

## Le chiffre du jour

**+14%** d'infractions à la loi sur les stupéfiants dans le district de Nyon. C'est le seul indicateur de la criminalité à la hausse dans notre région. Le nombre d'affaires est passé de 806 en 2016 à 921 l'an dernier. Dans le district de Morges, la baisse est de -23% avec 370 cas en 2017 contre 478 l'année précédente.



« C'est une renaissance que vous offrez à l'École de musique de Nyon. »

NICOLE KRUPPENACHER, PRÉSIDENTE, LORS DE L'INAUGURATION DES NOUVEAUX LOCAUX DE L'EMN AU COUCHANT.

## EYSINS

**Les maîtres-nageurs au chevet du temple**  
En raison de l'inondation de la piscine de Chéserey, le staff s'est retrouvé au chômage technique. Les communes d'Asse et Boiron les ont momentanément embauchés au gré de leurs besoins. A Eysins, ils ont décapé, poncé et repeint les parois et les bancs du temple.

MARDI 3 AVRIL 2018 LA CÔTE

# UN JOUR SUR LA CÔTE

## Le district de Nyon a pris le bon bus

**MOBILITÉ** Les communes ont investi 31 francs par habitant et par an durant 5 ans pour améliorer les transports publics. L'heure du premier bilan a sonné.

DIDIER SANDOZ  
didier.sandoz@lacote.ch

« En 2012, les communes ont fait un pari. Aujourd'hui, on peut dire qu'elles l'ont gagné, tout au moins partiellement. » A l'heure de dresser un premier bilan du fameux « fonds TP » – pour transports publics –, Joël Vetter, délégué à la mobilité du Conseil régional, avait des données favorables à partager avec les 51 communes qui ont pris part à cet ambitieux programme chiffré à 13,9 millions de francs. Il y a six ans, toutes les entités du district de Nyon, à l'exception de Bassins, ainsi que cinq villages voisins ont consenti à un investissement massif pour réorganiser le réseau de bus et des trains régionaux. Cet engagement collectif a déjà déployé une partie de ses effets. Petit tour d'horizon de ce qu'ont permis les contributions de 155 francs par habitant.

**Accroître le nombre d'utilisateurs des trains et bus régionaux**

**ATTEINT** La population du district a crû de +7% entre 2012 et 2017 pour atteindre 96 093 habitants. Dans le même temps, le nombre de voyageurs a bondi de +34% pour se chiffrer à 6,7 millions de passagers par an. « Cette évolution reflète un réel transfert vers les transports publics », souligne Joël Vetter qui constate qu'il s'insinue dès lors un cercle vertueux. Plusieurs lignes sont désormais tellement

fréquentées qu'il a fallu doubler certaines courses avec deux véhicules.

Ce bond de fréquentation correspond à l'augmentation de l'offre chiffrée à +38%. Il se ressent également dans le nombre d'abonnements vendus. En 2017, 59% de la population en est détenteur contre seulement 51% en 2012.

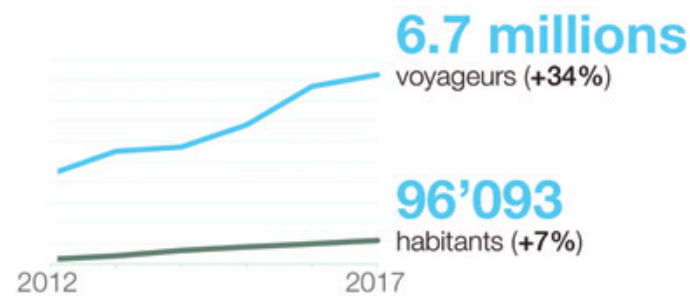
**Offrir une meilleure desserte en bus urbains et régionaux**

**ATTEINT À 86%** Parmi les objectifs du programme de réorganisation des bus régionaux figurait la volonté de pousser la fréquence à 30 minutes aux heures de pointe dans les 51 communes concernées. Ce but a été atteint dans 86%, soit 44 communes. Pour quatre villages, il a fallu se contenter d'une augmentation de cadence le matin seulement. Et dans trois communes (Commugny, Burtigny et Bougy-Villars), cet objectif n'a carrément pas été atteint. « A Commugny, la ligne venant de Gex a démarré un peu plus faiblement mais une demande de courses supplémentaires a déjà été formulée au canton », annonce le délégué régional à la mobilité. Dans les deux autres villages, les expérimentations n'ont pas suscité un afflux suffisant de voyageurs.

Sur les 13,9 millions de francs investis ou en cours d'engagement, un peu moins d'un tiers a été engagé dans les expérimentations de nouvelles correspondances. « Cela a permis d'essayer 170 paires de courses, soit 170 allers-retours supplémentaires, une centaine pour les lignes régionales et environ 70 pour les bus urbains, à savoir à Nyon, Prangins, Gland et Rolle », indique le délégué à la mobilité. Trois quarts



### FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS



d'entre elles ont immédiatement démontré leur pertinence et leur financement a été repris par les mécanismes cantonaux des TRV, transports régionaux vaudois.

**Des bus plus ponctuels aux points de correspondance**

**PRESQUE ATTEINT** Pas moins de 80 mesures ont été concrétisées par des aménagements routiers afin de donner la priorité aux bus. Avec les 36 feux dotés de récepteurs et 66 bus équipés de télécommande, qua-

tre courses sur cinq disposent du feu vert à leur arrivée au carrefour. Les traversées des jonctions autoroutières restent une difficulté et mobiliseront une partie des fonds restants pour de gros chantiers d'aménagement. « Et l'avenue Alfred-Cortot, où se concentrent de nombreuses lignes de bus, un intense flux de voitures et aussi de piétons, restera un point noir », constate Joël Vetter.

Si la ponctualité s'est améliorée, certains pendulaires déplorent toujours des problèmes de correspondances. « Avec des bus à la demi-heure et des trains au quart d'heure, il a fallu faire des choix. Les lignes venant de La Rippe ou de Gingins, par exemple, ont été synchronisées avec les Interregio et non pas les Regio Express, ce qui gêne ceux qui visent l'Université de Lausanne. Mais il existe des alternatives », relève le spécialiste régional de la mobilité.

**Réduire les transports scolaires en transférant les élèves dans les bus publics**

**PARTIELLEMENT ATTEINT**

Une autre volonté liée à cette restructuration consistait à transférer les élèves dans les transports publics. « Sur ce point-là, nous ne sommes que partiellement parvenus à concrétiser notre intention, reconnaît Joël Vetter qui évoque un véritable casse-tête à négocier avec les établissements scolaires « qui sont aussi soumis à un cadre légal plutôt rigide ». Si l'établissement de Rolle est parvenu à opérer ce transfert, il n'en a pas été de même dans l'ouest du district. « Nous espérons faire

Les chiffres révèlent un transfert vers les bus et trains suite à l'amélioration de l'offre, plus nette dès 2014. ARCHIVES CÉDRIC SANDOZ ET GRAPHIQUE DU CONSEIL RÉGIONAL

monter les élèves de l'établissement Elisabeth de Portes à Borex-Crassier dans des bus publics, mais les études ont révélé des coûts trop élevés, d'autant que cette école aurait tout de même eu besoin de transports scolaires, pour ses activités sportives notamment. »

Ne plus être le district le plus motorisé du canton. Atteint Malgré soi L'Info a été révélée en février par les statisticiens vaudois. Depuis 2016, Nyon n'est plus le district qui affiche le plus grand nombre de voitures par habitant. Il s'est fait doubler par un Gros-de-Vaud en pleine accélération qui affiche 635 véhicules pour 1000 personnes. Dans la région yonnaise, c'est 5 de moins.

**Changer les habitudes**

**TOUJOURS EN COURS** Les mesures d'incitation n'ont été initiées qu'en cours de processus de réorganisation sur les routes. Elles commencent néanmoins à déployer des effets. Chaque nouvel habitant de la région reçoit un kit de mobilité pour expliciter l'offre. Un guichet personnalisé pour les entreprises a vu 1200 travailleurs dans le district trouver des alternatives à leur voiture individuelle. On est encore loin de l'objectif de plus de 20 000 collaborateurs concernés à l'horizon 2025.

Plutôt que le bâton, on mise sur la carotte. Le Conseil régional a lancé la semaine dernière un carnet d'avantages proposant plus de 20 offres de loisirs pour celles et ceux qui laissent leur véhicule à la maison. De La Garenne au bowling de Gland en passant par les théâtres et les festivals, il vise à associer transports publics et loisirs.

Gratuit, le carnet d'avantages est disponible auprès des offices du tourisme ou via [www.nyonregion-mobilite.ch/carnets](http://www.nyonregion-mobilite.ch/carnets)

## PROCESSUS LANCÉ EN RÉACTION

**2002** Fermeture de six gares sur La Côte  
Dans le cadre du programme Rail 2000, les stations de Founex, Céligny, Crans-près-Céligny, Prangins, Gilly-Bursinel et Perroy sont sacrifiées par les CFF, suscitant une vive émotion dans le district de Nyon.

**2008** Résolution politique  
Les syndicats du district votent une résolution pour que la région prenne en main sa mobilité. On lance les premières études sur la réorganisation des lignes de bus.

**2010** Création du « fonds TP »  
Par le biais de préavis soumis à leur Conseil communal ou général, 51 municipalités acceptent la création d'un « fonds TP », petit nom donné par les spécialistes à ce pot commun affecté à l'amélioration des transports publics. Hormis 46 communes du district de Nyon – seule Bassins avait dit non – 4 communes voisines du district de Morges et Céligny (GE) mettent aussi la main à la poche en versant 31 francs par habitant durant 5 ans.

**2011** Début de la mise en œuvre  
Après des études, on entame les expérimentations et les travaux routiers permettant d'améliorer la fluidité du trafic des bus.

**2014** Introduction de l'horaire avec bus au quart d'heure  
14 décembre 2014. Si cette date est synonyme de cauchemar pour les commerçants du centre-ville yonnais, pénalisés par les bouchons dus à l'introduction de sémaforés par dizaines, elle marque aussi le coup d'envoi des dessertes plus fréquentes des arrêts de bus, au quart d'heure en ville, à la demi-heure aux heures de pointe sur le réseau régional et avec une forte intensification des trains NS/CM jusqu'à Genolier.

## Et après?

Les 13,9 millions de francs du « fonds TP » ne sont pas totalement dépensés. Quelque 8,8 millions ont déjà été investis, 2,6 autres sont engagés et le solde de 2,5 millions sera d'ici la fin de la législature par des aménagements déjà décidés. « Il n'y a plus de moyens pour des expérimentations de ligne », annonce le délégué à la mobilité régionale, Joël Vetter. Lors du récent forum du Conseil régional, jamais une suggestion de « fonds TP2 » n'a été évoquée. « Non seulement les besoins, qui ont évolué, restent à définir, mais depuis le premier fonds, le Disren, dispositif d'investissements solidaires de la région yonnaise, est entré en vigueur. C'est peut-être par ce biais que l'on financera la suite des dépenses en faveur de la mobilité », indique Pierre Graber, en charge de ce dossier au comité directeur du Conseil régional.

## Un forum pour esquisser la suite

**LE PLUS DUR EST À VENIR** Syndic de Saint-Cergue et en charge de la mobilité au sein du comité directeur du Conseil régional, Pierre Graber estime que « ce qui a été entrepris jusqu'à présent était le plus simple à concrétiser: la réorganisation des transports publics. Les prochains volets d'amélioration de la mobilité s'annoncent longs et compliqués car ils mêlent d'autres problématiques comme la gestion du foncier ou l'aménagement du territoire. » Les dossiers des parkings relais ou d'un maillage amélioré des pistes cyclables donneront encore bien du grain à moudre aux spécialistes de la mobilité régionaux et cantonaux.



Pros du transport et élus ont brassé leurs visions des déplacements dans notre région. DR./CONSEIL RÉGIONAL

**AU STADE DES IDÉES** Pour présenter son bilan du programme 2012-2017 et débattre d'une vision commune sur les transports de demain, le Conseil régional a réuni il y a peu quelque 88 représentants de 33 communes pour un Forum de la mobilité. Il a donné lieu à des discussions animées au sein de sept tables rondes évoquant les besoins de déplacement, les offres multimodales (bus, vélos, voitures à la demande, etc.), les mesures incitatives pour changer les habitudes et surtout quelle gouvernance mettre en place pour ce réseau de mobi-

lité régional. Il en est ressorti des demandes de simplifications commerciales et de réduction des tarifs, des requêtes d'amélioration du confort et de l'information aux usagers, d'une meilleure complémentarité avec le réseau national, le souci de conserver la maîtrise des données et surtout la nécessité de travailler ensemble. « Les débats feront l'objet d'un document de synthèse qui permettra de jeter les bases de la suite du programme de mobilité », annonce encore Pierre Graber. ●