



Municipalité

Législature 2006-2011

Préavis municipal N° 89

Demande de crédit de participation pour soutenir la mise en place du programme de réorganisation et de financement des transports publics régionaux 2011-2015

Rolle, le 14 mars 2011

AU CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE,

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Le présent préavis a pour objectif de proposer au Conseil communal l'adoption d'un crédit d'investissement pour participer de manière solidaire à la mise en place d'un fonds régional permettant de financer les mesures prioritaires de réorganisation des transports publics régionaux.

1. PREAMBULE

Le réseau des transports publics se réorganise dans le district. Il s'agit d'offrir des modes de déplacements compétitifs, autres que la voiture, pour un cadre de vie plus agréable. Depuis les années 1960, la démographie augmente mais les infrastructures, quant à elles, n'ont pas suivi le même rythme.

Le Conseil régional mène une étude pour la réorganisation des lignes de bus du district, dont le présent préavis est l'une des étapes nécessaires à sa mise en place.

2. DESCRIPTION

2.1 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.

Les estimations permettent d'avancer un chiffre d'investissement de l'ordre d'environ Fr. 73 millions (aménagement prioritaires, expérimentation du développement de nouvelles lignes et d'une nouvelle offre horaire [couverture du déficit sur deux ans], infrastructures NStCM, cf. récapitulatif en annexe).

Ces investissements en faveur des transports publics représentent environ 13 % des investissements identifiés dans le plan de l'investissement des équipements et infrastructures d'intérêt régional dans le district de Nyon ; ce dernier document a été présenté au Conseil intercommunal du 23 juin 2010 et diffusé par la suite aux communes.

Les participations de tiers (principalement le canton de Vaud et la Confédération), à la réalisation de ces projets, sont très variables ; selon les projets, elles sont significatives et estimées à environ 60 %.

En ce qui concerne la couverture des charges de fonctionnement du réseau des transports publics, dès qu'il sera constaté que la ligne des transports publics couvrira ses charges avec ses recettes à hauteur de 20 %, la Confédération et l'Etat de Vaud entreront en matière pour une prise en charge partielle du déficit des lignes régionales des transports publics.

Pour développer l'offre et atteindre ce résultat, le programme comprend l'intégration de la phase d'expérimentation de nouvelles lignes de bus ou de l'extension des horaires.

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

Le soutien financier fédéral à ce programme de rabattement des bus sur les gares régionales est inscrit au titre de projet « B » dans l'arrêté fédéral pour l'horizon 2015-2018 (Agglomération franco-valdo-genevoise) ; une promesse de soutien de 40 % de Fr. 12.2 millions a été proposée. Ce soutien doit être confirmé au travers du projet d'agglomération de 2^e génération qui doit être déposé à Berne en juin 2012. Si ce soutien fédéral se concrétise, il permettra, le moment venu, de réduire la charge des investissements des communes du district et du canton de Vaud.

Certains projets spécifiques, comme le chemin de fer du NStCM, bénéficient du soutien de l'Office fédéral des transports pour la moitié des investissements. Pour le prolongement du NStCM vers les Rousses, plus de 90 % de l'investissement sera à la charge des partenaires français.

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 Fr. 27 millions, ce qui représente un investissement global, par habitant, d'environ Fr. 310.--.

Le cadre légal cantonal prévoit que la part non financée par le canton doit être assurée par la commune territoriale. Nous partons du postulat que **le programme d'amélioration des transports publics va profiter à l'ensemble des habitants 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.

2.3 L'engagement politique et financier des communes du district

Sur la base des propositions de mise en place du réseau et de financement des mesures de priorisation des transports publics dans le territoire, le 23 juin 2010, le Conseil intercommunal a très largement plébiscité le principe de la mise en place d'un fonds d'investissement régional « affecté » de Fr. 13.5 millions (préavis d'intention N° 60-10 relatif à la réorganisation et au financement des transports publics du district).

Les communes du district doivent confirmer la mise en place de ce fonds à hauteur de Fr. 155.- par habitant², soit Fr. 31.- par habitant et par année (**Fr. 155.- x 5'617 habitants pour Rolle = Fr. 870'635.-**), sur **5 ans**. Ces 5 ans correspondent à la durée proposée pour ce programme d'investissements des transports publics.

Ce nouveau mécanisme de solidarité régionale démontre l'intérêt et la volonté politique de la totalité des communes, afin de concrétiser ce programme si important pour l'amélioration de l'offre des transports publics en faveur des habitants. Il apporte un appui financier significatif aux communes territoriales sur lesquelles se situent certaines infrastructures nécessaires au bon fonctionnement des transports publics régionaux.

2.4 Les conditions de réalisation du programme de réorganisation des transports publics

La réalisation du programme dans son ensemble couvrira une période de 5 ans. L'objectif consiste, progressivement, à mettre en service l'ensemble des lignes réorganisées pour décembre 2012 et décembre 2013 ; il est fort probable que, du fait des études nécessaires et des procédures de réalisation liées, certains travaux d'aménagements définitifs interviendront après la mise en service des lignes de transports.

La concrétisation de ce programme se fera donc par étape. La 1^{ère} phase permettra la mise en service de la ligne transfrontalière Gex-Divonne-Coppet, dont la mise en service est prévue pour juin 2011. D'autres lignes régionales pourraient également être mises en service en décembre 2011. Pour mettre en service une ligne de transports publics (bus routier), il convient :

- de fixer le tracé définitif de la ligne et de préciser les détails de la mise en place de ces lignes (positionnement des arrêts, horaires, matériel roulant nécessaire, etc.) ;
- d'identifier les mesures des infrastructures indispensables pour la mise en service de la ligne ;
- de cerner les coûts globaux des mesures d'aménagements et les coûts d'exploitation pour la phase d'expérimentation ;
- d'étudier, sous la forme d'avant-projet sommaire, les variantes des aménagements afin d'identifier la plus adaptée et de préciser les coûts ;
- d'engager l'étude d'avant-projet définitif destinée à préparer les appels d'offres pour les travaux et à produire les documents nécessaires pour la mise à l'enquête ;
- d'obtenir une concession fédérale pour le droit d'exploitation d'une ligne de transports publics et de formaliser un contrat avec une entreprise spécialisée (fonction du canton de Vaud au titre d'autorité organisatrice).

² En prenant pour base la population des communes selon les données du SCRIS au 31.12. 2009, soit 5'617 habitants pour Rolle et 87'000 habitants pour l'ensemble des 47 communes (internationaux compris).

Pour les phases d'études, et afin de garantir l'implication des acteurs concernés, la modalité ci-après a été arrêtée pour les études des aménagements des mesures prioritaires pour les bus. En ce qui concerne les études pour l'avant-projet ou le 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 et 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, la voie du préavis pour chacune des études spécifiques sera privilégiée, afin de garantir un dialogue démocratique autour des principes et options d'aménagements. La participation financière régionale s'effectuerait par un prélèvement sur un fonds spécial intitulé « programme de réorganisation des transports publics régionaux ».

Concernant **les réalisations** pour les tronçons hors des localités, il est possible de compter sur le cofinancement de l'Etat de Vaud. Pour les tronçons dans les localités, il est proposé 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 des voies cyclables ;
- système de détection lumineuse prioritaire ;
- éclairage de sécurité, etc.

Intérêt local

- abris bus ;
- trottoirs ;
- station(s) vélos ;
- signalétique locale des arrêts ;
- éclairage de confort ;
- accès piétons & vélos aux arrêts, etc.

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.

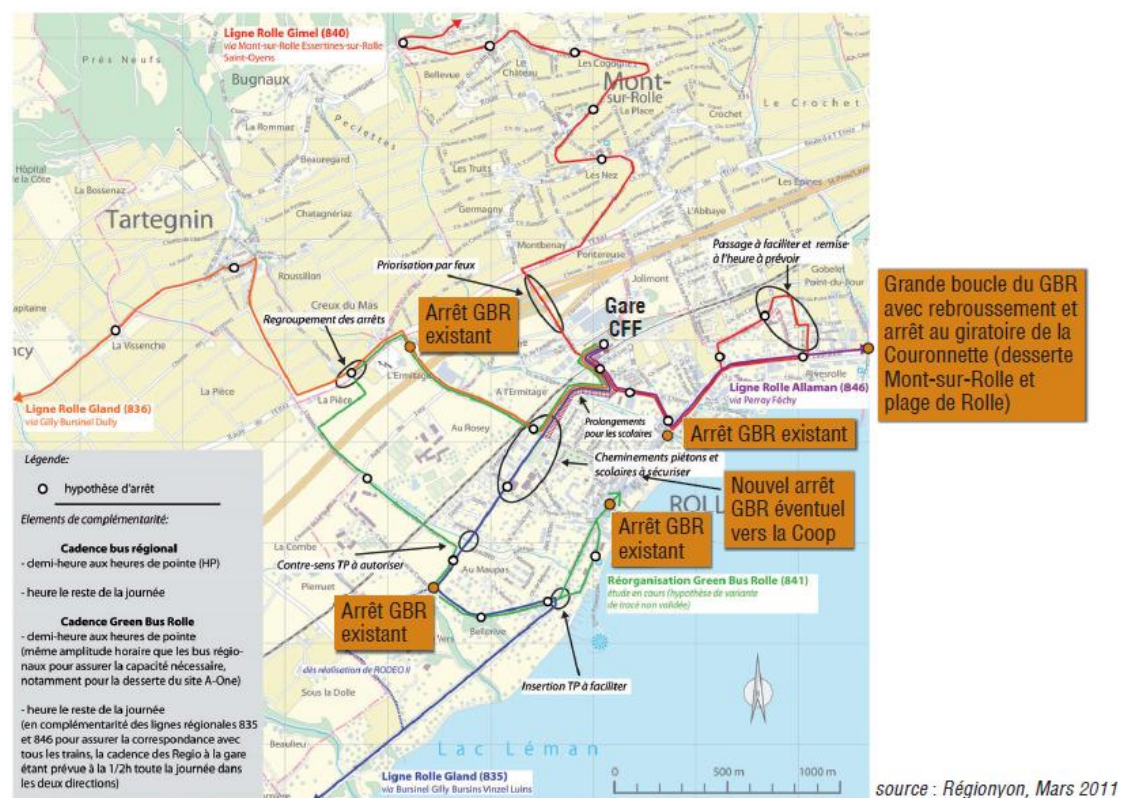
Le programme des investissements relatifs à la réorganisation des transports publics du district a été défini en fonction des principes ci-dessus. Il demeure entendu que la répartition des charges entre les partenaires variera selon la nature et la localisation des ouvrages ainsi que la possibilité de mobilisation de fonds auprès de tiers.

2.5 La restructuration des lignes de bus pour le secteur de Rolle et les incidences sur le bus urbain Rolle Green Bus

Une étude a été confiée au bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA afin de définir quelles seraient les incidences de la mise en place de cette réorganisation sur le réseau urbain « Rolle Green Bus ».

