

RAPPORT N° 29

AU CONSEIL COMMUNAL

Politique de stationnement de la Ville de Nyon.

Délégée municipale : Mme Elisabeth Ruey-Ray

Nyon, le 31 octobre 2011

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Le Concept de mobilité urbaine (CMU) constitue l'instrument de planification de la mobilité de référence pour les autorités et les services de la ville pour les vingt prochaines années. Il constitue également un engagement moral des autorités pour suivre les orientations énoncées et réaliser les mesures prévues.

La Municipalité a présenté le Concept de mobilité urbaine en 2010 au Conseil communal pour asseoir une vision stratégique et globale des déplacements et du stationnement sur le territoire communal. L'objectif étant d'accompagner le développement de la ville en visant l'équilibre entre l'urbanisme, l'environnement et la mobilité, dans le but de préserver la qualité du cadre de vie des Nyonnaises et des Nyonnais.

Par ailleurs, il est apparu que la mise en œuvre de certaines mesures, notamment dans les domaines du stationnement et des transports publics, dépasse le contexte local et demande une coordination et une consolidation technique et politique supra communale (agglomération nyonnaise). Le traitement de ces deux dossiers majeurs, pour l'avenir de la mobilité sur notre territoire communal, a démarré cette année. La politique de stationnement sur le territoire de Nyon va nous permettre de mettre en place des mesures adaptées et s'assurer d'un bon équilibre entre une offre destinée aux habitants, aux clients des commerces, aux visiteurs et aux pendulaires qui travaillent à Nyon ou qui sont simplement en transit.

Le contenu du rapport de synthèse sur la politique de stationnement traduit donc les enjeux du stationnement et fournit de plus amples détails sur le besoin d'un tel document et sur le contexte dans lequel il s'insère. Il prend en compte l'évolution du rapport entre l'offre et la demande en stationnement et traduit clairement une volonté politique orientée vers une meilleure gestion du stationnement combinée à une offre plus adaptée en transport en commun et en mobilité douce (déplacement à pied et à vélo). Il est donc important d'insister sur sa portée politique.

Vous trouverez, ci-joint, le rapport de synthèse sur la politique de stationnement sur le territoire communal, disponible également sur le site de la ville www.nyon.ch. Cette planification du stationnement pour les quinze prochaines années a abouti à l'identification de certaines mesures qui dépassent les seules compétences municipales et qui nécessitent une validation par le Conseil communal pour l'obtention de financements spécifiques en temps voulu.

La mise en œuvre de cette politique de stationnement n'est pas conditionnée à un calendrier figé : elle se mettra en place progressivement, en accompagnant les projets de développement urbain. Elle dépendra de l'observation fine de l'évolution des demandes des usagers, répondra aux urgences et profitera des opportunités. Elle dépendra également de l'approbation, par le Conseil communal, des budgets de fonctionnement annuels et des crédits d'investissements spécifiques. Les mesures relatives à des projets à forts enjeux politiques et financiers seront également soumises à l'approbation du Conseil communal par la voie de préavis.

L'Office de la mobilité assurera le suivi opérationnel de la mise en œuvre de la politique de stationnement, en coordination avec les services concernés par le domaine de la mobilité (Police, Urbanisme, Travaux et environnement).

Par ailleurs, une information régulière sera insérée dans le Rapport de gestion à l'attention du Conseil communal. Outre la communication globale relative à la politique de stationnement et à la politique communale en matière de mobilité, une stratégie de communication sera établie pour accompagner sa mise en œuvre opérationnelle. Le Conseil communal sera également informé de l'avancée des travaux lancés dans le cadre de la mise en place du Concept de mobilité urbaine.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport N° 29 concernant la « Politique de stationnement de la Ville de Nyon »,

ouï le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,

attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre acte du rapport N° 29 relatif à la politique de stationnement de la Ville de Nyon.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 31 octobre 2011 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

Is

D. Rossellat



Le Secrétaire :

Is

C. Gobat

Annexe(s)

- Rapport de synthèse de la politique de stationnement de la Ville de Nyon

1^{ère} séance de la Commission

Municipale déléguée	Mme Elisabeth Ruey-Ray
Date	Jeudi 09 février 2012 à 19H15
Lieu	Ferme du Manoir – Salle de conférence 1

POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE LA VILLE DE NYON

Rapport de synthèse



Nyon, le 31 octobre 2011

Table des matières

1	Pourquoi une politique de stationnement ?	2
2	Concept de mobilité urbaine : Objectifs et principes en matière de stationnement	3
3	Diagnostic du stationnement dans le centre-ville, les quartiers et les parkings d'échange	4
3.1	Le centre-ville, un contexte favorable à gérer différemment	4
3.2	Les quartiers, une offre déséquilibrée entre anciens quartiers surdotés et nouveaux quartiers saturés.....	5
3.3	Les parkings d'échange, une offre inexploitée par manque de coordination avec les transports publics	7
4	Stratégie pour une nouvelle politique de stationnement	7
4.1	Le centre-ville : Besoins et nouvelle organisation du stationnement	7
4.2	Les quartiers : Stratégie et mesures globales de gestion	22
4.3	Les quartiers : cas particuliers	25
4.4	Les parkings d'échange.....	32
5	Conclusion et prochains pas	35
	Annexe(s)	36

I Pourquoi une politique de stationnement ?

La définition d'une politique de stationnement pour la Ville de Nyon répond aux orientations stratégiques fixées en la matière dans le Concept de mobilité urbaine élaboré en 2010. En effet, de ce concept, il est ressorti la nécessité de mettre en place une nouvelle politique de stationnement sur le territoire nyonnais, en cohérence avec celle développée par la Région dans le cadre du Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise (SDAN).

L'offre de stationnement nyonnaise est en pleine mutation à l'instar de la disparition ou de la réorganisation de parkings importants comme Clémenty, Ruettes et Martinet. La stratégie de parcage mise en place en 2002 est dépassée et il est nécessaire d'en établir une nouvelle touchant les échelles communale et supra-communale.

Cette politique constitue **l'instrument de référence de planification du stationnement pour les autorités** et les services de la Ville pour réaliser les mesures prévues et atteindre ainsi les objectifs fixés en matière de stationnement. Elle s'inscrit dans une stratégie globale de gestion des déplacements. En ce sens, les mesures seront prises progressivement et de manière coordonnée avec le développement des autres "volets" de la mobilité. On pense notamment au renforcement de l'attractivité des transports publics (dès décembre 2012-2013) et des réseaux piétonnier et cyclable.

Cette politique contribue à satisfaire les objectifs de la stratégie globale de gestion des déplacements fixés dans le Concept de mobilité urbaine qui visent en particulier à augmenter la qualité de vie dans les différents quartiers et à garantir la vitalité de la ville en la dotant d'une bonne accessibilité multimodale. La gestion du stationnement constitue un instrument fondamental permettant d'orienter le trafic aux endroits les moins sensibles et de privilégier l'utilisation de certains parkings pour les usages les plus appropriés.

Pour Nyon, la politique de stationnement est donc essentielle à :

- maintenir l'adéquation entre la demande et l'offre à disposition sur le territoire de la commune,
- établir une stratégie globale communale en matière de stationnement afin d'atteindre les objectifs du CMU et en particulier d'équilibrer l'usage des différents modes de déplacement (voiture - transports publics - mobilité douce) ainsi que de maîtriser le trafic sur le territoire communal, notamment au centre-ville,
- instaurer des changements d'habitudes dans la manière de se parquer et donc de se déplacer,
- suivre la mise en œuvre des mesures, à la définition des financements et des collaborations à mettre en place,
- mettre en valeur des espaces publics.

L'organisation d'une communication et d'une information régulière et ciblée accompagnera la mise en œuvre de la politique de stationnement menée par la Commune.

2 Concept de mobilité urbaine : Objectifs et principes en matière de stationnement

En matière de stationnement, le Concept de mobilité urbaine (ci-après CMU) fixe l'objectif suivant qui constitue la base de l'élaboration de la Politique de stationnement.

Garantir une offre en stationnement adaptée au centre-ville et dans les quartiers

L'offre en stationnement doit être adaptée à la localisation et aux affectations du secteur considéré. Dans le centre-ville, le stationnement doit être géré et dimensionné de manière à satisfaire les habitants et les clients/visiteurs. Des alternatives pour les pendulaires seront données en périphérie de la ville en relation avec les transports publics. Dans les quartiers, la priorité sera donnée aux habitants et visiteurs en complément de l'offre sur domaine privé.

Sur la base de cet objectif, le CMU définit les principes de gestion du stationnement suivants :

- garantir du stationnement de longue durée en suffisance pour les habitants du centre-ville et des quartiers,
- offrir du stationnement de proximité pour les clients et les visiteurs du centre-ville, soit sur voirie, soit dans des parkings proches du centre,
- déplacer le stationnement pour les employés du centre-ville en périphérie dans les parkings relais, en leur proposant des transports publics performants et des tarifs préférentiels d'abonnements combinés avec les transports publics et les vélos en libre service,
- supprimer l'offre P+Rail communale du centre-ville, en redonnant ces places de parc en périphérie et en garantissant des rabattements des transports publics fréquents et réguliers vers la gare de Nyon,
- gérer le stationnement dans les quartiers afin de garantir une offre suffisante pour les habitants et les visiteurs, maîtriser la génération de trafic de transit et éviter des dysfonctionnements liés au stationnement des pendulaires.

