de Crassier et voie de bus sur la Route Blanche).

[1] Le rapport des 10 ans du programme transports publics : https://regiondenyon.ch/wp-content/uploads/2021/09/10-ans-de-programme-des-transports-publics.pdf

Les efforts engagés par l'ensemble des acteurs grâce aux moyens de ce premier fonds TP ont apporté de nombreuses améliorations techniques et des partenariats fructueux qu'il est essentiel de poursuivre à l'échelle régionale.

Vers une mobilité multimodale…

A partir de 2020, la crise sanitaire a requestionné les habitudes de vie et de mobilité, perturbant l'usage des transports publics (TP). La mise en place du télétravail a réduit les flux pendulaires mais a accentué les besoins de déplacements dans un périmètre intercommunal voire local. La réponse à ces nouveaux besoins donne de nouvelles perspectives pour l'évolution de l'offre de transports. En effet, nous observons que les comportements de déplacements ne sont plus uniquement monomodaux (100% voiture ou 100% transports publics), mais que la population devient de plus en plus multimodale sur un même déplacement ou au cours d'une semaine. Il ressort néanmoins que pour accompagner la multimodalité, il faut poursuivre le développement de l'offre TP pour la rendre toujours plus attractive. Les transports publics constituent généralement la colonne vertébrale du déplacement. Dans ce contexte, la Région et les communes, au plus proche de la population, sont des acteurs légitimes pour analyser ces besoins et agir en vue du renforcement des horaires et pour la création d'éventuelles nouvelles liaisons.

…et moins polluante

A l'instar d'autres territoires et de l'agglomération du Grand Genève, le Canton de Vaud a déclaré l'urgence climatique en juin 2020. Pour faire face aux enjeux de transition écologique, il a publié le Plan climat vaudois[2] et développé un panel de mesures pour atteindre des objectifs de réduction de -60% des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030, par rapport à 1990, et de neutralité carbone d'ici 2050. La mobilité, qui génère 12% des gaz à effet de serre dans le Grand Genève, est un des principaux axes d'actions. Le Plan climat vaudois prévoit de :

- Mettre en place une politique active de report modal ;
- Modifier les pratiques de mobilité individuelle ;
- Améliorer le bilan énergétique de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport ;
- Rendre plus efficient le transport des marchandises ;
- Augmenter la part de véhicules privés et publics à faibles émissions.

Un réseau de transports publics à optimiser et à rendre plus attractif

Les CFF devront modifier les horaires des trains RegioExpress (RE) et InterRegio (IR) en décembre 2024 pour des raisons de contraintes d'horaire à l'échelle nationale. Ces modifications vont amener le Canton de Vaud et l'ensemble des partenaires locaux (transporteurs, communes, Région) à requestionner le réseau TP régional existant pour maintenir voire améliorer les correspondances des bus en gare, leurs cadences et horaires, notamment leur coordination avec les établissements scolaires, voire à retravailler les tracés de certaines lignes.

Au vu de son expérience, la Région de Nyon se doit d'accompagner techniquement et financièrement les communes dans cette nouvelle évolution et d'être proactive en saisissant cette nouvelle étape pour renforcer l'offre.

Cette prochaine décennie sera donc cruciale pour le déploiement de mesures efficaces et coordonnées pour réduire les impacts écologiques et environnementaux de nos déplacements dans le district de Nyon : il s'agira de renforcer le report modal vers des modes de transport moins polluants. Des actions à notre échelon local seront complémentaires aux mesures du Plan climat

[2] https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/accueil/fichiers_pdf/2020_juin_actus/Strat%C3%A9gie_du_Conseil_d%E2%80%99%C3%89tat_vaudois_pour_la_protection_du_climat.pdf

vaudois et pourront pleinement s'inscrire dans la stratégie de mobilité 2050 et dans la vision territoriale transfrontalière du Grand Genève.

Sans mesures ambitieuses en matière de report modal des voitures individuelles vers les transports publics et la mobilité active, une évolution de la motorisation des véhicules de transports publics et des modes de transports innovants, les objectifs ne pourront être atteints. Les efforts doivent être partagés entre les communes, la Région, les transporteurs et le Canton.