Le principe de la réorganisation est de rabattre sur la gare CFF les quatre lignes de bus qui convergent vers Rolle, à savoir les lignes de bus « Gland / Gilly / Bursinel / Rolle ; Gland / Dully / Gilly / Rolle ; « Rolle / Mont-sur-Rolle / Gimel » et enfin « Rolle / Perroy / Allaman ». Ces lignes de bus devraient également pouvoir assurer le transport des écoliers.

Après coordination avec le Conseil Régional, il est proposé d'adapter à la fois les tracés et arrêts proposés pour les TP Régionaux et le Green Bus. Le principe retenu d'un commun accord est de ne pas faire passer les lignes régionales par la Grand-Rue (modification du tracé de la ligne de bus « Gland / Gilly / Bursinel / Rolle » en conséquence), pour réserver le passage dans la Grand-Rue au seul Green Bus Rolle (ci-après GBR), qui pourrait ainsi desservir au mieux le centre de la localité et ses services. Pour mettre en place cette proposition, il s'agira de prendre les quelques mesures nécessaires (à l'étude).



Les deux réseaux - urbain (GBR) et régional - fonctionneront en complémentarité : les horaires seront « calés » sur ceux des trains (toutes les demi-heures), le GBR assurant la desserte complémentaire du A-One Business Center aux heures de pointe. L'accessibilité au centre (commerces, services à la population) sera également améliorée par une adaptation du tracé du GBR et la création de nouveaux arrêts.

3. 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'intention 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 des soutiens techniques et financiers cantonaux et fédéraux qui sont requis par les autorités régionales.

* * * * *

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE

Vu le préavis No 89 de la Municipalité du 14 mars 2011,

Entendu le rapport de la Commission chargée d'étudier cet objet,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

1. Autorise la Municipalité à soutenir financièrement la mise en place du programme de réorganisation et du financement des transports publics régionaux, sur cinq années, à compter de 2011 et jusqu'en 2015 compris, pour un montant annuel de Fr. 174'127.— correspondant à Fr. 31.— pour une année x 5'617 habitants ;
2. Autorise la Municipalité à inscrire au budget 2011 un crédit complémentaire de Fr 174'127.— à imputer sur le compte 1800.3517.1 ;
3. Autoriser la Municipalité à inscrire aux budgets 2012, 2013, 2014 et 2015 un montant annuel de Fr. 174'127.— et d'imputer chaque année le compte 1800.3517.1.

* * * * *

Approuvé par la Municipalité en séance du 17 mars 2011

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

Le Secrétaire :

Daniel Belotti

Pascal Petter

Municipale-déléguée : Mme Françoise Tecon-Hebeisen

Annexes :

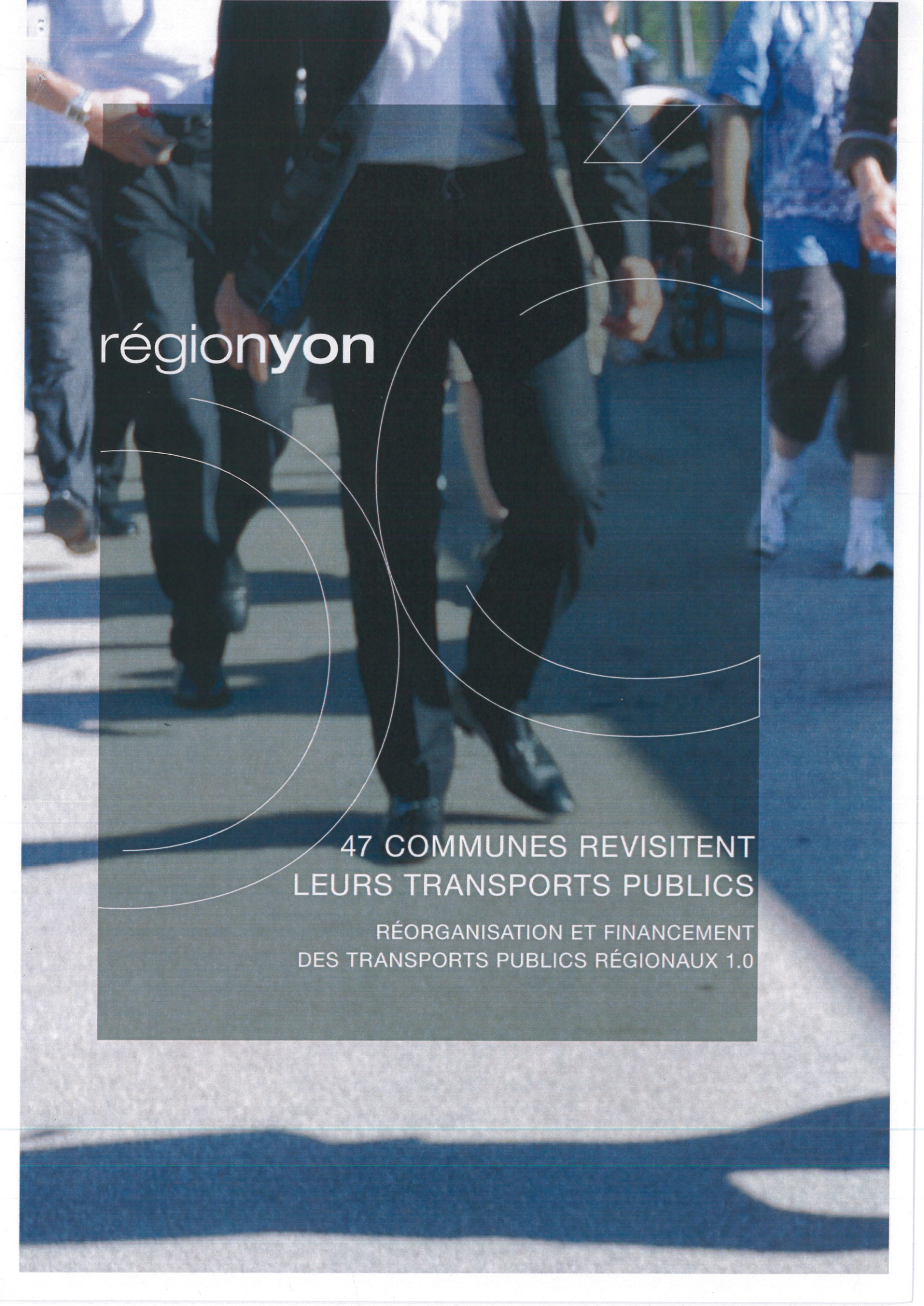
- récapitulatif des investissements en transports publics du district de Nyon
- brochure « 47 communes revisitent leurs transports publics »

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



régionyon

47 COMMUNES REVISITENT
LEURS TRANSPORTS PUBLICS

RÉORGANISATION ET FINANCEMENT
DES TRANSPORTS PUBLICS RÉGIONAUX 1.0

UN CONSTAT, DES SOLUTIONS	3
LE VISAGE DU FUTUR RÉSEAU	6
UN PROJET DE SOLIDARITÉ RÉGIONALE	8
UTILISATION SIMPLIFIÉE	10

Arnex-sur-Nyon

Arzier-le-Muids

Bassins

Begnins

Bogis-Bossey

Borex

Bursinel

Bursins

Burtigny

Chavannes-de-Bogis

Chavannes-des-Bois

Chésèrex

Coinsins

Commugny

Coppet

Crans-près-Céligny

Crassier

Duillier

Dully

Essertines-sur-Rolle

Eysins

Founex

Genolier

Gilly

Gingins

Givrins

Gland

Grens

La Rippe

Le Vaud

Longirod

Luins

Marchissy

Mies

Mont-sur-Rolle

Nyon

Perroy

Prangins

Rolle

Saint-Cergue

Saint-George

Signy-Avenex

Tannay

Tartegnin

Trélex

Vich

Vinzel



O régionyon

UN CONSTAT, DES SOLUTIONS

Le réseau de transports publics se réorganise dans le district. Il s'agit d'offrir des modes de déplacement compétitifs, autres que la voiture, pour un cadre de vie plus agréable. Depuis les années 1960, la démographie augmente mais les infrastructures, elles, n'ont pas suivi le même rythme.

DES CHIFFRES PARLANTS

Pendant des décennies, le taux d'utilisation des transports en commun stagnait, pourtant l'amélioration de l'offre CFF a permis une légère progression ces dernières années. Aujourd'hui, la moitié des actifs du district ont leur emploi à Genève et 20 à 25% d'entre eux utilisent les transports publics pour s'y rendre. Il est essentiel de les améliorer pour que cette proportion continue d'augmenter.

LACUNES À COMBLER

La réorganisation permettra de libérer les bus des aléas du trafic. Actuellement, le trafic routier limite le rabattement des bus aux gares aux heures de pointe. A l'avenir, des voies réservées et des feux prioritaires permettront aux bus d'assurer les correspondances. Par exemple, le passage aux alentours des sorties de l'autoroute A1 leur sera facilité.



LE VISAGE DU FUTUR RÉSEAU

Bus et trains deviendront plus efficaces que la voiture pour se rendre du domicile à l'école ou au lieu de travail. Le but est d'adapter les parcours, d'améliorer la cadence des lignes existantes et d'en créer de nouvelles. Le tout sera intégré dans un réseau plus large avec des débordements hors district.

LES NOUVEAUTÉS

- treize lignes de bus régionales dans le district
- cinq lignes urbaines à Nyon, Gland et Rolle
- synchronisation des horaires de certaines écoles avec ceux des bus

Pour le train Nyon – Saint-Cergue – Morez (NSTCM):

- une cadence au quart d'heure aux heures de pointe jusqu'à Genolier
- à plus long terme: une cadence au quart d'heure aux heures de pointe jusqu'à Saint-Cergue et un prolongement jusqu'aux Rousses (France)

DES RÉSEAUX QUI S'IMBRIQUENT

L'offre CFF des quatre gares régionales – Coppet, Gland, Nyon et Rolle – va connaître une progression radicale à l'horizon 2012-2013, avec des RégioExpress à la demi-heure en direction de Genève et de Lausanne, toute la journée. En complément, les bus desserviront les centres villageois toutes les trente minutes aux heures de pointe, avec correspondances aux haltes CFF. Des parkings «P+R» et des «dépose minute» faciliteront encore les transferts entre bus, trains et voitures.

LA MOBILITÉ DOUCE: UN PLUS

Des itinéraires pour piétons et cycles faciliteront l'accès aux arrêts, stimulant ainsi la mobilité douce. Les alentours des abribus seront aussi mieux sécurisés. La réorganisation des transports publics s'articule notamment avec le projet de réseau régional de vélos en libre-service.





UN PROJET DE SOLIDARITÉ RÉGIONALE

En général, les transports publics parviennent difficilement à couvrir leurs charges. La mise en place d'un mécanisme de solidarité entre les communes, le canton de Vaud et la Confédération permet de répartir les coûts pour une gestion plus profitable.