3 Diagnostic du stationnement dans le centre-ville, les quartiers et les parkings d'échange

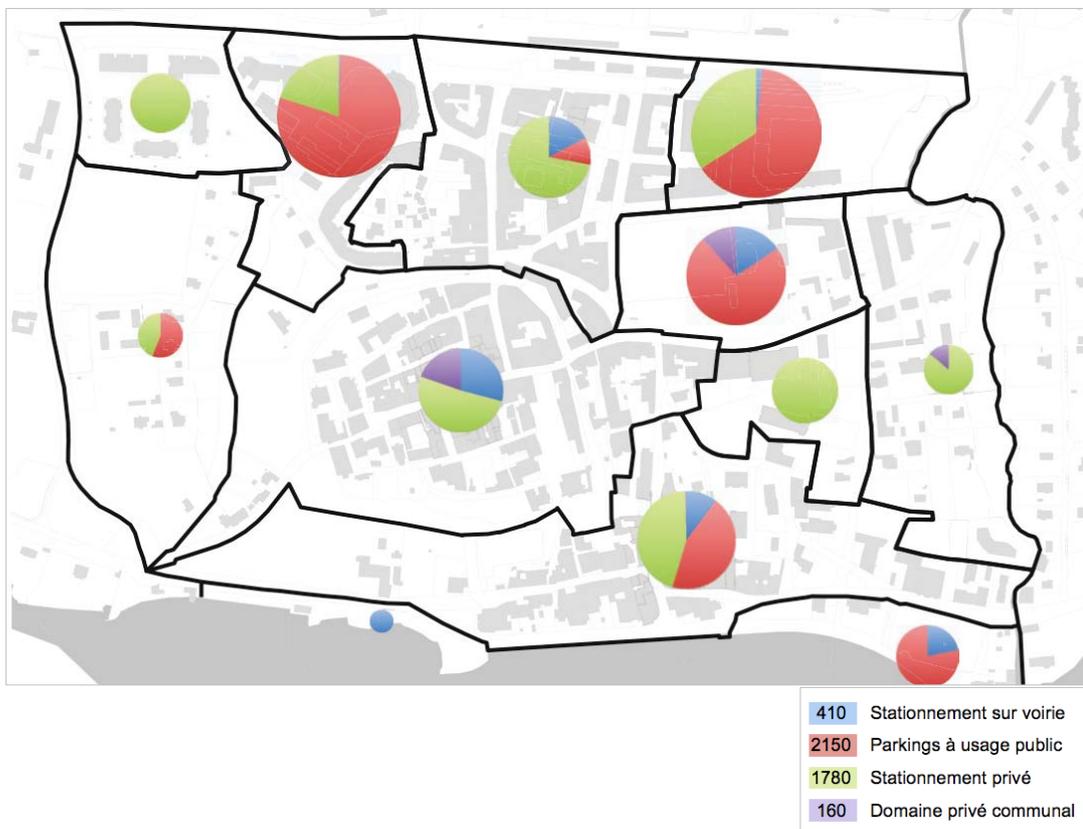
3.1 Le centre-ville, un contexte favorable à gérer différemment

Le centre-ville de Nyon dispose actuellement de 2'560 places à usage public dont 84% sont localisées dans des parkings (soit 2'150 places). Dans certains parkings à usage public, des abonnements sont vendus aux habitants ou à des usagers stationnant pour se rendre à leur travail (à Nyon ou ailleurs par transfert sur le train). Ce nombre d'abonnements se monte globalement à 1'180.

En comparaison avec l'offre de villes de taille et de population/emplois similaires, cette offre paraît relativement confortable.

Ville	Population (2010)	Emplois	Surface du centre-ville	Nbre de places	Densité de parcage
Nyon (VD)	18'100	12'000	41.7 ha	2'560 pl.	59 pl. /ha
Morges (VD)	14'400	8'400	31.3 ha	1'670 pl.	53 pl. /ha
Bulle (FR)	17'800	10'400	38.1 ha	1'430 pl.	38 pl. /ha
Monthey (VS)	16'300	9'100	41.2 ha	1'860 pl.	45 pl. /ha

En plus de cette offre publique, le centre-ville est doté de 1'940 places à usage privé, dont 1'780 places sur lesquelles la commune n'a que peu de marges de manœuvre quant à leur utilisation et leur gestion.



Au centre-ville, les possibilités trop nombreuses de parcage de longue durée facilitent son accès par les pendulaires qui ne sont pas tentés par d'autres modes de déplacements. Or l'occupation de ces places de parc par les pendulaires se fait au détriment des habitants, des visiteurs et des clients du centre de la localité.

Les différents parkings du centre-ville ont chacun leur propre réglementation et tarification. Ceci ne permet pas de gérer, de manière efficace et coordonnée, l'offre de stationnement à disposition. Par exemple, on constate que, si les visiteurs du centre-ville ont parfois de la peine à trouver une place de parc, les pendulaires utilisent les failles du système pour stationner leur véhicule à journée faite.

La localisation très centrale des parkings, notamment ceux utilisés par les pendulaires venant à Nyon ou y transitant pour se rendre à Genève et à Lausanne, engendre des surcharges de trafic sur le réseau du centre-ville. Pour l'instant, aucune alternative efficace n'est proposée en périphérie de la ville, coordonnée avec les transports publics urbains.

Pour remédier à ces différents constats et pour favoriser les habitants, les commerçants et leur clientèle, le stationnement doit être réorganisé via de nouvelles limitations dans le temps et une tarification appropriée.

3.2 Les quartiers, une offre déséquilibrée entre anciens quartiers surdotés et nouveaux quartiers saturés

Dans les quartiers, l'offre en stationnement est la plupart du temps dimensionnée sur le critère d'accessibilité en voiture où l'on a prévu un minimum de deux places par logement.

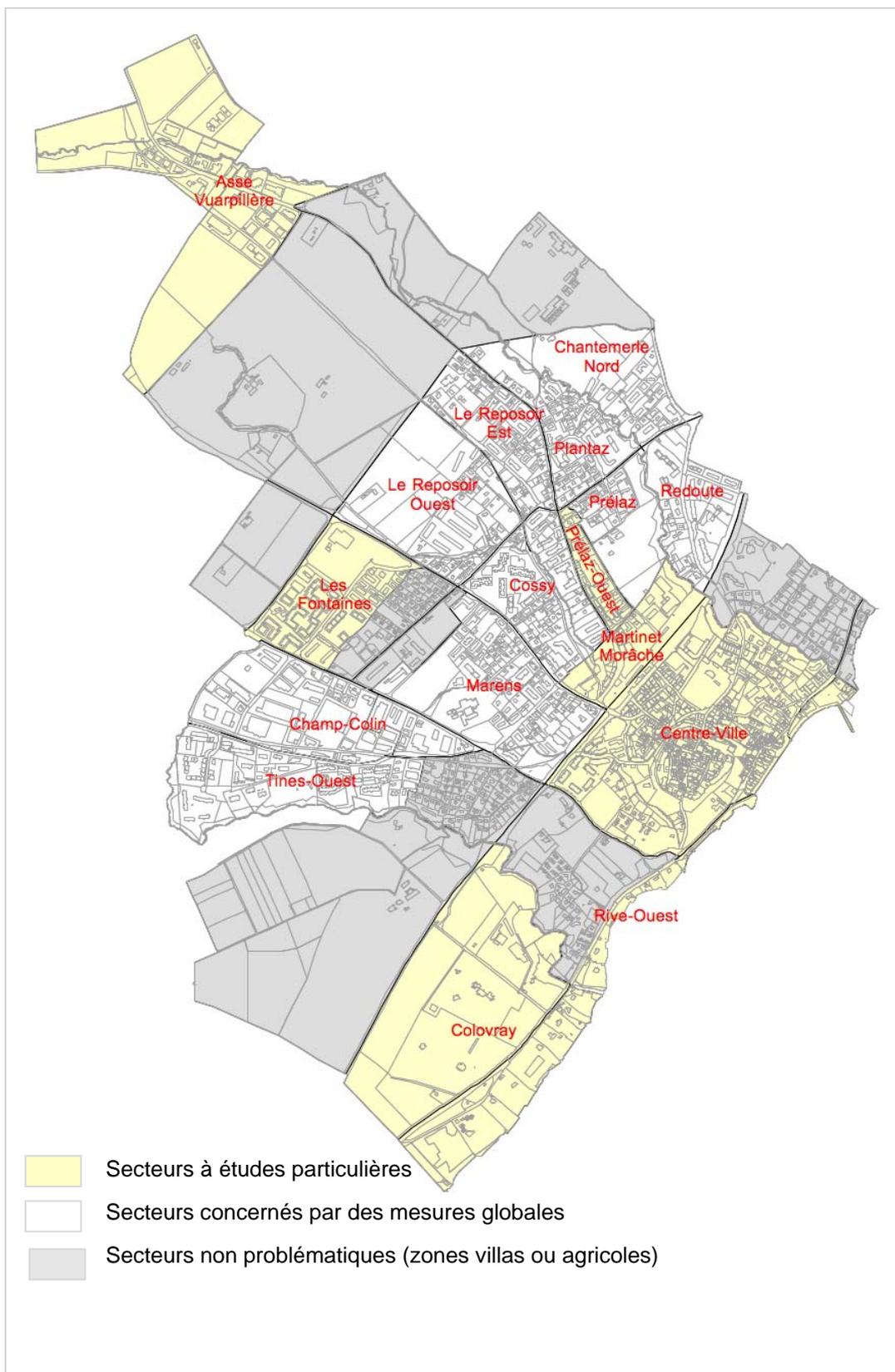
Dans les quartiers plus récents, où le dimensionnement de l'offre se fait maintenant selon les normes en vigueur (normes des professionnels de la route et des transports, VSS), on assiste à une saturation du parcage car seule une place de parc par logement est autorisée.

Dans la plupart des quartiers cependant, on peut noter que la demande est globalement satisfaite et que l'on ne déplore pas de problèmes majeurs. Les analyses faites ont permis de répartir les différents secteurs dans trois catégories (voir figure page suivante) :

Les **secteurs non problématiques** qui correspondent principalement aux zones de faible densité dans lesquelles la demande est satisfaite, parcelle par parcelle, ainsi qu'aux zones agricoles.

Les **secteurs concernés par des mesures globales** qui touchent en général les quartiers d'habitation. Ce sont les secteurs dans lesquels on ne déplore pas de problèmes majeurs mais dans lesquels on doit éviter les risques de dysfonctionnement liés à la mise en place de nouvelles mesures dans d'autres quartiers.

Les **secteurs à études particulières** concernent les secteurs dans lesquels des problèmes ont été relevés et où des mesures particulières doivent être envisagées.



3.3 Les parkings d'échange, une offre inexploitée par manque de coordination avec les transports publics

L'offre de stationnement dans les parkings d'échange (P+R) est quasi inexistante car l'offre sur voirie est encore très favorable à Nyon et celle en transport public (TP) pas assez performante. La politique de stationnement ne peut donc être menée efficacement que si l'offre en TP est adaptée aux besoins des pendulaires qui viennent travailler à Nyon.

