



# ÉTUDE POUR LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE TP NOCTURNE DANS LE DISTRICT DE NYON ET LE BASSIN D'ALLAMAN

Synthèse  
2017





## ETUDE D'OPPORTUNITE POUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE TP NOCTURNE DANS LE DISTRICT DE NYON ET LE BASSIN VERSANT D'ALLAMAN



### SYNTHESE

Morges, le 1er juin 2017

Réalisé par :

Citec Ingénieurs Conseils SA  
Rue des jardins 1  
Case postale 248  
CH-1110 Morges  
[www.citec.ch](http://www.citec.ch)

En collaboration avec l'ARCAM

## TABLE DES MATIERES

1. Contexte et problématique .....	3
1.1. Diagnostic.....	3
2. Elaboration de stratégies d'offre .....	4
2.1. Bassin de Coppet .....	4
2.2. Autres bassins .....	4
3. Le renforcement de l'offre TP nocturne.....	5
3.1. Offre nocturne proposée.....	5
3.2. Estimations des coûts et modes de financement .....	7

## 1. Contexte et problématique

En 2014, le Conseil Intercommunal demande au Conseil Régional du district de Nyon de mener une réflexion sur l'offre en transports publics nocturnes. Dans le cadre de cette requête un état des lieux des réseaux de transports publics nocturnes en Suisse et dans la région a été réalisé en 2014 également. Suite à ce premier diagnostic, un sondage auprès des habitants du district a été mené et a pu démontrer qu'il existe actuellement une réelle demande pour le développement d'une offre nocturne plus fournie les nuits du week-end. Suite à cela le préavis intercommunal n°65-2016 a été validé en juin 2016 pour débloquer des crédits en vue d'une étude pour le renforcement d'une offre TP nocturne dans le district de Nyon. Le bassin d'Allaman, intéressé par cette démarche s'y est rattaché et est donc intégré dans l'étude avec un financement complémentaire de l'Association de la Région Cossonay – Aubonne – Morges (ARCAM).

L'objectif de cette étude a ainsi été d'examiner les opportunités de développement d'une offre nocturne en TP adaptée aux besoins des différents bassins du district de Nyon ainsi que le bassin d'Allaman.

### 1.1. Diagnostic

Le diagnostic de la desserte nocturne actuelle a permis de montrer que les correspondances dans les gares régionales du district de Nyon et à Allaman doivent si possible être assurées depuis Lausanne et Genève, d'après les destinations des sorties nocturnes des habitants du périmètre, sauf à Allaman où la direction de Lausanne peut être privilégiée si nécessaire.

Seules les lignes de bus diurnes du bassin de Nyon possèdent toutes une offre TRV après 22h. Au sein des autres bassins cela ne concerne que environ la moitié des lignes. Les bassins de Gland et Coppet sont desservis jusqu'à 4h du matin grâce aux Noctabus (ND et NT) en provenance de Genève, mais cette offre est très tardive (entre 2 et 4h). En revanche pour les autres bassins l'offre se dégrade fortement dès 2h voire 0h pour certains. Le bassin de Rolle qui ne possède pas d'offre nocturne profite de celles au départ de Gland et d'Allaman.

L'étude des contraintes horaires CFF a permis de montrer que sauf rare exception, l'offre routière actuelle permet des correspondances depuis Lausanne et Genève. Néanmoins si une offre plus tardive est mise en place il sera généralement nécessaire de privilégier l'une des deux relations en raison, dans la plupart des gares, des arrivées décalées des trains depuis Genève et Lausanne.

L'étude des fréquentations des courses nocturnes a pu établir qu'à l'heure actuelle le fonctionnement d'une offre nocturne dépend de 3 critères :

- un bassin de population desservi d'environ 4'000 personnes de 15 à 64 ans ;
- des courses positionnées tardivement (pas avant minuit) ;
- des correspondances offertes depuis Lausanne et Genève.

Par ailleurs, un financement de l'offre nocturne via l'offre TRV est possible sous certaines conditions. En effet, sous réserve de l'accord de la DGMR et de l'adéquation aux critères OFT (bonne adéquation entre l'offre et le demande et un taux de couverture de 20 % au minimum), un tel financement est envisageable à conditions :

- que le tracé suivi soit identique à celui emprunté par une ligne diurne ;
- qu'une tarification spéciale soit appliquée afin de compenser en partie les coûts.

Ces informations sont essentielles puisqu'à offre nocturne équivalente, cet autre mode de financement permettrait de soulager la participation financière globale des communes.