UN FONDS COMMUN

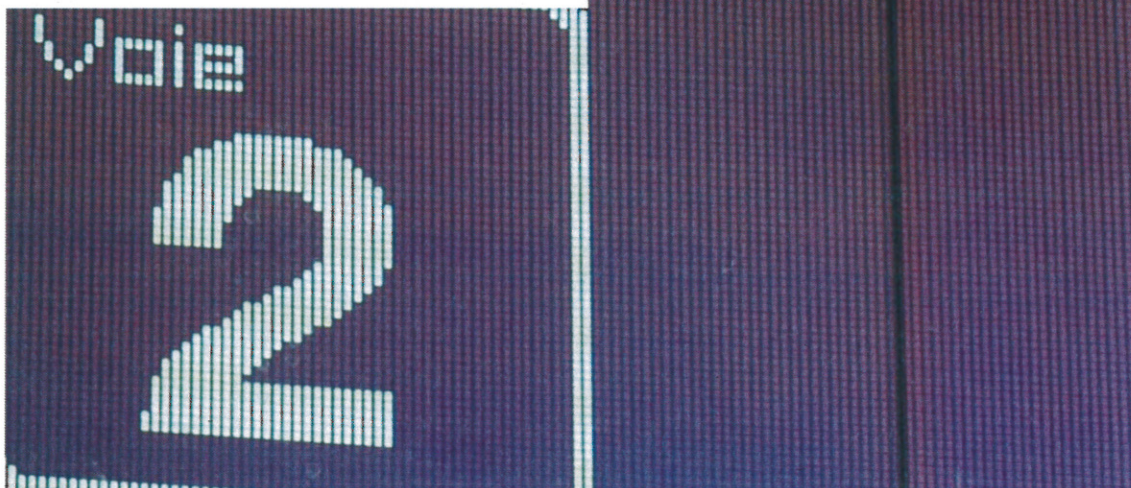
Le coût total d'investissement est estimé à quelque 70 millions de francs. Les participations du canton de Vaud, de la Confédération et de la France couvriront 60% de cette somme. La charge des 47 communes du district s'élèvera à environ 27 millions de francs. Pour partager des équipements, il faut en partager le prix. Un fonds régional, correspondant à 155 francs par habitant, sera constitué entre 2011 et 2015 – soit 31 francs annuels par habitant. Ce montant sera complété par un apport des communes sur lesquelles se trouveront la majorité des équipements.

IL S'AGIRA DE FINANCER PRINCIPALEMENT:

- les feux prioritaires
- les voies réservées aux bus
- l'expérimentation des nouvelles lignes et des horaires

MISE EN ROUTE

Le projet s'inscrit dans les objectifs du Plan directeur régional du district de Nyon – PDRN. En juin 2010, l'organe délibérant du Conseil régional du district de Nyon a validé le préavis d'intention sur la réorganisation et le financement des transports publics régionaux. Ce vote marque le premier pas vers la mise en place d'un réseau performant.





LES ÉTAPES

—
Juin 2010: validation du préavis d'intention par l'organe délibérant du Conseil régional du district de Nyon

—
Fin 2010: décision des Conseils communaux et généraux sur l'engagement formel pour la constitution d'un fonds régional – 155 francs par habitant

—
Juin 2011: mise en service de la ligne Gex-Divonne-Coppet

—
De décembre 2011 à décembre 2013: mise en service progressive des nouvelles lignes

—
2011-2015: réalisation progressive des infrastructures

—
2015: desserte au quart d'heure, aux heures de pointe, de Nyon à Genolier (NStCM)

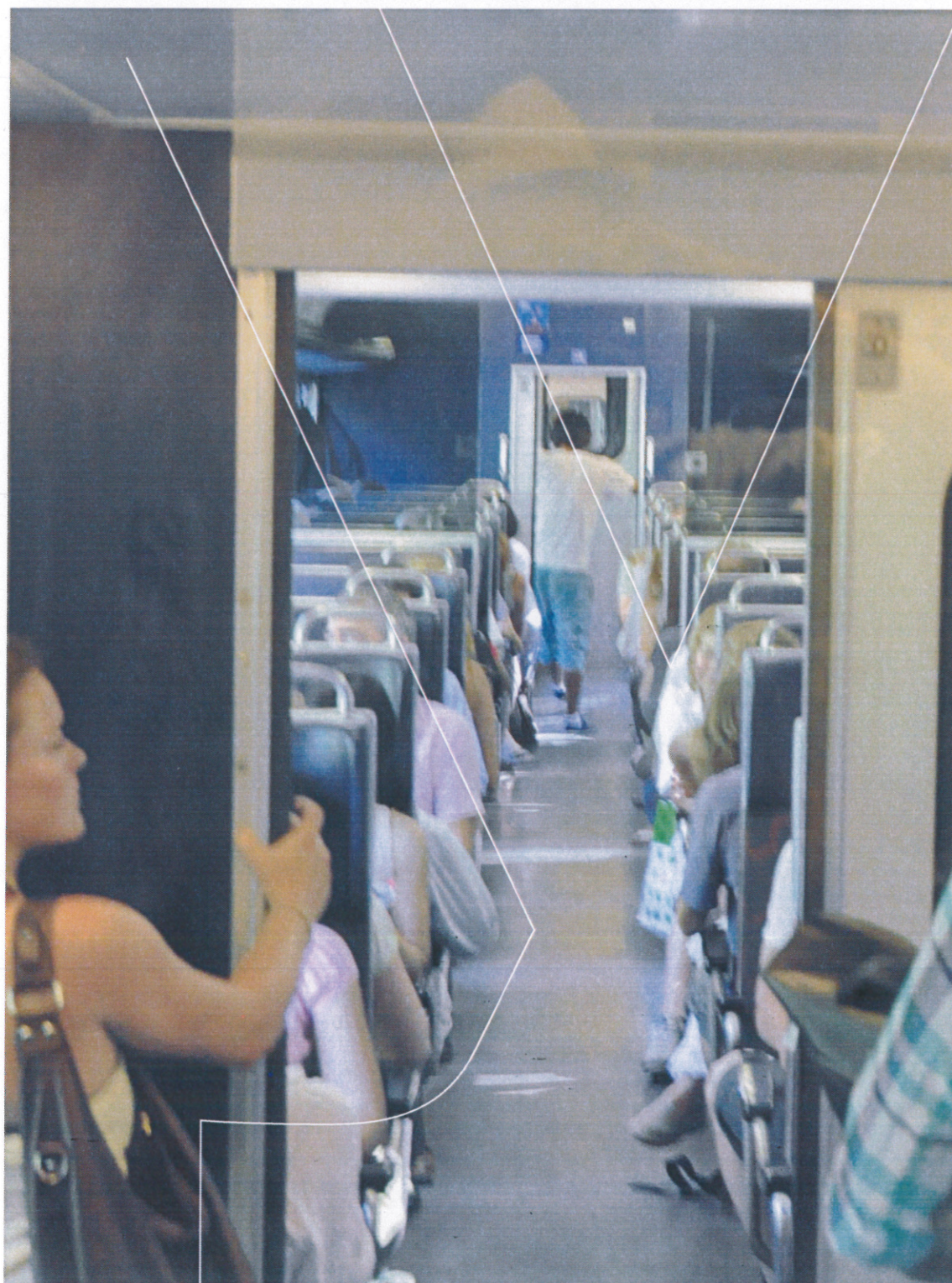
Des transports en commun performants facilitent les sorties culturelles et la pratique des loisirs dans la région. L'offre s'en trouve diversifiée et plus visible. Ce nouveau réseau profitera à la population de tout le district. Se rendre de Saint-George à Nyon pour une soirée à l'Usine à Gaz ou de Nyon à Saint-George pour visiter La Glacière deviendra très simple. Mais pour que le réseau soit performant, chaque commune doit endosser sa part de responsabilité.