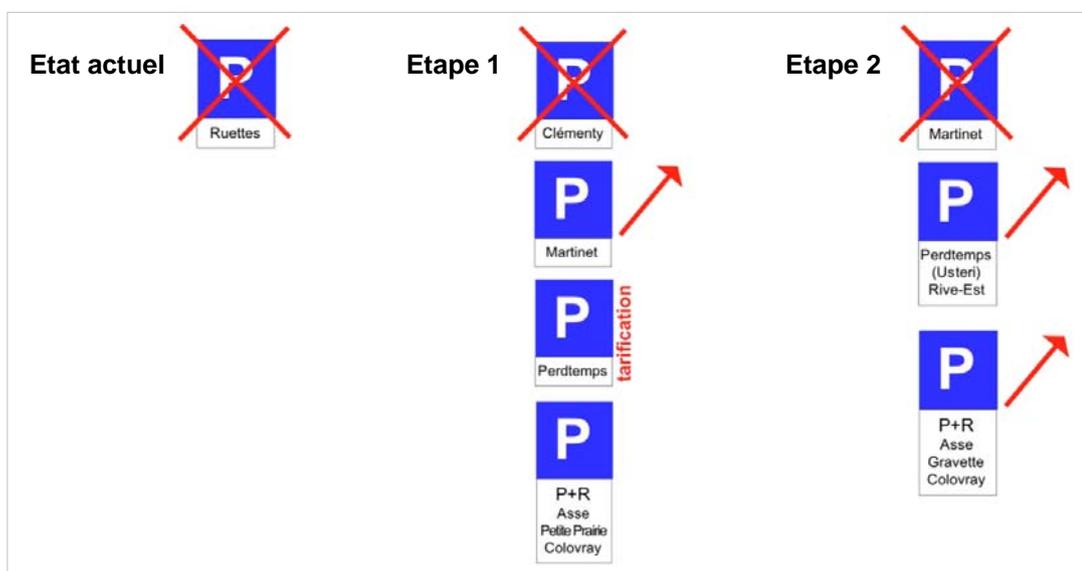
Quant au parking de la gare de Nyon (P+Rail), destiné aux pendulaires qui transitent par Nyon pour se diriger vers Genève ou Lausanne, sa capacité et son rôle ne peuvent être évalués qu'à travers l'étude régionale pour les 4 bassins versants des gares de Coppet, Nyon, Gland et Rolle. Cette étude, pilotée par le Conseil régional, vise à équilibrer l'offre nécessaire de places de stationnement dans les parkings relais (P+R) et les parkings des 4 gares (P+Rail) du district de Nyon, en cohérence avec les nouvelles dessertes en transports publics.

4 Stratégie pour une nouvelle politique de stationnement

4.1 Le centre-ville : Besoins et nouvelle organisation du stationnement

Horizons de planification du stationnement du centre-ville

Trois horizons de planification ont été considérés pour le calcul des besoins en stationnement et pour l'établissement de l'offre en parcage. Sans temporalités précises, ils sont fixés en fonction d'évènements en matière de stationnement (fermeture, augmentation de la capacité ou création de parkings).



L'état actuel correspond à la situation prévalant après la fermeture du parking des Ruettes et avant l'agrandissement du parking du Martinet. Ce choix a été fait pour avoir une meilleure fiabilité de la statistique de vente des abonnements.

L'étape 1 permet d'évaluer l'impact des premières interventions et mesures à court terme en

matière de stationnement, soit :

- la fermeture du parking Clémenty compensée par l'augmentation de la capacité de celui du Martinet ;
- la modification de la tarification du parking Perdtemps (afin d'empêcher le stationnement de trop longue durée de manière à favoriser les clients/visiteurs) ;
- la création planifiée de petite entité de parkings périphériques dans les secteurs de la Gravette (Petite Prairie à court terme), de l'Asse (en coordination avec la planification régionale) et de Colovray (complémentarité d'usage avec le centre sportif).

L'étape 2 prend en compte à moyen/long termes

- le remplacement du parking Martinet par un équipement permettant de couvrir les besoins du Plan de quartier du même nom ;
- l'augmentation de la capacité du parking de Perdtemps en coordination avec sa mise en souterrain et la réalisation du Plan de quartier Usteri ;
- l'augmentation de la capacité du parking Rive-Est en coordination avec sa mise en souterrain ;
- l'augmentation de la capacité des unités de parcage en périphérie (notamment à Gravette et à l'Asse).

Besoins en stationnement au centre-ville

Les besoins en stationnement (ou demande en stationnement) ont été estimés afin de pouvoir les comparer à l'offre en places de parc.

Pour les **habitants**, cette demande a été estimée sur la base du nombre d'habitants et du taux de motorisation moyen de la Ville de Nyon.

Pour les **employés**, les besoins ont été calculés sur la base des ratios usuels¹ en matière de stationnement.

Pour les **clients/visiteurs**, la demande a été estimée sur la base des normes en vigueur² en fonction des surfaces d'exploitation des différents commerces, services, restaurants et autres établissements.

Pour ces deux dernières catégories (employés et clients/visiteurs), les facteurs de réduction préconisés par ces normes ont été appliqués pour tenir compte de l'utilisation des transports publics et des modes doux. Pour l'état actuel et les prochaines années (étape 1), le facteur de réduction³ pour les employés a été choisi en fonction des comportements actuels en matière de déplacements. Pour le long terme (étape 2), ce facteur⁴ a été adapté aux réseaux de transports publics et de mobilité douce planifiés.

Enfin, pour tenir compte des différentes heures de fréquentation des parkings par les différents usagers, il a été tenu compte d'une complémentarité d'usage des places de parc ouvertes au public.

¹ 0.6 case par emploi, selon la norme SN 640 290 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports

² SN 640 281 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports

³ Facteur de réduction "employés" : 0.5 / Facteur de réduction "clients/visiteurs" : 0.65

⁴ Facteur de réduction "employés" : 0.4 / Facteur de réduction "clients/visiteurs" : 0.65

Au final, les besoins en stationnement sont estimés comme suit :

Usagers	Demande Etat actuel	Demande Etape 1	Demande Etape 2	Remarques
Habitants	1'970 pl.	1'970 pl.	2'070 pl.	L'augmentation à long terme est liée au PQ Usteri.
Employés	1'580 pl.	1'580 pl.	1'295 pl.	La diminution à long terme est liée aux changements de comportement, malgré l'augmentation liée au PQ Usteri
Clients/visiteurs	1'665 pl.	1'665 pl.	1'760 pl.	L'augmentation à long terme est liée au PQ Usteri, malgré la diminution liée aux changements de comportement

Bilans offre-demande en stationnement au centre-ville

Un bilan offre-demande en stationnement s'obtient en comparant la demande (les besoins) en stationnement établie ci-dessus avec la capacité globale de parcage pouvant être affectée aux différents usagers (habitants, employés, clients-visiteurs).

Pour l'**état actuel**, la capacité affectée aux différents usagers se compose de la manière suivante :

Habitants : 1'330 places privées, 40 places sur le domaine privé communal, 330 abonnements (Gare, Duche, Clémenty, Martinet, Rive-Est), 210 places sur voirie et 50 places dans Perdtemps (relevés nocturnes dans les rues du centre et Perdtemps).

Employés : 450 places privées, 120 places sur le domaine privé communal, 680 abonnements (Gare, Duche, La Combe, Clémenty, Martinet, Rive-Est), 65 places dans le parking Perdtemps (relevés des temps de parcage et des entrées/sorties à midi).

Clients-visiteurs : 410 places sur voirie, 1'300 places dans les parkings à usage public (Perdtemps, Gare, Duche, La Combe, Rive-Est, Bel-Air en tenant compte des capacités déjà utilisées par les autres usagers)

Tableau comparatif offre-demande pour l'état actuel :

Usagers	Demande	Offre	Bilan
Habitants	1'970 pl.	1'960 pl.	-10 pl.
Employés	1'580 pl.	1'315 pl.	-265 pl.
Clients/visiteurs	1'665 pl.	1'710 pl.	+ 45 pl.

Pour l'**étape 1**, la capacité affectée aux différents usagers se compose de la manière suivante :

Habitants : 1'330 places privées, 40 places sur le domaine privé communal, 340 abonnements (Gare, Duche, Martinet, Rive-Est), 210 places sur voirie et 50 places dans Perdtemps (relevés nocturnes dans les rues du centre et Perdtemps).

Employés : 450 places privées, 120 places sur le domaine privé communal, 745 abonnements (Gare, Duche, La Combe, Martinet, Rive-Est)

Clients-visiteurs : 410 places sur voirie, 1'330 places dans les parkings à usage public (Perdtemps, Gare, Duche, La Combe, Rive-Est, Bel-Air en tenant compte des capacités déjà utilisées par les autres usagers)

Tableau comparatif offre-demande pour l'étape 1 :

Usagers	Demande	Offre	Bilan
Habitants	1'970 pl.	1'970 pl.	0 pl.
Employés	1'580 pl.	1'315 pl.	-265 pl.
Clients/visiteurs	1'665 pl.	1'740 pl.	+ 75 pl.

Pour l'étape 2, la capacité affectée aux différents usagers se compose de la manière suivante :

Habitants : 1'430 places privées, 40 places sur le domaine privé communal, 380 abonnements (Gare, Duche, Rive-Est, Pensées), 210 places sur voirie (dans les rues du centre)⁵.

Employés : 480 places privées, 120 places sur le domaine privé communal, 630 abonnements (Gare, Duche, La Combe, Rive-Est), 150 places dans les parkings périphériques.

Clients-visiteurs : 410 places sur voirie, 1'530 places dans les parkings à usage public (Perdtemps-Usteri, Gare, Duche, La Combe, Rive-Est souterrain, Bel-Air en tenant compte des capacités déjà utilisées par les autres usagers)

Tableau comparatif offre-demande pour l'étape 2 :

Usagers	Demande	Offre	Bilan
Habitants	2'070 pl.	2'060 pl.	-10 pl.
Employés	1'295 pl.	1'380 pl.	+ 85 pl.
Clients/visiteurs	1'760 pl.	1'940 pl.	+ 180 pl.

Conclusions sur les bilans offre-demande et solutions

- Le bilan offre-demande pour les habitants peut toujours être équilibré en leur allouant un nombre d'abonnements supplémentaires dans les parkings existants et en ouvrant la location d'abonnements au parking des Pensées. La pratique du parcage nocturne sur voirie est maintenue identique dans tous les états de planification car, par expérience, elle apparaît inévitable.
- Actuellement et en étape 1, le bilan offre-demande pour les employés révèle un déficit de 250 places environ. Bien qu'on ne constate pas une pression importante sur le

⁵ Dans une configuration souterraine du parking Perdtemps, il n'a pas été tenu compte de stationnement nocturne pour les habitants. A long terme, il s'agira toutefois de vérifier l'intérêt de permettre aux habitants de stationner dans ce parking la nuit, par le biais d'abonnements nocturnes, en remplacement d'autres entités telles que, par exemple, la cour de l'école professionnelle commerciale à la rue du Collège.

stationnement pour ce type d'usagers, il s'agit d'anticiper l'avenir et d'offrir au plus vite des alternatives en périphérie.

- Aujourd'hui, le besoin en stationnement pour les clients-visiteurs est juste satisfait, malgré une utilisation inadaptée du parking Perdttemps. La modification de la tarification de celui-ci et du stationnement sur voirie vise la diminution de la pression locale sur le secteur central.
- En étape 2, on constate que les bilans offre-demande peuvent être équilibrés uniquement avec le renforcement des parkings de Perdttemps, de Rive-Est ainsi qu'avec la création d'entités de P+R, mais sans la construction d'autres entités de parkings dans le centre-ville.
- Conformément aux objectifs, l'offre en stationnement pour les usagers en transit est progressivement diminuée dans les parkings proches du centre. La capacité des parkings périphériques (Asse en particulier) doit également être adaptée graduellement pour tenir compte de ces usagers.

Résumé du stationnement dans le centre-ville

La demande pour les habitants du centre-ville peut être satisfaite dans tous les horizons de planification moyennant quelques actions simples. Bien que l'on ne constate pas une pression importante sur le stationnement pour les employés, on relève un déficit de places pour ce type d'usagers. On peut remédier à celui-ci en leur allouant un peu plus de places dans les parkings périphériques du centre-ville, au détriment des pendulaires en transit. Ceci implique également une mise en œuvre progressive et anticipée de parkings d'échange en périphérie de la ville. Bien que satisfaite, la demande pour les clients-visiteurs doit être optimisée. Ceci passe notamment par une meilleure gestion et un renforcement des deux entités principales que sont les parkings de Perdtemps et Rive-Est.

Plan d'action

- **A court terme, modifier la tarification du parking Perdtemps afin de renforcer son rôle pour les clients-visiteurs**, en dissuadant le parking de longue durée des pendulaires. Cette mesure a été mise en place début septembre et présente un effet positif observé au jour de ce présent rapport.
- **A court terme également, utiliser le parking Martinet pour compenser la fermeture des parkings de Ruettes et Clémenty**. Reporter les abonnements "habitants" et "employés du centre-ville" dans le parking Martinet, augmenter le nombre d'abonnements disponibles pour ces deux types d'usagers, stopper l'attribution et le renouvellement des abonnements pour les pendulaires en transit. Augmenter le tarif de parage à la journée pour dissuader les pendulaires et réserver une partie du parking pour les détenteurs d'abonnements.
- le besoin en places de parc pour le centre-ville n'ayant pas été confirmé, **renoncer à la construction du parking CEPN** prévu initialement sous les salles de sport de l'établissement cantonal et **concentrer l'offre sur une entité unique dans le secteur** permettant de répondre aux besoins du CEPN, de ses salles de sport, de l'hôpital et du théâtre de Marens (voir chapitre suivant "Les quartiers – cas particuliers"). La proposition serait de **construire le parking du GHOL** comme entité unique qui répondrait à tous ces besoins.
- **Pour les parkings à usage public, concentrer les efforts sur deux entités existantes** mais à valoriser et à renforcer en termes de capacité, soit le parking **Perdtemps** dans le cadre de sa mise en souterrain et du Plan de quartier "Usteri" ainsi que le parking de **Rive-Est** dans le cadre de sa mise en souterrain et du programme l'accompagnant. Garder la compétence de décision quant à l'utilisation et aux tarifs de ces parkings.
- **Pour le parage sur voirie, maintenir globalement la capacité actuelle** tout en permettant des suppressions locales dans le cadre de requalification d'espaces publics. Augmenter la rotation des véhicules en limitant le temps de parage en fonction de l'usage et de la situation des places de parc. **Renforcer l'offre pour les personnes handicapées. Redimensionner l'offre en cases de livraisons** afin de permettre le stationnement de courte durée de véhicules d'entreprise.
- **Augmenter à terme le nombre d'abonnements disponibles pour les habitants** dans les parkings publics du centre en diminuant la part de ceux attribués aux employés.
- **Tendre vers une uniformisation du tarif des abonnements** en fonction du type d'usagers. Fixer des règles d'attribution de ces abonnements.

Organisation et tarification du stationnement au centre-ville

Les tableaux, ci-dessous, résument les caractéristiques à court et long termes (étapes 1 et 2) des différentes entités de parcage qui permettront au système global de remplir ses fonctions définies.

La tarification future constitue une proposition permettant d'atteindre les objectifs fixés pour les différents types de stationnement. Elle est basée sur les constats faits sur l'utilisation actuelle de l'offre de parcage.

Pour les habitants et les employés du centre-ville, une **proposition générale** est faite pour la tarification et l'attribution des abonnements. Cette proposition, explicitée ci-dessous, est applicable pour tous les parkings publics gérés par la Commune et devra être discutée avec les gérants privés des autres parkings.

Tarification des abonnements pour les habitants (proposition générale)

Parking couvert : 150.- /mois pour la 1ère voiture, 200.- /mois pour la 2e

Parking ouvert : 80.- /mois pour la 1ère voiture, 120.- /mois pour la 2e

Règles d'attribution : - habiter dans périmètre centre-ville / Prélaz ouest (rte de St-Cergue)
- ne pas avoir de place à disposition sur le domaine privé pour la voiture concernée

Tarification des abonnements pour les employés (proposition générale)

Parking couvert : 220.- /mois

Parking ouvert : 100.- /mois

Règles d'attribution : - travailler dans périmètre centre-ville / Prélaz ouest (rte de St-Cergue)
- ne pas avoir de place mise à disposition par l'employeur
- ne pas avoir de transports publics performants à l'origine (temps comparés entre voiture et transports publics)

Parcage sur voirie	
Rôle	
Actuel	clients-visiteurs du centre-ville, habitants la nuit
Etape 1	clients-visiteurs du centre-ville, habitants la nuit
Etape 2	clients-visiteurs du centre-ville, habitants la nuit
Capacité	
Actuel	410 places
Etape 1	410 places environ
Etape 2	410 places environ
Durées de stationnement	
Actuel	15' à 15 heures selon les secteurs
Etape 1	15' à 3 heures selon les secteurs
Etape 2	15' à 3 heures selon les secteurs
Tarifification future	
Places publiques	Tarifification progressive Maintien de la gratuité entre 12h00 et 13h30 Maintien de la gratuité la nuit (18h30 à 8h00)
Cases "Handicapés"	
Actuel	19 places (gratuites, parfois illimitées dans le temps)
Etapas 1 à 2	25 places (gratuites mais limitées dans le temps, sauf à la gare)
Cases "Cars"	
Actuel	6 places (3 pl. à Perdttemps / 3 pl. à Rive)
Etapas 1 à 2	6 places (3 pl. à Perdttemps / 3 pl. à Rive)
Cases "Livraisons"	
Actuel	20 places (dont 2 pl. à Rive)
Etapas 1 à 2	30 places (dont 4 pl. à Rive)
Remarques :	
<p>Véhicules d'entreprise :</p> <p>Courte durée : autorisation de stationner sur les cases « livraisons » (durée limitée – 2h) Longue durée : sur autorisation, vignette (semi-) journalière à obtenir auprès de la police</p> <p>Taxis : offre identique (relocalisations possibles dans le cadre du réaménagement de la place de la Gare)</p>	

Parking public Perdtemps (-Usteri)	
Rôle	
Actuel	clients-visiteurs du centre-ville
Etape 1	clients-visiteurs du centre-ville
Etape 2	clients-visiteurs du centre-ville, habitants et employés du PQ Usteri
Capacité	
Actuel	400 places
Etape 1	400 places
Etape 2	640 places (selon études en cours)
Abonnements / locations	
Actuel	aucun
Etape 1	aucun
Etape 2	Uniquement pour les habitants et les employés du PQ Usteri
Tarifification future	
Places publiques	Maintien de la 1ère heure gratuite, ensuite tarification progressive, Suppression de la gratuité entre 12h00 et 13h30 Maintien de la gratuité la nuit (19h00 et 7h30)
Abonnements	-
Remarques :	
<p><i>Courbes comparatives du tarif des parkings du centre-ville et courbe pour la tarification future du parking Perdtemps</i></p> <p>Le graphique illustre l'évolution des tarifs horaires pour différents parkings de Nyon. Les tarifs augmentent progressivement au cours de la journée, avec des sauts à certaines heures. Le parking La Combe (700 places) a le tarif le plus élevé, atteignant 36 CHF à 18h. Le parking Perdtemps futur (390 places) est projeté à 25 CHF à 18h. Les autres parkings (La Duché, Gare de Nyon, Rive-Est et Martinet) ont des tarifs plus bas, variant de 8 à 18 CHF à 18h.</p>	

Parking public Rive-Est	
Rôle	
Actuel	Clients-visiteurs de Rive, habitants/employés, spectateurs Usine à Gaz
Etape 1	Clients-visiteurs de Rive, habitants/employés, spectateurs Usine à Gaz
Etape 2	Clients-visiteurs de Rive, habitants/employés, spectateurs Usine à Gaz
Capacité	
Actuel	170 places
Etape 1	170 places
Etape 2	env. 300 places (selon études en cours)
Abonnements / locations	
Actuel	60 abonnements (30 habitants et 30 employés)
Etape 1	Possibilité d'augmentation de quelques unités pour les habitants
Etape 2	100 abonnements (50 habitants et 50 employés)
Tarifification future	
Places publiques	tarifification progressive
Abonnements	selon proposition générale p.13
Remarques :	
<p>Une capacité d'environ 300 places permet de satisfaire à terme la demande cumulée liée aux fonctions de ce parking. Dans la phase intermédiaire, une organisation spéciale devra être mise en place pour assurer les besoins liés aux manifestations de grande envergure à l'Usine à Gaz dont l'extension est prévue à court terme (salle de 770 places dès 2014).</p>	

Parking privé La Duche																																																																													
Rôle																																																																													
Actuel	clients-visiteurs, habitants et employés du centre-ville et de Rive																																																																												
Etape 1	clients-visiteurs, habitants et employés du centre-ville et de Rive																																																																												
Etape 2	clients-visiteurs, habitants et employés du centre-ville et de Rive																																																																												
Capacité																																																																													
Actuel	240 places																																																																												
Etape 1	240 places																																																																												
Etape 2	240 places																																																																												
Abonnements / locations																																																																													
Actuel	160 abonnements (80 habitants et 80 employés)																																																																												
Etape 1	160 abonnements (80 habitants et 80 employés)																																																																												
Etape 2	200 abonnements (120 habitants et 80 employés)																																																																												
Tarifification future																																																																													
Places publiques	tarification Progressive (selon tableau ci-dessous)																																																																												
Abonnements	Etudier la possibilité d'uniformiser les tarifs d'abonnements selon proposition générale p.13																																																																												
Remarques :																																																																													
<p><i>Tarifification de La Duche (extrait du site internet)</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">De 7h 00 à 19h 00 yc TVA</th> <th colspan="2">De 19h 00 à 7h 00 yc TVA</th> </tr> <tr> <th>CHF</th> <th>Durée</th> <th>CHF</th> <th>Durée</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.-</td> <td>0H 45</td> <td>1.-</td> <td>1H 00</td> </tr> <tr> <td>2.-</td> <td>1H 15</td> <td>2.-</td> <td>2H 00</td> </tr> <tr> <td>2.50</td> <td>1H 30</td> <td>3.-</td> <td>3H 00</td> </tr> <tr> <td>3.50</td> <td>1H 55</td> <td>4.-</td> <td>4H 00</td> </tr> <tr> <td>4.50</td> <td>2H 20</td> <td>5.-</td> <td>5H 00</td> </tr> <tr> <td>5.50</td> <td>2H 45</td> <td>6.-</td> <td>6H 00</td> </tr> <tr> <td>6.50</td> <td>3H 10</td> <td>7.-</td> <td>7H 00</td> </tr> <tr> <td>7.50</td> <td>3H 35</td> <td>8.-</td> <td>8H 00</td> </tr> <tr> <td>8.50</td> <td>4H 00</td> <td>9.-</td> <td>9H 00</td> </tr> <tr> <td>9.50</td> <td>4H 25</td> <td>10.-</td> <td>10H 00</td> </tr> <tr> <td>10.50</td> <td>4H 50</td> <td colspan="2">Jusqu'à 12 h max.:</td> </tr> <tr> <td>11.50</td> <td>5H 15</td> <td colspan="2">CHF 10.00</td> </tr> <tr> <td>12.50</td> <td>5H 40</td> <td colspan="2" rowspan="5"> Carte rechargeable A l'entrée : introduire la carte dans la borne d'entrée A la sortie : Introduire la carte dans la borne de sortie Recharge : Aux caisses automatiques Avantage : Rabais de 10% sur le prix du parcage </td> </tr> <tr> <td>13.50</td> <td>6H 05</td> </tr> <tr> <td>14.50</td> <td>6H 30</td> </tr> <tr> <td>15.50</td> <td>6H 55</td> </tr> <tr> <td>16.50</td> <td>7H 20</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Jusqu'à 12 h max.:</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">CHF 16.50</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>		De 7h 00 à 19h 00 yc TVA		De 19h 00 à 7h 00 yc TVA		CHF	Durée	CHF	Durée	1.-	0H 45	1.-	1H 00	2.-	1H 15	2.-	2H 00	2.50	1H 30	3.-	3H 00	3.50	1H 55	4.-	4H 00	4.50	2H 20	5.-	5H 00	5.50	2H 45	6.-	6H 00	6.50	3H 10	7.-	7H 00	7.50	3H 35	8.-	8H 00	8.50	4H 00	9.-	9H 00	9.50	4H 25	10.-	10H 00	10.50	4H 50	Jusqu'à 12 h max.:		11.50	5H 15	CHF 10.00		12.50	5H 40	Carte rechargeable A l'entrée : introduire la carte dans la borne d'entrée A la sortie : Introduire la carte dans la borne de sortie Recharge : Aux caisses automatiques Avantage : Rabais de 10% sur le prix du parcage		13.50	6H 05	14.50	6H 30	15.50	6H 55	16.50	7H 20	Jusqu'à 12 h max.:				CHF 16.50			
De 7h 00 à 19h 00 yc TVA		De 19h 00 à 7h 00 yc TVA																																																																											
CHF	Durée	CHF	Durée																																																																										
1.-	0H 45	1.-	1H 00																																																																										
2.-	1H 15	2.-	2H 00																																																																										
2.50	1H 30	3.-	3H 00																																																																										
3.50	1H 55	4.-	4H 00																																																																										
4.50	2H 20	5.-	5H 00																																																																										
5.50	2H 45	6.-	6H 00																																																																										
6.50	3H 10	7.-	7H 00																																																																										
7.50	3H 35	8.-	8H 00																																																																										
8.50	4H 00	9.-	9H 00																																																																										
9.50	4H 25	10.-	10H 00																																																																										
10.50	4H 50	Jusqu'à 12 h max.:																																																																											
11.50	5H 15	CHF 10.00																																																																											
12.50	5H 40	Carte rechargeable A l'entrée : introduire la carte dans la borne d'entrée A la sortie : Introduire la carte dans la borne de sortie Recharge : Aux caisses automatiques Avantage : Rabais de 10% sur le prix du parcage																																																																											
13.50	6H 05																																																																												
14.50	6H 30																																																																												
15.50	6H 55																																																																												
16.50	7H 20																																																																												
Jusqu'à 12 h max.:																																																																													
CHF 16.50																																																																													

Parking privé de la Gare de Nyon																																																	
Rôle																																																	
Actuel	clients-visiteurs, habitants et employés du centre-ville																																																
Etape 1	clients-visiteurs, habitants et employés du centre-ville																																																
Etape 2	clients-visiteurs, habitants et employés du centre-ville																																																
Capacité																																																	
Actuel	597 places																																																
Etape 1	597 places																																																
Etape 2	597 places																																																
Abonnements / locations																																																	
Actuel	580 abonnements (180 habitants et 400 employés)																																																
Etape 1	580 abonnements (180 habitants et 400 employés)																																																
Etape 2	580 abonnements (viser un équilibre entre habitants et employés)																																																
Tarifification future																																																	
Places publiques	selon le tableau ci-dessous (Etudier la possibilité de rendre le tarif plus progressif et de supprimer le forfait journalier)																																																
Abonnements	selon le tableau ci-dessous (Etudier la possibilité d'uniformiser les tarifs d'abonnements selon proposition générale p.13)																																																
Remarques :																																																	
<p><i>Tarifification de Gare de Nyon (extrait du site internet)</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">TARIF HORAIRE DIURNE (07H00 - 19H00)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 minutes</td> <td>Fr.</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td>01h00</td> <td>Fr.</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>01h30</td> <td>Fr.</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>02h00</td> <td>Fr.</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>puis par 30 minutes</td> <td>Fr.</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <th colspan="3">TARIF HORAIRE NOCTURNE (19h00 - 07h00)</th> </tr> <tr> <td>par heure</td> <td>Fr.</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td>Forfait 24 heures</td> <td>Fr.</td> <td>10.00</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">ABONNEMENTS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Général</td> <td>Fr. 200.00</td> <td>24h/24-7j/7</td> </tr> <tr> <td>Résident (Pl. réservée)</td> <td>Fr. 185.00</td> <td>réservé aux locataires de l'immeuble</td> </tr> <tr> <td>Résident</td> <td>Fr. 160.00</td> <td>réservé aux locataires de l'immeuble</td> </tr> <tr> <td>Bureau</td> <td>Fr. 150.00</td> <td>lundi-vendredi 07h00-19h00</td> </tr> <tr> <td>Commerçant SIC</td> <td>Fr. 150.00</td> <td>lundi-samedi 05h45-20h15</td> </tr> <tr> <td>Nocturne</td> <td>Fr. 43.00</td> <td>lundi-vendredi 17h00-09h00 libre samedi, dimanche et jours fériés</td> </tr> </tbody> </table>		TARIF HORAIRE DIURNE (07H00 - 19H00)			30 minutes	Fr.	1.00	01h00	Fr.	2.00	01h30	Fr.	3.00	02h00	Fr.	4.00	puis par 30 minutes	Fr.	1.00	TARIF HORAIRE NOCTURNE (19h00 - 07h00)			par heure	Fr.	1.00	Forfait 24 heures	Fr.	10.00	ABONNEMENTS			Général	Fr. 200.00	24h/24-7j/7	Résident (Pl. réservée)	Fr. 185.00	réservé aux locataires de l'immeuble	Résident	Fr. 160.00	réservé aux locataires de l'immeuble	Bureau	Fr. 150.00	lundi-vendredi 07h00-19h00	Commerçant SIC	Fr. 150.00	lundi-samedi 05h45-20h15	Nocturne	Fr. 43.00	lundi-vendredi 17h00-09h00 libre samedi, dimanche et jours fériés
TARIF HORAIRE DIURNE (07H00 - 19H00)																																																	
30 minutes	Fr.	1.00																																															
01h00	Fr.	2.00																																															
01h30	Fr.	3.00																																															
02h00	Fr.	4.00																																															
puis par 30 minutes	Fr.	1.00																																															
TARIF HORAIRE NOCTURNE (19h00 - 07h00)																																																	
par heure	Fr.	1.00																																															
Forfait 24 heures	Fr.	10.00																																															
ABONNEMENTS																																																	
Général	Fr. 200.00	24h/24-7j/7																																															
Résident (Pl. réservée)	Fr. 185.00	réservé aux locataires de l'immeuble																																															
Résident	Fr. 160.00	réservé aux locataires de l'immeuble																																															
Bureau	Fr. 150.00	lundi-vendredi 07h00-19h00																																															
Commerçant SIC	Fr. 150.00	lundi-samedi 05h45-20h15																																															
Nocturne	Fr. 43.00	lundi-vendredi 17h00-09h00 libre samedi, dimanche et jours fériés																																															

Le parking privé La Combe	
Rôle	
Actuel	clients, employés du centre commercial et du complexe "La Combe"
Etape 1	clients, employés du centre commercial et du complexe "La Combe"
Etape 2	clients, employés du centre commercial et du complexe "La Combe"
Capacité	
Actuel	700 places
Etape 1	700 places
Etape 2	700 places
Abonnements / locations	
Actuel	66 locations
Etape 1	66 locations
Etape 2	100 locations (mise à disposition de places supplémentaires pour employés)
Tarifification future	
Places publiques	progressif selon le tableau ci-dessous
Abonnements	-
Remarques :	
<p><i>Tarifification de La Combe (extrait du site internet)</i></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>TARIF "JOUR" 1ère heure gratuite jusqu'à 2 heures : 1.-CHF jusqu'à 3 heures : 2.-CHF jusqu'à 3 heures et demi : 3.-CHF jusqu'à 4 heures : 4.-CHF jusqu'à 4 heures et demi : 5.-CHF jusqu'à 5 heures : 8.-CHF jusqu'à 5 heures et demi : 11.-CHF jusqu'à 6 heures : 14.-CHF jusqu'à 6 heures et demi : 17.-CHF jusqu'à 7 heures : 20.-CHF jusqu'à 7 heures et demi : 23.-CHF jusqu'à 8 heures : 26.-CHF au-delà de 8 heures : 3.-CHF / heure</p> <p>TARIF "NUIT" 19h00 à 8h00 toutes les 2 heures : 1.-CHF</p> <p>TARIF "DIMANCHE" et jours fériers toutes les 2 heures : 1.-CHF</p> </div>	
<p>La mise à disposition de places de parc pour les employés du Centre commercial devra être discutée avec les responsables du magasin.</p>	

Parking public Les Pensées	
Rôle	
Actuel	visiteurs du cimetière, plage, port
Etape 1	visiteurs du cimetière, plage, port
Etape 2	visiteurs du cimetière, plage, port, habitants du centre-ville
Capacité	
Actuel	61 places
Etape 1	61 places
Etape 2	61 places
Abonnements / locations	
Actuel	aucun
Etape 1	aucun
Etape 2	30 abonnements pour habitants du centre-ville
Tarification future	
Places publiques	6 pl. gratuites limitée dans le temps pour les visiteurs du cimetière 1 ^{ère} heure gratuite Maintien de la gratuité les samedis et dimanches
Abonnements	selon proposition générale p.13
Remarques :	

