

Rapport de la commission chargée d'étudier le rapport N°29

Politique de stationnement de la Ville de Nyon

Nyon, le 20 mars 2012

Au Conseil Communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La commission composée de Mme Véronique Burki-Henriod, Margaux Carron et de MM. Jean-François Fuglister, Dominique Karlen, Frédéric Tschuy, Jean-Pierre Vuille, Bernhard Willi (en remplacement de Mme Josette Gaille) et Pierre Wahlen, Président et rapporteur s'est réunie à deux reprises.

Lors de la première séance, soit le 9 février 2012 qui s'est tenue ferme du Manoir de 19h15 à 21h00, la Commission a reçu Mme la Municipale Elisabeth Ruey-Ray, accompagnée de Mme Naïma Mameri Khat Déléguée à la Mobilité. Que ces deux personnes soient ici remerciées pour leur disponibilité et la qualité des réponses et commentaires apportés. A cette séance Mme M. Carron était excusée.

La deuxième séance s'est tenue le 13 février 2012 salle du Manoir de 18h30 à 19h30.

Préambule

La Politique de stationnement voulue par la Municipalité a fait l'objet d'une information à notre Conseil en date du 23 janvier dernier.

Dans la mesure où la quasi totalité des commissaires a eu l'occasion de suivre cette présentation, lors de la première séance les Commissaires ont eu l'opportunité de poser toute une série de questions générales et particulières à Mme la Municipale et à la Déléguée à la Mobilité, dont le texte ci-dessous est le reflet.

De la nécessité de maîtriser la mobilité et partant le stationnement en Ville

Le document « Politique de stationnement en Ville de Nyon » soumis à notre Conseil par la Municipalité est important puisqu'il fixe le cadre à court, moyen et long terme à l'intérieur duquel devront s'inscrire pendant une longue période toutes les décisions touchant au stationnement dans notre Ville. Il est le prolongement logique d'un premier rapport également soumis à notre Conseil intitulé « Concept de Mobilité Urbaine » et présenté en août 2010.

Avec ces deux documents, c'est la stratégie de la Municipalité qui est rendue explicite. Cette stratégie est rendue d'autant plus indispensable qu'avec l'augmentation de la population de notre Ville et de la Région, une mobilité non maîtrisée ne peut qu'aggraver les nuisances générées en particulier par le trafic automobile et détériorer la qualité de vie de nos habitants.

Il est évident que la majorité, si ce n'est la totalité des mesures envisagées ne peuvent voir le jour qu'avec le développement simultané des transports publics et de la mobilité douce.

Une politique de stationnement volontaire doit dès lors permettre non seulement de diminuer le trafic de transit en Ville mais aussi et de manière concomitante rendre le Centre Ville plus facilement accessible à ses résidents et à ses visiteurs et les clients des commerces.

Méthode de travail

Le préalable à la mise en place de la politique de stationnement a été l'inventaire systématique des places de parc - inexistant jusqu'alors - disponible sur l'ensemble du territoire communal. Ces informations sont désormais intégrées au Service informatique du territoire (SIT) et tenues régulièrement à jour.

La politique de stationnement a été élaborée sans cadre préexistant et sans qu'il existe un pareil document au niveau de la région. Cette primauté permet aujourd'hui à Nyon d'être un interlocuteur crédible auprès des autorités régionales qui mettent elles aussi en place un document pour l'ensemble de la région.

Les objectifs et les réponses apportées se veulent pragmatiques et contextualisées en fonction des différents usagers et des différentes situations et contraintes géographiques.

Politique de stationnement au Centre Ville

Objectif :

favoriser d'une part le stationnement longue durée et en quantité suffisante pour les résidents et d'autre part les clients et visiteurs, avec des parkings de stationnement à courte durée à proximité des commerces.

Moyen :

Déplacer le stationnement des personnes se rendant au centre ville pour travailler en périphérie, sur des parkings d'échange.

Cette mesure ne peut s'envisager qu'avec une augmentation des dessertes en transports publics et des liaisons pour la mobilité douce entre le Centre Ville et les parkings périphériques.

Commentaires:

Selon les informations recueillies par la Municipalité, il semble que l'occupation du parking Perdtemps par les employés d'une grande Société installée à proximité n'est qu'une rumeur. C'est plutôt la tarification alors en vigueur qui favorisait l'ensemble des pendulaires travaillant au centre ville. La nouvelle tarification a permis de régler à satisfaction l'occupation du parking de Perdtemps dans lequel les visiteurs et clients doivent toujours trouver une place.

Si les résidents ne rencontrent pas de problème pour stationner la nuit, il n'en va pas de même en journée. A cet effet, le nombre d'abonnement dans les parkings du Centre Ville doit être augmenté en leur faveur au détriment des pendulaires.

La question du fonds parking alimenté en partie par les résidents à travers une taxe perçue lors de l'octroi de permis de construire et pour des situations ne permettant pas de réaliser des places de parc est évoqué. La Commission s'interroge sur le bien-fondé de cette taxe qui ne donne en retour aucun avantage ni garantie de pouvoir disposer d'une place de parc.

Le fonds parking dispose aujourd'hui d'un montant de environ Fr 20'000'000.- pour la réalisation de parkings, quand bien même cette somme n'est pas consignée sur un compte.

Les futures constructions envisagées et à disposition des visiteurs, habitants et employés sont : l'augmentation de la capacité du parking de Rive-Est (construction enterrée), la construction d'un parking couvert à Martinet et l'augmentation du parking de Perdtemps (construction enterrée). A ce propos la Commission souhaite que la Municipalité soit très attentive à régler la question du stationnement en phase de chantier afin de garantir la capacité d'accueil. Cette question se pose pour toutes les constructions qui doivent se développer en lieu et place des parkings existants, pour lesquels il faudra trouver des solutions provisoires.

Des discussions sont en cours avec les CFF qui devraient permettre d'aboutir à une diminution du nombre de places disponibles pour les pendulaires « de longues durées » à proximité de la gare en reportant ces places de parc vers les différentes gares de la région, voir sur les parkings périphériques d'échange .

La politique tarifaire aujourd'hui appliquée laisse parfois perplexe. Des places sur terrain communal, étant louées, selon les informations de commissaires à Fr 50.-/mois, ce qui est très nettement en deça des prix du marché. La Commission propose qu'une politique tarifaire harmonisée soit mise en place pour éviter de trop grandes discrédances entre les places mises à disposition par la Ville et par les Privés.

Enfin, la Commission souhaite que la Municipalité observe et si nécessaire trouve une solution pour l'occupation du parking de Rive-Est par des pendulaires frontaliers arrivant le matin par bateau et prenant un véhicule qu'ils garent pour la nuit sur le parking public. Si le trafic lacustre doit être favorisé, cela ne peut se faire au détriment de l'occupation nocturne du parking de Rive-Est qui se trouve, semble-t-il très souvent saturé.

Politique de stationnement dans les quartiers

Objectifs :

répondre au besoin des visiteurs du quartier et pallier lorsque cela est possible et nécessaire au manque de stationnement pour les résidents.

Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par les habitants se rendant au Centre Ville.

Moyens :

éviter le parcage des pendulaires dans les quartiers avec une politique tarifaire adaptée en favorisant pour les visiteurs des stationnements courte durée.

Mettre en place un système de macarons pour les résidents devant parquer sur le domaine public

Développer l'offre en transports publics et mobilité douce.

Commentaires :

Des dysfonctionnements sont relevés par la Commission, comme par exemple des voitures « ventouses » sur la Route des Tattes d'Oie et le parking du stade de Marens. L'Office de la Mobilité souhaite être informé de ce genre de situation pour agir de concert avec la Police pour remédier à ce genre de situation si elles existent au détriment des visiteurs/résidents des quartiers, par exemple en réduisant la durée de stationnement.

Les constructions envisagées pour répondre à des besoins spécifiques sont la réalisation d'un parking à proximité de l'Hôpital de 320 places nécessaires aux visiteurs et employés de l'hôpital, du théâtre de Marens et du CEPN.

Politique de stationnement en périphérie

Objectif :

répondre au besoin des pendulaires et des utilisateurs des installations se trouvant à proximité.

Moyens :

amélioration de la desserte en transports publics et mobilité douce

Commentaires : afin de diminuer le transit en Ville et l'occupation des places de parc par des pendulaires, (usagers des CFF et employés du centre ville) des parkings périphériques doivent devenir des parkings d'échange, bien desservis par les transports publics, tel le parking de Colovray, en Gravette (dans un premier temps à la Petite Prairie) et à l'Asse.

A la question de savoir si le nouveau statut du parking de Colovray est compatible avec son utilisation estivale pour la piscine, il est répondu d'une part que l'augmentation de la desserte en transports publics devraient diminuer le besoin en place de stationnement pour les baigneurs et que d'autre part il s'agit d'occupation différée (en semaine pour le parking d'échange et principalement le week-end pour la piscine).

La question du parking du tennis est également évoquée, la Commission se demandant si c'est le rôle de la Ville de réaliser à ses frais un nouveau parking. Il est répondu que cela permet de réorganiser et de sécuriser l'ensemble du site et de faire devenir ces places payantes pour éviter leur occupation par des pendulaires.

Pour le covoiturage, la Ville ne dispose pas de terrains à proximité de l'entrée de l'autoroute. Le parking d'échange qui va prochainement être réalisé à la Petite Prairie (60 places), pourrait jouer ce rôle. A noter que la Ville à travers son site internet favorise le covoiturage, même si ce service pourrait être plus facilement et directement accessible.

Le rôle du Conseil Régional

On l'a vu, la mise en place des mesures de stationnement, mais aussi de transports publics plus efficaces ne peuvent se faire qu'à un niveau régional.

A ce titre, la rédaction du rapport municipal permet à notre Municipalité d'être non seulement un interlocuteur crédible auprès du Conseil Régional mais aussi de permettre à ce dernier d'inscrire son projet en cohérence avec le nôtre. Voir d'inciter les communes alentours à participer « à l'effort général ».

Par exemple, deux parkings périphériques devraient idéalement être installés sur la Commune d'Eysins et la Commune de Prangins. Le Conseil Régional qui travaille désormais sur une politique de stationnement et de mobilité pour l'ensemble de la région permettra sans doute de faire avancer cette question dépassant les compétences de la Municipalité

De même, un parking pour covoiturage devrait se trouver à proximité immédiate de la bretelle autoroutière. La Ville ne disposant pas de terrains dans ce secteur, cette question est également portée devant le Conseil Régional.

Conclusion

La Commission salue la volonté de la Municipalité de maîtriser le trafic et le stationnement en Ville en se donnant un cadre général cohérent à l'intérieur duquel s'inscrivent et s'inscriront les différents projets à venir.

L'augmentation de la population de la Ville et de la Région rend cette vision politique indispensable si nous voulons éviter que le développement ne soit générateur que de nuisances supplémentaires. Au contraire, l'augmentation du nombre d'habitants devrait permettre d'augmenter la fréquentation des transports publics, et donc de justifier une amélioration de l'offre.

Associée au développement de la mobilité douce, cela rendra plausible l'utilisation des parkings périphériques comme parking d'échange et permettra de diminuer le trafic au centre ville en le rendant accessible en priorité à ses résidents, clients et visiteurs.

Différentes mesures évoquées dans le document présenté par la Municipalité sont de sa compétence (politique tarifaire, mise en place de stationnement à longue, moyenne ou courte durée) et peuvent être mises en place rapidement.

D'autres mesures, en particulier la réalisation de nouveaux parkings ou la mise sous terre de parkings existants seront soumises à notre Conseil sous forme de préavis. A ce propos la Commission regrette que la Municipalité n'associe pas à sa politique volontariste un planning intentionnel hiérarchisé, en particulier pour la réalisation des parkings à proximité du centre ville, dont celui du Martinet qui devrait être la priorité.

Le Conseil communal de Nyon

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

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

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

décide :

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

La Commission :

Mmes Margaux Carron
Véronique Burki-Henriod

MM Jean-François Fuglister
Dominique Karlen
Fred Tschuy
Jean-Pierre Vuille
Bernhard Willi
Pierre Wahlen, Président et rapporteur