PARTENARIAT EXEMPLAIRE

Les 47 communes du district de Nyon, le canton de Vaud, la Confédération et les transporteurs s'allient pour améliorer la cadence, les horaires et les infrastructures. Dès 2013, tous les utilisateurs pourront profiter des communautés tarifaires «Mobilis» et «unireso». Un seul titre de transport simplifiera les trajets pour tout voyage en Suisse.

En résumé, une gestion concertée entraîne trois avantages: un fonctionnement plus simple, des économies financières et une meilleure attractivité.







Conseil régional du district de Nyon
10, rue du Marché — 1260 Nyon
Téléphone 022 361 23 24 — Fax 022 361 23 02
www.regionyon.ch

VILLE DE ROLLE		O	C	Reçu	- 7 JUIN 2010
Syndic	☐	☒	Pièce No	938	
Municipaux	☐	☐	Affaire No	10-0018	
Man. responsable(s)	☐	☒	Compte No		
S. finances	☐	☐			
S. techniques	☒	☐			
S. formation et jeunesse	☐	☐			
Police administrative	☐	☐			
Secrétaire municipal	☐	☒			
			Visas		
			S	M	CS
					
N/réf. :			8099_00-off-jd-1-ReseauGBR/JD/JB/sb		

VILLE DE ROLLE

 A l'att. de Mme **F. TECON-HEBEISEN**

Grand-Rue 44

Case postale 156

1180 ROLLE

Lausanne, le 4 juin 2010

Ville de Rolle
Analyse des possibilités de réorganisation du réseau de bus urbain – GBR
Proposition d'étude

Madame la Municipale,

Faisant suite à la réunion du 26 mai 2010 en présence de vous-même, de M. Freudiger (secrétaire régional de Régionyon) et du soussigné de gauche, et comme convenu, nous avons l'avantage de vous soumettre notre **proposition d'étude concernant les possibilités de réorganisation du réseau de bus urbain, à Rolle.**

■ 1. Introduction et buts de l'étude

La Ville de Rolle a mis en place en décembre 2008 une ligne de bus interne desservant l'ensemble du territoire communal, ainsi que le secteur de Bellefontaine (Mont-sur-Rolle). L'exploitation de cette ligne de bus (à l'essai) est assurée par un seul véhicule, le Green Bus Rolle – GBR, avec une fréquence de 3 passages / heure et un horaire adapté aux correspondances à garantir au niveau de la gare CFF. Après une année d'essai, cette ligne a fait l'objet de diverses adaptations en décembre 2009 :

- exploitation supprimée le dimanche;
- parcours partiellement inversé en fin de journée pour réduire le temps de parcours des employés du site A-One rejoignant la gare CFF;
- suppression de courses en début d'après-midi.

A une échelle plus large, Régionyon a récemment engagé une étude de restructuration du réseau de bus sur l'ensemble du District de Nyon. Cette étude, menée par le bureau Ribl, prévoit notamment de réorganiser le fonctionnement des lignes de bus régionales desservant la gare CFF de Rolle, avec quatre lignes concernées :

- ligne Gland – Gilly – Bursinel – Rolle;
- ligne Gland – Dully – Gilly – Rolle;
- ligne Gimel – Essertines – Rolle;
- ligne Allaman – Perroy – Rolle.

