canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

MARS 2014 **RC-124**

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 4'841'000.- pour financer la part cantonale des travaux routiers nécessaires à l'adaptation à la croissance du trafic, du réseau de bus régionaux du district de Nyon dans la région de Terre-Sainte et de la jonction autoroutière de Coppet

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 13 février 2014 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Eric Züger et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Laurent Miéville était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Dominique Blanc (chef du SR), Federico Molina (adjoint au chef du SM), Hugues Tanoh (responsable du bureau technique du SR) et Christian Robert-Grandpierre (ingénieur chef de projet au SR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD s'inscrit dans la stratégie globale du canton en ce qui concerne la mobilité générale de desserte des territoires, qui consiste à d'abord développer les axes ferroviaires, et y raccrocher des pôles de redistribution pour une desserte plus fine, notamment par bus, ou compagnie privées de chemins de fer. Il est important que ces bus puissent avoir une certaine cadence, qu'ils ne soient pas pris dans le trafic individuel motorisé. Or, dans la zone concernée par cet EMPD, les bus sont entravés par la congestion du trafic individuel motorisé, avec des problèmes notamment pour les correspondances qui dès lors rendent ce mode de transport en commun pas du tout attractif. Il est dès lors important de résoudre cette problématique, la ligne Gex-Divonne-Coppet entrant en collision avec les sorties d'autoroute, dans une région très dynamique en matière de croissance économique et démographique, l'offre en transports devant suivre cette évolution. L'idée est d'avoir des voies réservées aux bus, et d'adapter les voies à cela. Cette demande de crédit, relativement importante, est très attendue dans la région. Les communes ont accepté de participer à ce projet.

Il s'agit en effet d'un projet cantonal, régional et communal qui implique tous les acteurs. Cette ligne transfrontalière a vu le jour dans le cadre d'une réorganisation globale des lignes de bus dans le district de Nyon. Dans ce secteur on est passé d'une situation où il n'y avait qu'une seule ligne de bus peu efficace (ligne 810 des TPN) et un système irrégulier de courses peu compréhensible, à un système efficace de rabattement sur la gare de Coppet qui a des trains en direction de Lausanne et de Genève.

Ce système de rabattement s'organise sur trois lignes, la 814 Gex-Divonne-Coppet, la 813 de la Rippe par Chavannes-de-Bogis puis Coppet, la ligne 811 horizontale entre Nyon et Coppet qui rabat sur ces deux gares, et dessert notamment Founex. Ces trois lignes ont été mises en place dans le cadre d'une première étape de développement de ce réseau. Des étapes ultérieures sont prévue mais conditionnées par l'amélioration de l'efficacité, notamment via des aménagements qui permettent des gains de temps de parcours pour améliorer l'offre. Cette première étape a été un succès : de l'exercice 2012 à 2013, sur la ligne 810 il y a 18% de prestations supplémentaires et sur l'ensemble des trois lignes on passe de 78'000 voyageurs à 196'000 voyageurs.

Plus précisément, le projet de ligne de bus Gex-Divonne-Coppet part de la gare de Divonne et va jusqu'à la gare de Coppet, en traversant les communes de Chavannes-de-Bogis, de Founex et de Commugny. L'objectif de ce projet étant de rabattre les voyageurs sur la gare de Coppet. Concernant le financement, sur un total d'environ 6 millions, 80,7% est à à charge de l'Etat, 8,3% de Régionyon, 10,1% de la commune de Chavannes-de-Bogis et 0,9% de la commune de Commugny.

3. DISCUSSION GENERALE

Quels est la fréquentation actuelle et prévue ?

Globalement sur ces trois lignes, on est passé de 78'000 à 196'000 voyageurs. Un facteur de 2,5 pour cette première étape. Pour les prochaines étapes (augmentation de cadences, amélioration des liaisons et correspondances entre lignes à Coppet et Nyon, etc.), l'objectif est une augmentation de 30% à 50%. Cette augmentation dépendra du niveau de prestation, en Suisse et en France voisine.

Il est prévu qu'une seule bande soit utilisée dans les deux sens : quels sont les risques de conflits ?

