



MUNICIPALITE DE GLAND

Préavis municipal no 94 relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement pour soutenir la mise en place du programme de réorganisation et de financement des transports publics régionaux 2011-2015.

Date proposée pour la séance de la commission:

- **Jeudi 18 novembre 2010 à 20 h 15 - Bâtiment administratif - Grand'Rue 38
(entrée côté Lausanne) salle des conférences - 2ème étage.**

Municipaux responsables: Mme Florence Golaz & M. Daniel Collaud

Gland, le 2 novembre 2010.

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

1. Contexte et justification

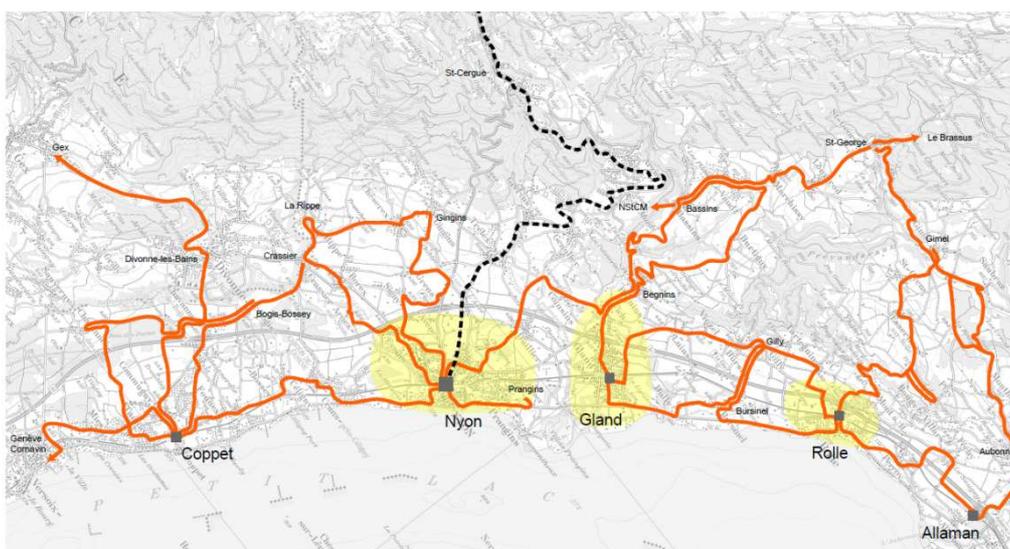
L'offre existante au niveau des transports publics du district présente de graves lacunes, elle n'est pas attrayante et concurrentielle par rapport à la voiture. Les rabattements des bus sur les gares sont aléatoires, les cadences faibles et irrégulières ; les correspondances ne sont pas assurées et en l'absence de voies réservées (ou de sites propres), les lignes de bus sont soumises aux aléas du trafic routier.

En 2005, les actifs du district qui se rendaient à Genève pour le travail utilisaient à raison de 18% les transports publics et seulement 5% en Terre Sainte. L'amélioration de l'offre des CFF qui est intervenue ces dernières années dans les quatre gares principales de la région a eu pour effet d'augmenter la part des usagers qui empruntent les transports publics à destination de Genève qui se situe désormais entre 20 à 25%.

Les prochaines échéances permettront de franchir un pas significatif car, dès décembre 2012, de nouveaux trains rapides regio-express (RE) desserviront nos quatre gares à la ½ heure toute la journée en direction de Genève et Lausanne.

Les collectivités du district souhaitent activement depuis plusieurs années qu'une amélioration significative soit apportée à l'offre des transports publics de la région. Au mois de décembre 2008 le Conseil intercommunal a validé le préavis d'étude de la réorganisation des transports publics du district (Cf préavis n°47 -08). L'engagement de cette étude a eu un effet d'entraînement sur la révision simultanée des réseaux de bus urbains des communes de Nyon, Gland et Rolle.