La cadence de ces quatre lignes est prévue à 30 minutes en heures de pointe et à 60 minutes en heures creuses. Hormis l'arrêt « Rolle – Gare CFF » couvert par toutes les lignes, trois arrêts situés sur le territoire communal seraient desservis :

- « Rolle – La Pièce » par la ligne Gland – Gilly – Bursinel – Rolle;
- « Rolle – port » et « Rolle – Grand-Rue » par la ligne Gland – Dully – Gilly – Rolle.

Par rapport à la situation actuelle, ces quatre lignes de bus régionales ne pourront bien évidemment pas « remplacer » le GBR. En effet, le réseau pressenti par Régionyon n'assurera pas à lui seul :

- les correspondances avec tous les trains en heures creuses (cadences des trains à 30 minutes en gare de Rolle durant toute la journée en direction de Nyon et de Morges dès 2012-2013);
- la couverture territoriale sur l'ensemble de la Ville de Rolle (à titre d'exemple, le site A-One, l'Ouest rollois et l'hôpital verraient leur qualité de desserte sensiblement réduite par rapport à la situation actuelle);
- une offre suffisamment attractive pour les usagers effectuant actuellement un déplacement interne à la commune (cadence du GBR de 20 minutes et une douzaine d'arrêts-bus localisés en Ville de Rolle).

Il est à relever que les « pistes » avancées dans l'étude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon sont diverses pour le territoire rollois : remplacement du GBR par un bus à la demande, allègement de l'exploitation du GBR,...

Il s'agit dès lors d'examiner les mesures à prévoir avec le GBR, en complémentarité avec les quatre lignes de bus régionales planifiées par Régionyon.

Les buts de la présente étude sont donc les suivants :

- **établir un diagnostic sur le fonctionnement du GBR après environ 18 mois d'exploitation, avec la mise en évidence de ses forces et faiblesses;**
- **générer et évaluer différents scénarios d'organisation d'une desserte bus interne en Ville de Rolle, en complémentarité avec les quatre lignes régionales envisagées par Régionyon;**
- **décliner les caractéristiques de base et les conditions de mise en oeuvre de la solution retenue** (itinéraire, cadence, matériel requis, coût d'exploitation,...).

Le périmètre de l'étude comprend l'ensemble du territoire communal de Rolle, ainsi que le secteur de Mont-sur-Rolle actuellement desservi par le GBR.

■ 2. Programme de travail proposé

Les prestations à réaliser dans le cadre de cette mission sont déclinées ci-après, selon les trois phases d'étude suivantes :

- phase 1 - analyse et diagnostic du fonctionnement actuel du GBR;
- phase 2 - génération et évaluation de scénarios d'organisation de la desserte interne en transports collectifs;
- phase 3 - déclinaison des conditions de mise en œuvre de la solution retenue.

■ 2.1 Phase 1 – Analyse et diagnostic du fonctionnement actuel du GBR

■ Rappel sommaire des caractéristiques actuelles du GBR :

- itinéraires et localisation des arrêts;
- couverture territoriale;
- cadences;
- prestations kilométriques annuelles;
- fréquentation des courses et nombre de montées / descentes aux principaux arrêts.

Il est admis que les données de fréquentation du GBR seront mises à disposition de Transitec par la Ville de Rolle et/ou CarPostal.

A l'issue de cette phase d'étude, un diagnostic relatif au fonctionnement actuel des lignes de transports collectifs à Rolle sera établi (train, lignes de bus régionales). A l'aide de documents infographiques, le rôle actuel du GBR sera ainsi mis en évidence, avec ses forces et faiblesses, en comparaison avec les autres lignes de transports collectifs desservant la Ville de Rolle. Les besoins de déplacements actuels / futurs en transports collectifs au sein de la commune seront évalués à partir de la fréquentation mesurée du GBR.

■ 2.2 Phase 2 – Génération et évaluation de scénarios d'organisation de la desserte en transports collectifs

En considérant le réseau de transports collectifs régional prévu en Ville de Rolle dans un futur proche, différents scénarios seront générés pour assurer la desserte urbaine du périmètre :

- un réseau GBR « s'intercalant » entre les lignes de bus régionales et/ou couvrant des secteurs non-desservis par ces lignes (service de bus régulier);
- un système de bus à la demande, avec un itinéraire et/ou des horaires non déterminés préalablement.

Ces scénarios seront analysés au niveau de leur faisabilité (aspects techniques et économiques) et feront ainsi l'objet d'une comparaison multicritère, selon les paramètres suivants :

- les caractéristiques requises pour assurer la mobilité en transports collectifs (niveau de service minimum, amplitudes horaires, fréquences,...);
- la couverture du territoire, avec l'utilisation des arrêts-bus existants ou à créer;
- la desserte des principaux pôles d'habitat / activités par les transports collectifs;

- l'intégration entre les différents réseaux de transports collectifs et le développement de l'intermodalité (par exemple, organisation des chaînes de déplacements en liaison avec la gare CFF);
- le trafic "voyageurs" attendus sur les lignes régionales et sur le GBR;
- les besoins globaux en matériel roulant pour assurer les dessertes envisagées (prise en compte de la clientèle « cumulée » des scolaires et des employés du site A-One par exemple);
- les coûts d'investissement et d'exploitation correspondant aux services proposés (matériel roulant requis, prestations kilométriques,...) et les recettes escomptées pour le GBR.

A l'issue de cette phase, un scénario de réorganisation de l'offre en transports collectifs sera retenu, en accord avec les autorités de la Ville de Rolle, de Régionyon et des services concernés du Canton de Vaud (Service de la mobilité en particulier). Comme convenu lors de la réunion du 26 mai 2010, il est admis que la problématique du transport scolaire du collège du Martinet ne fait pas partie de la présente mission. D'éventuelles adaptations ponctuelles des lignes de bus régionales en Ville de Rolle pourront être formulées et soumises à Régionyon, par exemple au niveau de la localisation des arrêts et/ou des itinéraires.