Parking public Le Martinet	
Rôle	
Actuel	habitants et employés du centre-ville, pendulaires en transit
Etape 1	habitants et employés du centre-ville
Etape 2	habitants, employés, clients-visiteurs du PQ Martinet éventuellement : habitants du secteur Prélaz-Ouest (St-Cergue)
Capacité	
Actuel	300 places (valable jusqu'à l'été 2011)
Etape 1	432 places (aujourd'hui)
Etape 2	selon programme définitif du PQ Martinet (+ 20 à 50 places)
Abonnements / locations	
Actuel	110 abos (16 habitants / 30 employés / 64 transit)
Etape 1	200 abos (50 habitants / 150 employés / 0 transit)
Etape 2	selon PQ (+ 20 à 50 habitants)
Tarifification future	
Places publiques	tarification dès la 1ère heure Maintien de la gratuité la nuit
Abonnements	Inchangé (50.- / mois pour les habitants - 75.- /mois pour les employés) ou selon proposition générale
Remarques :	
<p>Afin d'assurer une place de parc pour les habitants et les employés du centre-ville, il est conseillé de maintenir le principe de réservation d'un secteur pour l'usage exclusif des détenteurs d'abonnements (capacité recommandée : 130 places). Le solde du parking peut-être utilisé à la journée mais aussi par les détenteurs d'abonnements en cas de surcharge du secteur réservé.</p>	

4.2 Les quartiers : Stratégie et mesures globales de gestion

Problématique

Dans la règle, la demande en stationnement dans les quartiers doit être satisfaite sur le domaine privé, par le biais de la Police des constructions, que ce soit pour les habitants, employés d'entreprises ou les visiteurs des entreprises (clients, fournisseurs, etc.). Dans certains cas et pour diverses raisons, on assiste toutefois à des dysfonctionnements qui peuvent être de différentes natures :

- un manque de places de parc pour habitants lié à l'ancienneté du tissu bâti dans lequel les emplacements de parcage ont été prévus en relation avec la motorisation passée ;
- un manque de places de parc pour habitants lié à un nombre plus élevé de voitures par ménage ;
- un manque de places de parc pour visiteurs lié à des changements d'affectations ou de types d'entreprises ;
- Une mauvaise utilisation des places publiques liée à un usage abusif des usagers (durée de stationnement non respectée par recharge du parcomètre ou changement de l'heure sur le disque de parcage) ;
- une mauvaise utilisation des places privées liée à des tarifs élevés de location, l'usager préférant ainsi stationner sur voirie, ceci entraînant alors un manque de places de parc pour les visiteurs du quartier ;
- une mauvaise utilisation des places publiques due aux restrictions faites dans des autres secteurs de la ville, les usagers se reportant alors dans les quartiers où le stationnement est libre ;
- une mauvaise utilisation des places publiques due aux surcharges de trafic et au renforcement de l'efficacité des transports publics, poussant les usagers à se stationner dans les quartiers où le stationnement est libre et à poursuivre leur trajet en transports publics ;
- une mauvaise utilisation des places publiques due aux restrictions de stationnement dans d'autres villes, poussant les usagers à se stationner dans les quartiers où le stationnement est libre et à poursuivre leur trajet avec une autre personne (covoiturage).

Objectifs

- Répondre aux besoins des visiteurs du quartier, rôle premier du stationnement public.
- Dans le cas d'un manque de places pour habitants, pallier si possible à ce manque sans prêter les visiteurs.
- Eviter le report du stationnement des pendulaires.
- Organiser le stationnement de manière coordonnée avec le renforcement des transports publics afin de favoriser leur utilisation et de limiter progressivement le nombre de voitures par ménage.

Principes

- Le stationnement des habitants doit être assuré au sein de leur lieu d'habitation. L'utilisation des transports publics et de la mobilité douce seront ainsi privilégiés et la voiture utilisée que pour les déplacements mal desservis en TP.

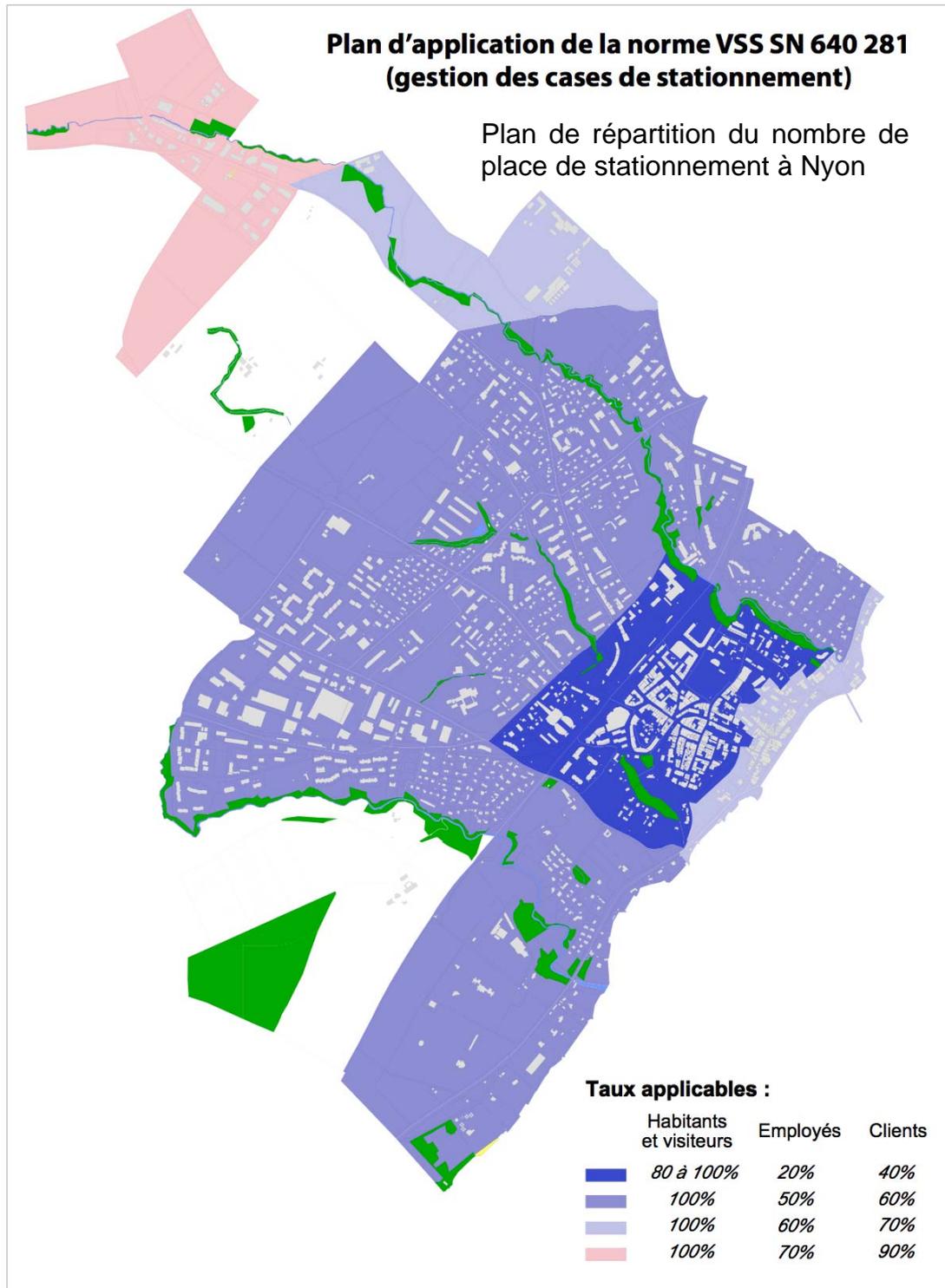
- Dans les quartiers résidentiels desservis par les transports publics, les zones de stationnement longue durée du domaine public doivent être transformées, si nécessaire, en courte durée de manière à éviter le parcage des pendulaires en direction des grands générateurs de déplacements (centre-ville en particulier).
- Le stationnement à usage public dans les quartiers doit être destiné en priorité aux visiteurs et aux clients. Il doit être organisé de manière à inciter les personnes actives à utiliser les transports publics.

Résumé du stationnement dans les quartiers

A part quelques mesures particulières à prendre dans les secteurs où des problèmes sont recensés, les quartiers doivent faire l'objet de mesures globales de gestion du stationnement permettant d'éviter des dysfonctionnements d'utilisation des places publiques. Il s'agit en particulier de garantir le parcage des habitants dans leurs lieux d'habitations et réserver le stationnement sur voirie aux visiteurs et éventuels commerces du quartier.

Plan d'action

- Introduire une **durée limitée (3 heures, éventuellement 5 heures à l'essai) pour éviter le stationnement des pendulaires** et favoriser le stationnement des visiteurs du quartier. Ne pas oublier que la grande majorité des besoins des habitants sont pris en charge dans leurs habitations. Cette mesure sera introduite selon la pression observée sur le stationnement dans les quartiers
- Observer à moyen terme les répercussions pour les habitants du quartier et en particulier les reports de parcage dans les parkings privés.
- Si nécessaire, **mettre en place un système de « macarons » pour les habitants** en définissant des règles d'attribution (habiter dans le quartier considéré, ne pas avoir de place à disposition sur le domaine privé pour la voiture concernée, etc.).
- Pour les quartiers sensibles, comme celui des Fontaines qui présente un déséquilibre dans l'offre, établir des bilans offre/demande et proposer des mesures adéquates (voir "Cas particuliers" dans le chapitre suivant).
- Pour les zones d'activités, **encourager le personnel des différentes entreprises à ne pas utiliser leur véhicule privé, au profit des transports publics et la mobilité douce, par le biais de Plans de mobilité d'entreprise**. Ces mesures étant d'initiative privée, elles seront proposées et/ou négociées avec les entreprises existantes. Pour les nouvelles constructions et les extensions d'entreprises existantes, l'obligation d'établir un Plan de mobilité d'entreprise peut se faire par le biais de la **modification du Règlement communal d'urbanisme**.
- Pour les nouvelles constructions et les transformations, différencier par secteur le nombre nécessaire de places de stationnement à usage privé, en fonction de la desserte en transports publics et du potentiel de déplacements à pied ou à vélo, conformément aux normes VSS en vigueur (normes suisses des professionnels de la route et des transports). Modifier le Règlement communal d'urbanisme en conséquence (voir plan des secteurs à la page suivante qui indique les coefficients de réduction à appliquer, selon les secteurs, pour l'offre en stationnement des différents usagers).



La norme SN 640 281 "Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme" préconise l'application de coefficients de réduction, appliqués aux valeurs spécifiques liées aux différentes affectations, pour tenir compte de la part de déplacements en mobilité douce et de la desserte des différents secteurs par les transports publics. Les "taux applicables" de la figure ci-dessus concordent à ces facteurs de réduction. Pour Nyon, les différents types de secteurs correspondent aux types de localisation A à D de ladite norme. Les facteurs appliqués tiennent compte de la régularité des déplacements. C'est pourquoi, pour les employés, le bas ou la valeur moyenne de la fourchette des valeurs préconisées par la norme est appliquée alors que, pour les clients-visiteurs, c'est plutôt le haut de la fourchette qui est choisi.