## 2. Elaboration de stratégies d'offre

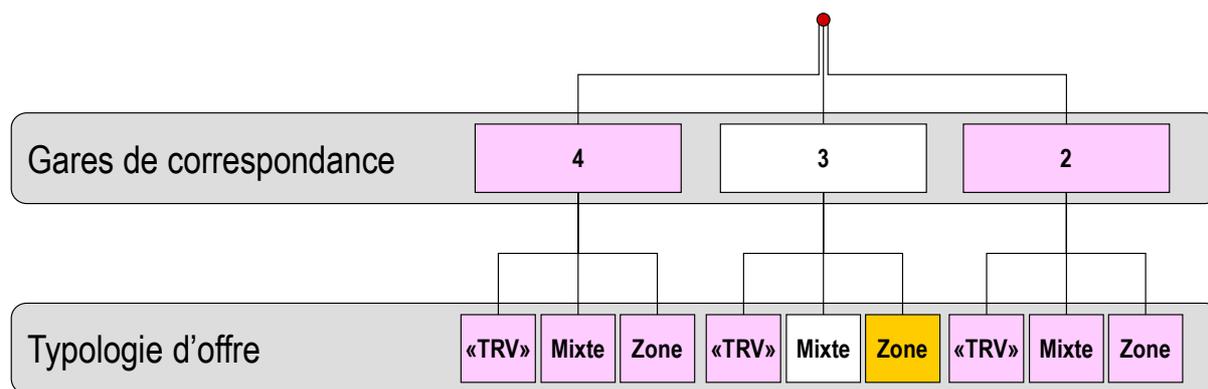
### 2.1. Bassin de Coppet

Le bassin de Coppet est particulier du fait qu'il est déjà desservi actuellement par les Noctambus depuis Genève. Cette offre est néanmoins très tardive et le trou d'offre entre la fin de la desserte TRV et le début de la desserte Noctambus est conséquent.

Afin de combler cette lacune et d'offrir également des correspondances depuis Lausanne, une desserte de zone peut être mise en place dans ce bassin et exploitée avec un seul véhicule. Le choix de l'une ou l'autre de ces offres ou du maintien des deux offres en parallèle appartient aux autorités. Cette dernière possibilité aurait néanmoins un impact financier important.

### 2.2. Autres bassins

En ce qui concerne la desserte nocturne des quatre autres bassins que sont Nyon, Gland, Rolle et Allaman, plusieurs scénarios (cf. figure 1) ont été élaborés en tenant compte du nombre de gares de correspondance à partir desquelles s'organise la desserte nocturne et de différentes typologies d'offre.



**Figure 1 – Scénario d'offre recommandé**

Le scénario recommandé est celui d'organiser une desserte depuis toutes les gares, Gland exceptée, et ce par une desserte de zone pour les bassins de Rolle et Allaman et une desserte d'après le tracé des lignes diurnes pour le bassin de Nyon.

La population des communes situées entre Gland et Rolle étant trop faible pour justifier la mise en place d'une desserte propre à chacune de ces gares. Une desserte depuis Rolle uniquement est plus pertinente, notamment à cause des contraintes horaires CFF, mais également en raison de sa situation plus centrée sur le bassin à desservir.

Les courses tardives, inscrites au TRV, déjà en place sur les lignes diurnes de l'ensemble des bassins pourront être conservées afin de ne pas perdre l'acquis.

### 3. Le renforcement de l'offre TP nocturne

#### 3.1. Offre nocturne proposée

L'offre nocturne proposée est résumée sur la figure 2. Cette figure ne montre que l'offre supplémentaire à l'offre TRV nocturne déjà existante, à l'exception des courses pour lesquelles un changement d'horaire est suggéré. Comme proposé et validé par les communes, les courses nocturnes partent, dans la mesure du possible, autour de 00h et 02h.

Pour le bassin de Nyon, l'offre nocturne se fait en suivant l'itinéraire des lignes diurnes. En effet ce bassin est très étendu et possède sur toutes ses lignes diurnes régionales des courses nocturnes allant même jusqu'à 00-01h du matin. L'ajout d'une seule course à l'horaire permet donc généralement une desserte du territoire tel que souhaité. Ces éléments justifient une reprise du tracé des lignes diurnes plutôt qu'une réorganisation de la desserte en zone.

Afin de maximiser le nombre de communes desservies il est possible de combiner les dessertes de plusieurs lignes en proposant des itinéraires de retour à la gare différents des itinéraires allers. Ceci est notamment envisageable sur la ligne 815 qui peut effectuer un retour à la gare via l'itinéraire de la 810. Il est également proposé d'effectuer le retour de la 820 via un itinéraire légèrement différent permettant de desservir Burtigny. Le mode de financement reste à définir mais dans la mesure du possible, ces courses nocturnes supplémentaires seront intégrées à l'offre TRV de base. Sous réserve de l'accord des partenaires cantonaux et fédéraux un tel financement est en effet possible si le tracé suivi est identique à celui emprunté par une ligne diurne et qu'une tarification spéciale est appliquée.

Pour les bassins de Coppet, Gland, Rolle et Allaman la desserte est organisée selon le principe de la desserte de zone depuis 3 des 4 gares. Les différentes zones de desserte établies ainsi que les arrêts qu'elles contiennent sont représentés sur la figure.

Depuis Rolle, deux zones de desserte sont organisées. La première (zone rouge) permet de desservir le territoire compris entre Gland et Rolle. Le temps à disposition entre les départs des différentes courses de cette zone permet l'organisation de la deuxième zone de desserte au départ de Rolle mais côté Allaman cette fois-ci (zone verte). Néanmoins cette zone verte côté Allaman ne peut être activée qu'une seule fois (vers 00h) depuis Rolle à cause des contraintes horaires CFF. Il est donc nécessaire de desservir ce territoire une deuxième fois (vers 02h) depuis Allaman pour offrir à ces communes deux courses nocturnes comme aux autres.

Au départ d'Allaman, la dernière course de la ligne 720 à destination de St-George part à 00h. Comme il n'est pas souhaité faire concurrence aux lignes diurnes, un territoire restreint doit donc être desservi depuis Allaman à cet horaire-là (zone bleue). Ce territoire restreint permet de combler les trous de desserte laissés par la 720 et par la zone verte au départ de Rolle. A 2h en revanche, la ligne 720 n'est plus en circulation, et seule la zone rouge en direction Gland est activée depuis Rolle. Une large zone est alors à desservir depuis Allaman (zone violette).

*Pour rappel les modalités d'exploitation d'une desserte en zone sont les suivantes : il n'y a pas d'itinéraire défini. La ligne dessert une zone qui comprend un certain nombre d'arrêts prédéfinis et en fonction des voyageurs présents, le chauffeur établit l'itinéraire. Seul un horaire de départ, systématique, est publié et les montées en cours de route sont impossibles, l'itinéraire précis et donc l'horaire, n'étant pas connu par avance.*