Objet de l'action proposée

Un fonds régional pour une mobilité collective et innovante pour la période 2024-2034

Dans ce contexte de transition écologique de la mobilité et de nouveau bouleversement du réseau de transports publics régional, le Conseil intercommunal de la Région de Nyon a décidé le 14 juin dernier de saisir l'opportunité d'engager un nouveau fonds affecté à une mobilité collective et innovante permettant d'accompagner le développement des transports publics pour la décennie à venir 2024-2034.

La Région a identifié trois axes de travail :

- **Axe 1, exploitation :** appui aux expérimentations d'offres supplémentaires pour répondre aux besoins des habitants notamment pendulaires, de loisirs de proximité et développer des offres spécifiques dans les sous-régions
- **Axe 2, marketing :** développement d'une stratégie de promotion de la mobilité durable
- **Axe 3, innovation :** réponses aux opportunités et besoins d'innovation en phase avec les enjeux de transition écologique.

Accompagnement opérationnel

Afin de mettre en œuvre ces trois axes de travail détaillés ci-après, la Région de Nyon bénéficie de compétences en gestion de projet, en ingénierie des transports et en communication et marketing. Comme pour le premier fonds TP, la Région estime à 1,8 ETP (équivalent temps plein) les ressources humaines nécessaires à la conduite de ces mesures. Ces ressources monteront progressivement en puissance au fur et à mesure des années. Elles sont d'ailleurs encore nécessaires pour le pilotage des mesures restantes du fonds TP actuel (cf. préavis 05-2021).

Axe 1, exploitation

➔ Objectif : rendre toujours plus attractive l'offre TP et répondre aux besoins de la population

Il est prévu de financer des expérimentations de courses supplémentaires sur les lignes de bus régionales dans le but d'offrir, d'une part, de meilleures cadences (30 minutes toute la journée, voire 15 minutes aux heures de pointe selon la fréquentation de la ligne) et d'expérimenter des dessertes complémentaires du territoire. D'autre part, il est aussi envisagé de soutenir le développement d'une solution de transport à la demande en réponse aux besoins de déplacements de loisirs et locaux (au sein de la même sous-région ou entre deux sous-régions sans avoir un transbordement dans une gare régionale).

Axe 2, marketing

➔ Objectif : développer de nouvelles mesures informatives et incitatives afin d'encourager le report modal de la population, des visiteurs et des employé(e)s des entreprises de la région

Le plan de marketing du nouveau programme transports publics se décompose suivant trois axes similaires à ceux développées dans le cadre du fonds TP actuel. D'une part, des mesures informatives seront produites pour communiquer sur les offres de transport existantes ou leurs

évolutions auprès de tous les publics, diffusées via de multiples canaux (sites internet, réseaux sociaux, supports imprimés, etc.) Ces mesures seront aussi transmises et détaillées aux communes pour faciliter la diffusion des informations. Ensuite, des mesures incitatives seront mises en place pour encourager l'usage des transports publics et de la mobilité active pour tous types de déplacement (loisirs, pendulaires, achats, etc.) Ces actions visent un changement de comportement dans la durée. Enfin, le soutien auprès des communes et des entreprises pour le développement des plans de mobilité interentreprises sera poursuivi.

A travers cet axe, la Région se positionne comme l'acteur à l'écoute des besoins de la population (ex. : déploiement de boîtes à idées dans les communes), des communes et des employé(e)s et employeurs du district pour développer des outils en faveur de l'encouragement au report modal.

Axe 3, innovation

➔ Objectif : soutenir la transition écologique de la mobilité en accompagnant techniquement et financièrement les initiatives portées par les communes ou les transporteurs

Le principal enjeu de la prochaine décennie sera de réduire l'impact écologique de la mobilité privée et publique. La quasi-totalité des bus qui circulent actuellement dans le district sont alimentés par de l'énergie fossile. CarPostal et TPN mènent des réflexions pour effectuer une transition de leur flotte vers des véhicules hybrides, voire 100% électrique. Comme le mentionne la réponse au postulat Moret, des initiatives sont aujourd'hui menées en Suisse romande (Genève et Yverdon-les-Bains). Ces évolutions nécessitent d'importants moyens financiers et il semble que les autorités publiques doivent s'investir pour les rendre possible. De nouveaux types de véhicules sont aussi testés à l'heure actuelle et il s'agira d'accompagner les communes qui souhaiteraient réaliser des expérimentations sur leur territoire, avec l'objectif de diffuser les tests concluants à d'autres communes pour répondre à des besoins de déplacement intercommunaux. Selon les opportunités, le programme pourra aussi accompagner les communes qui le souhaitent pour étudier une stratégie régionale d'implantation de système de recharge électrique des véhicules privés et publics.