4.3 Les quartiers : cas particuliers

Les secteurs à études particulières regroupent les quartiers dans lesquels ont été observés des dysfonctionnements en matière de stationnement. Ils ont été traités de manière plus fine et sont présentés ci-dessous :

Secteur "Hôpital – Marens"

Constat

L'hôpital de Nyon (GHOL) prévoit la construction et la rénovation de bâtiments. Dans ce cadre, la problématique du parcage des employés et des visiteurs doit être revue en termes de localisation, de capacité et de gestion du stationnement. Un nouvel équipement est donc planifié.

Compte tenu de la proximité des deux établissements, il y a par ailleurs lieu de profiter de la construction du parking de l'hôpital pour satisfaire les besoins du Centre d'enseignement post-obligatoire de Nyon (CEPN), que ce soit pour les enseignants ou pour les visiteurs des salles de sport, suite à l'abandon de la réalisation du parking sous ces dernières.

Enfin, toujours pour des questions de proximité, il apparaît intéressant de mettre à profit une complémentarité d'usage possible du parking de l'hôpital pour les besoins en stationnement de la salle de spectacles de Marens.

Objectif

Créer et dimensionner une entité de parking répondant aux besoins publics et privés des trois équipements que sont l'hôpital, le CEPN et la salle de spectacles de Marens. Planifier les accès à cet équipement en fonction de cet objectif.

Demande en stationnement

Hôpital de Nyon (GHOL)

L'hôpital de Nyon emploie 650 personnes environ, dont plus d'un quart (27%) habitent sur le territoire français et ne disposent donc pas d'une très bonne desserte en transports publics. Sur ces 650 employés, on peut estimer à 363 le nombre de personnes présentes en même temps sur le site durant la journée et à 47 le nombre de personnes présentes la nuit. Les besoins en stationnement pour tous les usagers sont estimés sur la base du nombre d'employés en tenant compte de facteurs de réduction liés à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce (0.5 pour les employés résidant en Suisse, 0.9 pour les frontaliers, 0.6 pour les visiteurs, pas de réduction pour la nuit).

La demande pour l'hôpital de Nyon est donc estimée comme suit :

- Employés : Jour : **140 places** de parc
Nuit : **30 places** de parc (avec superposition liée au changement d'équipes)
- Visiteurs : Jour : **100 places** de parc
Soir : **100 places** de parc

Demande GHOL cumulée en journée : **270 places**

Demande GHOL cumulée en soirée : **130 places**

CEPN

Les besoins pour les employés du CEPN ont été fixés par le Canton à **45 places**. Le besoin lié à l'utilisation des salles de sport en soirée est estimé, selon les normes, à **15 places**.

Théâtre de Marens

Le besoin lié au théâtre de Marens en soirée est estimé à **85 places** de parc, selon les normes et sur la base du nombre de places assises (420 places). La demande pour les enseignants de l'école de Marens a également été estimée. Elle est satisfaite par l'offre en surface aux alentours des bâtiments de l'école.

Bilan

Demande cumulée en journée : **315 places**

Demande cumulée en soirée : **230 places**

On constate donc l'intérêt de créer une seule entité permettant de satisfaire aux différents équipements par complémentarité d'usage.

Mesure

Créer un parking d'environ 320 places situé à proximité de l'hôpital de Nyon.

Secteur "Les Fontaines"

Constat

Plusieurs plaintes ont été formulées, portant sur le manque de places de parc pour habitants et visiteurs dans ce quartier.

La Migros mettait en location 98 places de parc privées (parking d'appoint). Ce parking a été fermé durant cet été 2011, le temps du chantier d'extension du brico-loisirs Migros.

Le tracé de la RDU entre en conflit avec les places de parc situées le long du chemin du Joran. A terme, ces places sont vouées à disparaître.

A terme, des solutions pourront néanmoins être trouvées en relation avec le Plan de quartier "Gravette".

Objectif

Trouver une ou des solutions intermédiaires permettant de diminuer la pression sur le stationnement et de garantir une capacité suffisante de parcage pour les visiteurs du quartier.

Bilan offre-demande

Besoins pour les habitants :	1220 places
Besoins liés aux activités :	290 places
Total de la demande :	1'510 places
Offre actuelle (sans Migros) :	1'330 places

On constate donc un déficit de 180 places.

Mesures "Etape 1"

Vérifier l'occupation des parkings privés. Chercher un emplacement intermédiaire pour combler partiellement le déficit en places de parc. Entrer en discussion avec Migros pour la réouverture du parking d'appoint après la fin du chantier d'extension du brico-loisirs. Mettre une partie des places de parc situées le long du chemin du Joran à disposition des visiteurs de l'école de Champittet en les laissant ouverte au stationnement des habitants durant la nuit (17h00 à 07h00) et le week-end. Ouvrir cette réflexion à l'ensemble des places de parc affectées aux employés du secteur.

Mesures "Etape 2"

Entrer en discussion avec Migros pour la mise à disposition de places de parc dans le futur Plan de quartier de la Gravette, en complémentarité des cases pour les commerces et celles affectées à un parking d'échange.

Secteur "La Vuarpillière"

Constat

Le parking de la Vuarpillière comprend 165 places dont 9 places à durée limitée (1 heure) ainsi que 156 places payantes à durée illimitée et ouvertes aux détenteurs d'abonnements.

Plusieurs plaintes ont été formulées, portant sur le manque de places de parc pour les visiteurs et les employés dans ce secteur, malgré la location de places de parc à diverses entreprises dans le parking de la Vuarpillière.

Pourtant, les relevés d'occupation de ce parking montrent que celui-ci offre toujours des places libres.

Par ailleurs, un premier bilan offre/demande fait sur la base du SIT, complété par des relevés des places de parc in situ, montre que le besoin en stationnement est a priori satisfait dans cette zone (*demande = 800 cases / offre = 820 cases / bilan positif de 20 cases*).

Afin d'être plus complet et renseigné sur le besoin et la capacité de parcage des différentes entreprises, une enquête a été réalisée auprès de celles du secteur. 29 entreprises ont répondu à cette enquête, dont les plus importantes en termes de génération de déplacements.

Objectif

Mieux cerner la nature et la cause des dysfonctionnements annoncés. Prendre les mesures nécessaires en conséquence en tenant toutefois compte de la desserte renforcée envisagée de ce secteur par le NStCM.

Bilan offre-demande pour 29 entreprises enquêtées

Besoins pour les employés : **378 places**

Besoins les visiteurs : **109 places**

Total de la demande : **487 places**

Offre actuelle : **564 places** (dont 150 dans le parking de la Vuarpillière)

On constate donc un bilan positif de 77 places. A noter également que, même en ne considérant aucun facteur de réduction tenant compte des transports publics et de la mobilité douce, le bilan reste positif de 28 places.

Mesures

Traiter les cas particuliers, à savoir identifier les entreprises présentant un fort déficit ou un excédent en places de parc et en déterminer les causes. Redéfinir les règles d'attribution pour les locations/abonnements dans le parking de la Vuarpillière (sur la base des normes de dimensionnement des besoins en stationnement). Redistribuer si nécessaire ces abonnements en fonction de ces nouvelles règles.

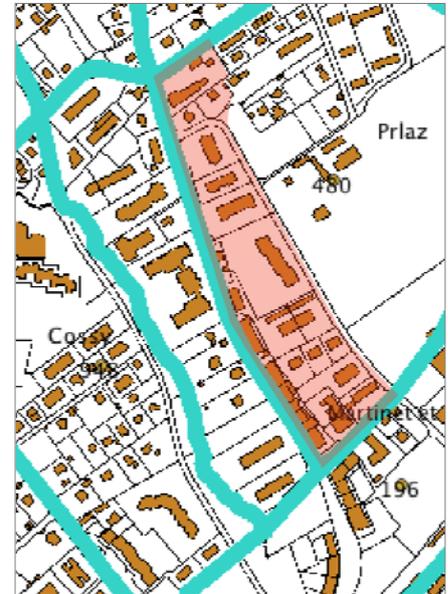
Secteur "Prélaz Ouest"

Constat

A l'ouest, la route de St-Cergue est bordée de constructions récentes dont les besoins en stationnement sont satisfaits.

A l'est par contre, la plupart des immeubles sont plus anciens. Les garages souterrains et les emplacements de parcage sont peu nombreux.

Une pression sur le stationnement est donc constatée dans ce secteur (voir figure ci-contre). Certains usagers ne possédant pas de place de parc utilisent le parking Martinet ou celui de Clémenty (voués à disparaître), d'autres stationnent la nuit à l'école du Rocher (temps de parcage limité).



Objectif

Quantifier le déficit en places de parc. Trouver des solutions de parcage permettant de remplacer l'utilisation des parkings actuellement utilisés.

Bilan offre-demande

Besoins pour les habitants :	423 places
Besoins liés aux activités :	57 places
Total de la demande :	480 places
Offre actuelle :	464 places

On constate donc un bilan négatif d'une vingtaine de places.

La demande pour les enseignants de l'école du Rocher a également été estimée. Elle est satisfaite par l'offre en surface aux alentours des bâtiments de l'école.

Mesures

Saisir une opportunité privée ou publique pour offrir une réserve de capacité pour le stationnement des habitants (dans le cadre du PQ Martinet ou dans le cadre de la création des terrains de sport dans le secteur de Prélaz). Prévoir une souplesse quant au dimensionnement de cette réserve (20 à 50 places) pour permettre de répondre à la demande effective ainsi qu'à la suppression de places le long de la rue permettant la création d'un cheminement de mobilité douce côté est. Fixer des règles d'attribution pour l'obtention d'abonnements (cf. règles d'attribution pour les parkings "habitants" du centre-ville)

Secteur "Colovray"

Constat

Les parkings de Colovray répondent à plusieurs besoins et doivent être dimensionnés en tenant compte d'une complémentarité des usages.

Ce secteur fait l'objet d'une étude particulière sous la forme d'un Schéma directeur qui permettra de définir un programme complet du Centre sportif. Le dimensionnement de la capacité de parcage est donc pour l'heure prématuré.

Des relevés d'occupation ont été réalisés à plusieurs saisons et périodes de la journée de cette année :

Avril matin :	15% d'occupation
Avril après-midi :	10% d'occupation
Juin matin :	16% d'occupation
Juin après-midi:	12% d'occupation
Juillet matin :	34% d'occupation
Juillet après-midi:	40% d'occupation
Août (samedi après-midi de canicule) :	108% d'occupation

Objectif

Définir les besoins en stationnement et organiser le parcage en considérant les complémentarités d'usage possibles. Mettre à disposition des places de parc pour un parking d'échange en relation avec la bonne desserte future du Centre sportif. Encourager les déplacements en transports publics et en mobilité douce.