A l'issue d'une phase d'étude dynamique, un vaste projet de refonte des 19 lignes de bus (14 suburbaines et 5 lignes urbaines) ainsi que de l'amélioration du cadencement du chemin de fer du NStCM est en voie d'être formalisé (juin 2010).



Réorganisation du réseau de transports publics (état mai 2010)

Cette carte du réseau reste encore indicative car quelques ajustements de tracés sont encore en cours de discussion notamment pour Asse & Boiron et l'ouest rollois.

2. Le coût du programme d'investissement des transports publics régionaux

Sur la base des données des projets les plus avancés¹, le coût total du programme peut à ce stade être indiqué sur le plan d'un ordre d'idée.

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

Ces investissements en faveur des transports publics représentent environ 13% des investissements identifiés dans le plan d'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 Canton de Vaud et Confédération) à la réalisation de ces projets est très variable selon les projets, elle est significative et estimée à environ 60%.

Pour ce qui concerne la couverture des charges de fonctionnement du réseau de transports publics, dès le moment où il est constaté qu'une ligne de transports publics couvre ses charges avec ses recettes à hauteur de 20%, la Confédération et l'Etat de Vaud entrent en matière pour une prise en charge partielle du déficit des lignes régionales de 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 d'aménagement prioritaires bus dans les sections des routes situées hors localité.

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 12.2 millions de CHF a été proposée. Ce soutien doit être confirmé au travers du projet d'agglomération de deuxième génération qui doit être déposé à Berne en juin 2012. Si ce soutien fédéral se concrétise, il permettra de réduire le moment venu la charge d'investissement 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 27 millions CHF. Ce qui représente un investissement global par habitant d'environ 310.- CHF².

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**

¹ Les résultats des études sur l'assainissement des sorties autoroutières (préavis n°43-08) de la ligne de bus Gex-Divonne-Coppet (préavis n°51-09) permettent de circonscrire le coût probable des aménagements-type.

² En prenant pour base une population du district à fin 2009 de 87'000 habitants (internationaux compris).

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.

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 dernier, le Conseil intercommunal a très largement plébiscité le principe de la mise en place d'un fonds d'investissement régional « affecté » de 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 d'ici à la fin de cette année la mise en place de ce fonds à hauteur de 155.- par habitant, soit 31.-par habitant sur 5 années qui correspondent à la durée proposée pour ce programme d'investissement des transports publics.

Commentaire de la municipalité

La base de calcul est la population au 31 décembre 2009, internationaux compris. C'est cette même base qui est utilisée pour les cinq années du programme 2011-2015.

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

4. Les conditions de réalisation du programme de réorganisation des transports publics

La réalisation du programme dans son ensemble couvrira une période de 5 années. L'objectif consiste à mettre en service progressivement l'ensemble des lignes réorganisées pour décembre 2012 et décembre 2013 ; il est très probable que du fait des études nécessaires et des procédures de réalisations 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 première 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 services en décembre 2011.

Pour mettre en service une ligne de transport 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, ...) ;
- D'identifier les mesures d'infrastructure indispensable pour la mise en service de la ligne;
- De cerner les coûts globaux des mesures d'aménagement et les coûts d'exploitation pour la phase d'expérimentation;

- D'étudier sous la forme d'avant-projet sommaire les variantes d'aménagement afin d'identifier la plus adaptée et de préciser les coûts;
- D'engager l'étude d'avant-projet définitif destinés 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).

Pour les **phases d'étude** afin de garantir l'implication des acteurs concernées la modalité ci-après a été arrêtée pour les études d'aménagement des mesures prioritaires pour les bus. Pour ce qui concerne les études d'avant-projet ou de 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, 1/3 du coût pour la région.

Commentaire de la municipalité

Ce principe a été examiné en Terre Sainte. Les communes territoriales ainsi que l'intercommunalité (région) ont participé aux coûts concernant l'étude de faisabilité, l'étude d'avant-projet et du projet définitif.