Financement du programme et engagement financier des communes

Alimentation du fonds

Les mesures développées au sein des trois axes de travail ainsi que l'accompagnement opérationnel nécessaire pour conduire ce nouveau programme sur la période 2024-2034 ont fait l'objet d'un chiffrage estimatif détaillé dans le tableau ci-après.

	Axes stratégiques	Coûts estimatifs
1 Exploitation	Appui aux expérimentations d'offres supplémentaires pour répondre aux besoins des habitants (notamment pendulaires) ainsi que des loisirs, et développer des offres spécifiques dans les sous-régions	CHF 5'400'000
2 Marketing	Développement d'une stratégie de promotion de la mobilité durable	CHF 1'500'000
3 Innovation	Réponses aux opportunités et besoins d'innovation en phase avec les enjeux de transition écologique	CHF 2'400'000
	TOTAL fonds mobilité collective et innovante	**CHF 9'300'000**

Au vu de ce chiffrage estimatif, le Conseil intercommunal a décidé de constituer un fonds affecté alimenté par les communes partenaires à hauteur de **CHF 9/habitant/an** et pour **10 ans**, sur la base des statistiques de la population communale de 2022.

Chaque commune souhaitant être partenaire de ce nouveau programme doit solliciter auprès de son Conseil communal/général un montant équivalent à CHF 90 par habitant (sur la base des statistiques habitants 2022).
Le montant préavisé sevra transféré sur un compte compte transitoire. La Région de Nyon établira des appels de fonds réguliers et selon les besoins de financement des mesures.

Clause de sortie

Le nouveau programme et son fonds affecté couvriront une période de 10 ans (2024-2034), soit trois législatures (2021-2026, 2026-2031 et 2031-2036). Le préavis régional prévoit une clause de sortie légitime pour les communes partenaires qui souhaiteraient quitter le programme pendant la période. Ainsi, après un minimum de cinq ans d'engagement, les communes auront la possibilité d'annoncer leur retrait (au plus tôt d'ici au 31 décembre 2028) avec un effet après deux années civiles (1er janvier 2031).

Dans ce cas, le montant total du fonds affecté sera réévalué et la Région de Nyon proposera une priorisation des mesures restantes à mettre en œuvre au Conseil intercommunal.

Gouvernance

Rôles et responsabilités de la Région

Le préavis 24-2023 validé le 14 juin 2023 par le Conseil intercommunal de la Région de Nyon prévoit la mise en place d'une gouvernance claire et dynamique pour chacun des partenaires. Cette gouvernance sera également une des clés de la réussite de ce nouveau programme.

Au quotidien, la Région aura la charge de la gestion du programme au service des communes, des transporteurs et du Canton de Vaud. Elle apportera des conseils techniques auprès des partenaires, mènera la mise en œuvre des mesures détaillées dans les trois axes de travail et aura la charge du suivi financier du programme.

Le Comité de direction de la Région de Nyon soumettra des préavis au Conseil intercommunal, en vue du financement de chaque mesure. Une directive de financement sera aussi établie pour clarifier le cofinancement régional par type de mesures.

Le Comité de direction pourra néanmoins valider le financement de petites mesures d'accompagnement dans le cadre de ses compétences financières. Il en informera le Conseil intercommunal systématiquement.

Au cours de la période 2024-2034, la Région s'engage à produire deux rapports intermédiaires de bilan (de mise en œuvre et financier) et perspectives, ainsi qu'un rapport final similaire au rapport produit pour les 10 ans du programme TP et au préavis 04-2021.

Rôles et responsabilités des communes

Les communes ont désormais la charge de faire valider auprès de leur délibérant, d'ici à la fin d'année 2023, la participation financière de **CHF 9/habitant/an** et pour **10 ans**. Le montant validé sera inscrit sur un compte d'investissement.

Un représentant de la Municipalité devra participer aux séances annuelles de préparation des horaires des transports publics ainsi qu'aux séances spécifiques qui seront organisées selon les besoins.