■ 2.3 Phase 3 – Déclinaison des conditions de mise en œuvre de la solution retenue

Pour rappel, le réseau des lignes de bus régionales prévu par Régionyon en Ville de Rolle sera pris en considération en tant que réseau de base.

Le scénario retenu pour la desserte urbaine de Rolle sera développé selon les aspects suivants, qui seront représentés de manière graphique sur des fiches synthétiques claires et didactiques :

- établissement des horaires détaillés de la ou des lignes retenue(s), avec distinction des services dédiés aux scolaires et des services "réguliers" (jours ouvrables, week-end et jours fériés; périodes de pointe et heures creuses);
- localisation précise des arrêts, de leur équipement et des modifications requises par rapport à la situation actuelle du GBR;
- évaluation du kilométrage parcouru, avec distinction des kilomètres commerciaux et des distances « haut-le-pied »;
- mise en évidence du type de véhicule nécessaire;
- estimation détaillée des coûts et des recettes d'exploitation (analyse comparative avec des taux de couverture – ratio recettes / coûts d'exploitation – d'autres réseaux similaires) et comparaison avec la situation actuelle du GBR.

Par rapport au scénario retenu, des mesures d'accompagnement pourront le cas échéant être identifiées; elles pourront concerner des réaménagements nécessaires ou souhaitables de voirie (à ce stade, il n'est pas prévu d'établir des esquisses illustratives des mesures envisagées).

Il est à relever que l'élaboration du cahier des charges pour la consultation des entreprises de transport n'est pas prévue dans la présente proposition.

■ 3. Organisation de l'étude

■ 3.1 Suivi de l'étude

Un Comité d'accompagnement de cette étude devra être mis sur pied, afin d'orienter et de valider le déroulement des différentes phases de l'étude. Ce comité devrait être composé :

- de représentants politiques et techniques de la Ville de Rolle;
- de représentants des services cantonaux concernés (en particulier du Service de la mobilité) et de Régionyon, voire de CarPostal.

Il est prévu la tenue de deux réunions du Comité d'accompagnement :

- réunion n° 1 : présentation des phases 1 et 2 de l'étude;
- réunion n° 2 : présentation de la phase 3 de l'étude.

■ 3.2 Rendu de l'étude

Toutes les analyses et propositions seront illustrées en cours d'étude par des figures facilitant la communication et accessibles également à des non-spécialistes. Cet aspect pourra s'avérer important en cas de réutilisation de ces documents par la Ville de Rolle et par Régionyon notamment.

L'étude sera consignée dans un rapport technique livré en trois exemplaires, dont un jeu reproductible, et au format PDF.

■ 4. Délais et coûts de l'étude

Les délais de l'étude sont évalués à environ 2-3 mois dès réception des données de base concernant l'utilisation actuelle du GBR, avec les durées suivantes pour chaque phase :

- phase 1 - analyse et diagnostic du fonctionnement actuel du GBR **3-4 semaines;**
- phase 2 - génération et évaluation de scénarios d'organisation de la desserte en transports collectifs **3-4 semaines;**
- phase 3 - déclinaison des conditions de mise en œuvre de la solution retenue **2-4 semaines.**

Ces durées ne tiennent pas compte d'éventuels délais supplémentaires nécessaires pour valider les différentes étapes de l'étude.

Sur la base du programme de travail proposé, les **coûts de l'étude** (honoraires et frais) sont détaillés ci-après :

■ <u>phase 1</u> -	analyse et diagnostic du fonctionnement actuel du GBR	Fr. 3'600.-- HT
■ <u>phase 2</u> -	génération et évaluation de scénarios d'organisation de la desserte en transports collectifs	Fr. 3'200.-- HT
■ <u>phase 3</u> -	déclinaison des conditions de mise en œuvre de la solution retenue	Fr. 2'600.-- HT
■	rédaction du rapport technique et préparation / participation aux réunions	Fr. 2'900.-- HT

TOTAL**Fr. 12'300.-- HT**

La décomposition de ce montant par catégorie SIA est la suivante :

■ directeur d'étude/chef de projet :	24 heures x 167.50/h (coût moyen b-c) =	Fr. 4'020.--
■ ingénieur d'étude :	48 heures x 110.-/h	= Fr. 5'280.--
■ infographe :	16 heures x 110.-/h	= Fr. 1'760.--
■ secrétaire :	8 heures x 110.-/h	= Fr. 880.--
■ frais divers (reproduction, déplacements,...-env. 3%) :		= Fr. 360.--

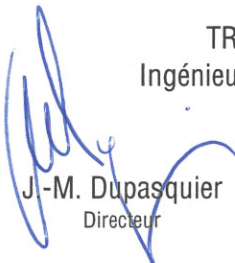
TOTAL (HT)**= Fr. 12'300.--**

Ces sommes ne représentent pas un forfait; le coût réel de l'étude sera calculé selon le temps et les frais effectifs engagés (règlement 103 de la SIA, art. 6), en appliquant les montants horaires pour l'année en cours, conformément aux directives de la KBOB.

Nous espérons que ce programme de travail répondra à votre demande et restons bien évidemment à votre entière disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Dans l'attente de vos nouvelles, et tout en vous remerciant de la confiance témoignée, nous vous prions d'agréer, Madame la Municipale, nos salutations les meilleures.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA


J.-M. Dupasquier
Directeur


J.-Ch. Birchler
Ingénieur d'étude