Le fait qu'une bande en site propre soit utilisée dans les deux sens pour le passage des bus est une première dans le canton ; cet outil existe toutefois en Suisse alémanique et dans d'autres pays. Le marquage jaune légal habituel pour les lignes de bus sera utilisé et rappelé régulièrement sur cette voie. Des instructions spécifiques aux conducteurs des bus seront données.

Avec une cadence au quart d'heure, de telles infrastructures bidirectionnelles peuvent-elles être utilisées ? La cadence à la demi heure est-elle la limite maximale ?

L'objectif est de les mettre en cadence avec les trains RE, qui sont à la demi heure. Or, à l'horizon 2030 ceux-ci devraient atteindre la cadence au quart d'heure. A cette échéance l'objectif sera dès lors de passer les cadences des lignes de bus rabattant les voyageurs au quart d'heure. En terme de fonctionnement, cette cadence a été testée. Selon la structure des horaires des RE en 2030, il se pourrait qu'il faille avoir des croisement de bus dans ce secteur là : ce problème pourrait être réglé par l'exploitation, notamment l'utilisation de la bande en site propre par le bus en ayant le plus besoin en fonction du trafic à l'heure concernée.

4. LECTURE DU TIRÉ À PART

1.3 Opportunité du projet

Il est expliqué que la part modale en transports publics est excessivement faible. Quel est l'objectif que l'on souhaite atteindre avec ces mesures ?

La part des transports publics est de 18% dans tout le district de Nyon, qui est très contrasté. L'objectif est qu'à qualité de service égales on ait des parts modales égales. Pour la Terre sainte le but est d'atteindre les parts modales du district de Nyon vu l'amélioration des réseaux de bus et de l'offre ferroviaire.

Au niveau de l'arc lémanique, l'objectif général est, dans les secteurs desservis par les lignes de bus, d'atteindre de l'ordre de 20% de part modale TP, un objectif raisonnable. Sur le réseau ferroviaire

pour les régions bien desservies, l'objectif est de 30% à 40% de part modale TP, soit l'équivalent de ce que l'on constate dans les agglomérations. Dans les zones moins bien desservies, cette part modale diminue bien évidemment. Il y a dix ans, la part modale TP globale du canton était de 14%, qu'elle est de 30% aujourd'hui. Soit environ 10% de gain par décennie, grâce au développement de l'offre. Le cas du m2 est emblématique. On espère maintenir ce rythme, et à l'horizon 2030 avec la cadence au quart d'heure, on espère tendre vers un 50% - 50% entre TP et autres mobilités.

1.4 Descriptif du projet

A la lecture, on peut avoir le sentiment que certains aménagements qui auraient dû être pris en charge par le canton seront financés par les communes. Est-ce le fruit d'une négociation ? Comment les différents partenaires se sont-ils entendus ?

En ce qui concerne le financement cantonal, la base légale est dans la LRou, qui a été respectée. Le canton prend en charge ce qu'il peut légalement payer, puis les communes et la région prennent en charge entre elles ce qui est de leur ressort. Il n'y a pas eu une négociation.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La cheffe du DIRH attire l'attention sur le fait que l'article 163 Cst-VD s'applique, qu'il s'agit de charges nouvelles qui seront entièrement compensées : « *l'application stricte de l'article 163 Cst-VD conduit à considérer les coûts liés à cet EMPD comme des charges nouvelles. En conséquence, le Conseil d'Etat compensera ces charges dans le cadre de son budget* » (p. 18 EMPD). En effet, dès lors que ce projet ne figure pas dans le PDCn, il est considéré comme charge nouvelle et doit être compensé dans le budget de l'Etat. Il faut se rappeler que l'article 163 Cst-VD est un outil de la démocratie : un projet lié n'est pas susceptible de référendum, ce qui ne peut être fait ici car il n'y a pas une base légale précise prévoyant la création de ces lignes de bus.

5. EXAMEN DU PROJET DE DECRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 4'841'000.- pour financer la part cantonale des travaux routiers nécessaires à l'adaptation à la croissance du trafic, du réseau de bus régionaux du district de Nyon dans la région de Terre-Sainte et de la jonction autoroutière de Coppet

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 14 députés présents.

Oron-la-Ville, le 7 mars 2014

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux