

CONCEPT DE MOBILITE URBAINE DE LA VILLE DE NYON



Suivi de l'étude

Municipalité	Suivi du dossier et décisions politiques
Municipale en charge	Mme Elisabeth Ruey-Ray, responsable du dicastère Sécurité, Mobilité et Transports En charge de l'avancement du dossier CMU et de la concertation
Groupe technique	Responsable : Mme N. Mameri Khiat, Cheffe de l'Office de la mobilité Membres : Les Chefs de services concernés Le mandataire principal Les Municipaux d'autres dicastères concernés ont également été associés en fonction des thèmes abordés
Mandataires	team+ Elaboration globale du concept de mobilité urbaine bfm – Büro für Mobilität AG Conseils concernant les prestations de mobilité et la mobilité douce ceat Conseils en matière de concertation et de communication

Table des matières

GLOSSAIRE

1	INTRODUCTION	9
1.1	Pourquoi un concept de mobilité ?	9
1.2	Bases	11
1.3	Périmètre	11
2	CONSTATS	12
2.1	Urbanisation	13
2.1.1	Situation actuelle et perspectives de développement	13
2.1.2	Planifications supérieures	15
2.1.3	Points forts – Points faibles	17
2.2	Aspects environnementaux	18
2.2.1	Généralités	18
2.2.2	Situation actuelle OPB et évolution	18
2.2.3	Situation actuelle OPAir et évolution	18
2.2.4	Planifications supérieures	22
2.2.5	Points forts – Points faibles	22
2.3	Multimodalité et intermodalité des déplacements	23
2.3.1	Multimodalité	23
2.3.2	Intermodalité	24
2.3.3	Références aux planifications supérieures	25
2.3.4	Points forts – Points faibles	25
2.4	Le réseau routier et les déplacements en TIM	26
2.4.1	Situation actuelle	26
2.4.2	Planifications supérieures	30
2.4.3	Etudes et planifications communales	32
2.4.4	Points forts – Points faibles	34
2.5	Stationnement	35
2.5.1	Situation actuelle	35
2.5.2	Planifications supérieures	39
2.5.3	Etudes et planifications communales	39
2.5.4	Points forts – Points faibles	40
2.6	Transports publics	41
2.6.1	Situation actuelle	41
2.6.2	Planifications supérieures	44
2.6.3	Etudes et planifications communales	47
2.6.4	Points forts – Points faibles	47

2.7	Mobilité douce	48
2.7.1	Situation actuelle	48
2.7.2	Planifications supérieures	51
2.7.3	Etudes et planifications communales	53
2.7.4	Points forts – Points faibles	53
2.8	Information, communication et marketing de la mobilité	54
2.8.1	Situation actuelle	54
2.8.2	Planifications supérieures	55
2.8.3	Points forts – Points faibles	55
3	OBJECTIFS	56
3.1	Objectifs généraux du Concept de mobilité urbaine	56
3.2	Objectifs sectoriels	57
3.2.1	Dans le domaine des transports individuels motorisés (TIM)	57
3.2.2	Dans le domaine des transports publics (TP)	58
3.2.3	Dans le domaine de la mobilité douce (MD)	59
3.2.4	Dans le domaine des services de mobilité	59
3.2.5	Dans le domaine de l'information et la communication	59
4	CONCEPTS	60
4.1	Transports individuels motorisés et stationnement	60
4.1.1	Bases	60
4.1.2	Concept général	60
4.1.3	Concept TIM - Réseau des transports individuels motorisés	62
4.1.4	Mesures à court terme	67
4.1.5	Mesures à moyen et long termes	69
4.2	Concept de stationnement	71
4.2.1	Concept général	71
4.2.2	Propositions pour le centre-ville	72
4.2.3	Propositions pour les parkings d'échange	75
4.2.4	Propositions pour les quartiers	77
4.2.5	Mesures à court terme	77
4.2.6	Mesures à moyen et long termes	78
4.3	Transports publics	79
4.3.1	Concept général	79
4.3.2	Description du concept	80
4.3.3	Mesures à court terme	83
4.3.4	Mesures à moyen et long termes	84
4.4	Mobilité douce	89
4.4.1	Bases	89
4.4.2	Concept général	89
4.4.3	Standards d'aménagement	90
4.4.4	Stationnement pour les cycles	92
4.4.5	Mesures à court terme	93
4.4.6	Mesures à moyen long termes	94

4.5	Services de mobilité, information et marketing	97
4.5.1	Bases	97
4.5.2	Concept général	98
4.5.3	Mise en œuvre à court terme	99
4.5.4	Mise en œuvre à moyen et long termes	99

5	MESURES	100
----------	----------------	------------

5.1	Organisation des mesures	100
------------	---------------------------------	------------

5.2	Listes des mesures	100
------------	---------------------------	------------

ANNEXES

GLOSSAIRE

1. LE VOCABULAIRE NYONNAIS :

Agglo Nyon	Agglomération nyonnaise, soit les communes de Nyon, Prangins, Eysins, Crans-près-Céligny, Signy, Grens, Trélex et Duillier
Agglo compacte	Agglomération nyonnaise compacte, soit les communes de Nyon, Prangins et Eysins
CMU	Concept de Mobilité Urbaine
RDU	Route de distribution urbaine (reliant la route de Crassier à la route de l'Etraz en connectant les routes de Divonne, Signy et Duillier)
SDAN	Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise

2. LES SIGLES :

ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation – <i>Etude de conformité, menée par le SDAN, visant à apprécier les projets de centres commerciaux dans un contexte territorial donné et dans le respect des contraintes environnementales.</i>
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
MD	Mobilité douce (cyclistes et piétons)
PACA	Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération
PAFVG	Projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise
PDCComm	Plan directeur communal
PDcn	Plan directeur cantonal
PDR	Plan directeur régional (établi au niveau du district)
RLATC	Règlement cantonal d'application de la LATC
TIM	Transports individuels motorisés
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transports publics

3. LE VOCABULAIRE DE LA MOBILITE :

Billettique	Ensemble des procédés et outils de gestion permettant l'accès aux équipements et services de transports en utilisant une carte unique (magnétique ou à puce). Ce billet, à tarif préférentiel, permet de combiner plusieurs moyens de transport (train, bus, vélo en libre service, auto-partage, etc.) avec la possibilité de parquer son véhicule (voiture, deux-roues, etc.)
--------------------	---

Covoiturage	Regroupement d'au moins deux personnes dans une même voiture pour effectuer un trajet ensemble.
Intermodalité	L'intermodalité désigne la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
Multimodalité	Dans le domaine de la politique des transports, l'approche multimodale désigne la volonté de développer des chaînes de transport alternatives à la route dont l'impact environnemental est considéré comme trop négatif. Dans le domaine du transport de personnes on utilise la notion de multimodalité pour désigner le comportement des usagers qui comparent les modes de transport de différents points de vue (commodité, coût, rapidité, sécurité et de plus en plus fréquemment effets sur l'environnement) et choisissent en conséquence.
P+R (Park & Ride)	Parking automobile localisé en périphérie de ville à proximité immédiate d'un point d'arrêt de service de transports en commun.
P+Rail (Park & Rail)	Parking automobile localisé à proximité immédiate d'une gare ou d'une halte CFF
P+B (Park & Bike)	Parc à vélo localisé à proximité d'un P+R. C'est un système qui consiste à parquer sa voiture en périphérie pour ensuite enfourcher son vélo garé dans ce même parking et rejoindre le centre ville.
B+R (Bike & Ride)	Parc à vélo sécurisé localisé à proximité d'un arrêt de transport collectif (train-bus) permettant de combiner l'utilisation des transports publics et du vélo.
Part modale	Représente la part des déplacements réalisés par une population avec un mode de déplacement donné
Pédibus	L'autobus pédestre est un mode de ramassage scolaire ayant pour objet de limiter le recours à l'automobile par des parents conduisant leurs enfants à l'école.
Pendulaire	Personne effectuant quotidiennement des déplacements fixes du lieu de domicile au lieu de travail. Ce terme désigne en général des personnes réalisant des distances conséquentes.
Report modal	Transfert d'un mode de transport à un autre pour réaliser un déplacement. S'emploie souvent pour qualifier l'abandon de la voiture.
Trafic	Nombre de véhicules passant à un point donné pendant un laps de temps donné.
Transit	Se dit du trafic qui traverse un secteur sans pour autant avoir de relation avec lui, c'est à dire qui n'est ni un lieu de départ, d'arrêt ou d'arrivée.

Transport en site propre (TCSP)

Les transports en commun en site propre sont des lignes de transports collectifs caractérisées par des emprises réservées, inutilisables et non franchissables par les automobilistes sur une majeure partie du tracé.

Personne à mobilité réduite (PMR)

Une Personne à Mobilité Réduite est une personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, d'un handicap permanent ou temporaire, ainsi qu'en raison d'appareils ou d'instruments qu'elle doit utiliser pour se déplacer.

Plan de mobilité d'entreprise

Les Plans de Mobilité d'Entreprise sont une démarche qui vise à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à une entreprise. Un PME permet au sein d'une entreprise, d'une collectivité ou d'une administration, de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et de rationaliser les déplacements liés au travail.

Pôle d'échanges

Aménagement physique impliquant au moins deux modes de transports en commun (par exemple, bus et train) ou deux exploitants différents et qui vise à faciliter les pratiques intermodales de transports collectifs aux utilisateurs des autres modes (voitures, taxis, deux-roues, marche à pied, etc.)

Zone 30

Section de route ou ensemble de sections de route où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30km/h, le piéton traversant est prioritaire et nécessitant une signalétique et des aménagements particuliers.

Zone 20

ou zone de rencontre. Section de route ou ensemble de sections de route où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 20km/h. La circulation de tous les modes de transports est confondue et le piéton est prioritaire.

1 INTRODUCTION

1.1 Pourquoi un concept de mobilité ?

Le Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon doit donner un cadre au domaine complexe, évolutif et transversal qu'est la mobilité. En effet la mobilité, qui était il n'y a pas si longtemps, synonyme de voiture, trafic et parking, connaît une véritable transformation qui permet aux modes de déplacement combinant voitures, transports publics, marche-à-pied, vélo et autres services à la mobilité de prendre une importance croissante.

Ce concept de mobilité urbaine **fixe donc une vision politique stratégique dans la planification et la gestion des différents modes de déplacement sur le territoire nyonnais**. Plus précisément, il définit les orientations et les principes directeurs ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de vie des Nyonnais, réduire les nuisances (bruits, pollution de l'air) et maîtriser la mobilité à l'échelle communale et régionale.

Ce concept constitue **l'instrument de planification de la mobilité de référence pour les autorités** et les services de la Ville, pour réaliser les mesures prévues et atteindre ainsi les objectifs fixés.

Assurer le relais des planifications supérieures sur le territoire communal

Aux différentes échelles et niveaux de détail qui leur sont propres, les plans directeurs cantonal et régional, le projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise ainsi que le schéma directeur de l'agglomération nyonnaise définissent des objectifs et des mesures à mettre en œuvre pour résoudre les problèmes de déplacements dans le cadre d'un aménagement durable du territoire. Le concept de mobilité urbaine de Nyon doit permettre de prendre le relais de ces planifications supérieures dans le sens où il complète et détaille, sur le territoire communal, les buts et actions définis dans le cadre de celles-ci.

Le concept de mobilité urbaine concerne donc deux échelles de compétences :

- L'échelle locale qui lui confèrera le rôle d'un document de nature directrice et opérationnelle. De cette base découleront des mesures locales à prioriser et à mettre en œuvre à court et moyen termes.
- L'échelle supra-communale qui nécessite l'intégration du concept aux planifications supérieures et leur évolution parallèle. Les mesures qui en découleront demandent une coordination supra-communale que ce soit dans leur acceptation ou dans leur financement.

Assurer une cohérence avec les réseaux des communes voisines

Parce que les réseaux ne s'arrêtent pas aux limites communales, parce que Nyon est la commune-centre de l'agglomération vers laquelle une bonne part des déplacements sont orientés, une coordination étroite doit être assurée avec les communes membres du SDAN, et plus particulièrement avec celles d'Eysins et Prangins, voisines de Nyon. Le concept de mobilité urbaine de Nyon permet donc d'assurer une cohérence des réseaux de déplacements au-delà des frontières communales.

*Mettre en œuvre un des projets identifiés dans la démarche **COMPANYON** et respecter les priorités de législation de la Municipalité*

En 2007, la commune de Nyon a engagé une démarche participative offrant à la population la possibilité de discuter et proposer des axes stratégiques souhaités pour la ville. Nommée **COMPANYON**, cette démarche a abouti à l'identification d'actions à entreprendre notamment dans le domaine de la mobilité. A notamment été retenu comme projet phare, le "Concept mobilité" dont le but défini était de doter la Commune d'une vision globale de la problématique des déplacements afin de définir une nouvelle politique de stationnement, d'accès au centre-ville, des transports publics et de promotion de la mobilité douce. Depuis 2008, la Ville de Nyon a mis un programme en place pour obtenir le label de « Cité de l'énergie », dont la mobilité est une des lignes principales. Par ailleurs, constatant des augmentations de trafic plus importantes que prévues sur le réseau de la ville, la Municipalité a développé des priorités pour la législature 2006-2011 allant dans la même direction que les projets retenus dans **COMPANYON**. L'élaboration d'un concept de mobilité urbaine permet donc de donner suite à ces deux programmes.

Améliorer la qualité de la desserte de la ville et planifier des réseaux de transports compatibles avec les futurs développements urbains

L'étude "Coordination Urbanisation-transports-environnement", menée par les bureaux Ecoscan SA et Transitec SA en 2008, a mis en évidence les limites du réseau routier nyonnais en termes de densité de trafic et de nuisances environnementales. Elle a par ailleurs démontré que l'augmentation des déplacements engendrée par le futur développement de la ville nécessite non seulement des compléments d'éléments de réseau routier mais également des changements fondamentaux de comportements en matière de choix modal. Le concept de mobilité urbaine doit par conséquent également permettre la planification de réseaux de transports de capacité et de qualité suffisantes pour écouler les déplacements actuels et futurs liés à la ville. L'horizon de planification de référence utilisé pour l'élaboration de ce concept est 2030.

Préparer le Projet d'agglomération 2

Certaines réalisations liées à la mobilité sont coûteuses. Néanmoins, il faut relever que, dans les domaines d'actions comme la mobilité douce et les transports publics, des mesures peuvent faire l'objet de subventions de la part de la Confédération dans le cadre du Projet d'agglomération PAFVG 2. Le concept de mobilité permet d'identifier ces mesures concrètes et de les intégrer dans le processus.

1.2 Bases

L'élaboration du concept de mobilité urbaine tient compte des plans directeurs, des plans généraux d'affectation des communes concernées et des différentes planifications susceptibles d'influencer la problématique des déplacements en Ville de Nyon. Au niveau régional et communal, il peut, le cas échéant, engendrer des modifications ou adaptations des dites planifications.

Niveau cantonal

Plan directeur cantonal et ses lignes directrices

Niveau régional

Plan directeur régional du District de Nyon, Volet stratégique (MRS SA)
Etude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon (RR&A SA)
Schéma Directeur du NSTCM (Fischer + Montavon – RR&A SA – Paysagegestion)

Niveau "agglomération"

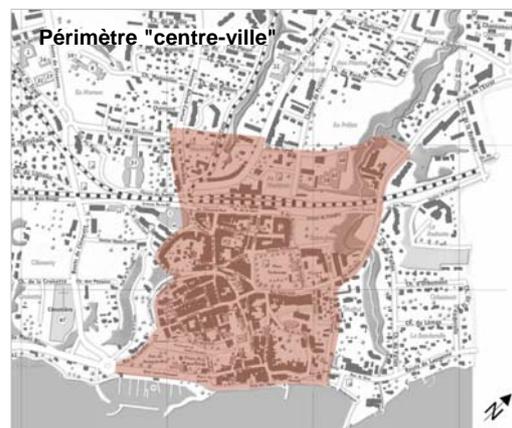
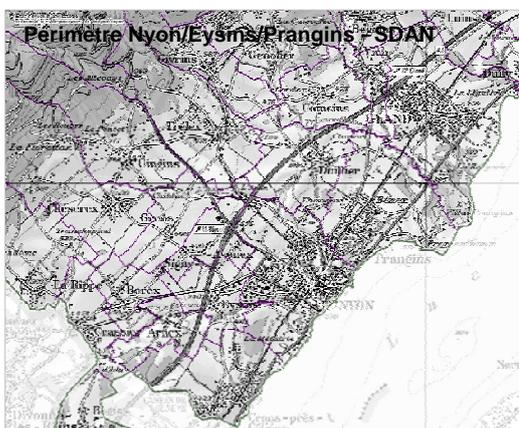
PAFVG – Projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise
SDAN – Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise
SDAN – Chantier 3 : "Etablissement d'un concept pour l'aménagement paysager, les espaces publics et la mobilité douce" (tribu'architecture - contrepoint, projets urbains - in situ vivo – transportplan)

Niveau communal

Plan directeur communal (PDCComm) et Plan général d'affectation (PGA)
Etude "Coordination Urbanisation-transports-environnement" (Ecoscan SA / Transitec SA)
Etude "Organisation des circulations au centre-ville" (team+)

1.3 Périmètre

Le périmètre de travail est le territoire communal de Nyon (en rouge), y compris le secteur de l'Asse. Pour les réflexions liées aux réseaux de déplacements, le périmètre est élargi aux deux communes voisines Eysins et Prangins (en orange). Pour les analyses concernant les déplacements et le traitement de la problématique liée au transfert modal, sont prises en compte les communes du SDAN (en jaune). Certains sujets ont nécessité la définition d'un périmètre restreint du centre-ville dont le périmètre est illustré ci-dessous.



2 CONSTATS

2.0 Cadrage

De nombreuses planifications ont été ou sont en train d'être élaborées dans la région de Nyon à plus ou moins grande échelle. C'est ainsi que, durant ces dernières années, Nyon a été intégré au projet d'Agglomération franco-valdo-genevois (AFVG), qu'un schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise (SDAN) a été adopté par les communes membres et qu'un Plan directeur régional est en train de voir le jour.

A part le développement des planifications supérieures, la Ville de Nyon possède un bon nombre d'études qui constituent chacune une donnée de base précieuse ou donne une réponse à un problème sectoriel.

Le chapitre "Constats" a pour but de présenter globalement la problématique des transports à Nyon. Il présente un "état des lieux" du système des déplacements de la ville afin de mettre en évidence les **points forts** et les **points faibles** constatés dans les différents domaines relatifs aux transports, qu'il s'agisse de la coordination "urbanisation-transports", des impacts sur l'environnement, de la structure des réseaux ou de l'organisation intermodale. Il se base sur les études réalisées dans ce domaine et fait référence aux planifications supérieures.

2.1 Urbanisation

2.1.1 Situation actuelle et perspectives de développement

Aujourd'hui, la Ville de Nyon compte quelques 18'000 habitants et 10'000 emplois. Elle offre donc un équilibre habitants/emplois intéressant du point de vue de la mobilité induite, car plus l'offre en emplois est élevée, plus le potentiel de déplacements de faibles distances ou effectués en transports publics ou en mobilité douce est important.

Pour la Ville de Nyon, les perspectives de développement sont importantes et immédiates. Même si elles sont légèrement décalées dans le temps, ces perspectives sont également importantes sur les communes voisines d'Eysins et de Prangins. A noter que, si Nyon se développe fortement, l'urbanisation envisagée tend à devenir compacte. Des limites claires à l'urbanisation sont posées. Le Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise (SDAN - voir chapitre suivant) ainsi que le Plan directeur régional renforcent ce principe et fixent la stratégie de développement.

Le tableau ci-dessous résume les développements attendus dans les 20 prochaines années pour les différentes entités territoriales.

	Population				Emplois			
	2008	2015	2020	2030	2008	2015	2020	2030
Nyon	17'900	23'650	25'150	27'350	10'000	13'000	16'200	17'000
Agglo compacte	22'600	-	30'300	36'600	11'400	-	16'800	-
Agglo Nyon	27'600	-	37'600	-	12'800	-	18'500	-
District Nyon	84'300	-	-	114'000	27'200	-	-	39'700
<i>Canton Vaud</i>	<i>685'000</i>	<i>725'500</i>	<i>755'400</i>	<i>813'500</i>	<i>312'200</i>	-	<i>360'000</i>	-

Sources : scris-VD / SDAN / Plan directeur régional, Volet stratégique / Plan directeur cantonal

Pour la Commune de Nyon, la plus grande partie de ce développement est déjà intégrée dans le Plan général d'affectation. Les principales extensions de l'urbanisation figurent dans l' "inventaire des plans de quartiers légalisés non bâtis et des études en cours ou potentielles" (voir page suivante). Ces extensions correspondent au développement de Nyon pour les quinze prochaines années. Au-delà de cette période, l'extension urbaine se poursuivra derrière la route de distribution urbaine (RDU) reliant Eysins à Prangins par les hauts de Nyon (zones en hachuré rouge dans l'extrait SDAN de la page 2016).



Secteurs	Habitants	Emplois
1 La Vuarpillière	-	1'850
2 Les Tines	780	50
3 En Oie	1'050	1'010
4 Le Reposoir	3'270	840

Secteurs	Habitants	Emplois
5 Marens	910	310
6 Prélaz	660	170
7 Martinet/Morâche	980	760
8 Vieux-Bourg	280	750

Total court terme	0 à 5 ans	5'750	3'030
Total moyen terme	5 à 10 ans	1'500	3'150
Total long terme	10 à 15 ans	2'200	520

*Inventaire des plans de quartiers non bâtis et des études en cours ou potentielles
 Tableau des extensions principales et développements attendus les 15 prochaines années*

2.1.2 Planifications supérieures

Plan directeur cantonal

Les orientations adoptées par le Grand Conseil vaudois concernant le territoire urbanisé sont les suivantes :

- Orientation 1** : Contenir l'étalement urbain et développer des logements de qualité
- Orientation 2** : Améliorer la qualité des espaces publics
- Orientation 3** : Promouvoir la mixité des affectations du sol et du bâti
- Orientation 4** : Favoriser l'offre en équipements et en services dans les agglomérations et les villes

Plan d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG)

Dans le PAFVG, la Ville de Nyon est désignée comme Centre régional. En tant que pôle secondaire de l'agglomération, elle est donc destinée à accueillir un haut niveau de services et d'équipements et une densification forte à moyenne. Sa desserte par les transports publics doit par conséquent être performante.

Plan directeur régional

Le Plan directeur régional prévoit de localiser le développement dans des secteurs d'urbanisation dense et compacte, bénéficiant d'un haut niveau de desserte par transports publics. La stratégie pour les "lieux de vie" repose sur **quatre objectifs stratégiques** :

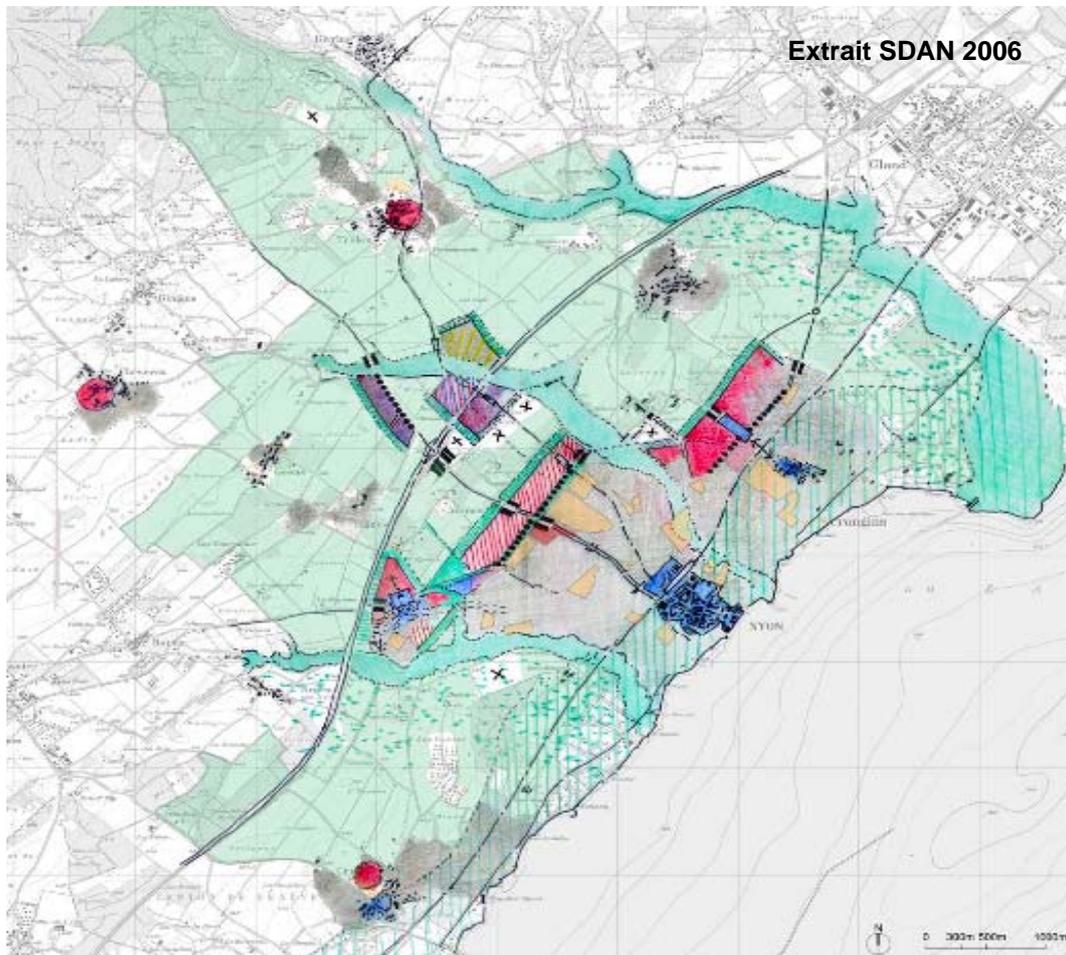
- > **B1** organiser un développement différencié
- > **B2** promouvoir l'aménagement des espaces publics, leur mise en réseau et leur connexion avec les équipements publics
- > **B3** Encourager la préservation et l'évolution du patrimoine bâti « significatif » et de son contexte dans le cadre des planifications intercommunales
- > **B4** Consolider et développer un tissu socio-économique diversifié et créatif

Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise – SDAN

(voir extrait page suivante)

Le système d'urbanisation prévu par le SDAN est composé par une structure verticale du lac au Jura, où l'on trouve successivement le noyau ancien, un nouvel espace public central, une urbanisation de frange et une limite claire avec la campagne. Ces éléments sont reliés entre eux de manière fonctionnelle et spatiale.

La jonction autoroutière de Nyon représente la "porte principale" d'entrée de l'agglomération. C'est un balcon dominant le lac et les Alpes. Les autres axes de pénétration dans l'agglomération définissent aussi des "portes". Celles-ci signalent un changement de destination de l'axe routier entre la campagne et la ville.



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Centre principal de Nyon | | Secteur de la Vuarpillière – L'Asse pour un développement sélectif |
| | Double centre de Prangins | | Secteur de L'Asse pour infrastructures et équipements publics |
| | Centre de grand village à renforcer | | Parc urbain |
| | Quartier de village avec densification possible | | Porte principale de Nyon (niveau agglomération) |
| | Zone à bâtir périphérique sans densification | | Porte de localité (niveau local) |
| | Nouvelle route avec fonctions centrales | | Aménagement paysager des limites d'urbanisation |
| | Secteur construit avec renouvellement urbain | | Littoral avec protection paysagère prioritaire |
| | Secteur avec potentiel élevé de développement dans les zones à bâtir actuelles | | Vallon avec cours d'eau et cordons boisés à respecter |
| | Secteur de densification dans zones à bâtir actuelles | | Espace vert tampon d'importance régionale |
| | Secteur avec potentiel élevé de développement hors zones à bâtir actuelles | | Zone agricole et forêt |
| | Secteur avec potentiel élevé de développement à long terme hors zones à bâtir actuelles | | Zone intermédiaire à supprimer |
| | Compléments d'urbanisation importants dans les grands villages (Crans-près-Céligny, Trélex) | | |

2.1.3 Points forts – Points faibles

La Commune de Nyon devra certainement anticiper un développement important prévu pour les 20 prochaines années, soit +50% d'habitants et +70% d'emplois. Ce développement ne pourra pas se faire sans une réorganisation du système de mobilité, qui aujourd'hui s'appuie principalement sur les déplacements individuels motorisés.

Les limites physiques de la ville cadrent l'étalement urbain. Le lac, l'Asse et le Boiron, les crêtes et l'autoroute sont des éléments structurants qui tendent à retenir naturellement l'urbanisation et à la maintenir compacte. La croissance de la ville se fera donc essentiellement au centre et en périphérie directe, par un processus de densification favorable au développement de la mobilité douce et des transports publics.

Malgré l'attractivité de Genève, et grâce à la politique volontariste menée depuis plus de 30 ans (proportion habitants/emplois dans les PQ), la Ville de Nyon conserve une dynamique d'emplois importante permettant d'assurer un bon équilibre habitat/activités, favorable du point de vue de la mobilité induite.

2.2 Aspects environnementaux

2.2.1 Généralités

La prise de conscience environnementale a très clairement eu lieu à Nyon, à l'instar de la volonté clairement exprimée lors de la démarche **COMPANYON** d'aller vers une "éco-ville" ou des démarches engagées par les autorités pour mener une politique communale orientée vers le développement durable ou pour obtenir le label "Cité de l'Energie".

La Municipalité a donc fixé la mise en place d'une politique de mobilité durable comme priorité de sa législature 2006-2011, politique qui contribuera à créer un environnement de qualité pour les nyonnais.

2.2.2 Situation actuelle OPB et évolution

Le bruit engendré par le trafic (selon les exigences édictées par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit – OPB) constitue un des critères permettant d'évaluer l' "état sanitaire" du réseau viaire de la ville. Les études récentes (Etude UTE, Ecoscan/Transitec, 2008 - voir plan page 21) ont permis de tirer les conclusions suivantes :

- les valeurs limites d'immission sonores sont aujourd'hui dépassées le long de la majorité des axes principaux de la ville (soit 53% de la longueur totale du réseau),
- le long des axes atteignant les 14'000 véhicules, les valeurs d'alarme peuvent être dépassées en façades des bâtiments les plus proches de la chaussée,
- les axes les plus touchés sont la route de Divonne (ouest), l'avenue des Eules, la route d'Oulteret, la place de la Gare, la route de Genève et la route de Lausanne.

Les conséquences du développement de la ville sur les **nuisances sonores**, enregistrées sur les différents axes routiers, sont par ailleurs illustrées sur le plan de la page 20, où l'on observera que la création de la Route de Distribution Urbaine (RDU) améliore fortement les conditions de l'axe Eules-Oulteret mais qu'elle ne permet pas de résoudre tous les problèmes sur le reste du réseau.

2.2.3 Situation actuelle OPAir et évolution

La pollution de l'air engendrée par le trafic (selon les exigences édictées par l'Ordonnance sur la protection de l'air – OPAir) constitue un autre critère permettant d'évaluer l' "état sanitaire" du réseau viaire de la ville. Les études récentes (Etude UTE, Ecoscan/Transitec, 2008 - voir plan page 21) ont permis de tirer les conclusions suivantes :

- même si globalement la pollution de l'air semble s'être améliorée depuis 1995, les valeurs limites de concentration de dioxyde d'azote (NO₂) sont dépassées à proximité immédiate des axes principaux de circulation; par ailleurs, les concentrations en particules fines dépassent vraisemblablement les valeurs limites OPAir.

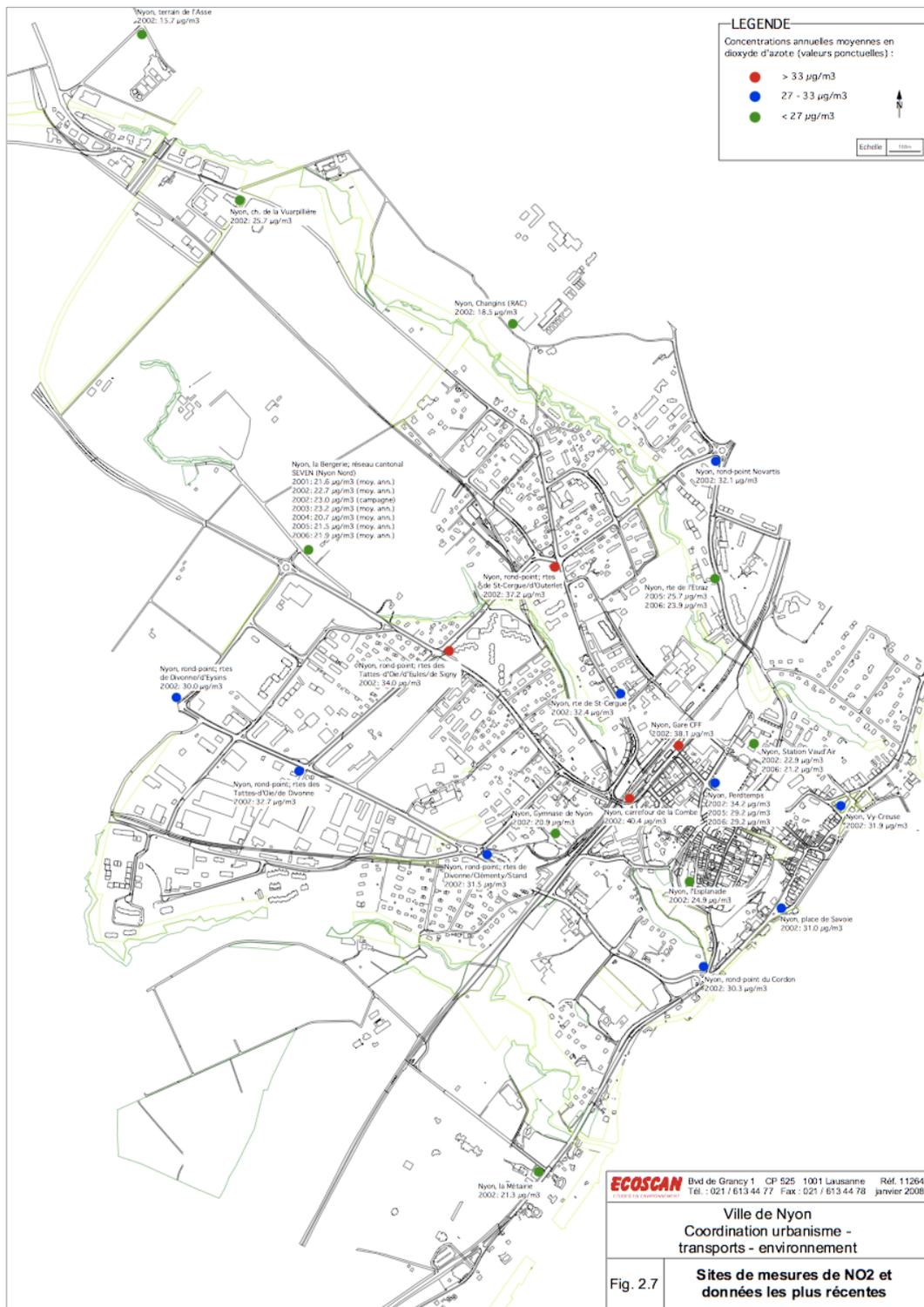
Concernant l'évolution de cette **pollution de l'air**, l'étude mentionne que, avec le développement prévu de la ville, la qualité de l'air à Nyon restera au mieux stationnaire et, au pire, se dégradera en l'absence de mesures de maîtrise des déplacements ou de renforcement probable, mais non décidé à ce jour, des normes antipollution.



Niveaux sonores diurnes sur la base du TJM 2007



Scénario futur sur la base du TJM 2007 + PQ's + ICFF + RDU + PC



Mesures récentes de NO₂

2.2.4 Planifications supérieures

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Le PAFVG définit le cadre du développement urbain en énonçant un objectif clair relatif à l'environnement :

Qualité de l'environnement : maintenir et favoriser des conditions de vie de qualité pour la santé de la population et préserver le climat.

Plan directeur régional

Le Plan directeur régional se positionne tout aussi clairement vis-à-vis de l'environnement, notamment en ce qui concerne les rejets :

- > **A4** Maîtriser les rejets issus des activités humaines, minimisés et gérés de manière irréprochable afin de limiter leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie, notamment pour ce qui concerne (...) l'amélioration de l'environnement sonore et de la qualité de l'air (...).

Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise – SDAN

Dans ses orientations stratégiques, le SDAN fait également référence à la maîtrise du trafic :

Orientation 10 : Maîtriser le développement des déplacements TI, en respectant la qualité de vie des quartiers d'habitation et des villages

2.2.5 Points forts – Points faibles

La Municipalité a fixé comme priorité de mettre en place une mobilité durable lors de sa législature 2006-2011.

Même si elle ne représente qu'une partie de l'opinion publique, la démarche participative **COMPANYON**, organisée en 2006-2007, a permis de dégager une volonté de se diriger vers une "**éco-ville**", dans laquelle, compte tenu de la croissance démographique, il faut coordonner étroitement les problématiques de l'aménagement du territoire et des transports. Cette démarche constitue une base solide pour proposer des axes stratégiques souhaités pour la ville, notamment dans le domaine de la mobilité.

Malgré cette démarche, les nuisances environnementales ne sont pas encore suffisamment prises en compte. Peu de mesures sont prises pour réduire les nuisances du bruit ou de pollution de l'air alors que les axes principaux du réseau routier actuel ont déjà atteint les valeurs limites.

2.3 Multimodalité et intermodalité des déplacements

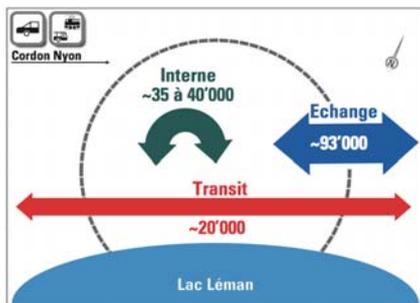
2.3.1 Multimodalité

Définition

Dans le domaine de la politique des transports, l'approche multimodale désigne la volonté de développer des chaînes de transport alternatives à la route dont l'impact environnemental est considéré comme trop négatif. Dans le domaine du transport de personnes, on utilise la notion de multimodalité pour désigner le comportement des usagers qui comparent les modes de transport de différents points de vue (commodité, coût, rapidité, sécurité et de plus en plus fréquemment effets sur l'environnement) et choisissent en conséquence. En fonction des circonstances, en particulier l'heure du déplacement et le jour de la semaine, ils peuvent être amenés à utiliser des modes de transport différents. L'information multimodale vise à leur donner des éléments pour effectuer ces choix, qui devraient normalement conduire à une meilleure utilisation des capacités disponibles.

Répartition modale

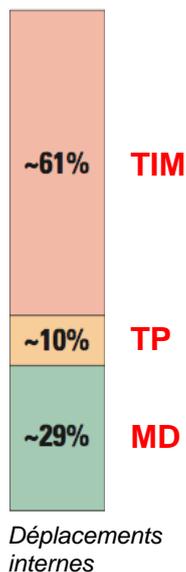
Les données disponibles, pour évaluer la répartition modale actuelle des déplacements sur territoire communal, sont les enquêtes et comptages réalisés par la Ville en 2007 ainsi que les statistiques des chemins de fer fédéraux.



Déplacements de personnes par jour (TJM) et parts modales TI et TC :

Transit :	TC : 2'000 TI : 14'000 x 1.3 = 18'200	20'200 =>	10% TC 90% TI
Echange :	TC : 12'500 TI : 62'000 x 1.3 = 80'600	93'100 =>	13% TC 87% TI

Déplacements de longue distance



Commentaires

Les données à disposition montre que la part des transports individuels motorisés (TIM) est très importante à Nyon pour les déplacements de grandes distances puisqu'elle atteint presque 90% des déplacements. Toutefois ces données sont établies en l'absence d'enquêtes relatives à la mobilité douce qui pourrait avoir une influence pour les déplacements plus courts.

Pour les déplacements internes, cette part diminue au profit de la mobilité douce (MD) alors que celle des transports publics (TP) reste dans les mêmes proportions.

A noter que pour le trafic de transit, il n'a été tenu compte ni de l'autoroute ni des trains CFF, mais uniquement du trafic sur les réseaux cantonal et communal et des usagers TP changeant de lignes à Nyon.

Selon le recensement fédéral de la population (2000), 51% des pendulaires actifs dans la commune se déplacent à pied ou à vélo contre 40% en voiture ou en motos et 9% en transports publics.

2.3.2 Intermodalité

Définition

L'intermodalité désigne la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Echanges modaux

Les pratiques actuelles d'intermodalité concernent principalement les déplacements liés à la gare de Nyon. Le parking du Martinet est en effet occupé aux trois quarts par des pendulaires en transit à Nyon et le P+Rail CFF est saturé. On relève également un grand nombre de vélos et deux-roues motorisés stationnés près de la gare.

A part ces pratiques connues, les réseaux de déplacements ne sont pas organisés pour favoriser les chaînes de déplacements, à savoir l'utilisation des plusieurs modes de transports pour effectuer un déplacement. On ne relève par exemple pas d'équipements de parcage proches des arrêts de transports publics. Certains transferts entre modes ne sont par ailleurs pas toujours aisés, à l'instar de la liaison entre le débarcadère et la gare.

Prestations de mobilité

Les prestations mobilité pouvant favoriser l'intermodalité sont encore très insuffisantes à Nyon. Le seul service proposé à la population de manière permanente reste l'auto-partage, ou la voiture en libre service, avec la présence de 5 stations Mobility CarSharing. Par contre, le plan de mobilité de l'administration, mis en place en 2008, propose plusieurs prestations aux employés de la Commune : prêt de vélos électriques, véhicule Mobility réservé aux employés communaux, subvention transports publics, etc.

2.3.3 Références aux planifications supérieures

Toutes les planifications supérieures reconnaissent la nécessité de compléter le développement des réseaux de transports par la mise en place de services de mobilité. Le Plan directeur régional y consacre un objectif stratégique :

- > **C5** Instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes de la population

2.3.4 Points forts – Points faibles

La Ville de Nyon jouit d'une bonne situation et d'excellentes connexions avec le réseau des villes suisses. Des liaisons rapides, en train ou par l'autoroute, permettent de rejoindre facilement les villes voisines et les grandes agglomérations suisses. Pour ces déplacements de longue distance, la voiture est largement préférée aux transports publics (soit 87% contre 13% de parts modales).

Malgré des distances courtes et une topographie favorable, les données à disposition montrent que la part des transports individuels motorisés (TIM) est très importante (environ 60%), la part des déplacements internes en mobilité douce est globalement inférieure à 30%. La part modale des transports publics est, quant à elle, très faible (env. 10%).

Les réseaux des divers modes de transports sont le plus souvent juxtaposés et déconnectés. Une stratégie mettant en valeur des chaînes de déplacements plus adaptées fait défaut.

Le système d'auto-partage Mobility mis en place à certains endroits de la ville et les subventions deux roues, sont les seules prestations de mobilité offertes de manière permanente à la population nyonnaise.

2.4 Le réseau routier et les déplacements en TIM

2.4.1 Situation actuelle

Le réseau national

L'agglomération nyonnaise est alimentée par l'autoroute A1 via la jonction située sur la route Blanche (RC 19a). Au droit de cette jonction, l'autoroute A1 écoule quelque 65'000 véhicules par jour. La charge journalière en entrée/sortie de l'autoroute à Nyon est d'environ 34'000 véhicules/jour, répartie également en entrée et sortie mais orientée pour 60% sur Genève et 40% sur Lausanne.

Le réseau cantonal

Le réseau cantonal se compose des routes cantonales accédant et traversant l'agglomération nyonnaise (voir carte pages suivante), soit, selon l'étude UTE (Ecoscan SA et Transitec, avril 2008) :

- RC 1a Lausanne-Genève – route principale de 1^{ère} classe
(route du Lac ou Route Suisse) (TJM = 13'000 à 15'300 véh/jour)
- RC 30b Nyon-Cottens – route principale de 2^e classe
(route de Divonne, Alfred-Cortot, Eules-Oulteret, rte de l'Etraz) (TJM = 15'500 véh/jour)
- RC 24c Nyon-Arzier – route secondaire à fort trafic
(giratoire Novartis, Changins) (TJM = 3'700 véh/jour)
- RC 96c Nyon-Trélex – route secondaire à fort trafic
(route de St-Cergue, L'Asse) (TJM = 2'900 véh/jour)
- RC 19a Nyon-La Cure – route principale de 1^{ère} classe
(Clémenty, Hôpital, rte de Divonne, La Gravette, rte Blanche, jonction A1) (TJM = 12'100 à 24'500 véh/jour)
- RC 11b Nyon-Crassier – route principale de 2^e classe
(carrefour de la Gravette à frontière française par Eysins) (TJM = 7'800 véh/jour)

Le réseau urbain en 2007

Le réseau urbain de l'agglomération est historiquement structuré autour de cinq axes principaux : la route du Lac, la route Blanche, la route de l'Etraz, la route de Divonne et la route de St-Cergue.



Carte du Général Dufour, 1832-1850

Aujourd'hui, ces routes sont complétées par un axe médian (route d'Oulteret et avenue des Eules) et un axe tangential (route de Clémenty). Ces voies remplissent les fonctions de circulation suivantes :

- La **route du Lac** (ou Route Suisse) complète l'autoroute A1 pour les itinéraires entre Lausanne et Genève et assure l'accès à la ville par les rives du Lac. Elle est principalement le siège de déplacements régionaux. En ce sens, une bonne part de son trafic est de nature de transit.
- La **route de l'Etraz** permet l'accès à la ville depuis Gland-Prangins et les communes du pied du Jura situées à l'est. Elle assure également une part des accès depuis l'autoroute A1, via la jonction de Gland.
- La **route de St-Cergue** relie la ville à la zone d'activité de l'Asse. Dans la ville elle-même, elle traverse et dessert les quartiers d'habitations qui la bordent. A l'échelle de la région, elle assure la desserte des communes au pied du Jura.
- La **route Blanche** permet l'accès à la ville depuis l'autoroute A1, depuis St-Cergue et la France ainsi que depuis les communes du pied du Jura. Aux limites de la ville, le trafic se sépare en deux sur les routes de la Gravette et de Signy.
- La **route de Divonne** constitue l'autre liaison à la France. Elle assure les accès depuis Eysins et depuis les communes du pied du Jura situées à l'ouest. Le tronçon située à l'ouest de la ville constitue une rocade tangentielle qui permet d'accéder au centre-ville et de rejoindre la route du Lac via la **route de Clémenty**.
- L'**axe Eules-Oulteret** (la "Médiane") joue le rôle de transversale principale de la ville. Elle distribue le trafic venant de Eysins et Prangins sur les différentes pénétrantes. Elle dessert par ailleurs les zones résidentielles qu'elle traverse tout en collectant bon nombre de rues de quartier.

Sur ce réseau urbain, le trafic a augmenté de manière importante (voir plan des charges de trafic 2007, page suivante). L'étude "Coordination urbanisme-transport-environnement", réalisée en 2008 sur la base de comptages 2007 (étude UTE, Ecoscan SA et Transitec, avril 2008) montre que :

- entre 1974 et 1994, le trafic a augmenté en moyenne de 2.6% par an sur les entrées de la ville,
- depuis 1994, le trafic a augmenté de 1.8% en moyenne,
- les axes les plus touchés par cette augmentation sont la route de la Gravette, l'axe Divonne-Clémenty et l'axe Eules-Oulteret,
- la rue de la Morâche et la route de l'Etraz ont subi une augmentation modérée,
- alors que le trafic est resté stable sur l'axe Signy – Alfred-Cortot.

La vérification de la capacité des carrefours montre par ailleurs que tous les carrefours de l'axe Signy/Alfred-Cortot sont saturés ou proches de la saturation aux heures de pointe, tout comme le carrefour St-Cergue/Eules/Oulteret. Sur l'axe de Divonne, les carrefours Champ-Colin et Tattes-d'Oie sont également fortement sollicités, tout comme le carrefour Etraz/Redoute.



Charges de trafic sur le territoire communal, comptages communaux 2007

2.4.2 Planifications supérieures

Plan directeur cantonal

Les orientations adoptées par le Grand Conseil vaudois concernant la mobilité sont les suivantes :

Orientation 5 : Coordonner l'urbanisation et les infrastructures de transports

Orientation 6 : Développer une offre et des infrastructures de transports - en priorité publics - attractives, coordonnées, adaptées aux besoins et ainsi assurer la complémentarité entre les différents moyens de transports publics et privés

Orientation 7 : Contribuer à l'intégration du canton au sein des réseaux de transports nationaux et internationaux en s'appuyant sur une collaboration avec l'ensemble de la Suisse occidentale

Plan d'agglomération franco-valdo-genevois

Au niveau du schéma global, le PAFVG met en évidence la création de la RDU accompagné d'un contrôle d'accès pour le trafic en direction de la ville ainsi qu'une maîtrise du trafic sur la route du Lac au droit des quais nyonnais. Des parkings d'échange sont par ailleurs positionnés en entrée de Nyon sur la RC1 en venant de Genève et sur la route Blanche, vers la jonction autoroutière.

Au niveau des mesures en matière de transports individuels motorisés, la **réhabilitation de la route du Lac** (RC1) a été retenue.

Plan directeur régional

La stratégie de la mobilité du Plan directeur régional concernant le réseau routier repose sur l'objectif stratégique suivant :

> **C3 Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but** par des mesures favorisant le report modal, par une hiérarchisation, une exploitation et un aménagement du réseau ainsi que par la gestion du stationnement.

Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise – SDAN

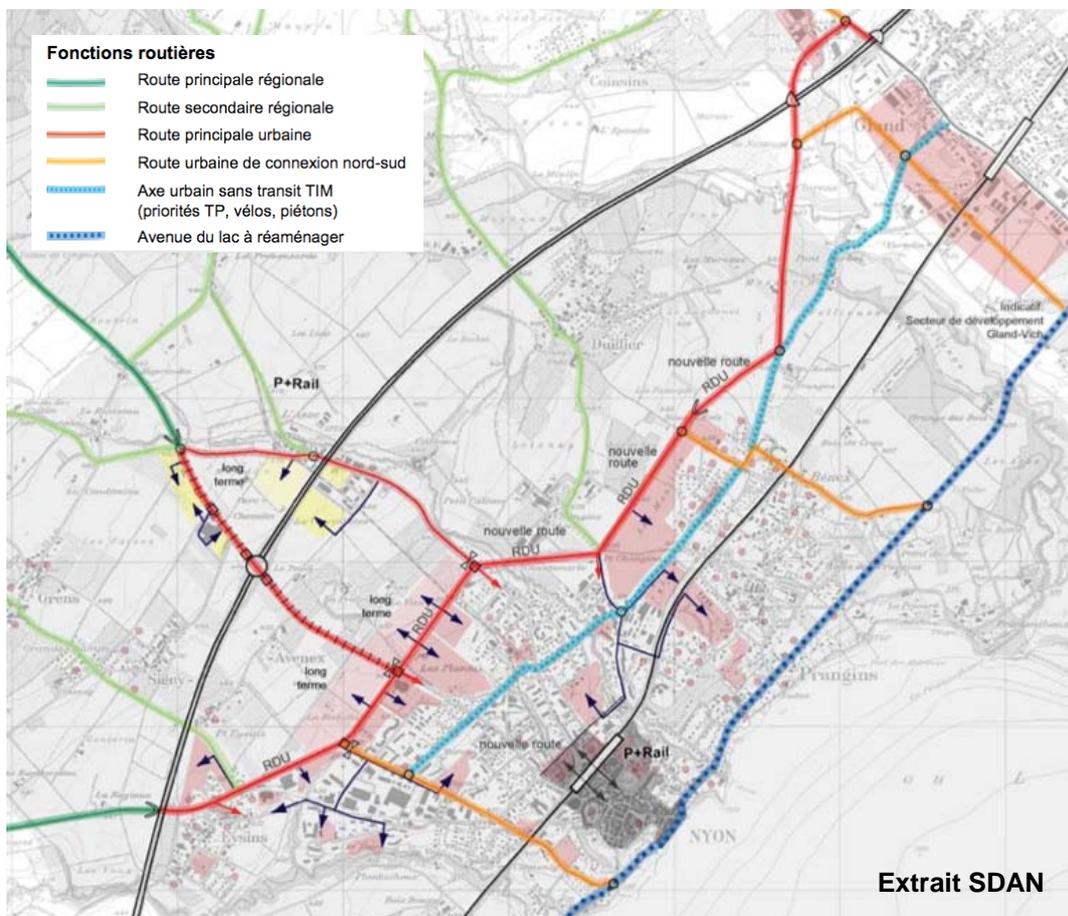
(voir extrait page suivante)

Le SDAN définit les lignes directrices concernant le réseau routier principal. Les points principaux à relever sont notamment :

- la réalisation d'une route de distribution urbaine (RDU) au nord de la ville, permettant de desservir la nouvelle urbanisation, de distribuer le trafic venant de l'autoroute et de décharger la "moyenne ceinture" (axe "Eules-Oulteret") de ce rôle.
- la confirmation du statut de route principale de l'axe Gravette-Divonne-Clémenty avec des fonctions de transit, de contournement du centre-ville et d'accès à la ville par rocade,

- le déclassement de l'axe Signy – Alfred-Cortot,
- le déclassement de l'axe Eules-Oulteret et le renforcement de son rôle de desserte avec priorités pour les transports publics et la mobilité douce,
- la réalisation d'une nouvelle liaison entre la route de Divonne et la route de l'Etraz permettant de desservir les nouveaux quartiers derrière la gare, de délester le centre-ville (en particulier la place de la Gare) et d'offrir, pour les transports publics, un axe d'entrée privilégié depuis le sud-est. A cette liaison, suite à un refus populaire, est privilégié actuellement un tracé reliant plutôt la route de Divonne à la rue des Marchandises, dans le but de mieux satisfaire aux objectifs de délestage du trafic sur la place de la Gare. Une étude de faisabilité est en cours, notamment en ce qui concerne le passage de ce tracé sous les voies CFF.

Par ailleurs, une étude récente a montré que la jonction autoroutière de Nyon était proche de la saturation. Un projet à court terme prévoit une optimisation des feux avec l'aménagement de voies bus d'approche et de trottoirs. Ce projet s'inscrit comme une première étape vers un projet à plus long terme d'élargissement du pont qui permet alors de garantir l'écoulement du trafic prévu en 2030 (+20% par rapport au trafic actuel) avec des réserves de capacités. Le trafic 2030 a toutefois été plafonné pour tenir compte des répercussions sur le réseau urbain nyonnais. Il correspond à un trafic d'environ 35'000 véhicules sur la route Blanche, en direction et provenance de la ville. Il est finalement à noter qu'en aucun cas, l'éclatement de la jonction de Nyon n'a été retenu.



2.4.3 Etudes et planifications communales

Plan directeur communal

Les objectifs du plan directeur des circulations et du stationnement (PDComm) sont déclinés comme suit :

- Garantir une bonne accessibilité à la ville, et en particulier au centre-ville, en relation avec les activités commerçantes notamment.
- Permettre le développement de la commune, en maîtrisant la demande de déplacements découlant de la réalisation des projets urbanistiques sur le territoire communal.
- Maîtriser l'écoulement des flux de trafic par une hiérarchisation définie du réseau routier et par des mesures d'aménagement et d'exploitation adéquates.
- Protéger les quartiers d'habitation des nuisances du trafic.
- Améliorer la qualité de vie dans le centre-ville, par des reports modaux et des reports de circulation sur des itinéraires appropriés.
- Donner aux modes doux (piétons et 2 roues) des conditions de cheminements offrant confort et sécurité.
- En termes de stationnement, mettre en place une politique adaptée aux besoins des divers usagers (habitants, clients, emplois) selon les secteurs considérés.

Coordination Urbanisme - Transport - Environnement (Etude UTE)

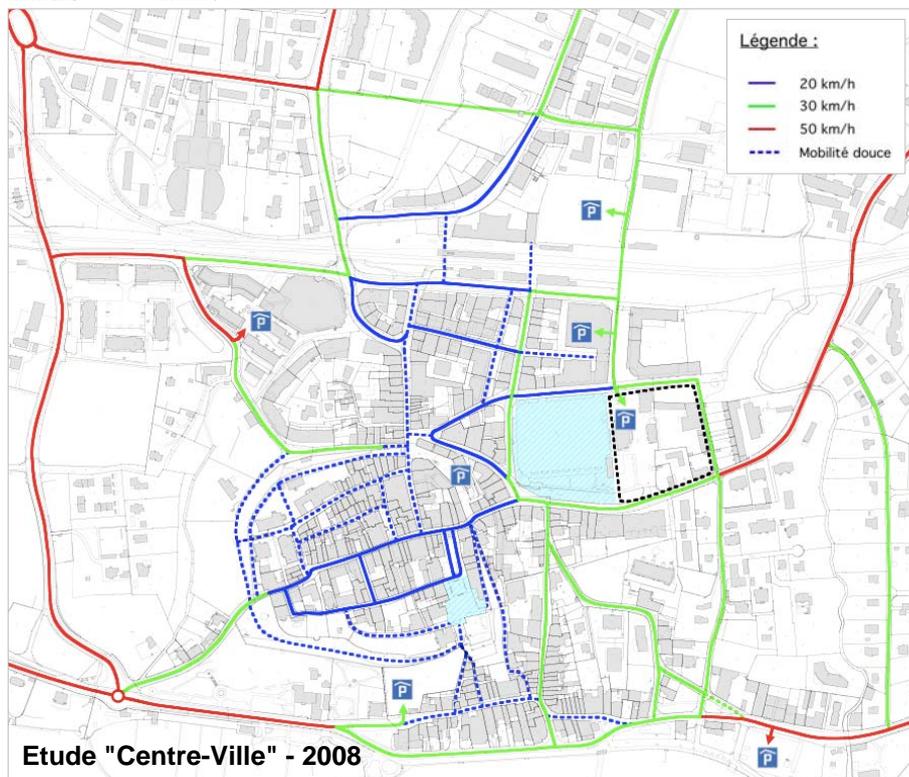
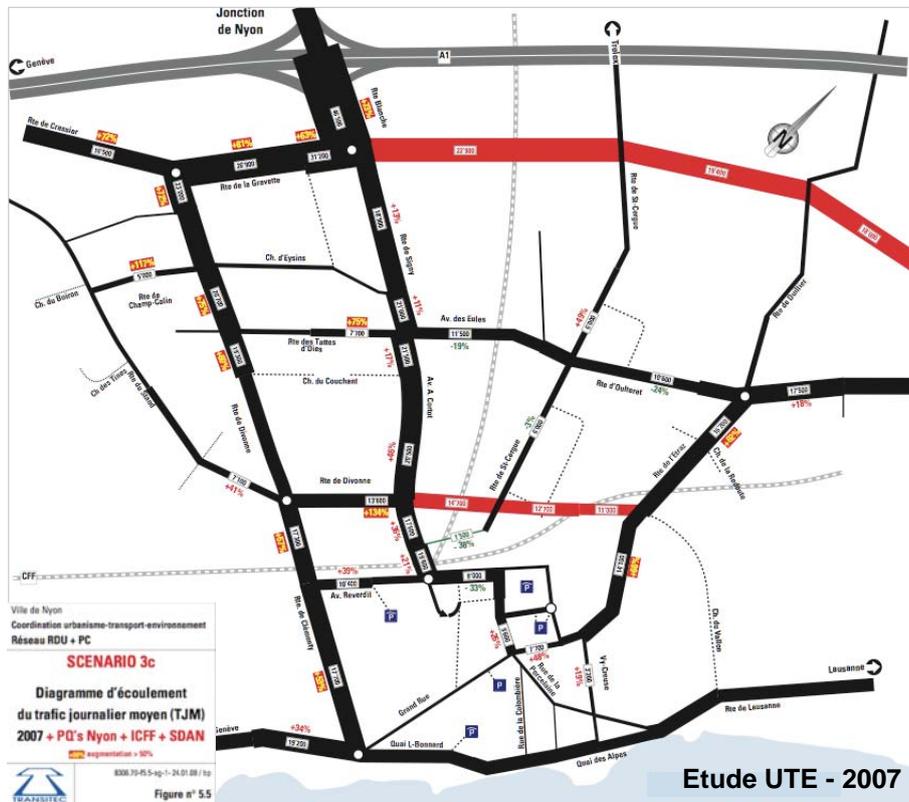
Sur la base des chiffres de trafic 2007 et des projets d'urbanisation connus (perspectives à 15 ans), des prévisions de trafic ont été établies dans le cadre de l'étude UTE (Ecoscan SA et Transitec, avril 2008 – voir plan de charges page suivante). Ces estimations sont établies sur la base d'un scénario prenant en compte :

- la génération de trafic des plans de quartier planifiés (en tenant compte des recommandations ICFF concernant la vocation des futurs centres commerciaux),
- l'existence de la RDU et de la liaison Divonne-Etraz (en rouge dans le plan),
- un changement de comportement des usagers et donc d'une diminution du taux de génération de déplacements en voiture par habitant et par jour,
- le développement des deux communes voisines Eysins et Prangins.

Etude de l'Organisation des circulations au centre-ville (Etude "Centre-Ville")

En 2008, une étude a été menée par team+ pour étudier une nouvelle organisation des circulations au centre-ville. Dans les grandes lignes, elle a abouti aux propositions suivantes (voir plan de synthèse à la page suivante) :

- le remplacement de la liaison Divonne-Etraz par une liaison Divonne-Marchandises, ayant plus d'effets positifs sur le délestage de la Place de la Gare,
- l'introduction d'une zone 30 sur cette liaison ainsi que dans tout le secteur de Perdtemps,
- le renforcement de la piétonisation du centre historique (zones piétonnes ou de rencontre avec la suppression du trafic de transit à la Grand-Rue.



2.4.4 Points forts – Points faibles

La plupart des axes principaux du réseau actuel ont déjà atteint leur limite en termes de capacité routière. Ce réseau a été par ailleurs aménagé essentiellement pour le trafic individuel motorisé. Aucun contrôle d'accès ne permet de réguler le flot de véhicules entrant dans la ville ; ils peuvent dès lors pénétrer sans encombre jusqu'au cœur de la cité.

Le dynamisme de la ville laisse prévoir une forte croissance de la population et des emplois. Le réseau routier risque d'arriver rapidement à saturation. Plusieurs projets de compléments routiers, la RDU notamment, figurent dans les différentes planifications. Cependant un effort supplémentaire est nécessaire pour absorber la totalité des déplacements générés par le développement de la ville.

Dans certains quartiers résidentiels, le trafic est trop élevé et les vitesses pratiquées ne sont pas adaptées au milieu traversé.

2.5 Stationnement

2.5.1 Situation actuelle

Généralités

L'offre de stationnement en ville de Nyon (déjà classée comme très bonne dans le plan directeur de 2001) est toujours attractive et incite à l'utilisation de la voiture.

Au centre-ville, les possibilités de parcage, trop importantes et de trop longue durée, facilitent son utilisation et ne permet pas le report vers d'autres modes de déplacements. L'offre y est concentrée. Les mouvements des pendulaires en transit pour Genève ou Lausanne, ajoutés à ceux des usagers venant travailler à Nyon, engendrent des surcharges de trafic sur le réseau interne. L'occupation des ces places de parc par les pendulaires se fait en plus au détriment des habitants, des visiteurs et des clients du centre de la localité.

Dans les quartiers, l'offre en stationnement est la plupart du temps dimensionnée sur le seul critère d'accessibilité en voiture (minimum deux places par logement). Ce "tout-voiture" est si solidement ancré, que, dans les quartiers plus récents où le dimensionnement de l'offre a été faite de manière plus raisonnable, on assiste à une saturation du parcage.

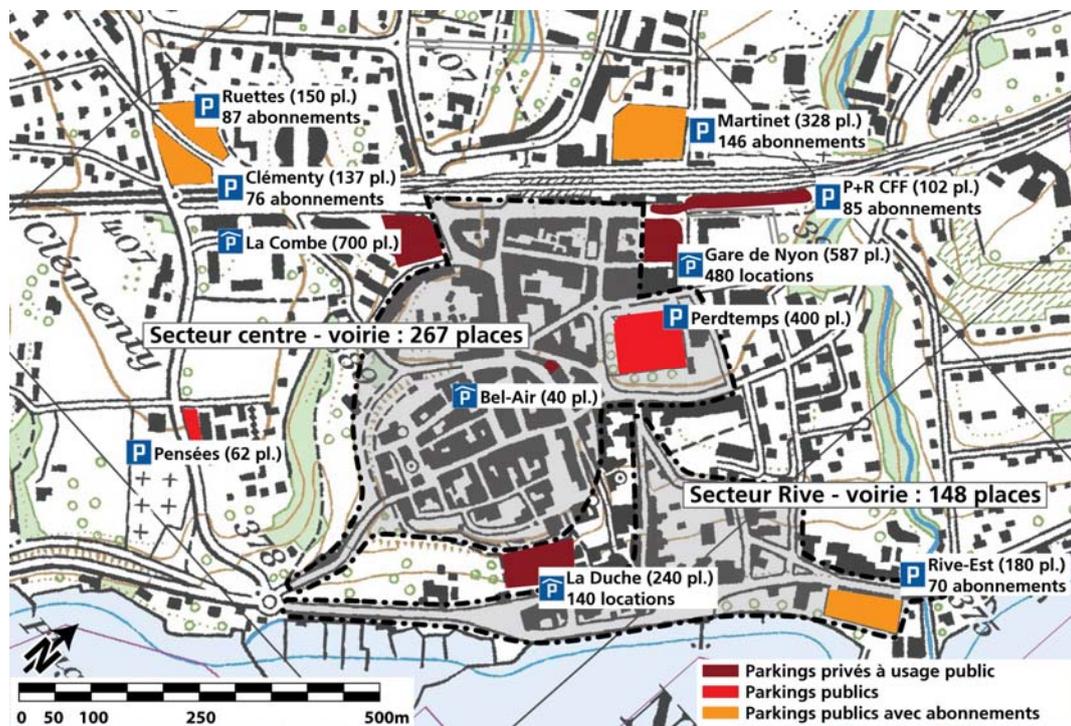
Actuellement, aucune réelle politique de stationnement n'existe pour la Ville de Nyon et pour l'agglomération. Une stratégie de stationnement a toutefois été mise en place dans le centre-ville en 2003. Compte tenu de la pression du trafic et des forts développements attendus de la mobilité, cette stratégie n'est plus adaptée. Il y aura néanmoins lieu d'examiner dans quelle mesure certains éléments peuvent être repris ou développés dans le volet "stationnement" du concept de mobilité.

Offre dans le centre-ville

L'offre actuelle de parcage (état 2009) dans le centre-ville et dans sa périphérie proche (non comptées les places privées sur le domaine privé) est d'environ 3'350 places de parc réparties et organisées de la manière suivante (voir figure page suivante) :

- Stationnement sur voirie :	415 places
<i>Secteur centre</i>	<i>267 places</i>
<i>Secteur de Rive</i>	<i>148 places</i>
- Stationnement dans des parkings publics :	1'255 places
<i>Parkings Perdtemps, Rive, Martinet, Clémenty/Ruettes, Pensées</i>	
- Stationnement dans des parkings privés à usage public :	1'570 places
<i>Parkings La Duche, Gare de Nyon, La Combe, Bel-Air</i>	
- Stationnement dans le P+Rail CFF :	100 places

Dans certains parkings publics ou parkings privés à usage public, des locations ou 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/locations (tous usages confondus) se monte globalement à 1'070.**



Offre actuelle dans le centre-ville – Etat 2009

A noter que, à cause de l'extension d'infrastructures scolaires, le parking des Ruettes sera supprimé au printemps 2011 et celui de Clémenty au printemps 2012. 150 places y seront restituées à terme, en souterrain. Par ailleurs, le parking du Martinet disparaîtra également prochainement avec la construction d'un secteur d'habitat et d'activités. Semi-public, il répondra alors aux besoins dudit secteur mais n'aura plus de fonction de parking d'échange entre la route et le train.

Finalement, aucun inventaire des places privées n'est à ce jour disponible. On relève cependant un déficit de places de stationnement pour les habitants du centre historique.

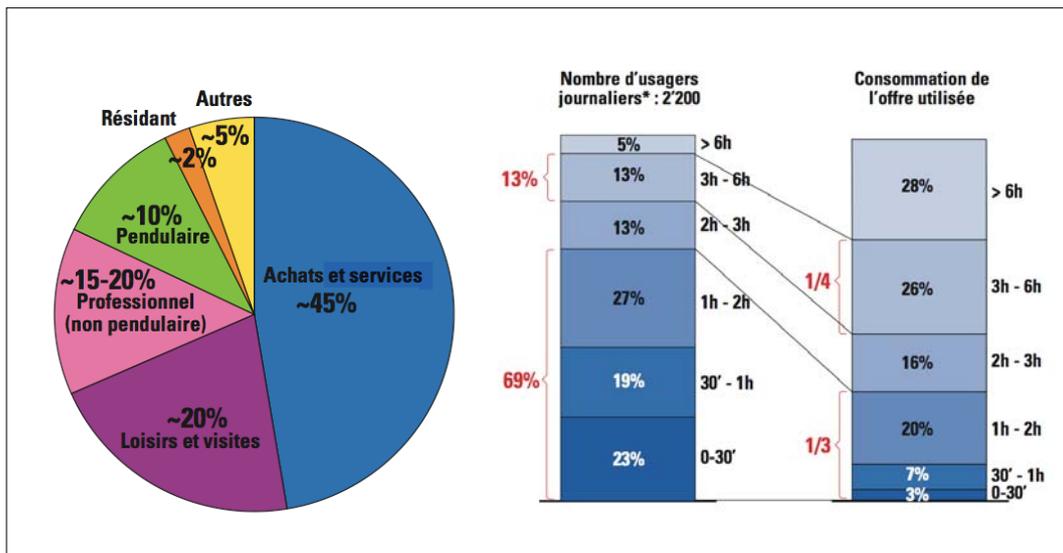
Demande et pratiques actuelles dans le centre-ville

Parkings publics du centre-ville

Une enquête, menée par le bureau Transitec SA, a été réalisée récemment dans le parking de Perdtemps. Elle permet d'appréhender le mode d'utilisation de ce parking et par extension des parkings publics du centre-ville. Les enseignements suivants ont donc pu en être tirés :

- 60% des usagers du parking sont domiciliés à Nyon ou à proximité directe de Nyon.
- Le motif d'utilisation le plus invoqué est les achats et près de 30% des usagers utilisent ce parking pour des raisons professionnelles (voir graphique ci-dessous).
- Plus de 70% des utilisateurs sont des habitués du parking, à cause de sa situation et sa tarification.

- Près de 70 % des usagers stationnent moins de 2 heures, consommant moins d'un tiers de l'offre. 25 % des usagers stationnent entre 2 et 6 heures de temps, consommant près de la moitié de l'offre (voir graphique ci-dessous).
- Le taux d'occupation en journée est élevé, compris entre 86% et 103%. Le taux d'occupation maximale (>100%) se situe aux alentours de 11 heures.
- Le principe et la faible tarification de ce parking poussent certains usagers à y stationner toute la journée, ce qui est contraire à sa fonction.

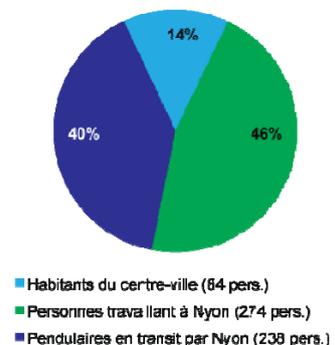


Source : Etude Transitec « Analyse de la demande du parking Perdtemps », septembre 2009

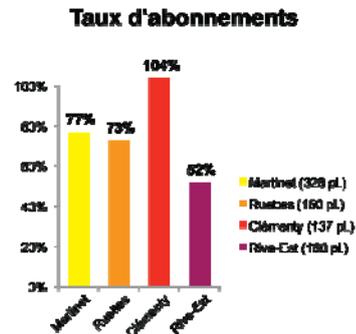
Parkings publics du centre-ville avec système "abonnements"

Un dépouillement des fichiers des détenteurs d'abonnements dans les parkings publics du Martinet, des Ruettes, de Clémenty et de Rive-Est a été réalisé pour comprendre le fonctionnement de ceux-ci et appréhender la demande en stationnement longue durée. Ceci a permis de tirer les enseignements suivants :

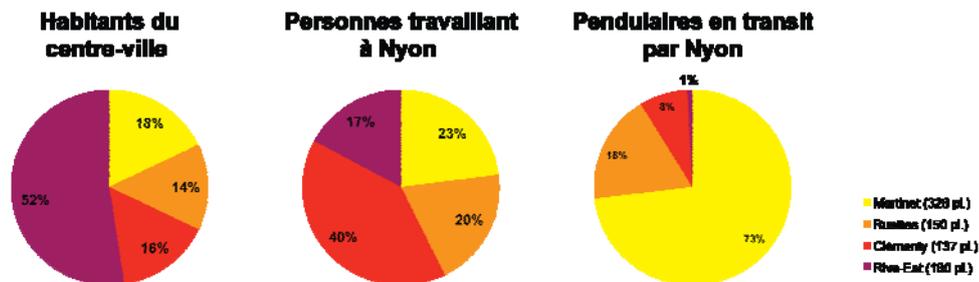
- La demande en stationnement longue durée est majoritairement induite par des personnes effectuant des déplacements pour le travail (86% des détenteurs).
- Pour les détenteurs travaillant à Nyon, la majorité d'entre eux habitent hors du périmètre de l'agglomération. Une faible partie (8%) habite à proximité d'arrêt de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM). Par contre, une part non négligeable de ces détenteurs habitent et travaillent à Nyon (15%).
- En comparaison, les pendulaires en transit habitent plus près de Nyon. 56% des détenteurs de cette catégorie habitent soit dans l'agglomération, soit à proximité de la ligne NStCM.



- L'offre en stationnement dans les parkings du Martinet, des Ruettes, de Clémenty et de Rive-Est est de 795 places de parc. Globalement, 75% d'entre elles sont louées sous forme d'abonnements.
- A noter que le parking de Clémenty est totalement dédié à du stationnement longue durée, alors que seule la moitié de l'offre de Rive-Est est louée, la demande en stationnement courte durée (loisirs principalement) étant plus forte.



- Pour des raisons de proximité, les habitants du centre-ville parquent majoritairement à Rive-Est (habitat proche du lac), les personnes travaillant à Nyon dans le parking de Clémenty (à côté d'un secteur de commerces et de bureaux) et les pendulaires en transit au parking du Martinet, situé derrière la gare CFF. Le graphique ci-dessous traduit le fonctionnement réel des parkings publics nyonnais.



Parkings d'échange TIM/TP

De nombreuses places de parc aux abords de la gare (utilisées comme parking d'échange ou comme stationnement des habitants du centre historique – voir § "Parkings publics du centre-ville avec système abonnements") vont disparaître ou être réaffectées. Un nombre restreint de places P+Rail sera néanmoins maintenu (environ 100 places) sur le domaine des CFF.

Il n'existe actuellement pas de parkings d'échange (P+R) en périphérie de la Ville de Nyon. En particulier, les parkings de La Vuarpillière (180 places à destination des employés et visiteurs des entreprises locales) et de Colovray (stationnement libre pour le centre sportif et la piscine) ne fonctionnent pas comme des parkings d'échange.

Offre/demande dans les quartiers

Il n'existe pas d'inventaires détaillés de l'offre et de la demande dans les quartiers. Une première analyse montre cependant qu'on y relève un nombre de places relativement important, découlant d'une accessibilité quasi exclusivement basée sur la voiture. On peut noter que l'offre est globalement satisfaisante dans les différents quartiers à l'exception du quartier des Fontaines dans lequel des dysfonctionnements sont à mentionner à cause d'un manque de places pour les habitants, la crèche et l'école qui se répercute sur l'offre pour visiteurs.

On relève, en complément, du stationnement sur voirie dans les quartiers, la plupart du temps à durée non limitée ou limitée à 15h. Aucun système de "Macarons" n'a été mis en place.

2.5.2 Planifications supérieures

Plan directeur cantonal

Le canton a défini une stratégie concernant les interfaces de transports et les parkings d'échange. Elle est décrite dans la fiche d'action A24 du PDcn. Les interfaces les plus importantes sont situées sur les points d'arrêts des transports publics les mieux desservis. Le canton donne par ailleurs la priorité aux parkings d'échange qui offrent aux usagers un accès aux transports publics (cadence au moins à la demi-heure) situés au plus proche de leur domicile. Les emplacements mentionnés qui concernent l'agglomération nyonnaise sont la gare de Nyon, la gare de Gland, l'Asse et l'ensemble des stations du NStCM.

Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions

Le dimensionnement de l'offre en stationnement est régi par la Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions. Dans son règlement d'application, à l'article 40a, il est stipulé :

- La réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction.
- A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés.

Plan d'agglomération franco-valdo-genevois

Le PA franco-valdo-genevois prévoit d'augmenter l'offre en P+R sur la ligne Nyon – St-Cergue – Morez, en particulier dans le secteur de l'Asse. Les autres P+R prévus dans le couloir d'approche de Genève sont situés à la douane de Divonne, à Coppet (existant), à Versoix ainsi qu'à la sortie de l'autoroute à Bellevue.

2.5.3 Etudes et planifications communales

Le nouveau schéma de circulation, développé dans le cadre de l'étude de l' "Organisation des circulations dans le centre-ville", met en réseau, par la création de la liaison Divonne-Marchandises, les principaux parkings le desservant (Martinet, Gare de Nyon, Perdtemps).

A noter également que la commune prévoit à terme la mise en souterrain du parking souterrain de Rive-Est, conformément au Schéma directeur des rives du Lac, ainsi que celui de Perdtemps dans le cadre du Plan de quartier Perdtemps-Usteri.

Enfin, dans le cadre de l'élaboration des Plans de quartiers, des mesures restrictives en matière de stationnement sont prises en fonction de la possibilité d'utilisation des transports publics et de la mobilité douce (en application de la LATC).

2.5.4 Points forts – Points faibles

La stratégie de stationnement mise en place en 2003 ne correspond plus aux attentes actuelles. Elle comprenait surtout le périmètre du centre-ville et de Rive et ne couvrait donc pas l'ensemble de la ville. Il est de première nécessité aujourd'hui de définir une véritable politique de stationnement à l'échelle de la ville et de l'agglomération.

L'offre de stationnement en ville de Nyon (déjà classée comme très bonne dans le plan directeur de 2001) est toujours attractive et n'incite pas au changement de comportement des usagers (changement des habitudes, répartition modale, ...).

Les différents parkings du centre-ville ont chacun leur propre réglementation et tarification. Ceci ne permet pas d'organiser, de manière efficace et coordonnée, l'offre de stationnement à disposition.

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. Aucune alternative efficace n'est proposée en périphérie de la ville, coordonnée avec les transports publics urbains.

2.6 Transports publics

2.6.1 Situation actuelle

Réseau ferroviaire national/régional

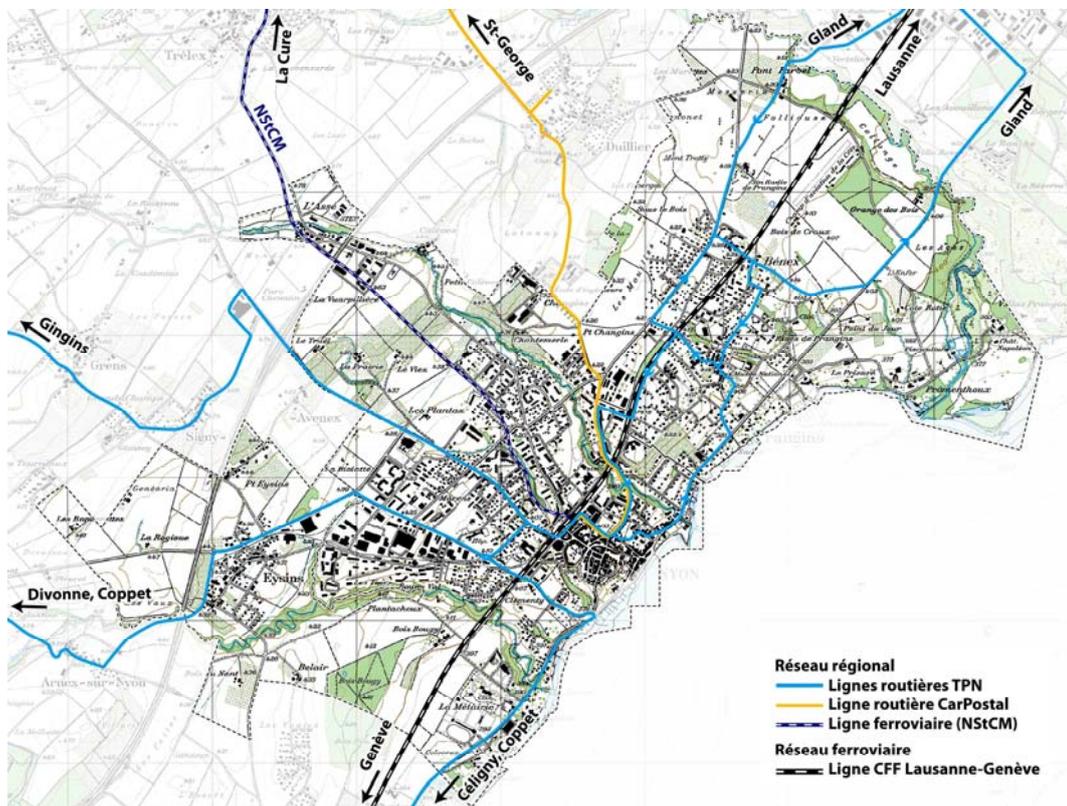
L'agglomération de Nyon est desservie par une gare importante, la 6^e de Suisse romande et la 25^e de Suisse dans l'ordre d'importance du nombre de voyageurs, soit 15'000 passagers par jour.

Les liaisons ferroviaires de niveau national/régional (ICN, IR, RE) représentent un atout fondamental pour l'agglomération. Les liaisons vers les grands centres de Genève et Lausanne, ainsi qu'entre les centres régionaux sont régulières et rapides.

Le système des liaisons nationales/régionales en chemin de fer offre un point de correspondance toutes les 15 minutes en gare de Nyon. Cela permet un rabattement optimal du système bus régional et local.

Réseau régional actuel

Le réseau régional qui dessert l'agglomération nyonnaise est composé d'une ligne de chemins de fer (NStCM) et de 5 lignes de bus régionales (TPN et La Poste). La colonne vertébrale du système de TP régional est constituée par le train Nyon-St-Cergue-Morez dont le rôle urbain est également appelé à se développer ces prochaines années.



NStCM Ligne 155	Nyon – St-Cergue – Morez
TPN Ligne 810	Nyon – La Rippe – Divonne – Coppet
TPN Ligne 811	Nyon – Céligny – Coppet
TPN Ligne 815	Nyon – Gingins
TPN Ligne 817	Nyon – Prangins – Gland-Gare
La Poste 820	Nyon – Vich – Begnins – St-George

Réseau urbain

Le réseau urbain actuel de Nyon/Prangins est composé de 6 lignes, toutes exploitées par les TPN. Quatre lignes radiales (lignes 1-2-3-5) centrées sur la gare de Nyon et circulant toutes les 20 minutes, assurent la desserte des différents quartiers jusqu'à 19h00 les jours de semaine (voir plan page suivante). En soirée et le week-end, seule la commune de Nyon est desservie par deux lignes (lignes 6 et 7) circulant à une cadence de 20 ou 30 minutes. L'itinéraire de ces dernières, qui circulent en boucle, est différent du reste de la semaine.

Ligne 1	Gare CFF - Ch. des Tines - Route du Boiron
Ligne 2	Gare CFF - La Redoute - Ch. des Plantaz - Le Reposoir
Ligne 3	Gare CFF - Hôpital - Ch. d'Eysins - Rte de Divonne
Ligne 5	Gare CFF - Prangins
Ligne 6	Gare CFF - Ch. des Tines - Rte du Boiron - Jouvencelles - Ch. d'Eysins
Ligne 7	Gare CFF - La Redoute - Le Reposoir - Les Mésanges - Rte de Divonne

En plus du réseau urbain, tout le territoire est desservi par des lignes régionales à une cadence de 30 minutes ou d'une heure.

La desserte territoriale de la ville est alors assurée, conjointement avec les lignes régionales (voir schéma de la desserte à 300 mètres page suivante).

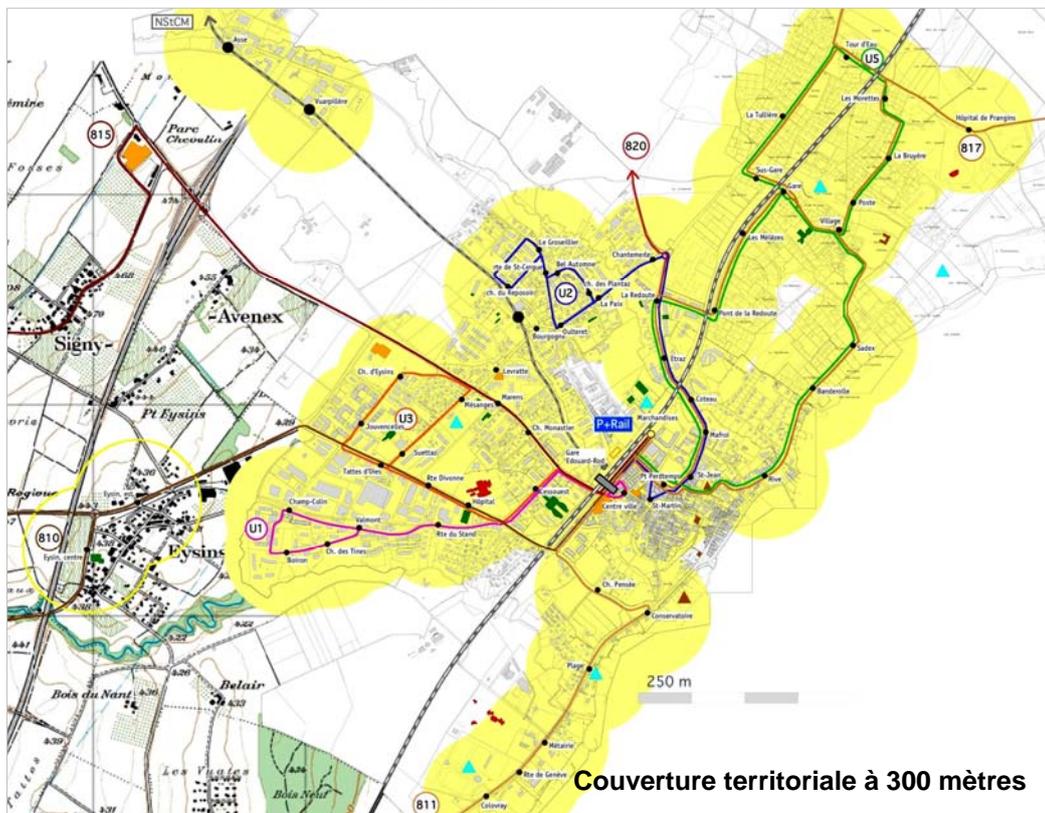
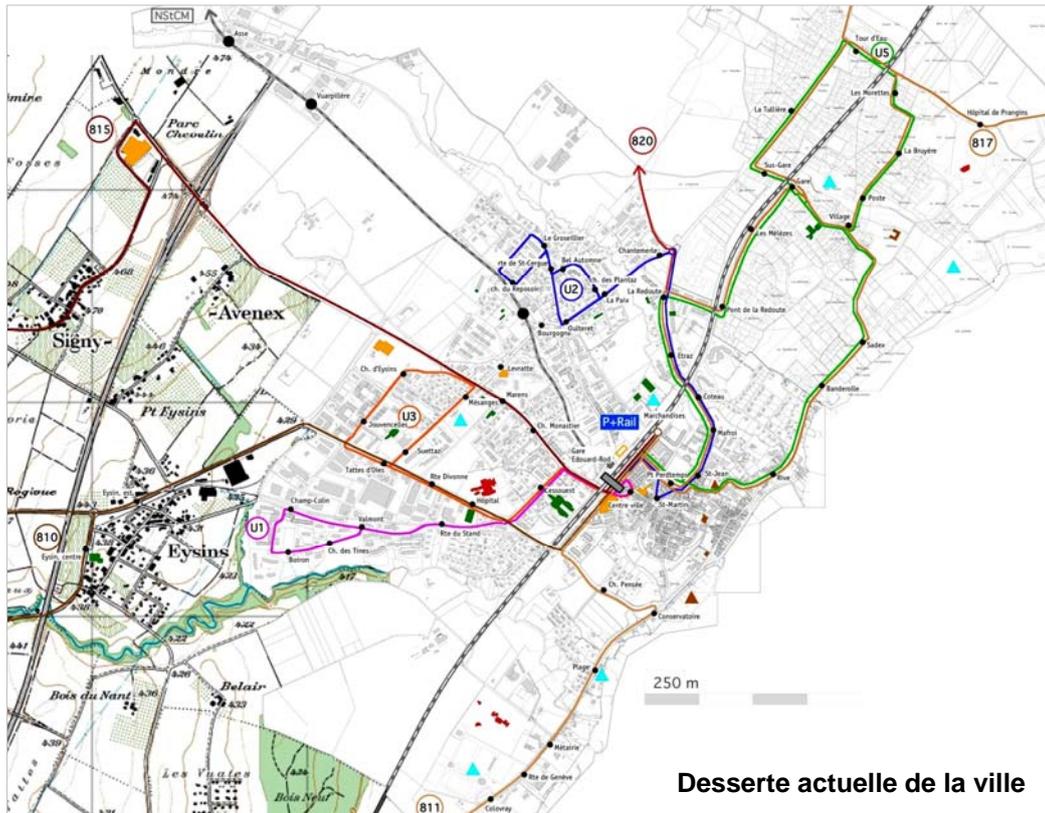
A ce jour, les transports publics ne bénéficient d'aucune mesure de priorité dans la circulation. L'analyse des horaires actuels montre que, en sortie de ville, les véhicules circulent normalement. Par contre, en entrée de ville, une marge de 4 à 6 minutes est mise à l'horaire entre le dernier arrêt et la gare afin de pouvoir garantir le respect de celui-ci. Ces minutes ne sont nécessaires qu'aux heures de pointe. Ceci signifie qu'en dehors de ces heures, les bus arrivent généralement en avance sur l'horaire à la gare de Nyon.

Fréquentation des transports publics

Enfin, selon une enquête réalisée en 2008 par les Transports Publics Nyonnais (TPN) et la Ville de Nyon auprès des usagers des transports publics (urbains et régionaux confondus) :

- 43% des usagers TP actuels sont des actifs (dont 2/3 vont à la gare)
- 35% des usagers TP actuels sont des écoliers/étudiants
- 11% des usagers TP actuels sont des retraités
- 6% des usagers TP actuels sont des personnes au foyer

La fréquence et les correspondances apparaissent par ailleurs comme les critères les plus importants.



2.6.2 Planifications supérieures

Plan directeur cantonal

Les orientations adoptées par le Grand Conseil vaudois concernant la mobilité sont les suivantes :

- Orientation 5** : Coordonner l'urbanisation et les infrastructures de transports.
- Orientation 6** : Développer une offre et des infrastructures de transports - en priorité publics - attractives, coordonnées, adaptées aux besoins et ainsi assurer la complémentarité entre les différents moyens de transports publics et privés.
- Orientation 7** : Contribuer à l'intégration du canton au sein des réseaux de transports nationaux et internationaux en s'appuyant sur une collaboration avec l'ensemble de la Suisse occidentale.

Par ailleurs, dans la fiche A21 "Infrastructures de transports publics" du Volet opérationnel, le canton fixe les objectifs suivants:

- les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes où la demande le justifie et à 30 minutes sur les autres axes principaux,
- le rabattement des voyageurs (bus et Publicar) est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire, notamment les gares du RER vaudois.

Plan d'agglomération franco-valdo-genevois

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoit l'amélioration de l'accessibilité des gares principales (mesures visant à améliorer le rabattement des transports publics routiers urbains et régionaux sur les gares du réseau national) ainsi que l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon et de Gland pour les bus.

La valorisation du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez est par ailleurs l'une des mesures du Projet d'agglomération retenues par la Confédération.

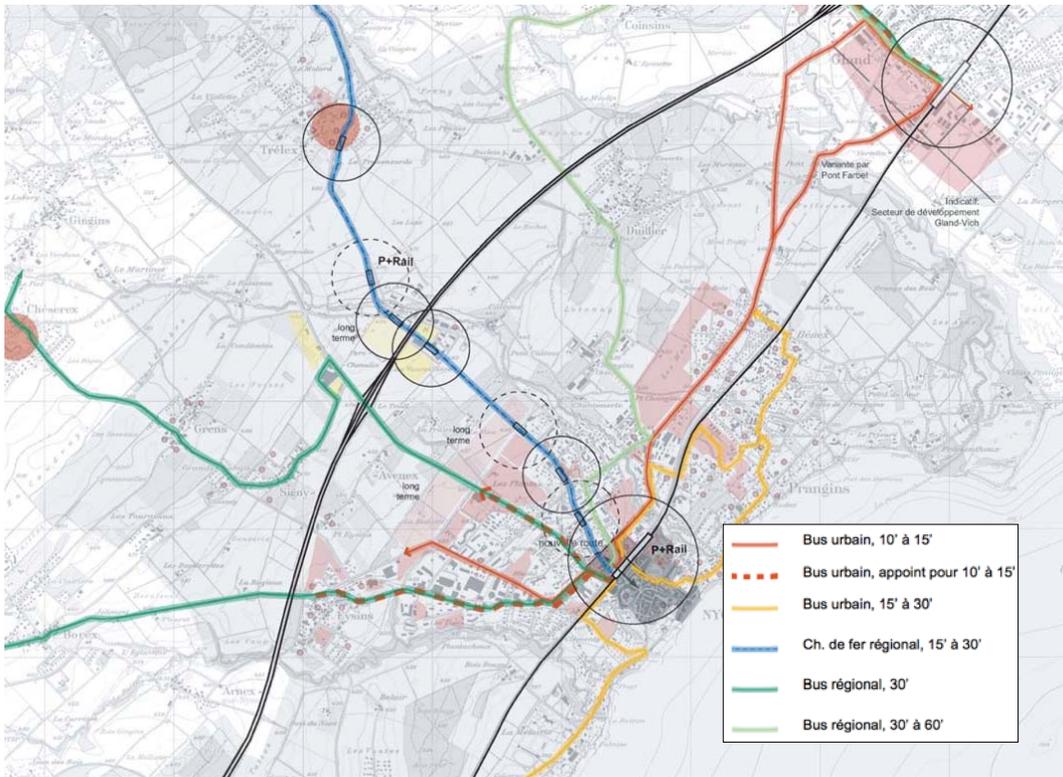
Plan directeur régional

La stratégie de la mobilité du Plan directeur régional concernant le réseau de transports publics repose sur l'objectif stratégique suivant :

- > **C2** **Rendre efficace le réseau des transports publics en développant un réseau hiérarchisé** basé sur une desserte régionale cadencée, attrayante pour tous les motifs, complété par une offre locale dans les centres urbains consolidés, coordonné avec les réseaux interrégionaux et nationaux.

Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise – SDAN

Le SDAN propose de développer une vraie desserte urbaine par les bus au sein de l'agglomération compacte par le biais d'un réseau de type "radial" (création d'une ligne forte entre Gland et Eysins et d'une ligne secondaire entre Prangins et le centre sportif de Colovray). Certaines de ces liaisons urbaines s'étendent dans la région. Ce schéma insiste sur le renforcement de la cadence du NStCM (15 minutes à terme dans le périmètre, éventuellement de 7.5 minutes jusqu'à L'Asse aux heures de pointe) ainsi que sur une liaison d'agglomération directe entre Nyon et Gland qui doit satisfaire une demande croissante entre ces deux centres (développements prévus à Nyon, Prangins et à Gland). Il prend en compte également la "petite ceinture" sur le territoire de Nyon qui offre un itinéraire attractif pour cet axe fort TP transversal. Actuellement cet itinéraire et la liaison Divonne-Etraz sont remis en balance avec un nouveau tracé reliant la route de Divonne à la rue des Marchandises car ce dernier répond mieux aux préoccupations locales du centre-ville.