Commissions permanente et consultative

Une commission permanente sera nommée par le Conseil intercommunal. Elle aura la charge d'analyser chacun des préavis déposés au regard des objectifs fixés par le préavis régional 24-2023 qui cadre le programme régional pour une mobilité collective et innovante.

Une commission consultative sera également constituée et composée de représentants des sous-régions, des transporteurs, ou encore de spécialistes de l'innovation. Elle se réunira trois à quatre fois par an. La commission consultative aurait pour rôle d'analyser l'état de mise en œuvre des mesures et leur financement, orienter les prochains investissements du programme et échanger sur les opportunités d'innovation.

Calendrier

14 juin 2023	*Validation du préavis 24-2023 au Conseil intercommunal*
10 juillet au 31 décembre 2023	Vote des préavis dans les Conseils communaux/généraux, sur la base d'un préavis-type fourni par la Région
1er janvier 2024	Lancement du nouveau programme et son fonds affecté aux transports publics dans le district de Nyon
31 décembre 2034	Fin du programme

Communication

La transition écologique de la mobilité à l'échelle régionale ne se fera pas sans une batterie de mesures pour accompagner les changements de comportement de la population, en faveur du report modal vers les transports publics.

L'axe 2 (marketing) du programme se traduit par des mesures incitatives et informatives, comprenant une déclinaison d'outils adaptés aux divers canaux de diffusion et aux différents publics.

La gouvernance proposée aura aussi pour but de maintenir une information constante sur les mesures menées et sur les dépenses engagées auprès des autorités communales et de leurs services, ainsi qu'auprès des membres du Conseil intercommunal.

Chaque commune participante disposera de compétences techniques mutualisées qui ont fait leurs preuves, en vue de renforcer l'offre de transports publics à l'échelle régionale, développer des mesures incitatives et informatives et accompagner la transition écologique de la mobilité. La population en bénéficiera à son tour via une offre de transports publics attractive et moins polluante en faveur d'une amélioration du cadre de vie.

Conclusion

Le fonds régional pour une mobilité collective et innovante et son programme de mesures s'inscrivent dans la continuité du premier programme régional de réorganisation des transports publics et son fonds affecté. Ce nouveau programme a aussi vocation à répondre, à l'échelle locale, aux besoins de la population et aux enjeux de transition écologique de la mobilité. Il encourage le report modal vers des solutions de mobilité collective et accompagne les communes et les transporteurs dans la mise en place de véhicules innovants et moins polluants. Chargée de la

gouvernance des transports publics dans le district de Nyon depuis 2010, la Région de Nyon souhaite poursuivre l'accompagnement des partenaires pour faire face aux enjeux à venir.

Conclusions communales spécifiques

Face à l'enjeu environnemental majeur actuel et futur, l'encouragement au report modal doux est plus que jamais primordial ; il engage notre responsabilité individuelle. Chaque effort qui sera fait en faveur de l'environnement, de la planète, est un engagement actif pour soutenir le principe de la vie, globalement. Ce préavis en est un exemple pratique, une continuité dans notre engagement à développer les transports publics pour le bien de toute notre population.

Décision du Conseil général

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 général

vu le préavis municipal n° 9-2023 relatif à la participation communale au fonds régional pour une mobilité collective et innovante pour la période 2024-2034 à hauteur de CHF 55'620.00,

ouï le rapport de la Commission des finances,

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide d'autoriser la Municipalité à engager le montant de CHF 55'620.00 sur 10 ans à compter de 2024 jusqu'à 2034 équivalent à CHF 90 x 618 habitants au titre de la participation communale au fonds régional pour une mobilité collective et innovante

d'imputer le montant annuel de CHF 5'562.— par le budget de fonctionnement (Compte 180.352.00) durant 10 ans, sur un compte transitoire au bilan.

de prendre acte de la clause de sortie prévue qui donne la possibilité de quitter le programme pendant la période décennale, au plus tôt d'ici au 31 décembre 2028 (soit un minimum de 5 ans d'engagement), avec un effet après deux années civiles (1er janvier 2031).

Ainsi délibéré par la Municipalité dans sa séance du 13 novembre 2023, pour être soumis à l'approbation du Conseil général.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic : Olivier Dutruy

La Secrétaire : Tamara Courvoisier

MUNICIPALITÉ DE LUINS

Luins, le 9 novembre 2023