Offre et demande

Offre actuelle :	Piscine parking ouest :	344 places
	Piscine parking est :	64 places
	Centre sportif :	122 places
		<hr/>
		530 places

Besoins pour la piscine :	70 places (+ gestion des pointes de fréquentation)
Besoins le Centre sportif :	selon Schéma directeur Colovray
Besoins du P+R :	50 places

Mesures

Réserver à court terme une cinquantaine de places de stationnement pour un parking d'échange (P+R) avec des places dédiées au covoiturage. La desserte en transports publics améliorée à fin 2012-2013 et un bon réseau piétonniers et cyclables contribueront à l'efficacité du fonctionnement de ce P+R. L'installation d'une station vélo en libre service (VLS) complètera l'offre de services à la mobilité ainsi qu'une offre préférentielle d'un abonnement complet qui combine les frais de stationnement, l'utilisation des TP et/ou des VLS.

Secteur "Rive-Ouest"

Constat

Le stationnement dans le secteur de la plage peut être problématique les jours de pointe. La connexion entre les places de parc de la Promenade du Mt-Blanc et la plateforme devant la plage est dangereuse à cause du trafic sur la route Suisse. Ce secteur sera prochainement beaucoup mieux desservi par les transports publics.

Pour le port, la problématique est surtout liée à la dépose de marchandises et au stationnement longue durée.

Objectif

Encourager les déplacements en transports publics et en mobilité douce. Sécuriser les traversées piétonnes devant la plage. Donner une possibilité de dépose de marchandises au port et offrir du stationnement longue durée dans un périmètre à distance raisonnable.

Offre et demande

Offre : **100 places** (Mt-Blanc : 45 / Louis-Bonnard : 29 / solde Pensées : 25)

Besoins pour la plage : **15 places**

Besoins pour le port : **80-90 places** (actuel : 375 places / futur : 410 places d'amarrage)

Mesures

Rendre payant le stationnement sur la Promenade du Mt-Blanc et sur le Quai Louis-Bonnard (1.- / heure y compris le dimanche). Etudier la possibilité de vendre des billets combinés "bus / entrée de la plage". Améliorer les accès à pied. Favoriser le stationnement vélos à la plage et au port. Réaménager la plateforme devant la plage pour sécuriser les traversées et les arrêts de bus. Offrir une place de dépose de marchandises supplémentaire devant le port.

4.4 Les parkings d'échange

Problématique

Afin de limiter le trafic au centre de Nyon, il est proposé que les personnes travaillant au centre-ville ou transitant par Nyon puissent se stationner dans des parkings périphériques, desservis par les transports publics et équipés de stations de vélos en libre service. Ces parkings peuvent également, selon les cas, être utilisés pour du covoiturage. Ils seront mis en place progressivement, en fonction de la demande, qui dépend notamment de l'offre au centre-ville et de l'efficacité du réseau de transports publics.

Pour les pendulaires en transit, seul le P+Rail de la Gare reste disponible au centre-ville de Nyon. Celui-ci doit toutefois également permettre le stationnement occasionnel des voyageurs "longue distance" et ne doit donc pas être uniquement réservé à des détenteurs d'abonnements.

En ce qui concerne la Ville de Nyon, les trois endroits identifiés dans le cadre de l'élaboration du Concept de mobilité urbaine (CMU) sont Colovray (en complémentarité d'usage avec le Centre sportif et la piscine), le secteur de la Gravette (en complémentarité d'usage avec le futur Plan de quartier) ainsi que le secteur de l'Asse (en relation avec la station NStCM du même nom).

Pour ce dernier, les terrains n'étant pas situés sur le territoire nyonnais, une collaboration avec la Région est indispensable. Si ce site ne pouvait pas être concrétisé, il y aurait lieu de déplacer la réflexion sur le site de la Vuarpillière. En effet, compte tenu du bilan offre-demande obtenu dans cette étude pour ce secteur (voir chapitre "Secteur Vuarpillière"), il y aurait lieu d'envisager la mise à disposition de places de parkings d'échange dans le parking existant et/ou d'envisager la construction de places supplémentaires. En première étape, 20 places pourraient être affectées au P+R rapidement pour évoluer vers une cinquantaine de places. En deuxième étape, ce chiffre devrait pouvoir augmenter en fonction de la demande effective.

Pour le secteur de la Gravette, en attendant la réalisation du Plan de quartier, un parking provisoire est prévu aux abords du quartier de la Petite Prairie.

Demande

Sur la base du nombre actuel de détenteurs d'abonnements, la demande peut être évaluée à environ 300 places de stationnement. Dans un premier temps, la capacité estimée des P+R est de 3 x 50 places à la Petite Prairie, à l'Asse et à Colovray.

Concernant le P+Rail, la répartition entre les abonnements et les places disponibles pour les voyageurs "longue distance" doit être évaluée en collaboration avec les CFF, sur la base des titres de transport. Pour les abonnements, des règles d'attribution doivent par ailleurs être également définies avec ceux-ci.

Résumé du stationnement sur les parkings d'échange

Afin de satisfaire la demande pour les pendulaires en transit et les employés du centre-ville, il est proposé de créer des petites entités de parkings d'échange à Colovray, à la Petite Prairie (Gravette à terme) et à l'Asse (ou La Vuarpillière). Ces parkings permettent aux pendulaires réguliers de stationner leur voiture en périphérie et de venir au centre-ville et à la gare en transports publics. Pour les voyageurs en transit non réguliers et mal desservis par les transports publics, une entité de P+Rail, de taille similaire au parking actuel, est maintenue à la gare.

Plan d'action

- **Initier la mise à disposition de parkings d'échange en périphérie et les adapter en fonction de la demande.** Construire un parking provisoire à Petite Prairie en attendant le développement du Plan de quartier Gravette. Mettre à disposition des places de parc dans les parkings de Colovray. Poursuivre les discussions avec la Région pour mettre en place un parking de construction simple près de la station NStCM de l'Asse.
- Mettre en place une **tarification combinée entre les TP et le stationnement dans les P+R**, permettant d'encourager le stationnement dans ces équipements.
- Définir des **règles d'attribution des abonnements des P+R aux personnes qui ne bénéficient pas d'une bonne desserte en transports publics**, permettant de favoriser l'utilisation des transports publics le plus proche possible du domicile.

Rôle et organisation des parkings d'échange – Tarification

Les tableaux ci-dessous résument les caractéristiques des parkings d'échange. Pour Colovray, les informations relatives aux autres fonctions du parking sont données au chapitre "Secteur Colovray".

P+R Colovray - Asse - Gravette (Petite Prairie)	
Rôle	
Etape 1	employés du centre-ville, pendulaires en transit - Covoiturage
Etape 2	employés du centre-ville, pendulaires en transit - Covoiturage
Capacité	
Etape 1	150 places (Colovray : 50 / Asse-Vuarpillière : 50 / Petite Prairie : 50)
Etape 2	300 places (Colovray : 50 / Asse-Vuarpillière : 100 / Gravette : 150)
Tarification	
Etape 1	P+R : abonnements combinés parking + bus/train + VLS Covoiturage : tarif mensuel ou tarif journalier
Etape 2	P+R : abonnements combinés parking + bus/train + VLS Covoiturage : tarif mensuel ou tarif journalier
Remarques :	
La planification du parking de l'Asse doit se faire en coordination avec la Région (terrains appropriés sur la commune de Signy)	

P+Rail de la Gare	
Rôle	
actuel	pendulaires en transit majoritairement
futur	pendulaires en transit et voyageurs "longues distances"
Capacité	
actuel	105 places
futur	105 places
Abonnements / locations	
actuel	85 abos
futur	A définir avec les CFF
Tarification	
actuel	60.- /mois
futur	Tarif mensuel pour les pendulaires en transit (à discuter avec les CFF) tarif lié au titre de transport pour les voyageurs "longue distance"
Remarques :	
La répartition "abonnements / places à la journée" et la tarification doivent être discutées avec les CFF	

5 Conclusion et prochains pas

La mise en œuvre de la politique de stationnement sur le territoire nyonnais a comme principal objectif de réorganiser équitablement l'offre en stationnement afin de répondre au mieux aux besoins réels des usagers. Elle traduit une volonté politique forte d'actionner un important levier pour réduire le trafic automobile de transit et préserver ainsi les Nyonnaises et les Nyonnais des nuisances liées au bruit routier et de la pollution de l'air. Cette opération de longue durée devra se mettre en place progressivement et en fonction des opportunités : certaines mesures préconisées dépendent en effet d'autres mesures ou projets dont le calendrier ne peut pas toujours être fixé.

Néanmoins, afin de coordonner au mieux ces actions et de ne pas engendrer des situations de blocages liées à des suppressions ou de modification de gestion de parkings, une tendance peut être donnée à titre indicatif quant aux priorités à mettre pour les différentes mesures :

1. Modification de la tarification du parking Perdttemps (déjà réalisée),
2. Nouvelle répartition des abonnements au parking Martinet au profit des habitants et employés du centre-ville et au détriment des pendulaires en transit,
3. Amélioration des conditions de parcage dans le quartier des Fontaines et suivi des mesures dès le printemps 2012,
4. Construction du parking de l'hôpital de Nyon,
5. Construction et mise à disposition de parkings périphériques P+R (Petite Prairie et Colovray), à combiner avec les transports publics,
6. Mise en place progressive de la nouvelle organisation des places sur voirie au centre-ville, à coordonner avec les résultats de l'étude du PDL vieille-ville.
7. Discussions avec les gérants des parkings privés pour la mise en place d'une politique de gestion et de tarification cohérente dans le centre-ville,
8. Mise en place progressive de la tarification des places de parc dans le secteur Rive-Ouest, Colovray, les tennis, etc.
9. Contrôles et mise en place de mesures de gestion du stationnement public dans les quartiers (stationnement < 3 ou 5h selon la localisation du quartier),
10. Mise en souterrain et extension du parking Perdttemps en relation avec le PQ Perdttemps-Usteri,
11. Concept de stationnement du secteur Colovray en relation avec le Schéma directeur,
12. Au gré de la demande, extension du nombre de places dans les parkings périphériques, discussions avec les représentants de la Migros en vue du déplacement de l'entité Petite Prairie à Gravette,
13. Mise en souterrain et extension du parking de Rive-Est.

Ces mesures seront échelonnées dans un processus qui débutera assez rapidement pour les mesures les plus simples mais qui prendra facilement une bonne quinzaine d'années pour voir les entités de parkings souterrains se réaliser.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 31 octobre 2011 pour être présenté au Conseil communal pour qu'il en prenne acte.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

Is

D. Rossellat



Le Secrétaire :

Is

C. Gobat

Annexe(s)

- Plan du centre-ville : gestion du stationnement sur voirie