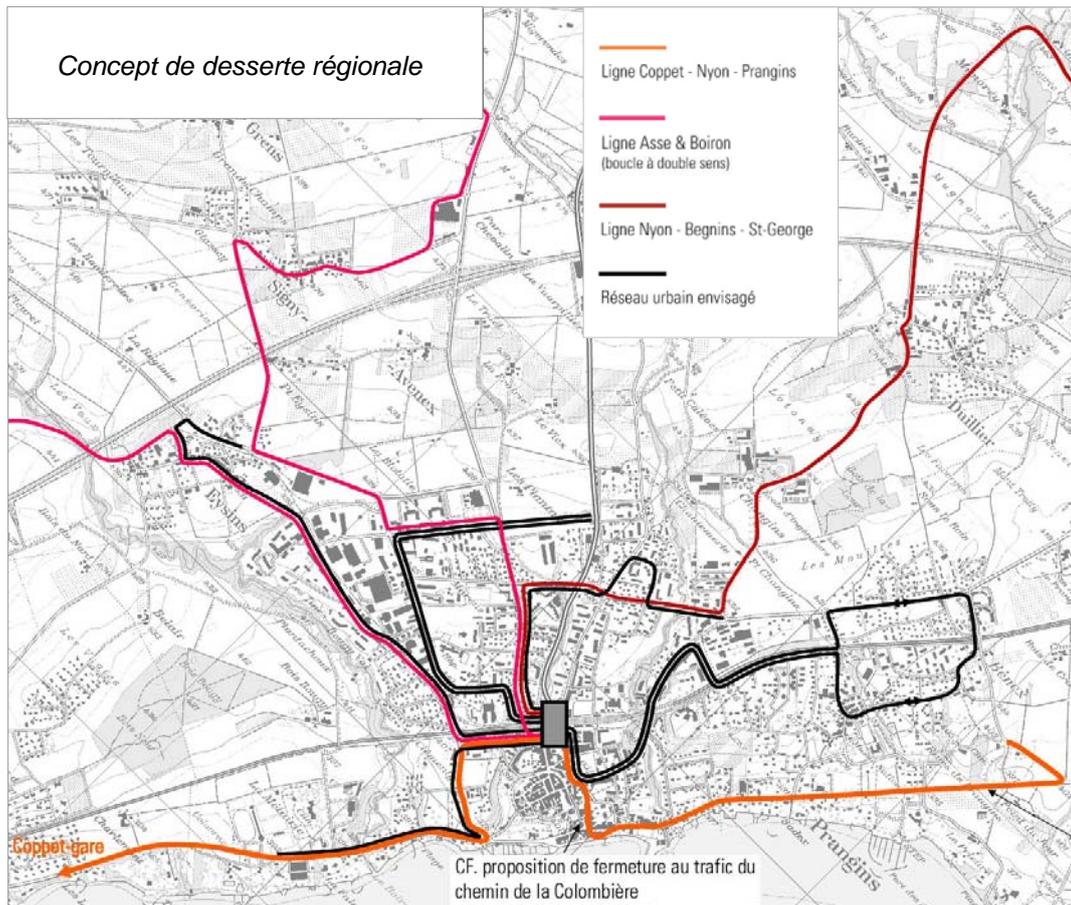
PACA Nyon – St-Cergue - Morez

Le PACA Nyon-St Cergue-Morez est axé sur le chemin de fer du Nyon-St-Cergue-Morez, qui relie les rives du lac Léman aux crêtes vaudoises et françaises du Jura. Les études menées sur ce périmètre confirment la nécessité du renforcement de la ligne du Nyon – St-Cergue – Morez, notamment en ce qui concerne sa fréquence entre Nyon et Genolier (15 minutes projetées) et la desserte urbaine, avec la création de nouvelles stations dans le périmètre de la ville et dans la zone d'activités de l'Asse. Elles confirment également

l'intérêt des P+R dans chaque station. Elles proposent enfin un prolongement de la ligne jusqu'aux Rousses, selon deux variantes (site propre ou tram-train).

Etude de la restructuration du réseau de bus du District de Nyon

Au niveau régional, une étude d'optimisation des lignes de bus est en cours. Les résultats montrent un réseau avec trois lignes régionales orientées sur Nyon : une ligne Asse et Boiron, une ligne Nyon-Coppet-Prangins et une ligne Nyon-St-George.



2.6.3 Etudes et planifications communales

Plan directeur communal

Le volet "Transports publics" est contenu dans les mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs (voir chapitre "Le réseau routier et les déplacements en TIM"). Il est notamment affirmé que le réseau TP est déjà performant aujourd'hui. Les interventions pour son amélioration portent surtout sur **l'amélioration de son attractivité** (notamment augmentation de la fréquence). Le schéma proposé confirme le NStCM comme colonne vertébrale ainsi que le système de lignes de bus en boucles.

2.6.4 Points forts – Points faibles

A part aux heures de pointe correspondant à l'accès des pendulaires à la gare, le réseau des transports publics nyonnais est surtout fréquenté par des usagers captifs. Les horaires actuels, calés sur ceux des CFF, satisfont principalement les pendulaires mais ne sont toujours pas en adéquation avec les horaires des écoliers qui constituent, eux aussi, une clientèle privilégiée des transports publics.

La bonne accessibilité du centre en transport individuel et la disponibilité de places de stationnement public quantitativement importante et qualitativement bien située par rapport aux activités commerciales et économiques, expliquent en partie la faible utilisation des transports publics.

Même si elles desservent une bonne partie du territoire nyonnais, les lignes effectuent un certain nombre de détours rallongeant d'autant les temps de déplacements. Les parcours en boucle et la discontinuité de certains itinéraires ne permettent pas toujours un accès rapide aux différents pôles de services (commerces, gare, hôpital). Des quartiers ne sont, par ailleurs, pas desservis le week-end.

A ce jour, les transports publics ne bénéficient d'aucune mesure de priorité dans la circulation. L'analyse des horaires actuels montre que, en sortie de ville, les véhicules circulent normalement. Par contre, en entrée de ville, une marge de 4 à 6 minutes doit être mise à l'horaire entre le dernier arrêt et la gare afin de pouvoir garantir le respect de celui-ci.

La restructuration du réseau des bus régionaux prévue à fin 2012 constitue une opportunité de réorganiser les transports publics urbains de manière coordonnée.

2.7 Mobilité douce

2.7.1 Situation actuelle

Réseau actuel

Les cheminements de mobilité douce sont essentiellement localisés sur les axes principaux et secondaires. Le trafic piéton y est protégé par des trottoirs et on ne relève que très peu de tronçons de ces routes qui n'en sont pas équipés. Cependant force est de constater que les trottoirs sont souvent très étroits et pas du tout adaptés à la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR).

Les cheminements cyclistes sont partiellement protégés par des bandes cyclables. Ils ont été faits au gré des opportunités, lors de la réfection du revêtement ou du marquage d'une route. Le réseau proposé manque ainsi de vision globale et souffre principalement de discontinuités. Sur le réseau de desserte, des zones à vitesse modérée sont progressivement mises en place et contribuent à la sécurisation des déplacements à pied et à vélo.

Certains "points noirs" sont également à relever aux croisements entre les différents modes de transports. Il n'existe pas de recensement des points faibles ou dangereux des réseaux piéton et cycliste. La sécurité sur le chemin de l'école n'a pas fait l'objet d'une évaluation particulière, mais certaines mesures spécifiques ont été prises dans le périmètre des écoles, comme le renforcement de la signalisation, lumineuse en particuliers, ou la mise en place de systèmes de patrouilleurs.

En matière de stationnement des vélos, la vision globale et l'uniformité de traitement en termes de localisation et de ligne de mobilier font également défaut. Excepté à la gare où des comptages ont été effectués à deux reprises, aucune évaluation quantitative des besoins en places de stationnement n'a été réalisée jusqu'à présent.

Un sondage non exhaustif des infrastructures existantes a permis de tirer les constats généraux suivants en matière de mobilité douce :

Un réseau incomplet



Liaison Cossy/St-Cergue



Avenue Reverdil

Points noirs en termes de sécurité



*Sentier Haute-Combe
Chemin de Crève-Cœur*



Route de l'Etraz

Un manque de confort pour les cyclistes



Ecole de Gai-Logis



Gymnase cantonal

Des itinéraires peu attractifs ou peu rassurants



Sentier du Cossy



Sentier du Rocher

Pratiques actuelles

La pratique de la mobilité douce est globalement estimée aujourd'hui à un peu moins de 30% de l'ensemble des déplacements (rapport UTE, Transitec-Ecoscan, 2008). La part modale de la mobilité douce pour les déplacements pendulaires semble par contre plus basse et représente entre 15 et 20% de ces déplacements (selon recensement 2000).

Le trafic cycliste et piéton est principalement orienté vers les écoles, vers le centre-ville et vers la gare. Un recensement de fréquentation des parkings deux-roues a été récemment réalisé au nord et au sud de cette dernière (voir tableaux ci-dessous). On constate que la fréquentation est plus importante au nord, ce qui est partiellement dû à l'insuffisance de l'offre en stationnement au sud. On relève également que la part des vélos est importante par rapport à l'ensemble des deux-roues (soit 270 unités en journée, représentant deux tiers des engins stationnés). Selon la norme VSS SN 640 065 et sur la base des 15'000 passagers fréquentant la gare de Nyon, la capacité de stationnement pour vélos devrait y être d'environ 600 places.

	Type deux-roues	Total	dont					
			abrité	non abrité	sur support	hors support	dans case	hors case
Nord	Vélo	205	36	169	167	38	0	205
	Scooters	77	22	55	0	77	38	39
	Moto	18	3	15	0	18	14	4
	Total	300	61	239	167	133	52	248
Sud	Types deux-roues	Total	dont					
			abrité	non abrité	sur support	hors support	dans case	hors case
	Vélo	65	0	65	9	56	15	50
	Scooters	32	0	32	0	32	26	6
	Moto	25	0	25	0	25	23	2
Total	122	0	122	9	113	64	58	

Parkings d'échange vélo/TP

La qualité des interfaces entre modes de transport (arrêts de transports publics notamment) n'a fait l'objet d'aucune planification détaillée. La connexion des arrêts de TP avec les réseaux piétons et cyclistes ou avec des infrastructures de stationnement pour vélos B+R) est brièvement évoquée dans le Schéma directeur de l'agglomération yonnaise.

Potentiel d'utilisation de la mobilité douce

L'agglomération yonnaise possède un réel potentiel de développement de la mobilité douce, notamment cyclable. Elle dispose en effet de deux atouts importants :

- **une topographie très favorable** : les déclivités sont faibles dans toute l'agglomération, soit 20 mètres de dénivellation entre la gare et le secteur de La Gravette (1.5%) et 60 mètres de dénivellation entre la gare et le secteur de l'Asse (2.5%); seule le franchissement de la pente entre le bord du lac et la vieille ville est plus problématique (20 mètres de dénivellation – env. 10% de pente).
- **des distances relativement courtes** : toute la partie densément urbanisée de l'agglomération se situe dans un rayon de 2 kilomètres autour du centre de gravité constitué par la gare. Le secteur le plus éloigné se situe à moins de 3 kilomètres.



Topographie et distances à vol d'oiseau (rayons de 1 – 2 – 3 kilomètres)

2.7.2 Planifications supérieures

Plan directeur cantonal

En plus des orientations adoptées par le Grand Conseil vaudois concernant la mobilité, la fiche A23 "Mobilité douce" du Volet opérationnel fixe l'objectif de tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement en vélo et de doubler les distances moyennes parcourues quotidiennement à pied (base : données SCRIS 2002). Pour se faire, le canton compte prendre les mesures suivantes:

- traiter systématiquement, avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transports, la mobilité douce lors d'interventions sur le territoire,
- sensibiliser la population et l'ensemble des acteurs économiques et politiques,
- développer une urbanisation de proximité favorisant les déplacements doux,
- améliorer la qualité des interfaces et développer la complémentarité entre les mobilités douces et les transports publics ainsi qu'entre les mobilités douces et les parkings.
- mettre en valeur et assurer la continuité des itinéraires pédestres et cyclistes dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme.

Le canton vise par ailleurs la création d'un cheminement sur les rives du lac Léman. Cette mesure se heurte à la résistance des propriétaires privés.

Plan d'agglomération franco-valdo-genevois

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise prévoit l'amélioration de l'accessibilité à la gare par le réaménagement des chemins de la Redoute et de Prangins et la création d'une passerelle de mobilité douce les reliant ainsi que la création d'un nouveau passage sous les voies CFF entre le quartier du Martinet et l'avenue Viollier. Il prévoit également la réhabilitation de la route du Lac en tenant compte de la mobilité douce.

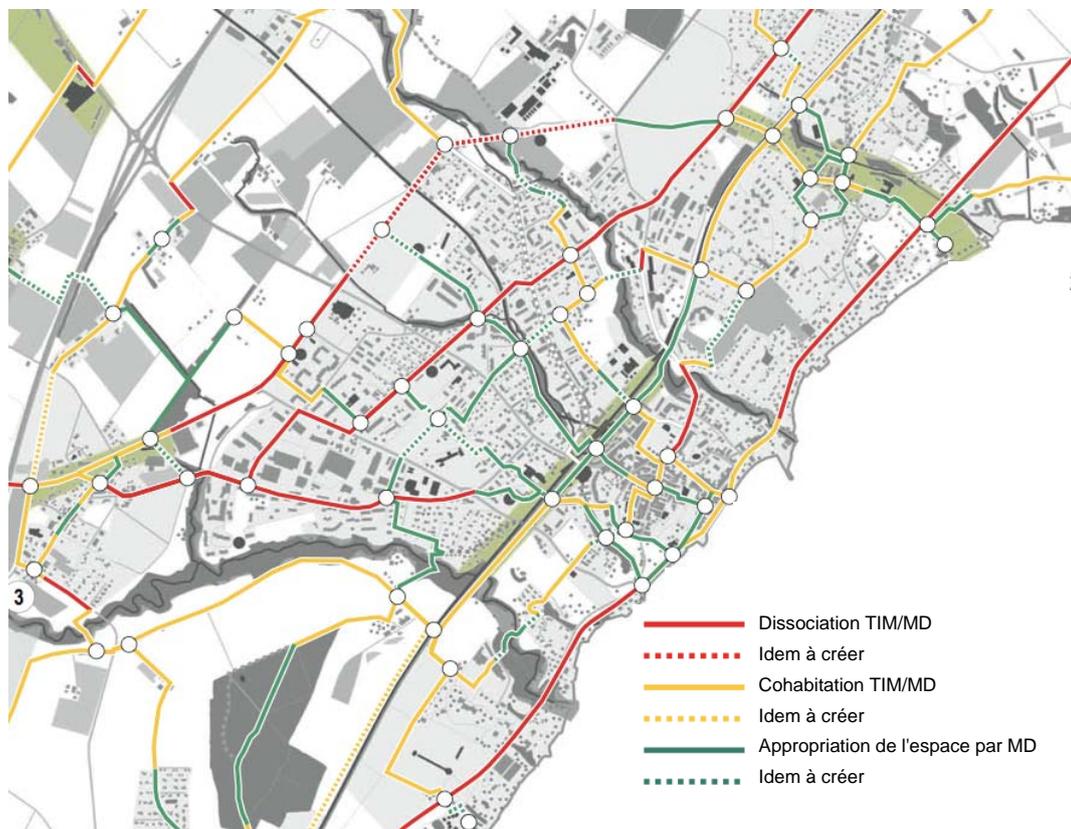
Plan directeur régional

La stratégie de la mobilité du Plan directeur régional concernant le réseau de mobilité douce repose sur l'objectif stratégique suivant :

- > **C1 Rendre attractive la mobilité douce** en développant un maillage d'itinéraires favorables aux déplacements quotidiens à pied et à vélo pour tous les usages ainsi qu'une continuité d'itinéraires à l'échelon régional.

Schéma directeur de l'Agglomération nyonnaise – SDAN

L'étude du SDAN – Chantier 3 sur la mobilité douce développe un réseau à trois niveaux définis selon le degré de protection ou d'appropriation du cheminement par les usagers de mobilité douce. Elle fait surtout une réflexion sur les liaisons intercommunales et n'est donc pas exhaustif en ce qui concerne les cheminements internes à la ville.



Réseau de mobilité douce, Extrait du SDAN – Chantier 3

2.7.3 Etudes et planifications communales

L'étude concernant l' "Organisation des circulations dans le centre-ville" conclut à l'intensification de la piétonisation et du régime "zone de rencontre" dans les rues historiques et autour de la Place Perdtemps.

Par ailleurs, l'élargissement du Sentier du Cossy, axe en site propre partant depuis la gare en direction des quartiers En Gravette et Petite Prairie, est à l'étude.

A noter également que le projet pour la création d'une vélo-station à la gare et la réflexion, pour la mise en place de stations de vélos en libre, sont en service.

Plan directeur communal

Le volet "Réseau piéton et deux-roues" est contenu dans les mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs (voir chapitre "Le réseau routier et les déplacements en TIM"). Il est notamment affirmé que :

- "Comme moyens de transport doux et de courte à moyenne distance, le deux-roues et la marche-à-pied se prêtent idéalement comme alternatives à la voiture. Actuellement, le réseau n'existe que très ponctuellement. Des cheminements attractifs entre les pôles d'activités (écoles, zones commerciales et de loisir, bord du lac) sont à trouver et à mettre en valeur."
- "Le but des nouveaux réseaux deux-roues et piétons est de profiter du délestage des tronçons routiers des quartiers Nord de Nyon pour offrir un réseau de cheminements complet, continu et sûr. Les solutions doivent se trouver par la mise en place de sites propres (nouveaux itinéraires à rechercher, réaffectation de la voirie libérée de charges de trafic importantes), par la recherche d'une mixité de trafic sécurisé et par des aménagements ponctuels."

2.7.4 Points forts – Points faibles

La mobilité douce a un fort potentiel de développement étant donné les conditions favorables du territoire nyonnais (distances et topographie).

Néanmoins, les liaisons piétonnières et cyclables sont parfois précaires, mal mises en valeur, peu sûres et discontinues. Les discontinuités sont notamment dues aux cours d'eau et aux infrastructures ferroviaires, le franchissement de ces éléments ne pouvant se faire qu'avec des infrastructures importantes.

L'espace public n'est pas adapté aux personnes à mobilité réduite dont la circulation reste très inconfortable voire impossible dans certains secteurs de la ville.

Le réseau de mobilité douce est localement inadapté (trottoirs étroits, temps de traversée trop courts à certains feux, absence de trottoirs abaissés, pentes trop importantes et sol accidenté). Les déplacements des personnes à mobilité réduite s'en trouvent dès lors difficiles.

La qualité et la quantité des infrastructures de stationnement pour les vélos ainsi que l'aménagement des interfaces avec les transports publics sont insuffisants.

2.8 Information, communication et marketing de la mobilité

2.8.1 Situation actuelle

La plupart des constats présentés ci-dessous sont tirés de l'audit "Cité de l'énergie" mené en 2008 dans le cadre du processus d'obtention du label, et en particulier des chapitres "Mobilité" et "Communication et coopération". Seuls les principaux éléments sont ici repris.

Information - sensibilisation

L'audit montre qu'une certaine culture de l'information est déjà existante, mais celle-ci n'est pas bâtie à partir de publics-cibles et ne semble consacrer que peu de place à la question de la mobilité (lettre périodique d'information communale). Des manifestations et actions d'information destinées à la population et aux acteurs économiques ont déjà été réalisées (par ex. semaine de la mobilité : journées Eco-drive, présentation des véhicules électriques, journée "A pied à l'école" ; action "A vélo au boulot"), mais sont à renforcer par d'autres mesures et à proposer de manière plus régulière. La promotion de la gestion de la mobilité dans les entreprises a donné quelques premiers résultats réjouissants. Le plan de mobilité d'entreprise mis en place pour l'administration communale y contribue également, en particulier grâce au Prix de Mobilité d'Entreprise décerné par le Canton de Vaud en 2009.

Participation - dialogue

Le projet **COMPANYON** a permis d'instaurer une culture de participation dans la commune, offrant à la population et aux représentants de l'économie locale, du tourisme de la culture et des associations sportives la possibilité de discuter et proposer des axes stratégiques souhaités pour la ville, notamment dans le domaine de la mobilité. Des contacts avec les groupes d'intérêts locaux sont établis de manière ponctuelle (ATE, PRO VELO LaCôte, EPFL, école privée Moser, paroisse, etc.), des rencontres avec les entreprises sont organisées. Depuis peu, le site Internet de la ville offre aux citoyens la possibilité d'exprimer leur opinion ou de poser des questions à la Municipalité.

Marketing

Le marketing comme démarche : l'aspect marketing est traité dans le Plan de mobilité du district de Nyon, mais sans qu'il se traduise par des mesures d'intervention concrètes. Les documents de planification et études menées ne font aucune différenciation quant aux différents usagers (et leurs besoins spécifiques) de l'espace public.

Le marketing comme domaine d'intervention (stratégie de communication) : la politique de gestion de la mobilité menée par la Ville et son engagement en faveur d'une mobilité durable ne sont pas facilement ou immédiatement identifiables. Le logo et slogan "Nyon, l'esprit mobile" n'est pas suffisamment utilisé.

Prestations de mobilité

Actuellement, la population ne bénéficie que de peu de prestations de mobilité permanentes (hormis les manifestations ponctuelles mises en évidence au point « Information »). On peut notamment citer la promotion des vélos à assistance électrique, comprenant des subventions et des expositions, ainsi que l'offre d'auto-partage Mobility avec une couverture intéressante sur le territoire communal.

2.8.2 Planifications supérieures

Plan directeur régional

La stratégie de la mobilité du Plan directeur régional concernant le marketing de la mobilité repose sur l'objectif stratégique suivant :

- > **D5 Instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes de la population.** En particulier, il s'agit de soutenir l'établissement de plans de mobilité pour les entreprises, les collectivités publiques et des centres de formation, de soutenir la multiplication des sites de véhicules en auto partage, de soutenir les mesures pour favoriser les livraisons à domicile par les commerces et par les communes et de mettre en place une politique de marketing pour une meilleure utilisation des transports publics et des mobilités douces.

2.8.3 Points forts – Points faibles

La culture de la communication est déjà bien développée avec, par exemple, l'existence du logo « Nyon, l'esprit mobile » destiné à illustrer et rassembler les interventions de la commune en matière de mobilité durable. L'utilisation de ce logo devrait être intensifiée.

Le site internet mis en place constitue une plateforme d'information et d'échange d'opinions sur les thèmes de la mobilité. De tels outils ainsi que d'autres démarches de communication doivent être renforcés.

La Ville fait la promotion de la gestion de la mobilité auprès des entreprises et a, elle-même, mis en place un ambitieux plan de mobilité.

Des manifestations et actions ponctuelles destinées à la population et aux acteurs locaux sont déjà organisées. En l'absence d'un concept de communication, il manque cependant une planification réelle de l'information sur la mobilité.

La population bénéficie encore de trop peu de prestations de mobilité permanentes : offre du service d'auto-partage Mobility et de subventions pour l'achat de vélos et scooters électriques.

3 OBJECTIFS

3.1 Objectifs généraux du Concept de mobilité urbaine

Le Concept de mobilité est un des outils permettant de soutenir le développement durable de la ville. Il participe à la prospérité économique de la cité, à l'amélioration du cadre de vie et à la préservation de l'environnement. Les objectifs généraux de ce concept sont fixés sur vingt ans et se résument comme suit :

COORDONNER MOBILITE ET DEVELOPPEMENT URBAIN

Offrir une desserte adaptée de l'ensemble du territoire, en termes qualitatif et quantitatif, pour tous les usagers, en fonction de leurs besoins et des caractéristiques du site et anticiper le développement urbain et les besoins des futurs usagers pour établir simultanément une offre adéquate en mobilité.

REDUIRE LES NUISANCES DU TRAFIC AUTOMOBILE

Réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores induites par le trafic motorisé de sorte à respecter les normes légales, sécuriser les secteurs urbanisés et y maintenir la qualité de vie.

FAVORISER L'INTERMODALITE ET LE REPORT MODAL VERS LA MOBILITE DOUCE ET LES TRANSPORTS PUBLICS

Favoriser l'usage des modes de déplacement les plus adaptés à chaque situation. En tenant compte d'une valeur moyenne de 20% de réduction de la part modale des transports individuels motorisés (TIM), les parts des transports publics (TP) et de la mobilité douce (MD) doivent augmenter chacune d'environ 30%.

Mettre en place une stratégie mettant en valeur les chaînes de déplacements les plus adaptées aux différents types et motifs de déplacement.

3.2 Objectifs sectoriels

Les objectifs sectoriels sont liés aux différents modes de transport. Ils fixent la direction vers laquelle les actions et les mesures qui y sont associées doivent tendre.

3.2.1 Dans le domaine des transports individuels motorisés (TIM)

Objectif TIM1

Réduire globalement la génération du trafic motorisé

Pour aboutir à une situation admissible en termes environnementaux sur le territoire nyonnais, il y a lieu de diminuer globalement la génération de trafic motorisé d'environ 15% pour les habitants/emplois actuels et d'environ 25% pour les quartiers futurs. Cette diminution doit être obtenue par des mesures incitatives (promotion des modes de transports alternatifs) et par des mesures de gestion du réseau routier et du stationnement.

Indicateur(s) : charges de trafic journalières globales par habitant

Objectif TIM2

Plafonner les charges de trafic et hiérarchiser le réseau routier

Les charges du trafic des axes principaux de l'agglomération doivent être plafonnées à des niveaux permettant de satisfaire aux exigences environnementales (air et bruit). Ces valeurs de plafonnement sont fixées sur la base des normes légales, en tenant compte de mesures de planification et d'assainissement des axes dont la réalisation est proportionnellement admissible. La réalisation de la RDU permet de répartir les nuisances sur les différents axes d'entrée, le réseau routier est ensuite hiérarchisé en fonction de la capacité des différents axes à évacuer le trafic (capacité d'accueil). Les fonctions des différentes voies sont ainsi fixées.

Axe	TJM actuel (véh./j)	Plafonnement (véh./j)
Divonne (Hôpital)	11'900	16'000 – 18'000
Divonne (CESSOUEST)	5'400	7'500
Signy	16'700	12'000
Alfred-Cortot	14'100	13'000
St-Cergue Sud	4'600	4'000
St-Cergue Nord	4'000	6'000
Eules - Oulteret	14'000	6'000
Etraz	8'500	12'000
Route du Lac	13'400	13'000
Route blanche	27'000	35'000
Place de la Gare (côté lac)	12'100	6'500

Tableau : TJM actuels (base : Etude UTE – 2007)
Charges de plafonnement à l'horizon 2030 (valeurs indicatives)

Indicateur(s) : charges de trafic journalières en section

Objectif TIM3

Diminuer le trafic dans les quartiers

Des mesures de modération du trafic doivent rendre performante la hiérarchie du réseau et éviter des reports de trafic dans les secteurs résidentiels ou d'activités. Elles contribuent également à la mise en valeur de l'espace public urbain.

Indicateur(s) : charges de trafic journalières en section par quartier

Objectif TIM4

Améliorer la sécurité du trafic

Le réseau routier principal et secondaire doit être réaménagé afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers.

Indicateur(s) : nombre d'accidents

Objectif TIM5

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 offerts en périphérie de la ville en relation avec les transports publics urbains. Dans les quartiers, la priorité sera donnée aux habitants et visiteurs en complément de l'offre sur domaine privé.

Indicateur(s) : bilans offre/demande par groupe cible d'usagers

3.2.2 Dans le domaine des transports publics (TP)

Objectif TP1

Augmenter l'attractivité des transports publics

Il y a lieu de promouvoir les transports publics en renforçant la desserte territoriale et l'accessibilité aux pôles d'attraction ainsi qu'en les rendant plus attractifs en termes de temps de parcours, de confort, de fréquence, de lisibilité du réseau et des horaires. La desserte des nouveaux quartiers doit par ailleurs être anticipée afin d'influencer tout de suite le comportement des usagers. Une cohérence, voire une complémentarité, entre les réseaux urbain et régional est recherchée.

Indicateur(s) : nombre de passagers des TP par habitant, satisfaction des usagers

Objectif TP2

Améliorer les interfaces de transports

Des installations de parcage permettant aux usagers de se rabattre sur les transports publics sont mises en place dans les endroits stratégiques (intersections stratégiques entre le réseau routier, respectivement le réseau de mobilité douce, et le réseau de transports publics) et des installations d'attentes pour les mobilités douces (abris, ...).

Indicateur(s) : taux d'occupation des installations de parcage, sondage de satisfaction de la population

3.2.3 Dans le domaine de la mobilité douce (MD)

Objectif MD1

Augmenter l'attractivité de la mobilité douce

Il y a lieu de promouvoir les modes doux en les sécurisant vis-à-vis du trafic automobile et en les rendant plus attractifs en termes de continuité des cheminements, de sécurité, de temps de parcours et de confort. Il s'agit ici également de renforcer l'information aux usagers et le marketing de ces modes de transport.

Indicateur(s) : charges de trafic en section, satisfaction des usagers (piétons et cyclistes)

Objectif MD2

Renforcer les infrastructures de stationnement pour deux-roues

Des installations de parcage pour les deux roues doivent être prévues dans les secteurs stratégiques (centre-ville, gare, quartiers, pôles d'activité) ainsi qu'à proximité des arrêts de transports publics.

Indicateur(s) : nombre de places offertes, bilan offre/demande

3.2.4 Dans le domaine des services de mobilité

Objectif SER1

Développer des services de mobilité

Une offre de service de mobilité, comme l'autopartage (Mobility), les plans de mobilité des grands générateurs de déplacements (entreprises, centres de formation et de soins, etc.), les livraisons à domicile, les vélos en libre service, les lignes Pédibus, etc., sont à développer pour compléter et accompagner l'évolution de l'offre de transports classique.

Indicateur(s) : Bilan offre/demande, taux d'utilisation des nouvelles offres, satisfaction des usagers

3.2.5 Dans le domaine de l'information et la communication

Objectif INFO1

Renforcer l'information, la sensibilisation et la communication en matière de mobilité

Afin d'agir sur le comportement des usagers, l'information et la communication est améliorée et renforcée pour mieux faire connaître les politiques menées dans le domaine de la mobilité et pour informer des nouvelles offres de transport à disposition.

Indicateur(s) : satisfaction des usagers, taux d'utilisation des nouvelles offres de transport, fréquentation du site internet, sondage de popularité

4 CONCEPTS

4.1 Transports individuels motorisés et stationnement

4.1.1 Bases

Le réseau de TIM a été élaboré sur la base des éléments suivants :

- le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN),
- l'étude UTE (Coordination urbanisation-transport-environnement, Ecoscan SA et Transitec SA),
- l'étude "Organisation des circulations au centre-ville, team+,"
- le Plan directeur de Prangins, en cours d'approbation,
- les études liées à la route de distribution urbaine (RDU),
- les diverses études liées à la gestion du stationnement,
- le Plan directeur communal.

4.1.2 Concept général

Le développement de l'agglomération nyonnaise doit s'accompagner d'un renforcement des modes de déplacement durables, mobilité douce et transports publics. L'objectif est de stabiliser, à terme, le nombre de déplacements en voiture. Pour une agglomération de la taille de Nyon, ce dernier mode jouera néanmoins toujours un rôle important en ce qui concerne les déplacements quotidiens. La réorganisation du réseau routier urbain revêt donc une importance particulière en termes de partage de l'espace entre les différents modes de transports. Elle ne vise en aucun cas à offrir des capacités globales supplémentaires au trafic automobile.

Le concept d'aménagement du réseau routier et du stationnement se décline en 5 points :

- **Utiliser la RDU (Route de distribution urbaine) pour répartir le trafic sur les différents axes d'entrée.** Elle doit en effet jouer son rôle de distribution (vers le cœur de la ville) et son rôle de contournement (vers les deux autres communes de l'agglomération compacte).
- **Réaménager les axes d'entrée en ville.** Les routes principales du réseau doivent être aménagées de façon à respecter les contraintes environnementales, assurer la sécurité de tous les usagers et améliorer la qualité de vie des riverains. Leur aménagement sera par ailleurs valorisé de manière à rendre attractifs les secteurs de l'agglomération qu'elles traversent.
- **Articuler l'accessibilité au centre-ville autour de la liaison Morâche - Marchandises** en profitant de la mise en réseau des parkings. Profiter de cette infrastructure pour réorganiser les deux côtés de la gare (Place de la Gare côté lac et bas de la route de St-Cergue).
- **Modérer l'ensemble du réseau routier secondaire, mettre en zones à vitesse modérée le centre-ville et les quartiers résidentiels.** Les routes de niveau inférieur (rues de quartier et rues à vocation commerciale) doivent être conviviales, à vitesse modérée, et préservées au maximum du trafic de transit. Leur aménagement doit favoriser la mixité des modes de transport plutôt que la séparation.

- Adapter la réglementation du stationnement au concept global et au fonctionnement du réseau – Les places de parc du centre de l'agglomération doivent être disponibles pour les clients et les visiteurs alors que l'offre en stationnement pour les habitants et les pendulaires doit être dimensionnée et localisée de manière à ne pas charger inutilement les secteurs sensibles et à encourager le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.

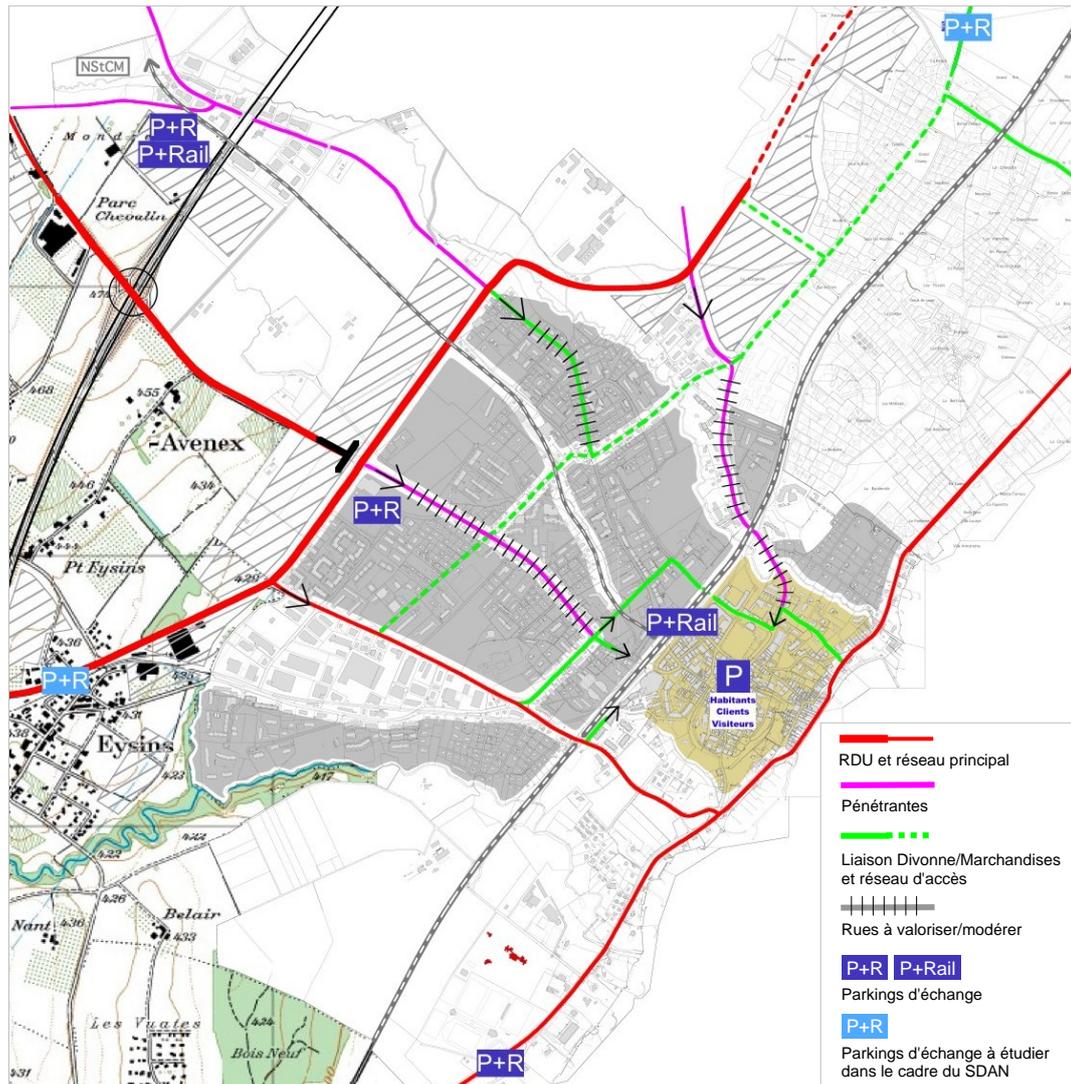


Schéma synthétique du concept TIM & stationnement

4.1.3 Concept TIM - Réseau des transports individuels motorisés

Définition et fonctions des éléments de réseau

Réseau principal

Le réseau principal comprend l'ensemble des routes qui font partie du réseau cantonal de 1^{ère} classe (route du Lac et liaison route Blanche-Divonne-Clémenty). Ces routes jouent un rôle de niveau régional en assurant les itinéraires de transit et d'accès principal à l'agglomération. La RDU dans ses rôles de distribution et de contournement, fait également partie de cette classe. Leur régime de vitesse est fixé à 50 km/h à l'exception du tronçon de la route du Lac qui longe les quais et qui, dans la mesure du possible, devrait être classé en zone 30.

Réseau secondaire

Le réseau secondaire comprend l'ensemble des routes qui jouent un rôle de pénétrantes dans la ville (route de l'Etraz, axe Signy/Alfred-Cortot) et d'accès secondaire à l'agglomération (axe route de Gingins / route de St-Cergue). Leur régime de vitesse est fixé à 50 km/h pour les tronçons en traversée de localité.

Réseau d'accès et de desserte de niveau 1

Le réseau d'accès et de desserte de niveau 1 sert à accéder aux différents quartiers. Il a un rôle collecteur et dessert les habitations et équipements qui le bordent. Il permet de relier les réseaux principal et secondaire aux différents secteurs ou quartiers ainsi qu'aux parkings principaux. Il collecte les rues de desserte fine. Sauf exception, elles sont limitées à 30 km/h (zones 30).

Font notamment partie de ces voies d'accès et de desserte de niveau 1:

- l'axe Eules-Oulteret, la Médiante, qui joue un rôle de route collectrice et de transversale pour les transports publics et la mobilité douce,
- la liaison Divonne-Marchandises qui sert d'accès au secteur Martinet/Morâche et qui permet une liaison directe entre le réseau structurant et les parkings du Martinet, de la Gare de Nyon et de Perdtemps,
- la route de Divonne (secteur CESSOUEST), qui connecte le réseau principal au centre-ville et à ses différents parkings,
- la route du Stand qui joue un rôle collecteur et de liaison à Eysins,
- le haut de la route de St-Cergue qui, malgré son statut de rue de quartier, assure l'accès, depuis la RDU, aux secteurs des Plantaz et du Chêne,
- l'avenue Reverdil qui sert d'accès au centre-ville,
- la rue de la Vy-Creuse avec son rôle de liaison au lac et son statut de rue de quartier.

Réseau de desserte de niveau 2

Le réseau de desserte de niveau 2 sert à alimenter les quartiers et les secteurs du centre-ville. Il est aménagé de manière à être sûr et agréable pour les déplacements à pied et à vélo, c'est pourquoi toutes les rues de desserte de niveau 2 situées dans des secteurs urbanisés sont en principe classées en zone 30 ou en zone de rencontre (20 km/h).

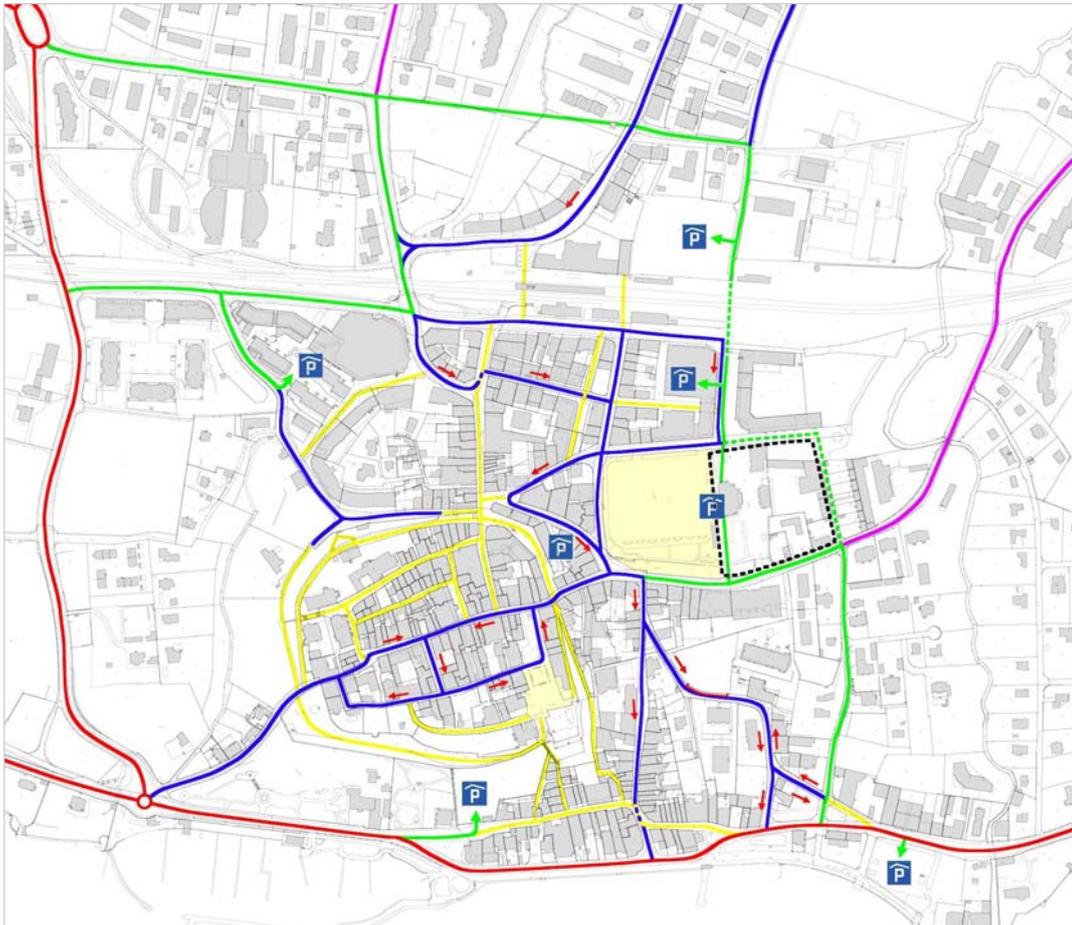
Le cas particulier du centre-ville

La réorganisation du réseau routier du centre-ville se fait en tenant compte des principes de base suivants :

- définir la fonction des routes dans le réseau en considérant comme destinations principales : les parkings pour les clients-visiteurs, les différents secteurs du centre-ville pour les habitants,
- garantir un système d'accès depuis les 5 directions principales (Alfred-Cortot, route de Divonne, route de Genève (+ Clémenty), route de l'Etraz, route de Lausanne),
- garantir des liaisons "périphériques" entre la ville et le lac (principale = Clémenty, secondaire = Vy-Creuse),
- limiter le trafic sur la Place de la Gare, côté Lac
- limiter les mouvements de transit Morâche – Gare – Perdtemps – Saint-Jean,
- dans la Vieille Ville, n'ouvrir à la circulation que les rues nécessaires aux accès et où il est souhaitable de conserver du stationnement, passer ces rues en zones de rencontre et supprimer le transit,
- attribuer des régimes de circulation aux différentes voies en tenant compte de leur fonction dans le réseau et de l'environnement traversé,
- tenir compte d'une valorisation indispensable de la Place Perdtemps et d'une opération immobilière potentielle "Perdtemps-Usteri",
- partir du principe que le réseau considéré est interdit aux poids lourds avec des exceptions réglementées pour les livraisons, les transports publics, les cars touristiques et les services publics,
- tenir compte, à terme, de l'éventuelle réduction du gabarit de la rue de la Porcelaine, liée au réaménagement des abords de l'amphithéâtre.

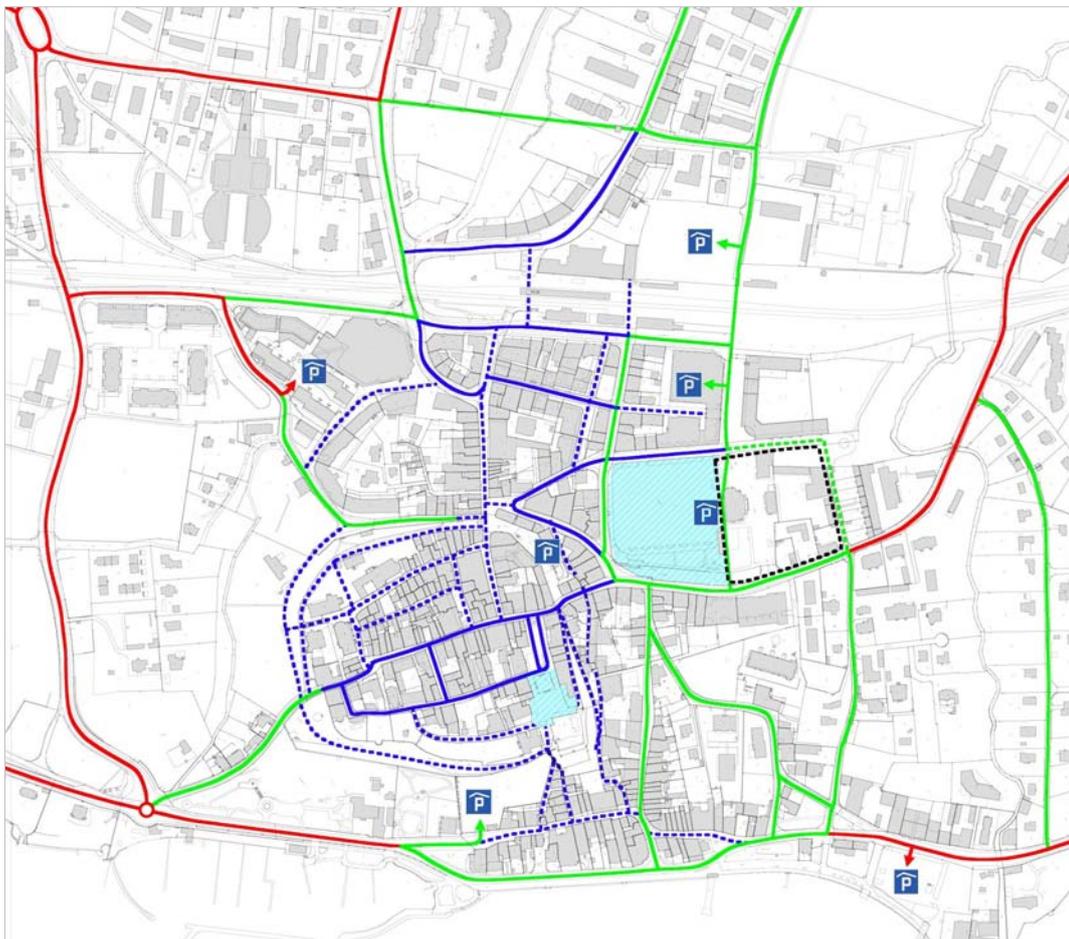
Les figures de la page suivante présentent un "zoom" sur l'organisation du réseau routier du centre-ville, soit la hiérarchisation du réseau et les régimes de circulation recommandés. Les points principaux suivants sont à mentionner :

- la liaison Divonne-Marchandises, prolongée de l'itinéraire Usteri - route de l'Etraz (ou Perdtemps – St-Jean), est limitée à 30 km/h et sert d'accès, depuis le réseau secondaire, aux parkings du Martinet, de la Gare et de Perdtemps,
- la route de Divonne (limitée à 50 km/h) est aménagée dans la continuité et dans le même esprit que la liaison Divonne-Marchandises afin d'assurer la relation entre le réseau principal en provenance du nord et le centre-ville,
- la rue de la Vy-Creuse (limitée à 30 km/h) voit son rôle de liaison au lac renforcé tout en gardant son statut de rue de quartier,
- la place de la Gare sud, l'itinéraire Morâche / Juste-Olivier, l'avenue Viollier, la rue Perdtemps, la rue St-Jean et la rue Neuve sont aménagées en zone de rencontre, le trafic de transit y est dissuadé,
- la rue de la Colombière et la rue de la Porcelaine (à terme) sont déclassées et mises à sens unique descendant afin d'y améliorer le cheminement de la mobilité douce et d'assainir le carrefour avec la rue St-Jean,
- un système de boucles est mis en place dans le secteur de la Grand-Rue / Vieux-Marché, permettant de couper le trafic de transit tout en garantissant un accès au secteur et aux places de parc.



Hierarchie du réseau du centre-ville

- Réseau structurant principal
- Réseau structurant secondaire
- Réseau d'accès et de desserte de niveau 1
- Réseau de desserte de niveau 2
- Réseau "mobilité douce"



Régimes de circulation du réseau du centre-ville

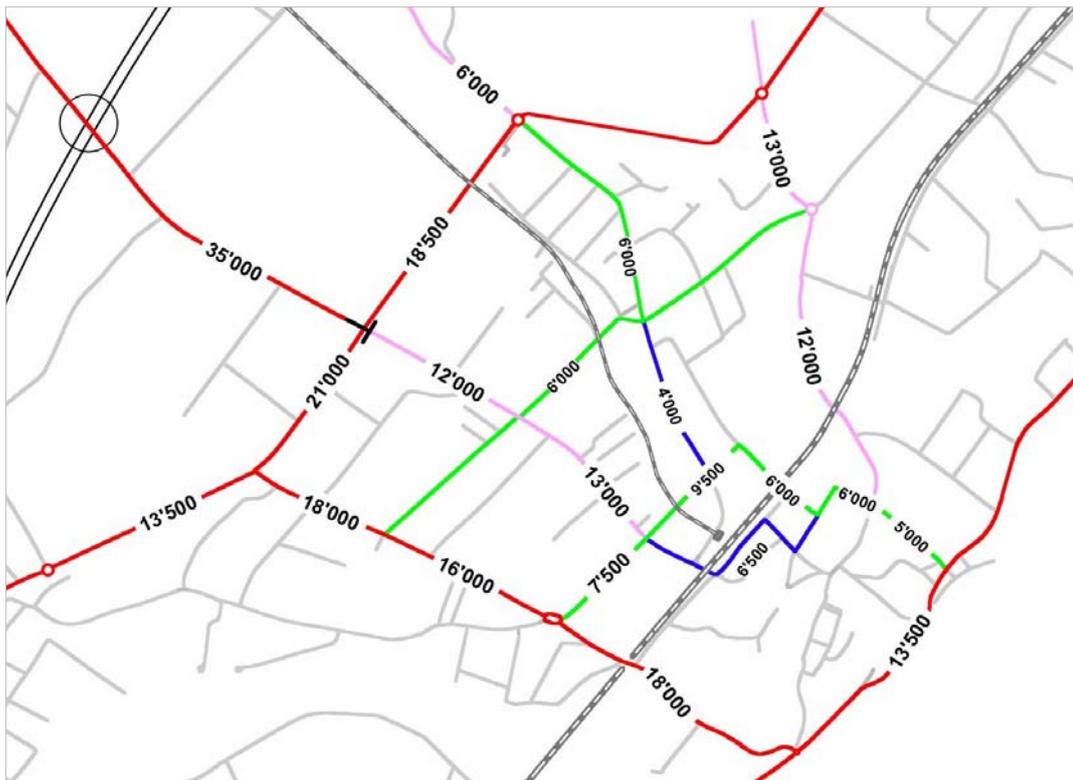
Légende :

- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- - - Mobilité douce

Charges de trafic attendues – Données et conditions-cadres

Le réseau TIM a fait l'objet d'une évaluation des charges de trafic à long terme, basée sur le scénario 3c de l'étude UTE (TJM 2007 + plans de quartiers + ICFF + SDAN) en tenant compte des données et critères suivants :

- la liaison Divonne-Etraz est remplacée par la liaison Divonne-Marchandises,
- la génération de trafic liée au développement des 5 autres communes de l'agglomération (soit 2'000 habitants et 500 emplois) est ajoutée,
- la gestion du réseau, le renforcement des transports publics et de la mobilité douce et les mesures de prestations de mobilité permettent de diminuer la génération de trafic de 20%,
- la RDU joue son rôle de distribution,
- un contrôle d'accès est aménagé au carrefour de la Gravette, permettant de répartir les flux sur les différents axes d'entrée en fonction de leur capacité d'accueil,
- les voiries ne peuvent pas être chargées plus que les valeurs de plafonnement fixées dans les objectifs en tenant d'ores et déjà compte d'un assainissement de celles-ci en termes de vitesses pratiquées et de revêtement.



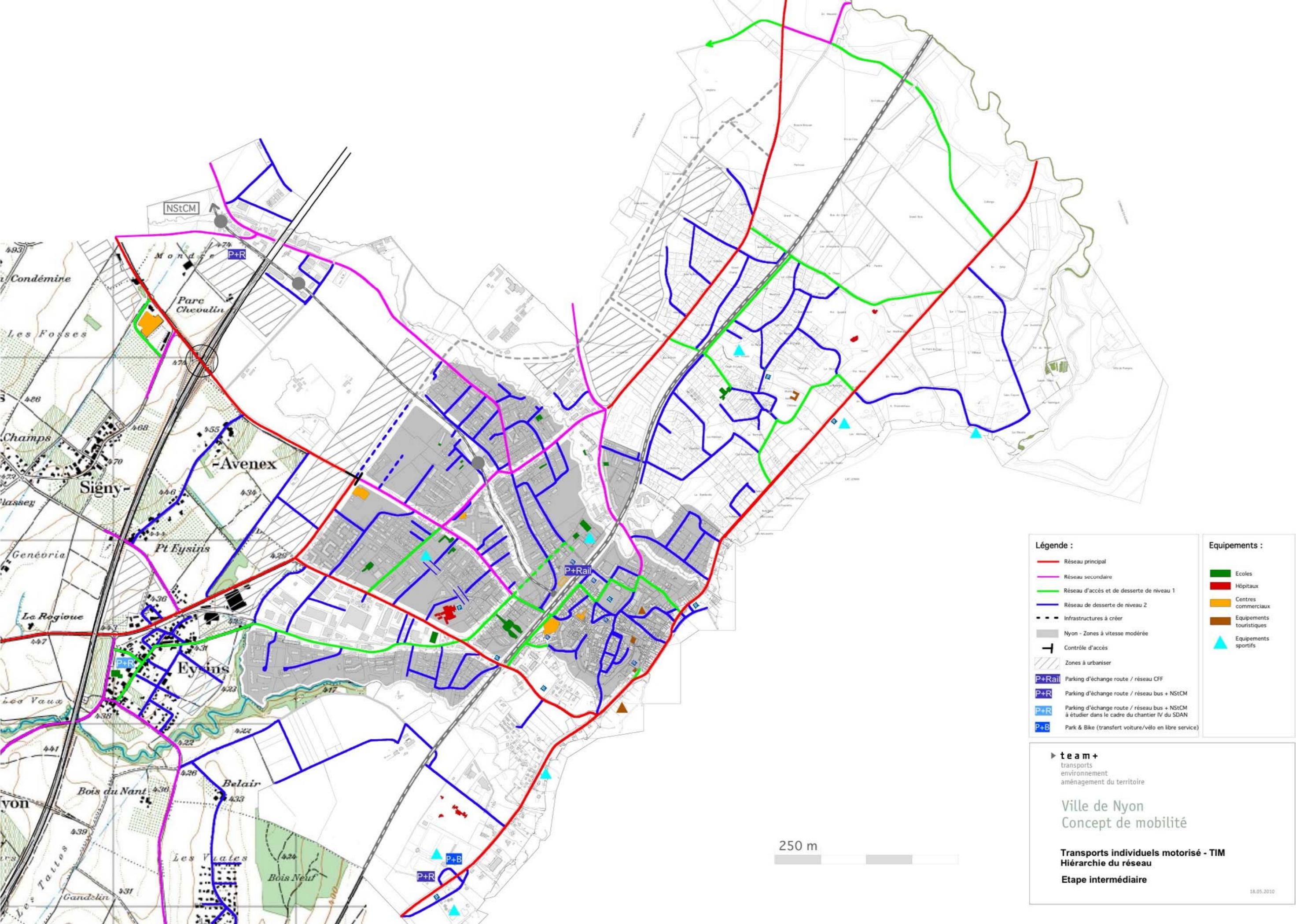
Charges de trafic estimées à long terme sur le réseau routier – Horizon 2030

4.1.4 Mesures à court terme

Dans la mesure où certaines réalisations coûteuses, dont le financement doit être encore assuré, font partie de l'image finale de la structure du réseau routier, une étape intermédiaire d'organisation (2011-2014) est proposée afin de garantir le bon fonctionnement du réseau tout en assurant la mise en œuvre progressive du concept (voir plan de la page suivante).

Les points principaux à mentionner sont les suivants :

- L'image du réseau principal est mise en place à l'exception de la RDU entre le carrefour de La Gravette et la route de L'Etraz. L'axe Eules-Oulteret ne peut donc pas être déclassé totalement. Tout comme le tronçon de la route de St-Cergue dans le secteur des Plantaz, il garde un statut de route secondaire. En attendant son classement en route d'accès, son aménagement doit néanmoins être compatible avec l'introduction de lignes de bus et la sécurité de la mobilité douce. Le tronçon Gravette-NStCM de la RDU est aménagé dans sa version provisoire pour desservir le quartier de la Petite Prairie.
- L'axe Divonne-Clémenty fait tout d'abord l'objet d'adaptations d'exploitation pour prioriser les TP. Le tronçon RDU-Reverdil subit des améliorations plus complètes pour répondre aux exigences OPB (notamment en ce qui concerne le revêtement) et pour augmenter la sécurité de la mobilité douce.
- La route du Lac fait l'objet d'adaptations provisoires du côté de l'entrée depuis Genève afin de répondre aux diverses contraintes d'accessibilité de nouveaux équipements (le centre sportif de Colovray en particulier, l'extension de la clinique de la Métairie et le Tennis-club, etc.). Une étude globale de réaménagement doit être menée rapidement, en intégrant au minimum le tronçon sur Prangins, de manière à réaménager au plus vite et définitivement le tronçon entre Colovray et Clémenty.
- L'axe Signy/Alfred-Cortot et la route de l'Etraz peuvent acquérir leur statut de pénétrantes. La route de Signy est réaménagée, y compris le giratoire avec la route des Eules. La route de l'Etraz fait l'objet d'adaptations d'exploitation pour prioriser les TP.
- La liaison entre Alfred-Cortot et la route de St-Cergue est mise en œuvre est adaptée de manière à assurer l'urbanisation du secteur Morâche. Dans la continuité, la route de Divonne est réaménagée afin de garantir la sécurité des cheminements piétons et cyclables liés aux écoles notamment ainsi que la bonne circulation des transports publics. La rue de la Morâche est tout d'abord réorganisée pour assurer l'accès aux chantiers "Morâche" et la bonne marche des TP. Elle est ensuite réaménagée entre la route de Divonne et l'avenue Reverdil.
- La rue du Stand ainsi que le tronçon de la Médiane correspondant à la route des Tattes-d'Oie peuvent acquérir leur statut de route d'accès avec un accent particulier mis sur la sécurité de la mobilité douce et le cheminement des TP en ce qui concerne la rue du Stand.
- Dans le centre-ville, de la liaison Prélaz-Marchandises, il n'est pas possible de déclasser d'emblée la Place de la Gare qui garde un statut de route d'accès et de desserte principale. Il est par contre possible de mettre en œuvre le schéma de circulation final dans tout le secteur historique et le secteur de Rive. La Grand-Rue et la Place du Château sont réaménagées. Les rues de La Colombière et de la Porcelaine sont mises en zone 30, dans la continuité de la Vy-Creuse.
- Enfin, l'introduction des zones 30 dans les quartiers est poursuivie avec le secteur de la route de St-Cergue (y compris son réaménagement), des Plantaz, des Fontaines et le secteur Couchant/Monastier. Une étude globale est menée pour le reste des quartiers.



Légende :

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Réseau d'accès et de desserte de niveau 1
- Réseau de desserte de niveau 2
- Infrastructures à créer
- Nyon - Zones à vitesse modérée
- Contrôle d'accès
- Zones à urbaniser
- P+Rail Parking d'échange route / réseau CFF
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NstCM
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NstCM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
- P+B Park & Bike (transfert voiture/vélo en libre service)

Equipements :

- Ecoles
- Hôpitaux
- Centres commerciaux
- Equipements touristiques
- Equipements sportifs



team+
 transports
 environnement
 aménagement du territoire

Ville de Nyon
 Concept de mobilité

Transports individuels motorisé - TIM
 Hiérarchie du réseau
 Etape intermédiaire

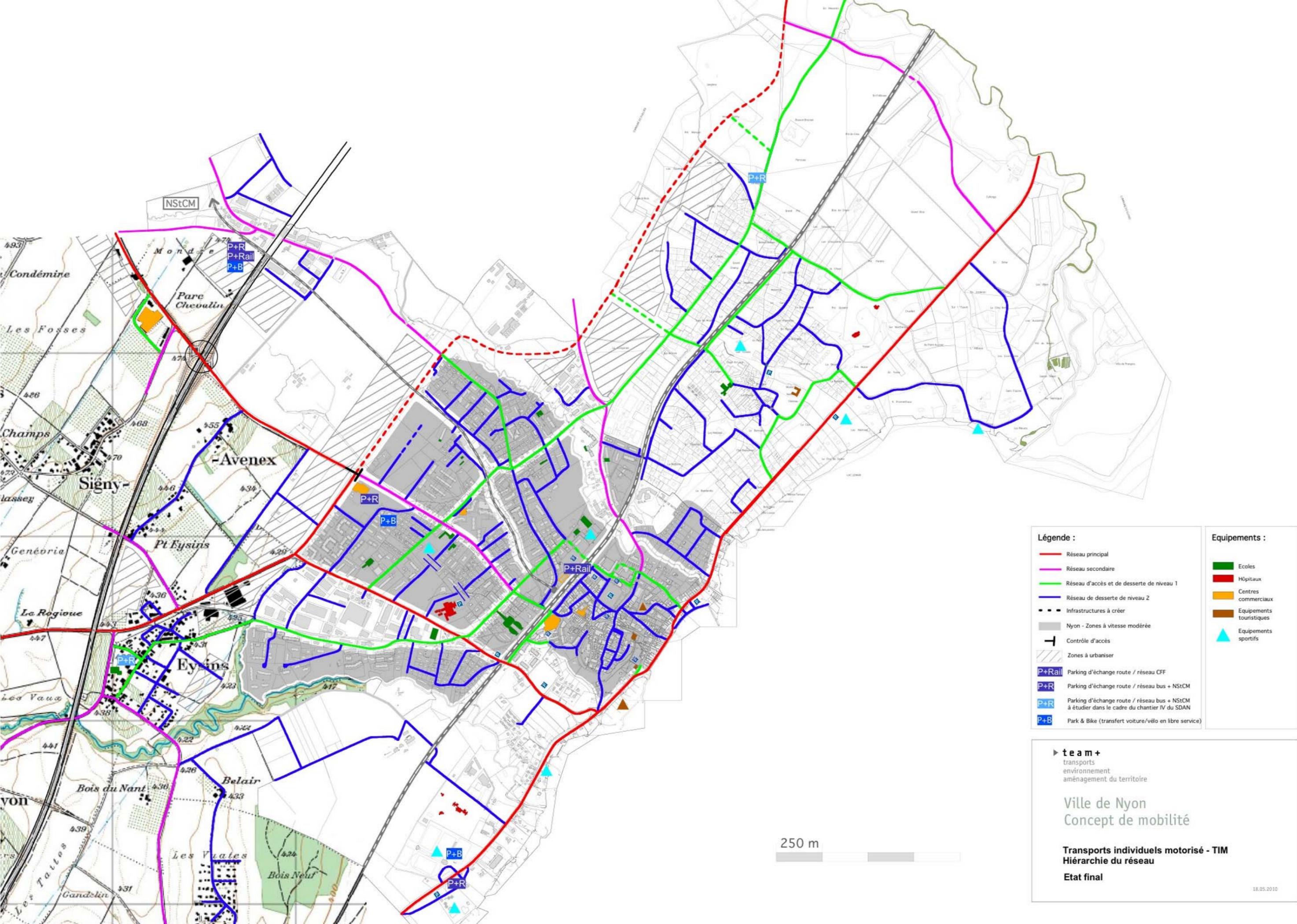
18.05.2010

4.1.5 Mesures à moyen et long termes

A moyen et long termes (dès 2015), les autres mesures sont mises en œuvre pour aboutir à l'image finale du réseau TIM (voir plan de la page suivante).