La commune de Gland est concernée par trois lignes régionales et elle participera au coût d'études des trois lignes. Ces études ne sont pas nécessairement entreprises dans la même temporalité et le montant n'est pas nécessairement élevé.

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'aménagement. La participation financière régionale s'effectuerait par un prélèvement sur un fonds spécial affecté « programme de réorganisation des transports publics régionaux ».

Concernant **les réalisations**, pour les tronçons hors localité, il est possible de compter sur le cofinancement de l'Etat de Vaud. Pour les tronçons en localité, 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 voie cyclable
- Système de détection lumineuse prioritaire
- Eclairage de sécurité
-

Intérêt local

- Abri bus
- Trottoir
- Station vélo
- Signalétique locale des arrêts
- Eclairage de confort
- Accès piétons & vélos aux arrêts,
-

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.

A titre d'exemple

En appliquant ces critères dans le cas des aménagements prioritaires de la ligne de bus Gex-Divonne-Coppet, nous obtenons globalement la répartition suivante entre les partenaires du projet.

Partenaires	%
Etat de Vaud	43
Regionyon	24
Communes de Chavannes-de-Bogis et Commugny	26
Confédération	7

C'est sur ces principes ci-dessus définis qu'est construit le programme d'investissement de la réorganisation des transports publics du district. 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.

Commentaire de la municipalité

Les nouvelles charges d'exploitation de ces différentes lignes seront traitées dans la facture de transport des lignes régionales (Cpte : 180.3517.00).

Que se passerait-il en cas de refus d'une commune ou de plusieurs communes d'adhérer à ce programme de réorganisation des transports publics ?

La première conséquence serait la difficulté d'engager une amélioration à l'offre existante pour cette commune et par voie de conséquence aux communes voisines touchées par la même ligne de transport public. Ce type de situation entraînerait donc une remise en question de l'amélioration de l'offre de certaines lignes de transports publics. Les habitants des ces communes et usagers potentiels seraient touchés.

Commentaire de la municipalité

Dans ce cas de figure, le CODIR devra analyser la situation, l'aspect opérationnel et financier et trouver des solutions pour remédier à ce problème.

5. 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'attention 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 du soutien technique et financier cantonal et fédéral qui est requis par les Autorités régionales.

6. Financement

Nous sollicitons conjointement à la présente demande de crédit, l'autorisation de contracter un emprunt de 1'769'635 fr. aux conditions les plus favorables.

7. Amortissement

En cas d'acceptation de ce crédit sera amorti sur une période de 15 ans. Sur la base d'un taux d'intérêt de 3%, nos charges financières pourraient s'élever la première année à 128'593 fr. (intérêts sur 353'937 fr :10'618 fr. et amortissements sur 1'769'635fr. : 117'975 fr.).

Le tableau récapitulatif joint en annexe au présent préavis permet de vérifier que cet emprunt entre dans le cadre du plafond d'endettement ratifié par le Conseil communal.

Fondée sur ce qui précède, la municipalité propose au conseil communal de prendre les décisions suivantes:

LE CONSEIL COMMUNAL

vu - le préavis municipal n° 94 relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement pour soutenir la mise en place du programme de réorganisation et de financement des transports publics régionaux 2011-2015.

ouï - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet;

ouï - le rapport de la commission des finances;

considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour;

d é c i d e

I. - d'autoriser la municipalité d'engager le crédit d'investissement de 1'769'635 fr. sur cinq années à compter de 2001 jusqu'à 2015 compris pour un montant annuel de 353'927 fr. correspondant à 31 fr. x 11'417 habitants.

II. - d'autoriser la municipalité à emprunter la somme de 1'769'635 fr.

Au nom de la Municipalité

Le syndic

Le Secrétaire

G. Cretegy

D. Gaiani

Annexes : Récapitulatif des investissements en transports publics du district de Nyon ;
Brochure « 47 communes revisitent leurs transports publics »
Tableau plafond d'endettement.