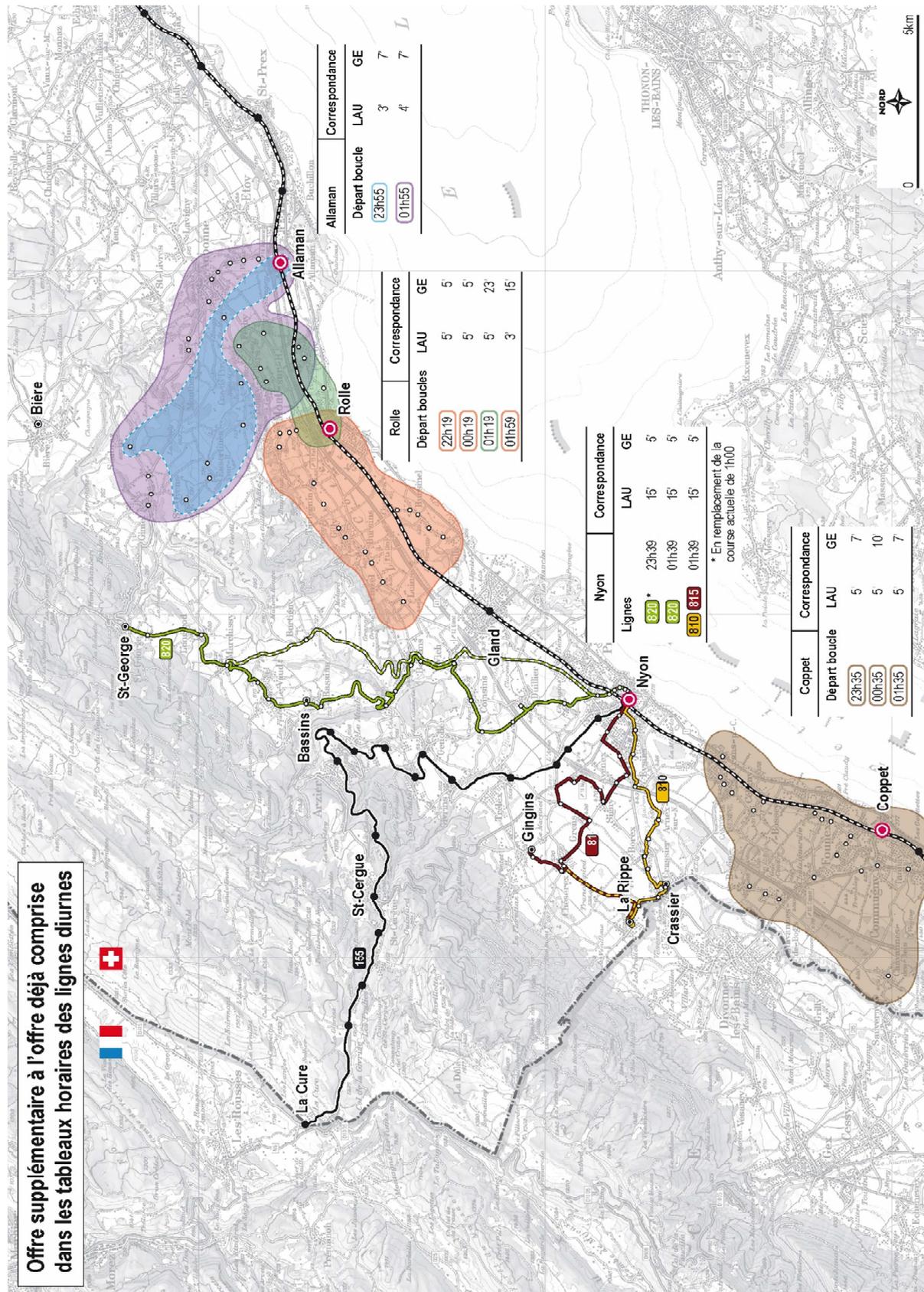


Figure 2 – Synthèse de l'offre nocturne supplémentaire proposée

### 3.2. Estimations des coûts et modes de financement

Les coûts d'exploitation engendrés par l'offre nocturne supplémentaire proposée se montent à environ 285'000 CHF/an. En considérant l'application d'un supplément tarifaire de 3 CHF à l'ensemble des courses, les recettes correspondantes sont estimées à 35'000 CHF/an. Le coût à la charge des communes est alors de 250'000 CHF/an. Pour rappel, le financement de l'offre nocturne spéciale du périmètre est aujourd'hui de 130'000 CHF/an Noctambus y compris. Le surplus engendré par le renforcement de l'offre nocturne est donc de 120'000 CHF/an, voire plus si l'offre Noctambus était conservée.

Dans le cas où les courses supplémentaires proposées sur les lignes diurnes du bassin de Nyon sont intégrées à l'offre TRV<sup>1</sup>, cofinancée par la Confédération et le Canton, alors le bilan financier à charge des communes se réduit à 200'000 CHF/an. La répartition financière entre les communes n'a pas été abordée à ce jour mais, dans tous les cas, une égalité de traitement entre les communes est à rechercher, notamment si l'apport du TRV ne concernait que certaines communes.

Il est tout de même important de rappeler que cette éventuelle opportunité n'est pour le moment pas acquise et dépend de son acceptabilité aux yeux des autorités cantonales et fédérales.

Afin de renforcer le sentiment de sécurité au sein du réseau nocturne, des accompagnants peuvent être engagés. Les coûts d'un tel service peuvent varier de 15'000 à 85'000 CHF/an en fonction du nombre d'accompagnants en service par nuit (entre 1 et 6) et du niveau de sécurité qui veut être instauré.

Par ailleurs, après consultation de la Direction générale de la mobilité et des routes, la possibilité d'intégrer des courses nocturnes supplémentaires dans l'offre TRV a été confirmée. Il est cependant nécessaire de s'assurer que les critères OITRV<sup>2</sup> sont toujours respectés, que l'itinéraire diurne est conservé<sup>3</sup> (course publiée dans l'horaire de la ligne) et que les financements sont disponibles.

L'application d'un supplément tarifaire est préconisée sur les services nocturnes spécifiques (desserte de zone type Pyjama). Il n'est par contre pas recommandé sur les courses nocturnes de lignes diurnes (continuité de l'horaire), à moins que le service soit aménagé, par exemple avec la présence d'un accompagnateur de sécurité.

---

1 *Transport régional de voyageurs : mécanisme de l'Office fédéral des transports (OFT) pour financer les transports publics*

2 *Ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs : critère du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes de la vente des titres de transport et critère de l'adéquation entre nombre de paires de courses et fréquentation de la ligne sur le tronçon déterminant*

3 *Dans le cas de la boucle 815-810, seul un projet de tracé et d'horaire permettrait une décision de principe de l'OFT*



Publication: juin 2017  
Rédaction: Citec SA pour le compte du Conseil régional

Impression : Conseil régional du district de Nyon

Tous droits réservés  
© Conseil régional du district de Nyon