Les points principaux à mentionner sont les suivants :

- Le tronçon de la RDU entre La Gravette et la route de l'Etraz est réalisé et complété (tronçon Gravette-NStCM). Le secteur Gravette-Divonne est réaménagé.
- L'aménagement de la route du Lac est poursuivi jusqu'à Prangins.
- L'avenue Alfred-Cortot et la route de l'Etraz sont aménagées de manière définitive.
- Le passage sous-voies entre le chemin de Prélaz et la rue des Marchandises est réalisé. Le chemin du Canal est également adapté à sa nouvelle fonction.
- L'aménagement de la Place de la Gare et celui de l'avenue Viollier peuvent être réalisés.
- La médiane "Eules-Oulteret" peut prendre son statut de route d'accès et est réaménagée en conséquence, tout comme le haut de la route de St-Cergue et l'avenue Reverdil.
- Selon le schéma retenu pour l'accessibilité au Plan de quartier Perdtemps-Usteri, le tronçon Marchandises/Usteri/Vy-Creuse est réaménagé.



Légende :

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Réseau d'accès et de desserte de niveau 1
- Réseau de desserte de niveau 2
- - - Infrastructures à créer
- Nyon - Zones à vitesse modérée
- ▨ Zones à urbaniser
- P+R Parking d'échange route / réseau CFF
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NStCM
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NStCM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
- P+B Park & Bike (transfert voiture/vélo en libre service)

Equipements :

- Ecoles
- Hôpitaux
- Centres commerciaux
- Equipements touristiques
- ▲ Equipements sportifs

► **team+**
 transports
 environnement
 aménagement du territoire

Ville de Nyon
 Concept de mobilité

Transports individuels motorisé - TIM
 Hiérarchie du réseau
 Etat final

18.05.2010

4.2 Concept de stationnement

4.2.1 Concept général

Le stationnement est un des pivots majeurs de la mise en place du concept de mobilité urbaine. En effet l'offre trop importante et de trop longue durée en centre-ville facilite l'utilisation de la voiture individuelle et ne permet pas le report vers d'autres modes de déplacements. Pour remédier à cette situation sans pour autant défavoriser les habitants, les commerçants et leur clientèle, le stationnement doit être réorganisé selon les types d'usagers, via de nouvelles limitations dans le temps et tarification.

Dans les quartiers, une gestion du stationnement est également nécessaire à une bonne maîtrise des flux de trafic ainsi qu'à un bon fonctionnement des transports publics. Il importe en outre de bien gérer ce stationnement afin de maîtriser les éventuels effets négatifs qui pourraient être provoqués par un stationnement complètement libre dans ces zones qui pourrait être utilisé par des voitures « ventouses » indésirables. De manière plus générale encore, cette gestion sera un gage d'amélioration de la qualité de vie sur le terroir communal et dans l'agglomération.

Les principes généraux retenus pour le stationnement en ville de Nyon sont :

- d'offrir du stationnement de proximité pour les clients et les visiteurs du centre-ville, soit sur voirie, soit dans des parkings proches du centre,
- de garantir du stationnement de longue durée en suffisance pour les habitants du centre-ville,
- de déplacer le stationnement pour les employés du centre-ville en périphérie, en leur proposant des tarifs préférentiels stationnement/transports publics,
- de supprimer l'offre P+Rail communale du centre-ville, en redonnant ces places de parc en périphérie et en garantissant des rabattements TP fréquents et réguliers vers la gare de Nyon,
- de gérer le stationnement dans les quartiers afin d'y limiter le transit et de permettre une circulation plus fluide des transports publics.

4.2.2 Propositions pour le centre-ville

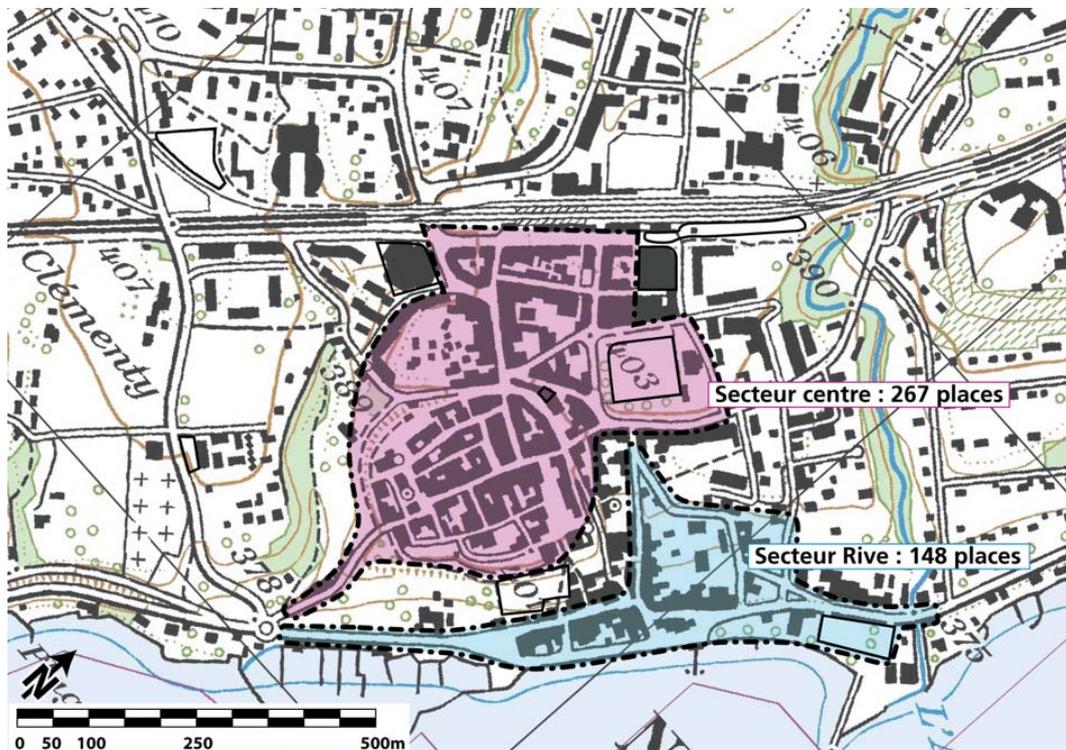
Le stationnement sur voirie

Afin de garantir la viabilité des commerces du centre-ville de Nyon, une offre en stationnement de proximité pour les clients et visiteurs est à assurer. Dans le secteur du centre, le stationnement sur voirie est principalement lié aux achats, alors que dans le secteur de Rive, l'offre profite plutôt aux loisirs et au tourisme.

Il est recommandé d'harmoniser la gestion de ces places de parc. Ainsi, il est proposé de tarifier l'ensemble de ce stationnement, de manière progressive et limitée dans le temps, entre 30 minutes et 2h selon l'emplacement et la fonction des places de parc.

Une analyse plus détaillée permettra d'évaluer le nombre de places nécessaires et la tarification adéquate dans les différents secteurs, en fonction des besoins et de la requalification souhaitée de l'espace public. Il s'agira également de résoudre le problème des livraisons et des véhicules professionnels (réservation de places, durée de parcage, autorisations).

Fonctions :	satisfaire l'offre pour les clients/visiteurs, permettre les livraisons
Nombre actuel de places :	415 places
Nombre de places à terme :	à déterminer par une étude de détail
Gestion dans le temps :	limitée (30 minutes à 2 heures)
Tarification :	payant et progressif



Secteurs pour stationnement sur voirie

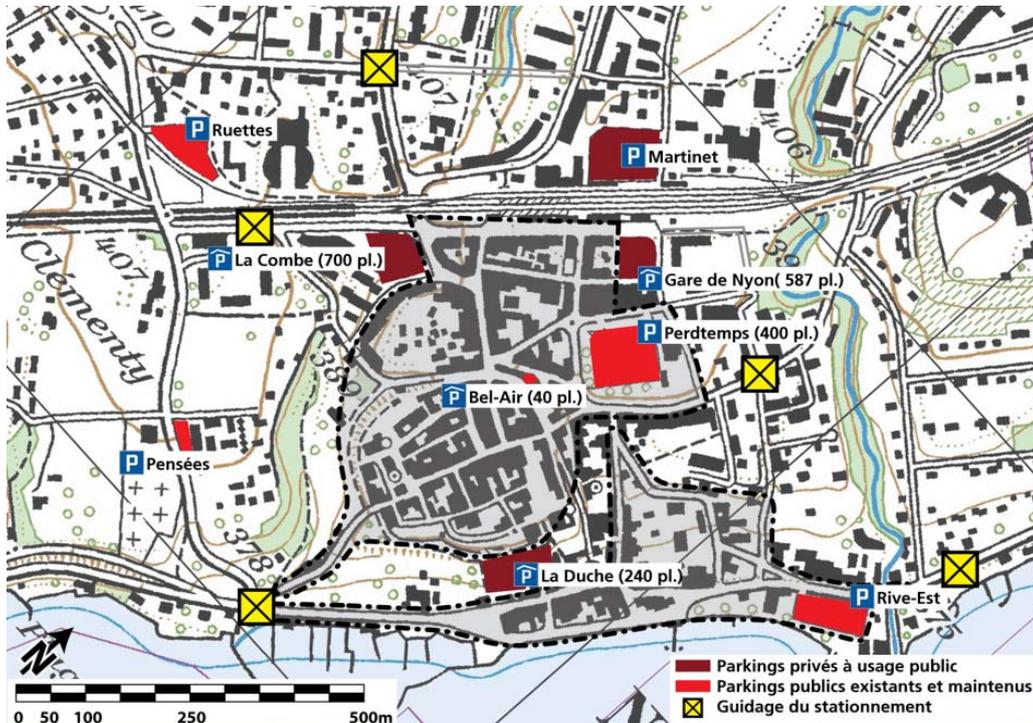
Les parkings collectifs publics

Le centre-ville de Nyon est bien équipé en parkings collectifs publics et privés à usage public. Les parkings de Perdtemps, du Martinet, de Clémenty, des Ruettes, de Rive-Est et des Pensées sont gérés par la commune. Les parkings de La Duche, La Combe, Gare de Nyon sont quant à eux privés à usage public. A noter que les parkings du Martinet et de Ruettes/Clémenty seront prochainement supprimés pour cause de constructions. A terme, le parking du Martinet sera géré de manière privée avec des places à usage public. Le parking de Ruettes/Clémenty disparaît définitivement, 150 places seront restituées dans un parking souterrain encore à construire.

Ces parkings sont importants pour la vitalité du centre-ville de Nyon. Ils complètent l'offre en stationnement sur voirie en permettant un stationnement de plus longue durée. Le concept de stationnement prévoit une réorganisation de ces parkings en fonction du ou des rôles qu'ils ont à jouer. Une analyse plus détaillée des besoins permettra d'évaluer le nombre de places nécessaires pour les clients/visiteurs et la tarification adéquate dans les différents parkings.

Fonctions :	satisfaire l'offre clients/visiteurs, compléter le parcage sur voirie pour du stationnement de plus longue durée
Nombre actuel de places :	1'600 places (hors abonnements/locations, non compris Ruettes/Clémenty)
Nombre de places à terme :	à déterminer par une étude de détail
Gestion dans le temps :	illimitée
Tarifification :	payant et progressif

Pour contribuer aux objectifs recherchés en termes de maîtrise du trafic en ville de Nyon, un système d'information avancé doit être mis en place aux principaux carrefours d'accès au centre (voir ci-dessous). Pour être efficace, les principaux parkings pour les clients/visiteurs devraient être connectés à ce système. Par ailleurs, la gestion et la tarification des parkings collectifs à usage public (qu'ils soient communaux ou privés) devraient être coordonnées.



Les parkings publics avec abonnements

Aujourd'hui, des abonnements sont disponibles tant pour les habitants du centre-ville que pour les personnes travaillant à Nyon ou celles transitant par la gare CFF. Tous ces usagers peuvent louer des places dans les parkings du Martinet, de Clémenty, des Ruettes et de Rive-Est, ainsi que dans les parkings privés (La Duché et Gare de Nyon).

Le concept de stationnement propose une nouvelle politique plus restrictive dans l'attribution des abonnements. Dans la règle, seuls les habitants du centre-ville pourront louer des places dans les parkings situés en périphérie immédiate du centre-ville, soit, à terme, à Ruettes, Pensée ou Rive-Est. Le périmètre retenu pour déterminer les habitants concernés en priorité par ces abonnements est illustré ci-dessous. En fonction de l'offre disponible, d'autres usagers, habitant à proximité de ce périmètre, pourraient également obtenir un abonnement, au même tarif.

Afin de garantir une bonne complémentarité d'usage dans les parkings proches du centre-ville, il est recommandé de ne proposer des abonnements que pour 85% de la capacité des parkings de Ruettes et 50% de celle de Pensées et de Rive-Est (parking également utilisé pour les loisirs, notamment le week-end). Ainsi, au maximum 250 places de parc publiques pourront être louées par les habitants du centre-ville. L'analyse de la demande à terme montre que la capacité définie pour les habitants de Nyon devrait être suffisante (demande estimée à 200 abonnements environ).

Fonctions :	satisfaire l'offre pour les habitants du centre-ville
Nombre actuel d'abonnements :	380 pour pendulaires et résidents (y compris Ruettes et Clémenty)
Nombre d'abonnements à terme :	250 pour résidents du centre ville (à coordonner avec politique des parkings privés)
Gestion dans le temps :	illimitée
Tarification :	payant sur abonnement



4.2.3 Propositions pour les parkings d'échange

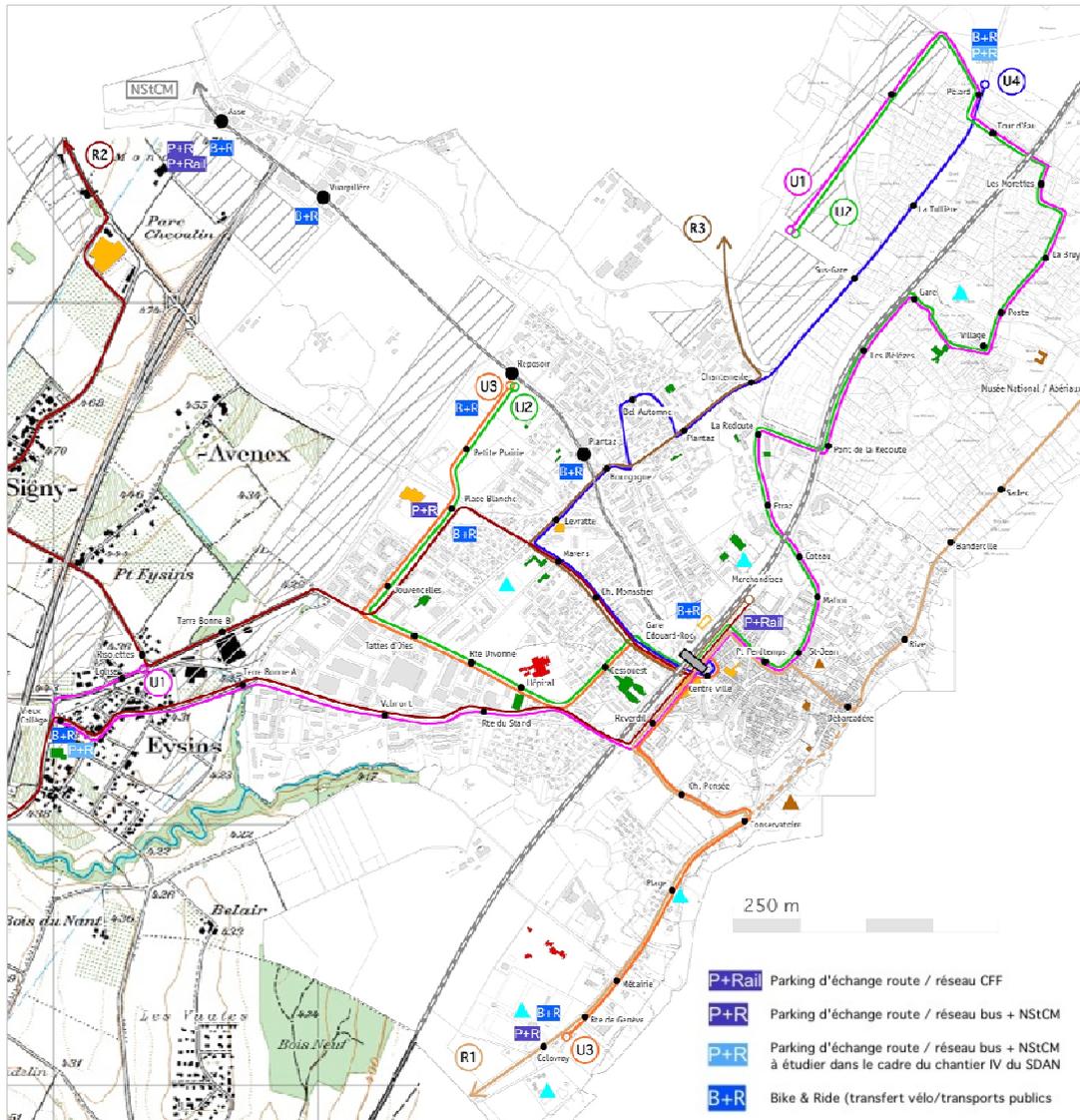
Afin de limiter le trafic au centre de Nyon, il est proposé que les personnes travaillant au centre-ville ou transitant par Nyon (P+Rail) ne puissent plus, dans la règle, disposer d'abonnement dans les parkings publics du centre-ville. Pour satisfaire cette demande, des parkings périphériques (P+R), desservis par les transports publics, seront aménagés. Ces parkings pourraient également, selon les cas, être utilisés pour du covoiturage.

En principe, les personnes travaillant à Nyon stationneront dans les P+R desservis par les bus urbains et ceux transitant par Nyon dans les P+Rail, situés à proximité du réseau ferré. Ces parkings 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. Le tarif des abonnements dans ces parkings doit être adapté afin que l'offre P+R / TP soit attractive vis-à-vis du stationnement longue durée au centre-ville. Pour le stationnement occasionnel, une tarification linéaire à l'heure et un forfait journalier seront également proposés. Les parkings d'échange prévus dans l'agglomération nyonnaise sont (voir plan page suivante) :

- Le P+R de L'Asse, à proximité de la jonction autoroutière au niveau de la ligne ferroviaire NStCM (arrêt L'Asse). En relation avec le réseau ferroviaire national, ce parking assure également une fonction de P+Rail. Son attractivité sera d'autant plus grande que la cadence du NStCM est élevée.
- Le P+R de la Gravette, entre les routes de la Gravette et de Signy, au niveau de l'arrêt Place Blanche. Les besoins en P+R doivent être coordonnés avec l'extension planifiée du centre commercial et la réalisation d'une plateforme multimodale au niveau de la Place Blanche.
- Le P+R du Centre sportif, sur la route de Genève, au niveau de l'arrêt Colovray. Ce parking existant présente des réserves de capacité en semaine. A terme, les besoins en P+R doivent être coordonnés avec l'extension planifiée du Centre sportif.
- Le P+R de Prangins, sur la route de l'Etraz en dehors du tissu bâti de la commune de Prangins. L'emplacement exact de cet équipement doit faire l'objet d'une réflexion plus approfondie dans le cadre du chantier 4 du SDAN.
- Un cinquième P+R est envisagé du côté d'Eysins. A terme ce parking pourrait être créé sur le terrain cantonal servant actuellement à des dépôts de bois ou plus en amont. A court terme, des places de P+R peuvent être mises à disposition près de la salle communale (arrêt Vieux Collège). Cette proposition est également à traiter dans le cadre du chantier 4 du SDAN.
- Enfin, le P+Rail de la gare de Nyon est maintenu pour les usagers mal desservis par les TP et ne pouvant pas utiliser un autre parking. Les règles d'obtention d'un abonnement dans ce parking devront être fixées de manière restrictive. La capacité de 100 places doit être exploitée au maximum pour cette fonction.

Sur la base des 380 détenteurs actuels d'abonnements, la demande peut être évaluée à environ 300 places de stationnement. Dans un premier temps, la capacité estimée des P+R serait de 100 places à la Gravette et à l'Asse, de 50 places à Colovray, et d'une vingtaine de places à Eysins.

Par ailleurs, des P+R situés en amont, le long de la ligne du NStCM, seront également intégrés dans le concept, afin de capter au plus près de leur domicile, les usagers des communes mal desservies par les transports publics.



Stationnement – Parkings d'échange

4.2.4 Propositions pour les quartiers

Pour les nouvelles constructions et les transformations, le nombre de places de stationnement à usage privé autorisé sera différencié par secteur, en fonction de la desserte TP et du potentiel de déplacements à pied ou à vélo, conformément aux normes en vigueur. Cet objectif vise à maîtriser la génération de trafic liée à l'offre de stationnement privé. Le cas échéant, certains éléments concernant le dimensionnement de l'offre en stationnement pourront être précisés dans le Règlement communal d'urbanisme.

Dans les quartiers résidentiels, des mesures seront prises, si nécessaire, pour éviter un report du stationnement des pendulaires. Au fur et mesure de l'évolution du réseau de transports publics et de l'introduction de mesures restrictives en matière de stationnement, il y aura lieu d'observer les effets sur les quartiers et les lieux proches des arrêts. Le cas échéant, des mesures seront prises pour que l'offre en stationnement soit prioritairement affectée aux habitants et visiteurs des secteurs considérés.

Pour les zones d'activités, des mesures incitant le personnel des différentes entreprises à ne pas utiliser leur véhicule privé seront encouragées. Ces mesures étant d'initiative privée, elles seront proposées et/ou négociées avec les entreprises. Pour les entreprises existantes, ceci se fera dans le cadre d'une campagne de sensibilisation. Par ailleurs, il y aura lieu de coordonner ces initiatives privées avec la gestion du stationnement sur voirie.

4.2.5 Mesures à court terme

A court terme, les mesures suivantes sont envisagées en matière de stationnement :

- **Modification de la tarification de Perdtemps** : ce parking doit être géré de manière à favoriser la courte durée. Ainsi, si la gratuité de la 1^{ère} heure de stationnement peut être conservée, une tarification fortement progressive est à appliquer pour les heures suivantes, afin d'éviter le stationnement longue durée. En parallèle, il est proposé de supprimer la gratuité entre midi et 13h30 afin d'assurer une offre constante durant la journée. Cette mesure est à coordonner avec la tarification du Pt-Perdtemps et le stationnement sur voirie (aux abords du parking Perdtemps)
- **Suppression des parkings Ruettes/Clémenty et abonnements liés** : nouvelle gestion de l'attribution des abonnements résultant de la fermeture, à court terme, des parkings périphérique des Ruettes (2011) et de Clémenty (2012). Les nouvelles règles d'attribution doivent progressivement favoriser les habitants du centre-ville. L'attribution des abonnements doit ensuite viser les personnes travaillant à Nyon, en attendant la restitution des 150 places à Ruettes et que des solutions alternatives soient trouvées en périphérie. En tous les cas, la priorité doit être donnée aux usagers mal desservis par les TP.
- **Mise en place progressive des P+R** : La priorité est mise sur les P+R du Centre sportif et de la Gravette.
- **Uniformisation de la gestion des places sur voirie** : détermination des besoins pour le centre-ville, définition des tarifs et des durées de stationnement par secteur. Recherche de solutions pour les véhicules d'entreprises et de livraison.

- **Etude globale – bilans offre/demande** : Mener des études de détails à propos des besoins effectifs en stationnement afin d'affiner le concept de stationnement et de fixer des mesures plus concrètes sur l'ensemble du territoire.
- **Système d'information** : mise en place du système d'information avancée sur l'occupation des parkings du centre-ville afin d'éviter le trafic inutile de recherche de places de parc.

4.2.6 Mesures à moyen et long termes

Les mesures à moyen et long termes en matière de le stationnement concernent surtout la mise en souterrain des grands parkings publics de Rive et de Perdtemps. La construction du parking d'échange de l'Asse est également envisagée à moyen terme.

4.3 Transports publics

4.3.1 Concept général

Les caractéristiques du réseau de transport public urbain proposé (état intermédiaire et état final) peuvent être globalement décrites de la manière suivante :

- **Tracés** : les liaisons avec la gare sont les plus directes possibles tout en assurant une couverture territoriale optimale.
- **Complémentarité urbain-régional** : la structure du réseau urbain tire partie du réseau régional pour assurer une partie des courses urbaines.
- **Lignes croisées** : le réseau est composée de lignes dites "croisées" de manière à offrir, depuis une origine, une cadence soutenue de 15 minutes en direction de la gare mais deux destinations possibles, sans transbordement, toutes les 30 minutes.
- **Fréquence** : la fréquence est portée à 15 minutes sur toutes les branches du réseau les jours de semaine (le choix de 15' est également dicté par la fréquence des bus régionaux).
- **Dessertes nouvelles** : le réseau TP urbain est amené jusqu'à Eysins, il dessert les nouveaux quartiers (Petite Prairie, Terre Bonne, etc.) ainsi que l'axe Eules - Oulteret.
- **Entrées dans le centre-ville** : les points d'entrées dans le centre-ville sont répartis au mieux afin d'éviter le cumul des entrées via la route de l'Etraz ou Alfred-Cortot.
- **Lisibilité du réseau au quotidien** : les lignes suivent les mêmes tracés 7 jours sur 7, même si la fréquence est diminuée ou certaines lignes ne circulent pas le week-end.
- **Liaison vers Gland** : l'idée d'une desserte urbaine vers Gland est abandonnée compte tenu du "grand vide" en termes d'urbanisation entre Prangins et Gland.
- **Desserte du bord du lac** : les équipements sportifs, le Musée national, les habitations actuelles et futures bordant la route Suisse ainsi que l'hôpital de Prangins sont désormais desservis par une ligne régionale, correspondant mieux à la typologie et à la densité des déplacements.
- **Interface de la gare** : la plateforme « Edouard-Rod » est confirmée comme zone d'arrêt de l'ensemble des bus urbains et régionaux (qu'un seul point d'arrêt pour une meilleure compréhension des usagers), les remises à l'heure des bus urbains se font aux terminus de chaque ligne, celles des bus régionaux se font vers la rue des Marchandises, à proximité du futur passage sous-voies piétonnier reliant l'avenue Viollier et le quartier du Martinet.

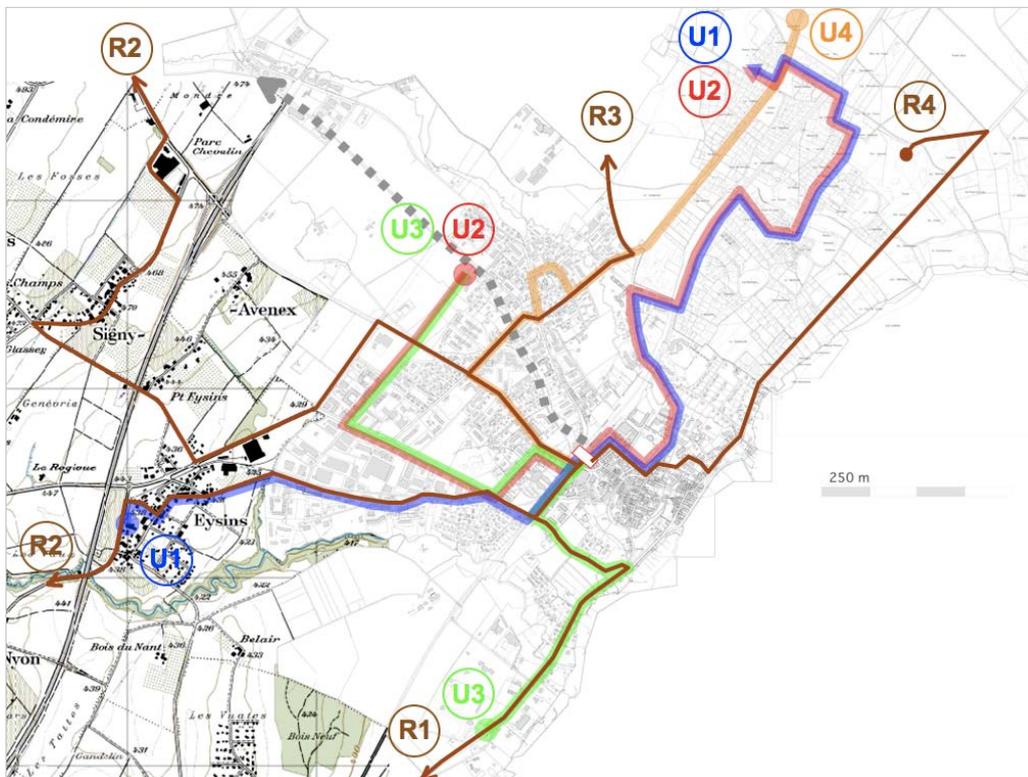


Schéma synthétique du concept TP

4.3.2 Description du concept

Coordination avec le réseau régional

Le Canton étudie, en collaboration avec La Région, l'optimisation du réseau régional avec comme objectif la mise en fonction du nouveau réseau en 2013 (décembre 2012). Les 3 lignes envisagées concernant l'agglomération nyonnaise sont les suivantes :

Coppet - Nyon - Prangins : cadence 30' (HP et HC) sur tout le parcours, correspondances optimales à Coppet, larges à Nyon avec les IR vers Genève et Lausanne (idem situation actuelle), prolongement systématique vers l'Hôpital de Prangins (via débarcadère de Nyon et Port/Musée à Prangins), correspondances avec les IR vers Genève et Neuchâtel et avec les RE vers Lausanne, itinéraire dans Nyon via Clémenty, Reverdil, gare, Perdtemps, Porcelaine (ou Colombière) et route du Lac.

Asse & Boiron : cadence HP 30' et HC 60' sur tout le parcours, correspondances optimales à Nyon avec les IR vers Genève et Lausanne, circulation dans les deux sens, desserte des villages et du centre commercial de Signy, nouveau parcours à Eysins, entrées dans Nyon via Eysins (rue du Stand) et l'axe Signy/Alfred-Cortot.

Nyon - Begnins - St-George : cadence HP 30' sur tout le parcours, cadence HC 30' jusqu'à Begnins puis 60' jusqu'à St-George, correspondances à Nyon optimales avec les RE vers Genève mais médiocres avec les RE/IR vers Lausanne, correspondances à Begnins vers Gland (en HP), correspondances à St-George vers Gimel – Aubonne, nouvel itinéraire à Nyon via Oulteret, Eules et Alfred-Cortot.

Train Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM)

Le renforcement de la cadence du NStCM est souhaitable. Le schéma directeur de l'agglomération nyonnaise prévoit une desserte à 15 minutes en 2014 jusqu'à Genolier, éventuellement de 7.5 minutes jusqu'à L'Asse, en 2020, aux heures de pointe. Une desserte à une cadence supérieure à 15 minutes rendrait le P+Rail de l'Asse peu attractif.

Des nouvelles stations sont prévues dans le cadre du SDAN. Sur le territoire nyonnais, il s'agit de la halte du Reposoir, planifiée dans le cadre du futur développement urbain (plan de quartier "Parc du Reposoir").

Proposition de réseau urbain à long terme

Sur la base des critères énoncés ci-dessus et du réseau régional planifié, le réseau urbain proposé à long terme est composé de 4 lignes diamétrales qui desservent les 4 axes principaux de l'agglomération. Dans la mesure du possible, les lignes urbaines suivent l'itinéraire d'une ligne régionale. Ceci permet d'assurer une complémentarité entre les deux réseaux et d'offrir une desserte de qualité sur tout le territoire. Le réseau se compose principalement de lignes croisées passant toutes par la gare. Ceci permet, depuis les différentes origines, d'atteindre la gare tous les quarts d'heures et deux directions différentes toutes les demi-heures. Ce réseau peut-être exploité avec 7 véhicules.

Ligne U1 : Eysins – Nyon, gare – Prangins, Tour d'Eau

Elle circule toutes les 30 minutes. Son horaire est coordonné avec celui de la ligne régionale R2 sur le tronçon Eysins – Nyon, gare et avec celui de la ligne U2 sur le tronçon Nyon, gare – Prangins, Tour d'Eau afin de garantir une cadence de 15' sur tout l'itinéraire. Conjointement au développement du « secteur-clé de Prangins », au nord de la route de l'Etraz, cette ligne y sera prolongée afin d'en assurer la desserte et une liaison avec le vieux village de Prangins. Le canton ayant renoncé à une cadence de 30 minutes toute la journée pour la ligne R2, le concept doit être affiné sur ce point dans le cadre des études de détails.

Ligne U2 : La Petite Prairie – Nyon, gare – Prangins, Tour d'Eau

Elle circule toutes les 30 minutes. Son horaire est coordonné avec celui de la ligne U1 sur le territoire de Prangins et la ligne U3 entre Nyon, gare et La Petite Prairie. De même que la ligne U1, cette ligne sera prolongée dans le « secteur-clé de Prangins ».

Ligne U3 : La Petite Prairie – Nyon, gare – Colovray

Elle circule toutes les 30 minutes. Son horaire est coordonné avec celui de la ligne U2 entre La Petite Prairie et la gare de Nyon, puis avec la ligne régionale R1 jusqu'à Colovray. Une fréquence de 15' est ainsi assurée sur tout l'itinéraire.

Ligne U4 : Nyon, gare – Prangins, Tour d'Eau

Cette ligne circule à une fréquence de 15', elle offre une liaison rapide et directe vers la gare et le centre-ville de Nyon pour les habitants de Prangins au nord de la voie CFF et assure également la desserte du secteur Eules – Oulteret.

Lignes	Parcours	Longueur [m]	Temps [min]	Vitesse [km/h]	Cadence [min]	Véhicules
U1	Eysins - Nyon, gare - Prangins, Tour d'Eau	7600	19'	24	30'	3
	Prangins, Tour d'Eau - Nyon, gare - Eysins	7600	19'	24	30'	
U2	La Petite Prairie - Nyon, gare - Prangins, Tour d'Eau	6400	18'	21	30'	
	Prangins, Tour d'Eau - Nyon, gare - La Petite Prairie	6400	17'	23	30'	
U3	La Petite Prairie - Nyon, centre-ville - Colovray	4800	13'	22	30'	1
	Colovray - Nyon, centre-ville - La Petite Prairie	4800	14'	21	30'	
U4	Prangins, Tour d'Eau - Nyon, centre-ville	3880	11'	21	15'	2
	Nyon, centre-ville - Prangins, Tour d'Eau	3880	8'	29	15'	
Total						7

Estimation du nombre de véhicules pour assurer le service de bus à long terme

Proposition de réseau urbain à court terme

Dans un premier temps (objectif 2013 – décembre 2012), le secteur au nord de la route de l'Etraz, sur le territoire de Prangins, n'étant pas encore construit, une desserte à 15 minutes de cet axe est prématurée. Afin d'assurer une desserte des quartiers situés aux abords de la route de l'Etraz, les deux lignes U1 et U2 reprennent le principe du fonctionnement actuel et circulent en boucle. Il est néanmoins proposé de les faire circuler dans des directions opposées de manière à assurer une bonne liaison des quartiers au nord de la voie CFF avec le centre du village et d'accélérer, une fois sur deux, le temps de parcours entre ces quartiers et Nyon. Dans cette étape, la ligne U4 fait alors son terminus à Changins. Elle peut dès lors être coordonnée avec la ligne régionale R3.

Les autres lignes peuvent être mises en place en décembre 2012. Les lignes U2 et U3 s'adaptent au développement du quartier de la Petite Prairie quant à leur terminus. La ligne U1 en direction d'Eysins peut, en cas de problème de financement par cette commune, continuer à rebrousser dans le quartier du Boiron. Ce réseau peut-être exploité avec 5 véhicules.

Lignes	Parcours	Longueur [m]	Temps [min]	Vitesse [km/h]	Cadence [min]	Véhicules
U1	Eysins - Nyon, gare - Prangins, Tour d'Eau (via Sus-Gare)	7300	17'	25	30'	3
	Prangins, Tour d'Eau - Nyon, gare - Eysins (via Village)	7100	18'	25	30'	
U2	La Petite Prairie - Nyon, gare - Prangins, Tour d'Eau (via village)	6300	17'	22	30'	
	Prangins, Tour d'Eau (via Sus-Gare) - Nyon, gare - La Petite Prairie	5800	15'	23	30'	
U3	La Petite Prairie - Nyon, centre-ville - Colovray	4800	13'	22	30'	1
	Colovray - Nyon, centre-ville - La Petite Prairie	4800	14'	21	30'	
U4	Changins - Nyon, centre-ville	2510	9'	17	15'	1
	Nyon, centre-ville - Changins	2510	6'	25	15'	
Total						5

Estimation du nombre de véhicules pour assurer le service de bus en première étape

4.3.3 Mesures à court terme

La mise en place de l'étape intermédiaire du réseau de bus urbains doit correspondre à celle du réseau régional dans la mesure où le concept établi prévoit une complémentarité entre les deux. L'introduction des nouvelles lignes du transport public régional est prévue pour 2013 (changement d'horaire décembre 2012). D'ici là, les mesures minimales suivantes devront être mises en œuvre :

- Des **priorités pour les TP** doit être mises en place. En effet, actuellement aux heures de pointe, les bus sont bloqués dans le trafic et leurs temps de parcours fortement allongés. Une amélioration des itinéraires par la mise en place de voies bus et de feux prioritaires permettrait de réduire les temps de parcours et, de ce fait, soit offrir des possibilités de tracés assurant une meilleure desserte des quartiers, soit, si le temps gagné est suffisant, de réduire le nombre de véhicules nécessaires à l'exploitation.

Ces priorités doivent notamment et surtout être mises en place sur la route de Divonne, l'axe Signy/Alfred-Cortot/Morâche, la route de l'Etraz et l'avenue Reverdil.

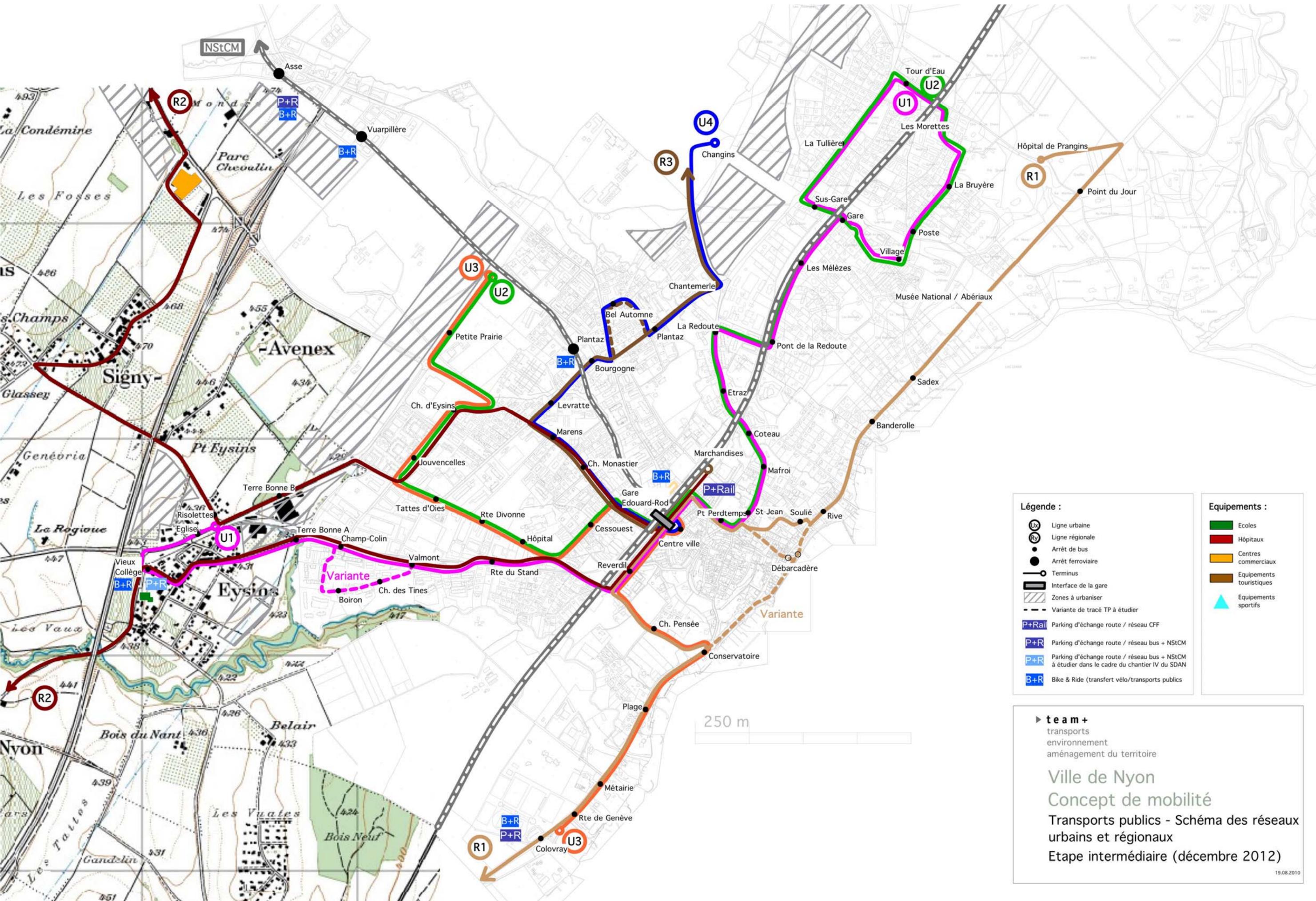
- Des **aménagement d'arrêts** ou de voirie sont nécessaires sur les tronçons nouvellement desservis par le réseau de bus. Certains arrêts doivent a contrario être supprimés. Il est par ailleurs prévu de renforcer le confort et l'image des transports publics en remplaçant progressivement les abris-bus par un modèle adapté et uniforme.

- Afin d'assurer la desserte du nouveau quartier de la Petite Prairie, une voie d'accès et un arrêt de bus doivent être réalisés.
- Enfin, l'interface d'Edouard-Rod doit être réaménagée pour donner plus de confort et de capacité pour les arrêts de bus. Il s'agit notamment d'offrir deux arrêts latéraux de longueur appropriée et d'une structure d'accueil correspondant à l'interface principale de la ville.

4.3.4 Mesures à moyen et long termes

A plus long terme, les mesures en faveur des transports publics sont complétées et affinées.

- Le remplacement des abris-bus est poursuivi en fonction des réaménagements prévus de la voirie.
- Les priorités pour les bus sont confirmées et affinées sur les pénétrantes et les voies d'accès en coordination avec leur réaménagement (Alfred-Cortot, Etraz, Reverdil).
- La desserte du quartier de Petite Prairie est améliorée par la création d'une voie directe entre le chemin d'Eysins et la voie d'accès dudit quartier. Un terminus y est par ailleurs créé, en coordination avec la nouvelle halte "Reposoir" du NStCM.
- Enfin, un terminus définitif est réalisé dans le secteur des Marchandises en coordination avec la Plan de quartier Gare-Sud et le passage piétons sous-voies entre l'avenue Viollier et le quartier du Martinet.
- Une plateforme d'échange intermodale est aménagée à la Place Blanche sur la route de Signy avec la création d'un parking d'échange voiture/bus (P+R) et d'aires de stationnement pour vélos pour les échanges voiture/vélo (P+B) et vélo/bus (B+R).



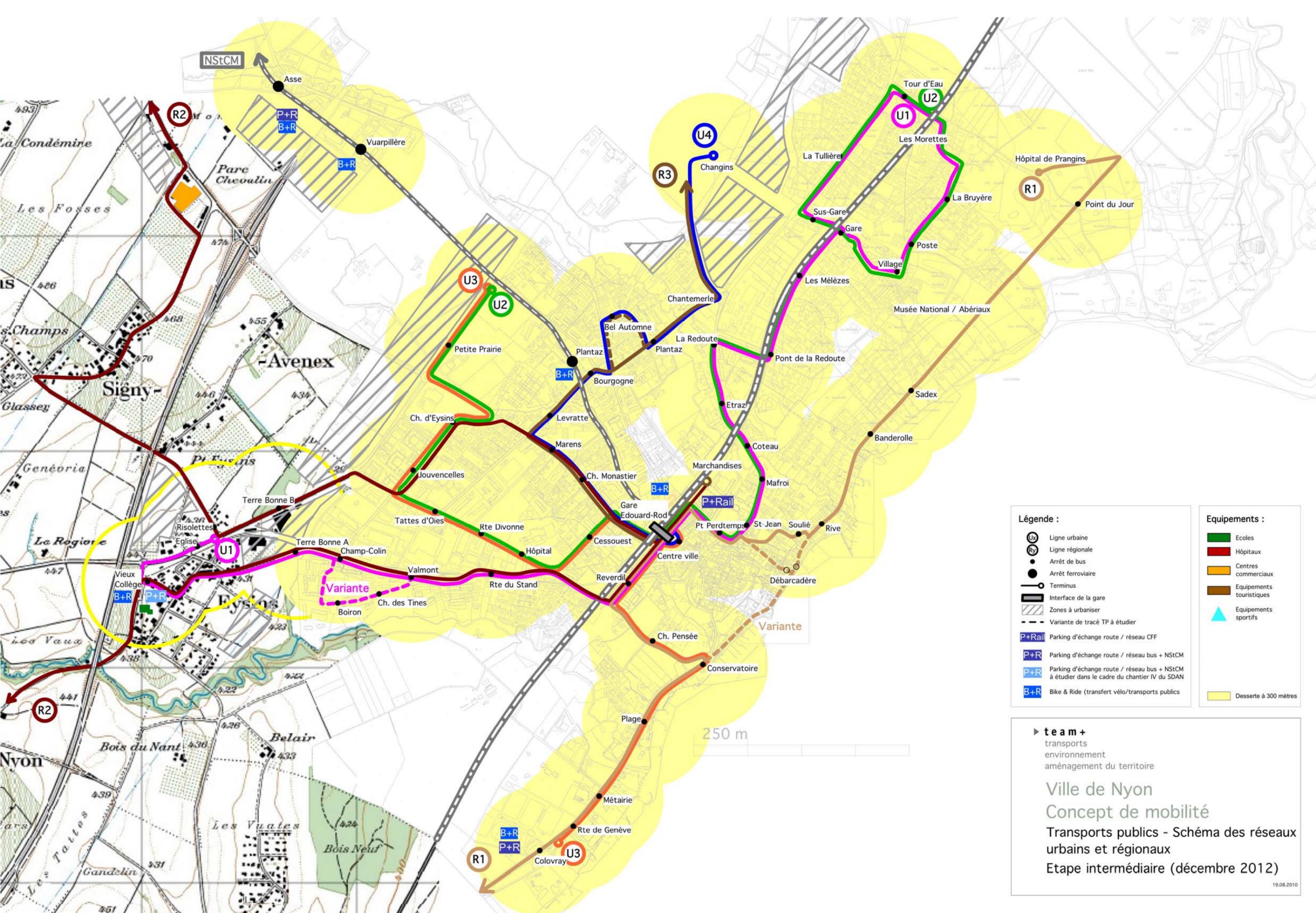
- Légende :**
- Ligne urbaine
 - Ligne régionale
 - Arrêt de bus
 - Arrêt ferroviaire
 - Terminus
 - Interface de la gare
 - Zones à urbaniser
 - Variante de tracé TP à étudier
 - Parking d'échange route / réseau CFF
 - Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM
 - Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
 - Bike & Ride (transfert vélo/transports publics)

- Equipements :**
- Ecoles
 - Hôpitaux
 - Centres commerciaux
 - Equipements touristiques
 - Equipements sportifs

► **team+**
 transports
 environnement
 aménagement du territoire

Ville de Nyon
Concept de mobilité
 Transports publics - Schéma des réseaux urbains et régionaux
 Etape intermédiaire (décembre 2012)

19.08.2010



Légende :

- Ux Ligne urbaine
- Rx Ligne régionale
- Arrêt de bus
- Arrêt ferroviaire
- Terminus
- Interface de la gare
- ▨ Zones à urbaniser
- - - Variante de tracé TP à étudier
- P+Rail Parking d'échange route / réseau CFF
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
- B+R Bike & Ride (transfert vélo/transports publics)

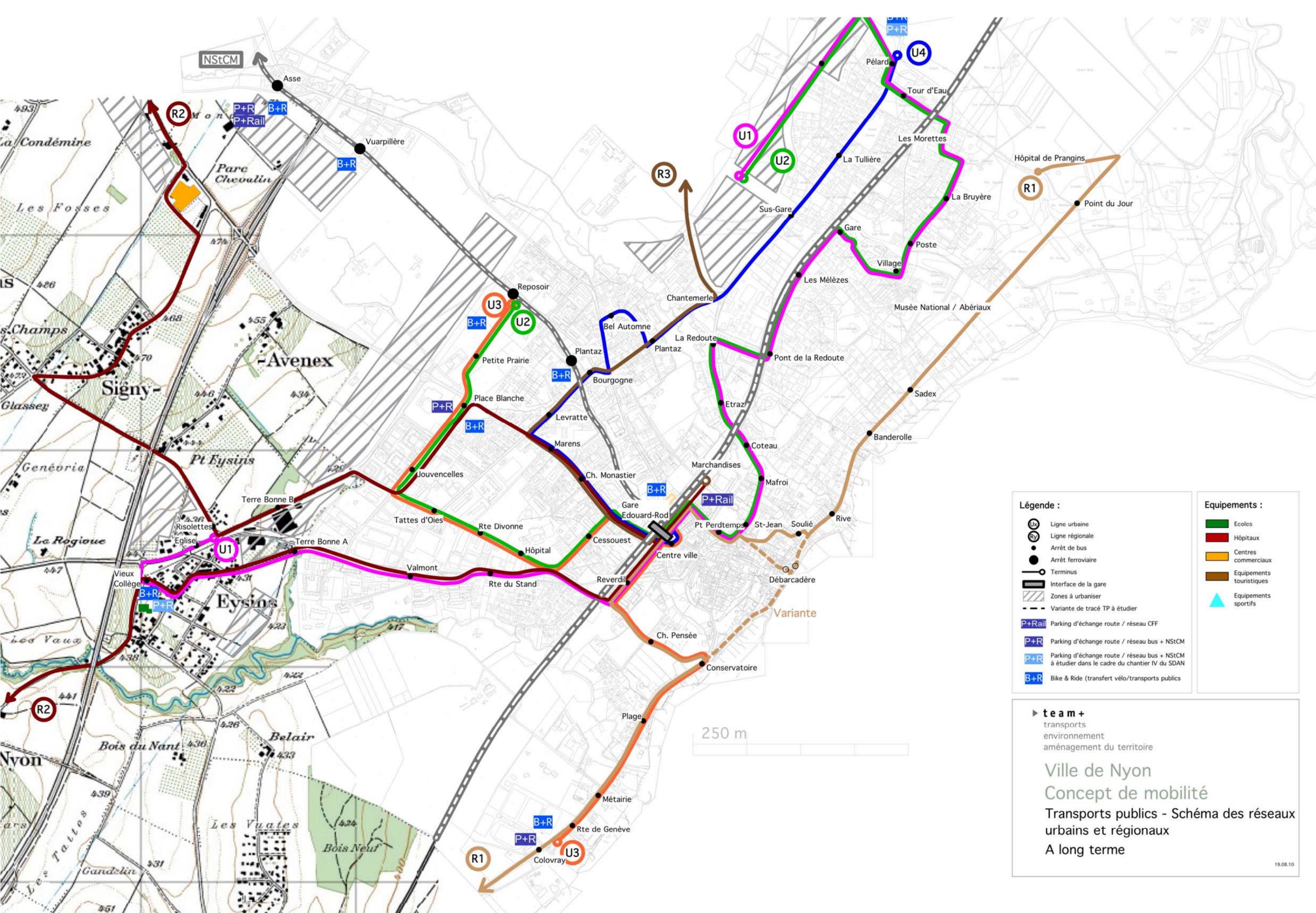
Equipements :

- Ecoles
- Hôpitaux
- Centres commerciaux
- Equipements touristiques
- Equipements sportifs
- Desserte à 300 mètres

► **team+**
 transports
 environnement
 aménagement du territoire

Ville de Nyon
Concept de mobilité
 Transports publics - Schéma des réseaux
 urbains et régionaux
 Etape intermédiaire (décembre 2012)

19.08.2010



Légende :

- Ligne urbaine
- Ligne régionale
- Arrêt de bus
- Arrêt ferroviaire
- Terminus
- Interface de la gare
- Zones à urbaniser
- Variante de tracé TP à étudier
- Parking d'échange route / réseau CFF
- Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM
- Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
- Bike & Ride (transfert vélo/transports publics)

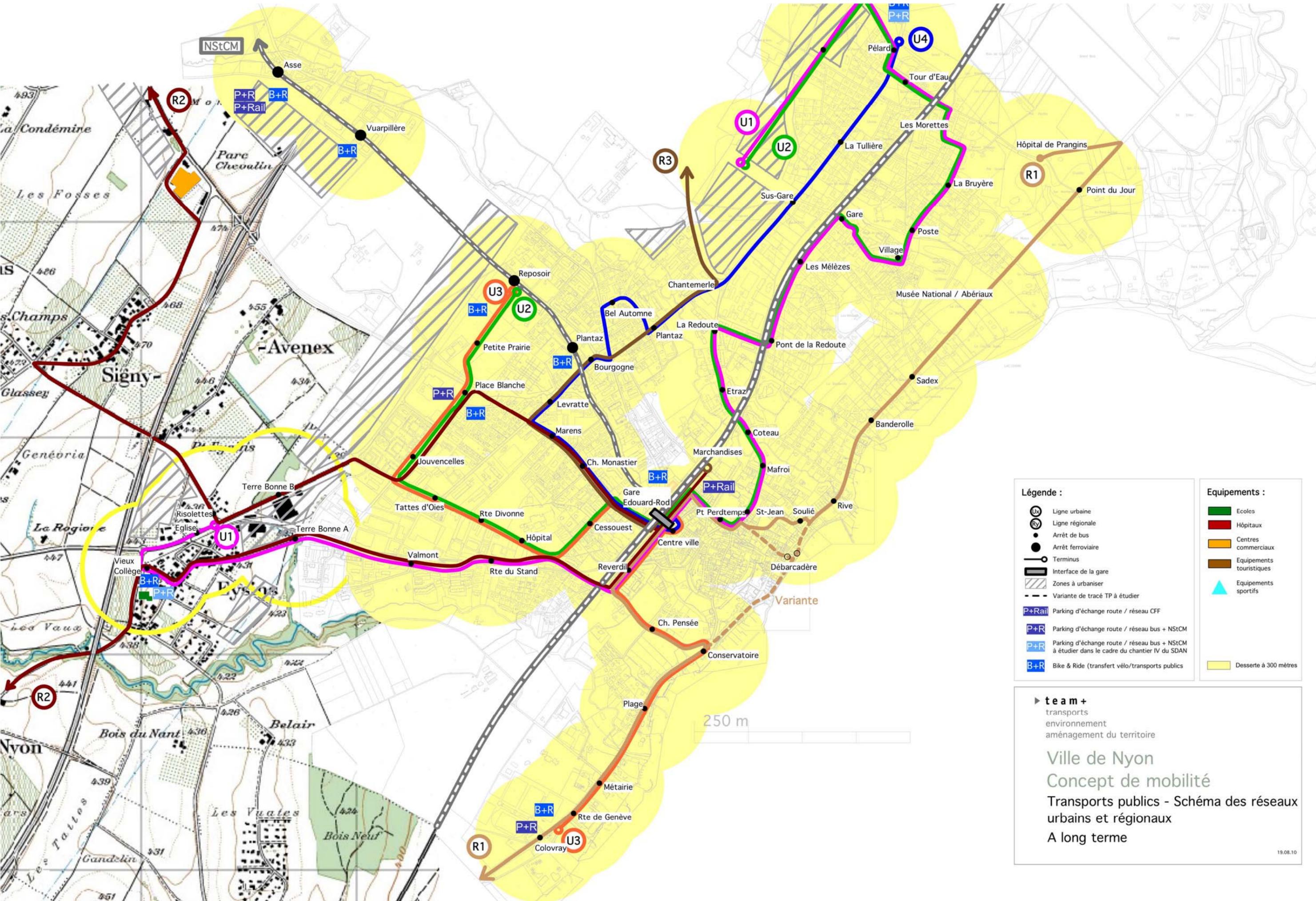
Equipements :

- Ecoles
- Hôpitaux
- Centres commerciaux
- Equipements touristiques
- Equipements sportifs

► **team+**
 transports
 environnement
 aménagement du territoire

Ville de Nyon
 Concept de mobilité
 Transports publics - Schéma des réseaux
 urbains et régionaux
 A long terme

19.08.10



Légende :

- Ligne urbaine
- Ligne régionale
- Arrêt de bus
- Arrêt ferroviaire
- Terminus
- Interface de la gare
- Zones à urbaniser
- Variante de tracé TP à étudier
- Parking d'échange route / réseau CFF
- Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM
- Parking d'échange route / réseau bus + NSTCM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
- Bike & Ride (transfert vélo/transports publics)

Equipements :

- Ecoles
- Hôpitaux
- Centres commerciaux
- Equipements touristiques
- Equipements sportifs
- Desserte à 300 mètres

team+
 transports
 environnement
 aménagement du territoire

Ville de Nyon
 Concept de mobilité
 Transports publics - Schéma des réseaux
 urbains et régionaux
 A long terme

19.08.10

4.4 Mobilité douce

4.4.1 Bases

Le réseau de mobilité douce a été élaboré sur la base des éléments suivants :

- le réseau développé dans le cadre du chantier 3 du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise,
- la carte des réseaux cyclables et de randonnées pédestres nationaux,
- le Plan directeur de Prangins, en cours d'approbation,
- des visites locales sur le terrain.

4.4.2 Concept général

Les caractéristiques du réseau de mobilité douce proposé peuvent être décrites de la manière suivante :

- **Tracés** : les tracés ont été repris du réseau du chantier 3 SDAN et modifiés en tenant compte des besoins en termes de mobilité urbaine. Des liaisons ont donc été ajoutées, d'autres complétées ou ajustées.
- **Pôles** : la constitution des tracés a particulièrement tenu compte de la mise en réseau des différents équipements dont l'accessibilité doit être assurée en mobilité douce, soit les écoles, les interfaces de transports, les équipements sportifs, les attractions touristiques, les centres commerciaux et les hôpitaux.
- **Centralités** : pour les centres des trois communes, il a été admis que la mobilité douce y était globalement favorisée par le biais de la mise en place de zones à vitesse modérée.
- **Continuités** : aux limites de l'agglomération, on a veillé à ce que la continuité du réseau urbain soit assurée avec les réseaux piétons et cyclables de randonnée touristique.
- **Sécurité sur le chemin de l'école** : les routes d'accès font l'objet d'une modération du trafic ou offrent un espace protégé à chaque usager; un système de patrouilleurs scolaires est mis en place aux traversées dangereuses; dans les zones 30, les passages piétons à proximité immédiate de l'école sont maintenus. La « dépose-minute » à proximité directe de l'école doit être interdit ou organisé dans des endroits appropriés.
- **Standards d'aménagement** (voir détails dans les paragraphes ci-dessous) : la typologie des éléments du réseau reprend le principe celle du chantier 3 SDAN. Les éléments sont classés en fonction du degré de sécurité à offrir aux piétons/cyclistes ainsi que de la mixité souhaitée entre usagers. Le réseau de mobilité douce se divise ainsi en quatre catégories, correspondant à différents types de régime de circulation et aménagements garantissant la sécurité des piétons et cyclistes.
- **Aménagements transitoires** : pour les tronçons dont le réaménagement ne sera pas réalisé à court terme, on veillera à assurer le niveau de sécurité maximal aux piétons et cyclistes par la mise en place de mesures appropriées (dans la mesure du possible et si le gabarit le permet, au moins une bande cyclable continue sur les tronçons dont le trafic journalier moyen est > 7'000 véh/jour).

4.4.3 Standards d'aménagement

Type 1 « dissociation » (rouge)



Descriptif : Routes à fort trafic (TJM > 10'000), vitesse maximale autorisée : 50 km/h, forte différence de vitesse entre les automobiles et les vélos/piétons (40 km/h et plus)

Exemples : Route de Clémenty, route de Divonne, avenue Alfred-Cortot

Aménagements : Sécurisation maximale, au moyen de pistes ou bandes cyclables, de trottoirs de largeur suffisante, de « sas pour vélos » aux carrefours équipés de feux de signalisation.



Route de Clémenty



Route de l'Etraz

Type 2 « cohabitation » (jaune)



Descriptif : Routes à trafic moyen à fort (TJM = 3'000 - 10'000), vitesse maximale autorisée 30-50 km/h, différence moyenne de vitesse entre les automobiles et les vélos/piétons (20 km/h)

Exemples : Avenue Reverdil, ch. de la Redoute, avenue des Eules, rte d'Oulteret

Aménagements : Sécurisation à adapter au régime de circulation :

- TJM proche de 3000 véh/jour : pas d'aménagement spécifique
- TJM proche de 10'000 véh/jour : sécurisation maximale selon le régime de trafic de type 1
- TJM intermédiaires : 3 types d'aménagement, à décider au cas par cas :
 - aménagements zones 30 : signalétique au sol, panneaux et ralentisseurs à l'entrée, signalétique de rappel au sol dans la zone
 - zones de mixité : les vélos peuvent circuler à choix sur la route ou sur le trottoir, signalé et aménagé en espace partagé piétons-vélos
 - tronçons à voie centrale banalisée, avec bandes cyclables



Chemin des Vignes (zone 30)



Chemin du Canal



Chemin de Prélaz



Type 3 « appropriation » (vert)

- Descriptif :** Routes à faible trafic (TJM < 3'000véh./jour)
Desserte de quartier, chemins agricoles, certaines zones 30 km/h, zones piétonnes et zones de rencontre
Faible différence de vitesse entre les automobiles et les vélos/piétons (10 km/h)
- Exemples :** Chemin du Cossy, chemin des Ruettes, chemin Monastier, Route de Saint-Cergue (zone gare), chemin du Rayon de Soleil
- Aménagements :** Différents types d'aménagement :
- pas d'aménagement spécifique (chemin de campagne)
 - aménagements zone de rencontre : signalétique au sol, panneaux de circulation et ralentisseurs à l'entrée, signalétique de rappel au sol dans la zone 30, mobilier urbain destiné aux piétons/vélos, verdure
 - aménagements zones 30 : signalétique au sol, panneaux de circulation et ralentisseurs à l'entrée; marquage de rappel au sol.



Route de St-Cergue



Chemin du Rayon de Soleil

Type 4 « rues piétonnes et cheminements piétons »

- Descriptif :** Cheminements uniquement empruntables par les piétons (éventuellement VTT dans certains cas)
- Exemples :** Rues de la Gare et de Rive, Sentier du Rocher, futur sentier à travers la ligne NStCM et Cossy (liaison Levratte/Saint-Cergue)
- Aménagements :** Différents types d'aménagement :
- aménagement de l'espace public – zone piétonne
 - éclairage, mains-courantes en cas de pente – chemins piétons



Rue de la Gare



Futur sentier St-Cergue-Cossy



Sentier du Rocher

4.4.4 Stationnement pour les cycles

Les recommandations de l'OFROU dans son manuel « stationnement des vélos, recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation » 2008 constituent la référence.

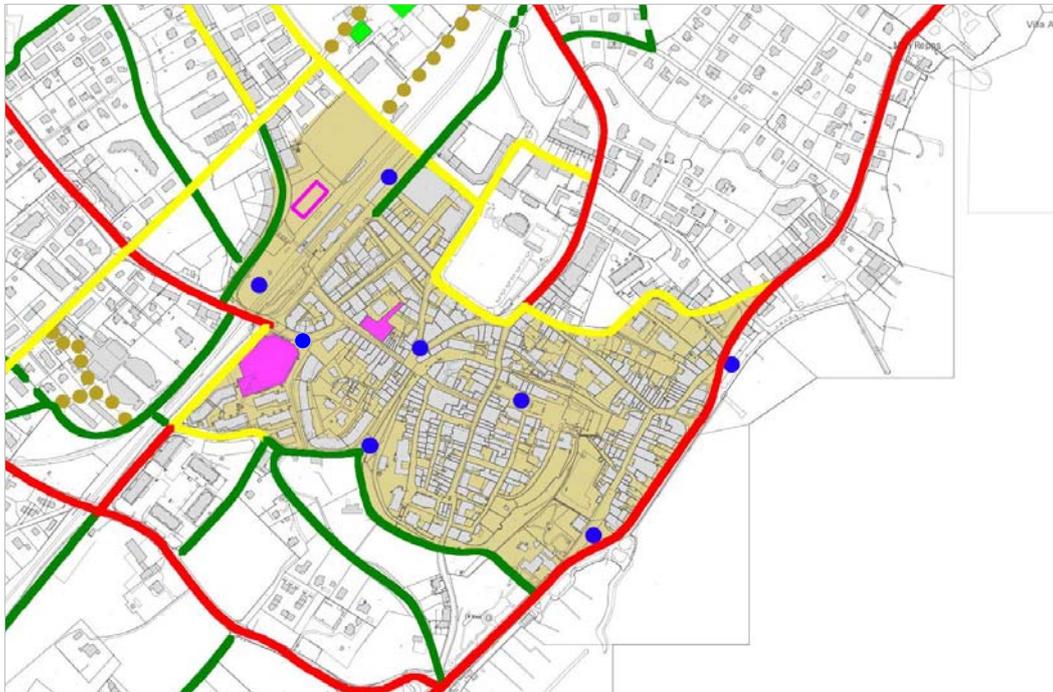
Concept général

Les standards à appliquer pour les installations de stationnement cycliste varient en fonction des utilisations : habitat, prestataires de services, commerces, industries, écoles, gare, arrêts TP, restaurants et hôtels, loisirs, sport et culture, pôle d'emplois.

A Nyon, les centres d'attraction suivants doivent être équipés de stationnement pour vélos (respectivement doivent être notablement améliorés) :

- l'ensemble des équipements scolaires,
- les centres et équipements sportifs (Colovray, Rocher, Marens, plage de Nyon et de Prangins, Abériaux, etc.)
- les attractions touristiques (Châteaux, Musées, port de Nyon, centre-ville, centres des villages, etc.),
- les hôpitaux (Nyon, Prangins, La Métairie, etc.),
- les interfaces de transports (gare de Nyon, gares NStCM, etc.),
- les centres commerciaux (La Combe, Signy, Gravette, Martinet futur, etc.).

Les pôles d'attraction liés au domaine privé doivent également être équipés. Dans le cadre de la police des constructions, la commune veillera à ce que les besoins en termes de stationnement soient satisfaits.



Emplacements principaux pour le stationnement vélos lié au centre-ville de Nyon

Par ailleurs, des lieux d'échanges intermodaux sont créés aux endroits stratégiques. Ils se divisent en deux catégories :

- Les B+R (bike&ride) qui permettent aux cyclistes de stationner leur vélo pour continuer leur trajet en transports publics.
- Les P+B (park&bike) qui permettent aux automobilistes de stationner leur véhicule et de profiter d'une offre de vélos en libre service.

Les trois endroits stratégiques pour ces doubles équipements sont l'Asse, le Centre sportif de Colovray et la Place Blanche. Des B+R sont par ailleurs recommandés aux haltes du NStCM et aux terminus des lignes urbaines, soit à Prangins, Eysins et au Reposoir. De petites installations sont également possibles aux arrêts de bus idéalement positionnés par rapport au réseau de mobilité douce.

Dimensionnement

La quantité de places est à définir sur la base de comptages réalisés à des moments appropriés (ex. heures de cours pour les écoles, heures d'ouverture des magasins pour les zones commerciales, horaires de travail pour les gares, etc.)

Le recours au vélo augmente avec l'existence d'installations de qualité : dans une optique de promotion de la mobilité cycliste, il est ainsi conseillé de tenir compte d'un facteur d'augmentation lors du comptage, en particulier aux écoles et aux gares /arrêts TP (de l'ordre de 15-20%).

4.4.5 Mesures à court terme

Certaines réalisations liées à la mobilité douce sont coûteuses. Néanmoins, il faut relever que ce domaine d'action peut plus facilement faire l'objet de subventions de la part de la Confédération dans le cadre du Projet d'agglomération. Il y a donc lieu de bien évaluer le phasage des mesures et de les intégrer dans le processus PAFVG.

En ce qui concerne les mesures infrastructurelles, les mesures à développer et à réaliser en priorité sont les suivantes :

- Un effort sera apporté aux infrastructures de stationnement avec d'une part la mise en place progressive d'un nouveau modèle de supports à vélos à des lieux stratégiques de la ville (2010-2011) et d'autre part la construction provisoire de la station vélos de la gare.
- En ce qui concerne les cheminements de mobilité douce, c'est l'élargissement du sentier du Cossy et sa connexion au Parc de la Morâche qui constituent le projet phare à court terme. Dans l'idéal, la liaison entre ce sentier et la route de St-Cergue devrait également être coordonnée avec l'opération "Cossy".
- L'aménagement de quelques autres liaisons sont également prévues comme celle entre la route de Divonne et Alfred-Cortot via Marens-Couchant, celle reliant les Ruettes aux Tattes-d'Oie via l'hôpital ainsi que celle reliant la route de Divonne à la Gravette en passant par le quartier des Fontaines.

- Enfin, il s'agit également de mentionner la prise en compte de la mobilité douce dans les nouveaux aménagements routiers réalisés à court terme (Divonne, route du Lac, Tattes-d'Oie, St-Cergue, Stand, etc.) ainsi que la poursuite de l'assainissement des points noirs en termes de sécurité sur le chemin de l'école.

Dans le domaine du management de la mobilité lié aux piétons/vélos, les mesures à mettre en œuvre en priorité sont les suivantes :

- Dès 2011 est prévue l'installation d'un réseau de stations vélos en libre service (VLS).
- Prolongation de la subvention des vélos et scooters à assistance électrique.
- Installation de bornes à recharge électrique.
- Organisation de manifestations de sensibilisation : la Journée du vélo, la semaine de la mobilité, l'action « A vélo au boulot », la journée internationale à pied à l'école (en collaboration avec l'Association des Parents d'Elèves de Nyon et Prangins), etc.

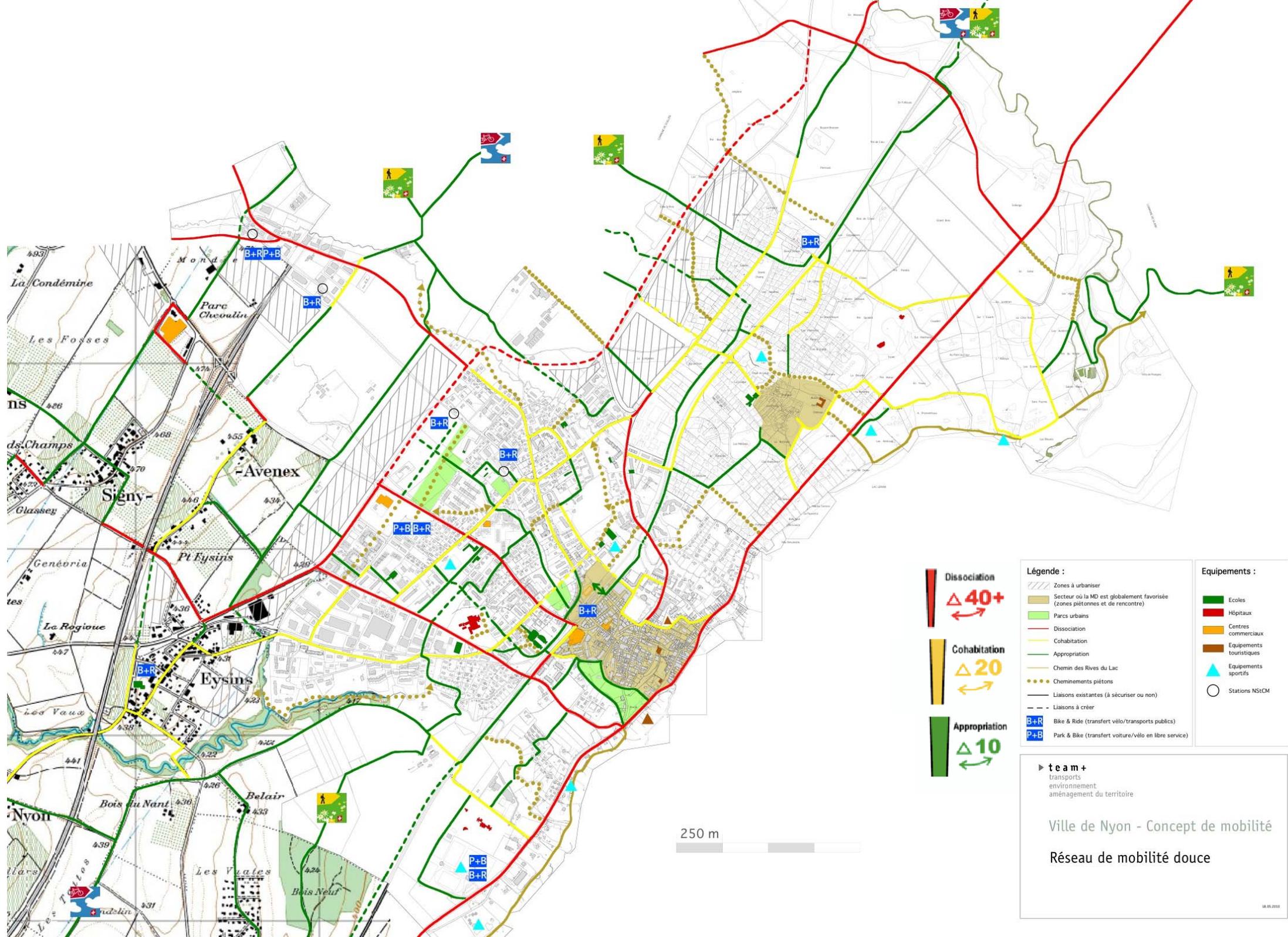
4.4.6 Mesures à moyen long termes

A plus long terme, les mesures en faveur de la mobilité douce sont complétées. Les mesures à moyen et long termes peuvent être portées au sein des mesures du Projet d'agglomération. Elles sont les suivantes :

- La passerelle reliant le chemin de Prangins au chemin de la Redoute est déjà acceptée par la Confédération comme mesure de priorité B. Cette mesure bénéficiera donc d'une participation financière de la confédération.
- Afin de réduire les contraintes de franchissement des voies CFF, deux passages sous-voies sont envisagés, soit celui reliant l'avenue Viollier au quartier de Martinet et celui reliant le chemin de Crève-Cœur (Reverdil) au chemin des Ruettes. Ils sont complétés par une liaison coordonnée avec le passage sous-voies Prélaz-Marchandises.
- Dans le domaine des franchissements, une liaison entre les chemins de Chantemerle et de Changins est prévue de même qu'une passerelle au-dessus de l'autoroute reliant le centre commercial de Signy au chemin P.-L. Matthey afin de permettre aux usagers MD d'éviter la jonction autoroutière.
- Le reste des interventions en faveur de la mobilité douce concernent surtout les chemins piétons, qui viennent compléter les cheminements existants et permettent d'améliorer la perméabilité piétonne dans les quartiers ou d'offrir des itinéraires de promenades agréables. Les mesures pour ce type d'itinéraires peuvent être planifiées de manière plus indépendante exceptée peut-être celles qui sont liées à des parcs urbains.
- A noter également qu'à long terme, en coordination avec la réalisation de la 3^e voie ferroviaire au nord de la gare, la station-vélos sera intégrée à cette construction de manière définitive.

- Enfin, à long terme, une particularité est proposée pour remédier à la forte déclivité présente entre le centre-ville de Nyon et le secteur de Rive, soit la mise en place d'un "ascenseur à vélos" dans la rue de la Colombière (voir exemple ci-contre).





Légende :		Equipements :	
	Zones à urbaniser		Ecoles
	Secteur où la MD est globalement favorisée (zones piétonnes et de rencontre)		Hôpitaux
	Parcs urbains		Centres commerciaux
	Dissociation		Equipements touristiques
	Cohabitation		Equipements sportifs
	Appropriation		Stations NSTCM
	Cheminements piétons		
	Liaisons existantes (à sécuriser ou non)		
	Liaisons à créer		
	Bike & Ride (transfert vélo/transports publics)		
	Park & Bike (transfert voiture/vélo en libre service)		

transports

 environnement

 aménagement du territoire

Ville de Nyon - Concept de mobilité

 Réseau de mobilité douce

18.05.2010



4.5 Services de mobilité, information et marketing

4.5.1 Bases

Définitions

Les **services de mobilité** sont mis en place dans le but de faciliter le transfert vers une mobilité durable, p.ex. un service de livraison à domicile, des conseils mobilité individualisés, un système de vélos en libre service, etc.

L'**information** et la **sensibilisation** visent à faire évoluer les habitudes et les comportements de manière volontaire.

Le **marketing** est la « stratégie de vente » devant accompagner toute mesure infrastructurelle et non-infrastructurelle, prise dans le domaine de la mobilité.

Bases théoriques

L'importance de dépasser l'approche traditionnelle orientée sur les infrastructures pour laisser une large place aux services de mobilité, à l'information et la sensibilisation ainsi qu'au marketing a, entre autres, été mise en évidence par une étude non publiée, menée par l'OFROU¹ : selon ses conclusions, le report modal obtenu par la réalisation de mesures infrastructurelles classiques peut être doublé en les complétant avec des mesures liées aux services de mobilité, à l'information et au marketing.

Dans le but de choisir les mesures les plus adéquates et efficaces pour les différents groupes-cibles, susceptibles d'optimiser le report modal, une réelle stratégie d'intervention doit être mise en place par l'Office de la mobilité.

Les **groupes-cibles** peuvent être définis en fonction du cycle de vie. Cette typologie permet de cibler les mesures et priorités à mettre en place pour répondre aux différentes attentes de la population :

- les **enfants et adolescents** : ont généralement un comportement en mobilité dépendant. Les alternatives dont ils disposent sont peu nombreuses. Il faut donc garantir des conditions sécurisant leur mobilité propre et des prestations associées (cours de vélo, sensibilisation à la sécurité routière...).
- Les **familles** sont très sensibles à l'aspect pratique de la mobilité : leur transfert modal passera avant tout par des services à la mobilité (livraison à domicile, pédibus, prêt de remorques à vélo etc.). En outre, pour contrer ce recours quasi automatique à la voiture, il faut développer une information marquée.
- Les **pendulaires** sont à la recherche de confort et de rapidité. L'action doit être menée autant sur les infrastructures que sur les services et une information adéquate.

¹ Lehner-Lierz U., en collaboration avec Martin Wälti, CI-Vélo Suisse (2994) : «Studie über Grundlagen zur Ausgestaltung des Agglomerationsprogramms im Bereich Veloverkehr». Document non publié de l'ORFOU.

- Les **personnes âgées** ont une mobilité de plus en plus précaire et dépendante. Il s'agit donc de leur proposer des services leur permettant une vraie autonomie et l'information nécessaire à l'utilisation de ces services.
- Les **touristes** ont, en premier lieu, besoin d'une information claire et de prestations de service attractives et divertissantes.

4.5.2 Concept général

La mise en place seule d'infrastructures pour les mobilités douces et les transports publics ne permettra pas d'atteindre le report modal visé par le concept de mobilité urbaine. L'approche traditionnelle orientée sur les infrastructures doit être dépassée pour laisser une large place aux services de mobilité, à l'information et la sensibilisation ainsi qu'au marketing.

Dans le but de choisir les mesures les plus adéquates et efficaces pour les différents groupes-cibles, susceptibles d'optimiser le report modal, une réelle stratégie d'intervention doit être mise en place.

Un certain nombre de facteurs sont essentiels à la réussite du programme d'action ainsi formé et doivent être mis en œuvre en parallèle :

- A. Campagne de communication** : Un effort particulier d'adaptation de la communication au groupes-cibles concernés doit être fourni, que ce soit dans les arguments, les visuels ou les médias choisis. La campagne de communication devra être clairement identifiable par la population (slogan, visuels, etc.), se présenter de façon continue dans le temps, contenir un message phare et être présentée par et associé à un personnage clé représentatif.
- B. Mesures d'accompagnement structurelles** : Indispensables à la mise en œuvre du programme d'action, on peut distinguer trois types de mesures d'accompagnement structurelles.
 - **Structure et organisation** : garantir la bonne mise en œuvre du programme et son suivi, offrir un cadre aux échanges et à la collaboration entre partenaires.
 - **Mise en réseau des acteurs locaux** : impliquer l'ensemble des acteurs locaux dans la mise en œuvre du programme.
 - **Bases décisionnelles** : systématiquement renvoyer aux documents de base et assurer la cohérence avec les mesures mises en œuvre
- C. Evaluation** : Les investissements consentis à ce jour et à venir exige que des outils d'évaluation et de contrôle soient mis en place. Ceux-ci sont indispensables pour mesurer l'effet des mesures prises par rapport aux objectifs fixés, améliorer les stratégies et mieux les adapter aux groupes-cibles, offrir un fondement aux décisions à prendre ultérieurement, etc. L'évaluation peut ainsi témoigner de la pertinence, du déroulement, de l'efficacité et de l'efficience des différentes mesures et du programme d'action en entier.

4.5.3 Mise en œuvre à court terme

A partir des éléments expliqués, ci-dessus, tout un travail de réflexion sur la stratégie de communication et marketing et les mesures l'accompagnant, doit être effectué. Ainsi les mesures infrastructurelles prévues ces prochaines années seront appuyées et complétées par différentes actions rendant leur impact nettement plus efficace :

Les mesures identifiées comme prioritaires dans ce processus seront également mises en œuvre d'ici à 2011 (Cf. grille des mesures non infrastructurelles).

4.5.4 Mise en œuvre à moyen et long termes

Réalisation des autres mesures identifiées dans le programme d'action.

5 MESURES

5.1 Organisation des mesures

Pour atteindre les objectifs fixés dans le concept de mobilité et concrétiser les concepts sectoriels, un nombre important de mesures sont identifiées et sont à lancer à court, moyen et long terme. Les mesures sont classées en deux grandes catégories :

- les mesures infrastructurelles
- les mesures non infrastructurelles (marketing et prestations de mobilité),

Ces mesures non-infrastructurelles sont essentiellement de nouvelles prestations de services en lien avec la mobilité : livraison à domicile, auto-partage Mobility, vélo en libre service, bus/taxi à la demande, etc.

Une priorisation et un échelonnement de ces mesures se fera selon les critères suivants :

- l'urgence de la mesure,
- le financement,
- la dépendance à d'autres projets communaux et/ou régionaux,
- l'échelle territoriale et les collaborations qui en découlent,
- le secteur qu'elles touchent : TIM, stationnement, MD, TP,
- etc.

Ces mesures non-infrastructurelles sont essentiellement de nouvelles prestations de services en lien avec la mobilité : livraison à domicile, auto-partage Mobility, vélo en libre service, bus/taxi à la demande, etc. Pour assurer sa réussite, chaque mesure doit s'accompagner de services d'information, de communication et de promotion.

5.2 Listes des mesures

Tableau 1 : Mesures infrastructurelles

Tableau 2 : Mesures non-infrastructurelles

Annexes

Annexe 1 : Liste des mesures infrastructurelles

Annexe 2 : Liste des mesures non infrastructurelles

NYON - Concept de Mobilité Urbaine - Liste des mesures

	Mesures à coordonner avec Région Nyon
	Mesures à coordonner avec d'autres
	Mesures Ville de Nyon

N°	MESURES INFRASTRUCTURELLES	Priorité						TIM	TP	MD	Coordination
		Court terme				Moyen terme	Long terme				
		2010	2011	2012	2013	2014	2015-2018				
	Réseau routier										
P1	Mesures "Route de distribution urbaine - RDU"										
M1	Eysins-centre /Etraz (yc. rte Blanche et rte Signy)-Projet d'ouvrage et examen préalable		x	x					x	x	Centre commercial de la Gravette, PQ Petite Prairie PQ Petite Prairie PQ Petite Prairie Prangins Eysins, Centre commercial de la Gravette
M2	Aménagement du carrefour de la Gravette (contrôle d'accès)		x						x	x	
M3	a Réalisation du tronçon Gravette-NStCM (1 voie)		x						x	x	
	b Aménagement complémentaire du tronçon Gravette - NStCM							x	x	x	
M4	Aménagement provisoire - Giratoire Fontaine				x				x	x	
M5	Réalisation du tronçon NStCM - Route de l'Etraz					x	x		x	x	
M6	Réaménagement du tronçon Gravettes-Divonne						x		x	x	
P2	Mesures "Axe Divonne - Clémenty"										
M7	Amélioration de la capacité des giratoires et mise en place de priorités pour les TP		x	x					x	x	x
M8	Assainissement OPB et réaménagement du tronçon RDU - Reverdil			x					x	x	x
P3	Mesures "Route du Lac - RC1"										
M9	RC1/Bois-Bougy - Aménagements provisoires		x						x	x	x
M10	Nyon-Prangins - Projet d'ouvrage et examen préalable		x						x	x	x
M11	Réaménagement du tronçon entrée de Genève - Bois-Bougy				x	x			x	x	x
M12	Réaménagement du tronçon Bois-Bougy - Clémenty					x	x		x	x	x
M13	Introduction d'une zone 30 et réaménagement du tronçon Clémenty - Vy-Creuse							x	x	x	x
M14	Réaménagement du tronçon Vy-Creuse - Prangins							x	x	x	x
P4	Mesures "Réseau secondaire - Pénétrantes"										
M15	Réaménagement du giratoire Eules/Signy/Cortot et mise en place de priorités pour TP		x						x	x	x
M16	Mise en place de priorités pour les TP à la route de l'Etraz		x						x	x	x
M17	Réaménagement de la route de Signy (Gravette - Eules)				x	x			x	x	x
M18	Réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot							x	x	x	x
	Réaménagement de la route de l'Etraz							x	x	x	x
P5	Mesures "Réseau d'accès et de desserte principale"										
M19	Réaménagement de la route de Divonne (Clémenty - Morâche)		x	x					x	x	x
M20	a Réalisation de la liaison rte de Divonne - rte de St-Cergue (y c. carrefour Divonne/Cortot)		x	x	x				x		x
	b Réaménagement du chemin du Canal							x	x		x
	c Réalisation du passage sous-voies Prélaz-Marchandises							x	x		x
M21	Réaménagement de la route du Stand		x						x	x	x
M22	Introduction d'une zone 30 et réaménagement de la route des Tattes-d'Oie		x						x		x
M23	a Réaménagement de la rue La Morâche (Divonne-Reverdil)-Mesure provisoire (chantier)				x				x	x	x
	b Réaménagement de la rue de La Morâche (Divonne-Reverdil)					x	x		x	x	x
M24	Réaménagement de l'avenue Reverdil							x	x	x	x
M25	Réaménagement de la médiane Eules-Oulteret							x	x	x	x
M26	Introduction d'une zone 30 et réaménagement de la route de St-Cergue (RDU - Oulteret)							x	x	x	x
M27	Aménagement/réalisation du tronçon Marchandises - Usteri - Vy-Creuse								x		x

N°	MESURES INFRASTRUCTURELLES	Priorité						TIM	TP	MD	Coordination
		2010	2011	2012	2013	2014	2015-2018 après 2018				
P6	Mesures "Centre-ville"										
M28	Introduction de la zone 30 Colombière/Porcelaine/Soulié	x						x	x	x	Vy-Creuse
M29 a	Réaménagement "éphémère" de la Place de la Gare Nord (bas route de St-Cergue)	x						x		x	
M30 a	Introduction du schéma de circulation en boucles dans le secteur de la Grand-Rue		x					x		x	
M30 b	Réaménagement de la Grand-Rue (zone de rencontre)					x		x		x	
M30 c	Réaménagement de la Place du Château (zone de rencontre)					x		x		x	
M31	Extension de la zone de rencontre dans le centre historique et réaménagements					x		x		x	
M32	Réaménagement de la rue de La Porcelaine (St-Jean - Vy-Creuse)						x	x	x	x	Aménagements liés à l'amphithéâtre PQ Martinet
M33	Réaménagement de la Place de la Gare Nord (bas de la route de St-Cergue)						x	x	x	x	
M34	Introduction d'une zone 30 et réaménagement de la rue St-Jean (Etraz - Grand-Rue)						x	x	x	x	PQ Gare-Sud (CFF), Région pour la part TP PQ Perdttemps-Usteri
M35	Réaménagement de la Place de la Gare Sud (zone de rencontre)						x	x	x	x	
M36	Réaménagement de l'avenue Viollier et de l'avenue Perdttemps (zones 30)						x	x	x	x	
P7	Mesures "Quartiers et zones à vitesse modérée"										
M37	Réaménagement du chemin de la Redoute y c. zone 30 et pont		x	x				x	x	x	Prangins
M38 a	Réaménagement de la route de St-Cergue Canal-Eules y c. giratoire		x					x		x	
M38 b	Zone "St-Cergue / Prélaz / Rocher"		x					x		x	PQ Marens-Couchant
M39 a	Réaménagement du chemin du Couchant dans le cadre du PQ					x		x		x	
M39 b	Zone "Couchant / Monastier"				x						
M40	Zones 20 + 30 - Etude et rapports d'expertise			x				x	x	x	Nouveau réseau TP
M41	Zone "La Fontaine"					x		x	x	x	
M42	Zone "Tines / Valmont"						x			x	Nouveau réseau TP
M43	Zone "Plantaz"						x	x	x	x	
M44	Zone "Levratte / Cossy"						x			x	
M45	Zone "Bourgogne"							x		x	
M46	Zone "Mangette"							x		x	
P8	Transports publics										
P8	Mesures d'accompagnement à l'exploitation de TP routiers										
M47	Remplacement et réaménagement des abris-bus		x	x	x	x			x	x	PQ Petite Prairie PQ Petite Prairie PQ Petite Prairie
M48	Création d'un contresens bus au chemin d'Eysins			x					x	x	
M49 a	Réalisation d'une voie bus/MD dans le quartier de Petite Prairie (+ accès TIM)			x				x	x	x	
M49 b	Aménagement d'un arrêt dans le quartier de la Petite Prairie					x			x		
M49 c	Aménagement d'un terminus dans le quartier de Petite Prairie								x		
M50	Création d'une voie directe entre le chemin d'Eysins et la Petite Prairie (y c. carrefour)								x	x	
M51	Suppression d'arrêts (non-desservis par nouveau réseau)			x							
M52	Aménagement de l'interface Edouard Rod	x	x					x	x	x	CFF
M53	Aménagement d'un arrêt à la rue César Soulié			x					x		
M54	Aménagement d'un arrêt à Perdttemps			x							
M54	Déplacement des arrêts Plantaz et Bourgogne			x					x		
M55 a	Aménagement d'un arrêt à l'avenue Reverdil			x					x		
M55 b	Mise en place de priorités bus sur l'axe Reverdil			x				x	x	x	
M56	Aménagement d'un terminus dans la zone de la rue des Marchandises						x		x	x	

N°	MESURES INFRASTRUCTURELLES	Priorité							TIM	TP	MD	Coordination
		2010	2011	2012	2013	2014	2015-2018	après 2018				
P9	Stationnement Centre-ville et secteur de Rive											
M57	Uniformisation de la gestion des places sur voirie (parcomètres)		x						x			PQ Perdttemps-Usteri
M58	Mise en place d'un système avancé d'information "parkings"					x			x			
M59	Mise en souterrain du parking Perdttemps							x	x			
M60	Mise en souterrain du parking de Rive							x	x			
P10	Parkings d'échange											
M61	Mise en service du parking du Centre Sportif		x	x					x			PDL Centre sportif - Ecole de Champittet
M62	Construction du parking de l'Asse							x	x			
P11	Mobilité douce Stationnement											
M63 a	Construction provisoire de la station vélos de la gare (supports + abris)	x	x								x	CFF
M63 b	Construction de la station vélos de la gare				x						x	
M64	Mise en place de stations vélos libre-service		x	x	x	x					x	
M65	Mise en place de nouveaux supports à vélos	x	x	x							x	
P12	Appropriation											
M66	Elargissement du chemin du Cossy				x	x					x	PQ Marens-Couchant Prangins CFF PQ Martinet et PQ Gare-Sud (CFF) Assainissement de la jonction autoroutière
M67	Aménagement de la liaison chemin des Ruettes / Hôpital / Tattes-d'Oie							x			x	
M68	Aménagement de la liaison route de Divonne / Alfred-Cortot par Marens-Couchant							x			x	
M69	Réalisation de la passerelle chemin de Prangins / chemin de la Redoute								x		x	
M70	Réalisation du passage sous-voies Crève-Cœur / chemin des Ruettes								x		x	
M71	Réalisation du passage sous-voies Viollier-Martinet								x		x	
M72	Réalisation d'une passerelle sur l'auroroute Signy / chemin P.-L. Matthey									x	x	
M73	Aménagement de la liaison chemin de Chantemerle / chemin de Changins								x		x	
M74	Aménagement de la liaison route de St-Cergue / chemin du Cossy	x	x	x							x	
P13	Chemins piétons											
M75 a	Liaison Divonne / Gravette à travers La Fontaine		x								x	PQ Etraz-Sud
M75 b	Liaison Chemin d'Eysins / Reposoir							x			x	
M75 c	Liaison route de Signy / avenue des Eules par le Cossy							x			x	
M76	Liaison Martinet / route de l'Etraz le long des voies ferrées							x			x	
M77	Liaison Ecole du Rochet / route d'Oulteret par l'Asse							x	x		x	
M78	Liaison le long du Boiron - quartier de Valmont							x	x		x	
M79	Liaison chemin des Plantaz / chemin de Chantemerle							x	x		x	
M80	Liaison route de St-Cergue / chemin de Calèves par l'Asse							x	x		x	
P14	Rives du Lac											
M81	Réalisation d'un cheminement MD le long des rives du Lac							x	x		x	Canton

P+A	Pendulaires et actifs
F	Familles
J+E	Jeunes et enfants
PA	Personnes âgées
T	Touristes

N°	MESURES NON INFRASTRUCTURELLES		Priorité				Public-cible				
			Court terme		Moyen terme	Long terme	P+A	F	J+E	PA	T
			avant 2010	2011-2014	2014-2018	après 2018					
		Transports individuels motorisés									
GM1	a	Bourse de covoiturage nyonnaise (promotion et organisation)		x			x				
	b	Promotion des bourses de covoiturage déjà existantes en Suisse	x				x				
GM2		Développement de l'auto-partage - Mobility	x				x				
GM3		Manifestation EcoCar	x				x	x			
GM4		Action Eco-Drive	x				x	x			
		Scooters									
GM5		Mise en place de bornes électriques sur l'espace public	x	x	x	x	x	x		x	
GM6		Subvention pour l'achat de scooters électriques	x	x	x		x			x	
		Transports collectifs									
GM7		Amélioration de la signalétique gare et arrêts de TP	x	x	x						
GM8		Aide aux transports des bagages			x						
GM9		Mise en place d'un système de transport à la demande (à l'étude en interne)		x							
GM10		Mise en place d'une billettique claire			x		x			x	
		Stationnement									
GM11		Développement et promotion du Shared parking (parking partagé)	x				x				

		Mobilités douces										
		Vélo										
GM12												
GM12												
GM13												
GM13												
GM14												
GM14												
GM15												
GM15												
GM16												
GM16												
GM17												
GM17												
GM18												
GM18												
GM19												
GM19												
		Piétons										
GM20												
GM20												
GM21												
GM21												
GM22												
GM22												
GM23												
GM23												
GM24												
GM24												
		Intermodalité										
GM25												
GM25												
GM26												
GM26												
GM27												
GM27												
GM28	a											
GM28	a											
	b											
	b											
		Information et sensibilisation										
GM29												
GM29												
GM30												
GM30												
GM31												
GM31												
GM32												
GM32												
GM33												
GM33												
GM34												
GM34												
GM35												
GM35												
GM36												
GM36												