

RAPPORT N° 130

AU CONSEIL COMMUNAL

**Réponse à la motion de Mme la Conseillère
communale Josette Gaille, du 21 septembre 2011,
pour un parking souterrain derrière la gare de
Nyon**

**Déléguées municipales : Mme Fabienne Freymond Cantone
Mme Elisabeth Ruey-Ray**

Nyon, le 19 août 2013

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

La Municipalité souhaite répondre par le présent rapport à la motion de Mme la Conseillère communale Josette Gaille, du 21 septembre 2011, pour un parking souterrain derrière la gare de Nyon.

2. Etat de la situation

Le stationnement à Nyon, une question sensible

Le 21 septembre 2011, une motion de Mme la Conseillère communale Josette Gaille plaidait pour la construction d'un parking souterrain derrière la gare de Nyon. Le 10 janvier 2012, votre commission chargée d'étudier le renvoi de cette motion à la Municipalité se prononçait pour une prise en compte partielle, en préconisant la création d'un parking public au Martinet (Plan de quartier). Le 14 mars 2013, la question était relancée par une interpellation de Mmes Véronique Bürki-Henriod, Josette Gaille, Taïna Pieren et de MM. Victor Allamand, Pierre Wahlen et consorts intitulée « Quid des stationnements souterrains ? ». Dans sa réponse du 17 juin 2013, la Municipalité a rappelé les grands axes de la politique du stationnement approuvée par le Conseil communal et a informé les Conseillers communaux du réexamen en cours du plan de quartier du Martinet, dans le cadre du projet de centre-ville élargi, en annonçant une information en septembre 2013.

Outre ces deux démarches, le stationnement fait régulièrement l'objet de vifs débats au sein du Conseil communal et dans la population, que ce soit à l'occasion de la suppression de capacités de stationnement, de la réorganisation d'équipements ou de la réalisation de nouvelles constructions.

Aussi, la Municipalité saisit l'occasion de cette réponse à la motion de Mme la Conseillère communale Josette Gaille pour faire le point sur la politique du stationnement : en situant d'abord le contexte de l'évolution territoriale en cours, où le stationnement tient une place centrale, puis en rappelant les principes de notre politique de stationnement, coordonnée avec la mobilité et l'urbanisation et enfin, en présentant les perspectives et le calendrier à venir. Parallèlement, nous vous présentons un rapport sur le projet de centre-ville élargi.

2.1. Le stationnement : un pivot de la transition urbaine

Ce n'est pas un hasard si le stationnement fait débat aujourd'hui. C'est l'un des pivots de la transition urbaine en cours, passage d'un monde du « tout voiture » et de l'urbanisation dispersée, qui a touché à ses limites, à un système urbain et de mobilité plus durable, plus économe en territoire et en énergie, tout en étant moins dommageable à la santé et à l'environnement.

En effet, le stationnement est étroitement lié :

- aux volumes des trafics routiers, l'objectif étant d'éviter la surcharge de réseaux fortement sollicités et aux capacités limitées. Rappelons que Nyon a quadruplé sa population avec un réseau, à peu de choses près, inchangé ;
- aux choix individuels des modes de déplacement, l'objectif étant de faciliter un report modal vers les transports publics et la mobilité douce ;
- aux modes de vie et aux choix résidentiels, l'objectif étant de favoriser une localisation de la croissance dans les villes et non dans les campagnes ;
- à l'économie commerciale, culturelle et touristique, l'objectif étant de préserver et renforcer la vitalité du centre-ville.

Ces objectifs sont partagés par toutes les planifications en vigueur, du niveau fédéral au niveau communal. Notamment à Nyon :

- le Plan directeur du Canton de Vaud (3e révision mai 2013) ;
- le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (2e génération 2012) ;
- le Plan directeur régional du district de Nyon, mars 2010 ;
- le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, approuvé le 16 février 2006 ;
- le Concept de mobilité urbaine (CMU), juillet 2010 ;
- le rapport N° 29 au Conseil communal « Politique de stationnement de la Ville de Nyon », approuvé par votre Autorité le 2 avril 2012.

2.2. Principes de la politique de stationnement de la Ville de Nyon

Ce rapport N° 29 sur la politique de stationnement de la Ville de Nyon détermine avec précision les besoins, l'offre et leur évolution à court et moyen terme. Son application est engagée. Elle est confirmée et renforcée par les réflexions récentes sur le centre-ville élargi, qui font l'objet d'un rapport parallèle au présent rapport.

Rappels : du « tout voiture » à la gestion différenciée du stationnement

Longtemps, la voiture a été partout : au pied des logements (la norme d'hier imposait deux places par logement), près des équipements, autour des centres commerciaux (« No parking, no business »), etc. Cette omniprésence a été abondamment critiquée. Aujourd'hui, le trafic automobile et le stationnement à Nyon font l'objet d'un traitement différencié, étroitement coordonné avec l'urbanisme et avec les autres modes de transport, sur la base de trois principes :

- la vitalité du centre-ville, pôle urbain principal d'une région de 90'000 habitants, dépend de son accessibilité et de son hospitalité : maîtrise du trafic de transit, qualité d'ambiance pour les piétons, accessibilité assurée de manière complémentaire par tous les modes de déplacement (transports publics, mobilité douce et transport individuel motorisé). Dans ce territoire densément utilisé, les capacités de stationnement public sont à affecter prioritairement aux visiteurs et aux clients des commerces (rappelons que 43% de l'offre du centre-ville est constituée de places privées, sur lesquelles la politique publique n'a pas d'influence), ainsi qu'aux habitants ;
- dans les quartiers, les habitants doivent disposer de places de stationnement suffisantes pour répondre à leurs besoins de déplacement, à toutes les heures de la journée et de la nuit. Ils utilisent à cette fin les parkings privés ou des places réservées par abonnement dans des parkings publics. Les besoins et les offres en stationnement pour les équipements et les activités sont gérés dans le cadre de planifications locales négociées, variables selon les cas ;
- le stationnement pendulaire doit être localisé au bon endroit. Non pas concentré au centre-ville et autour de la gare, ce qui a pour effet d'attirer du trafic en ville, de surcharger les réseaux aux heures de pointe et de consommer à la journée d'importantes capacités de stationnement sans contribuer à la vitalité du centre-ville, mais dans des sites périphériques, plus proches des domiciles des pendulaires, accessibles par des réseaux routiers moins chargés et bien desservis par des transports publics efficaces, les reliant rapidement au centre et à la gare.

Application en cours

Cette politique du stationnement, définie avec précision dans le rapport N° 29, est en cours d'application.

- Au centre-ville, la gestion du stationnement public est assurée grâce à une coordination tarifaire des différents parkings. Le stationnement sur voirie a été réorganisé (tarification progressive selon les lieux). La conversion de places park and rail (P+R) occupées à la journée (1 place utilisée par 1 usager pendant 10 heures) en places de courte durée pour

clients et visiteurs (1 place utilisée par 10 usagers pendant 10 heures) augmente significativement la capacité d'accueil totale des parkings publics du centre-ville – et ce malgré la suppression de 287 places dans les parkings des Ruettes (2011) et de Clémenty (2012), compensée seulement partiellement par l'augmentation de 132 places du parking du Martinet (2011). La première suppression de places P+R a été opérée au parking public de Perdttemps, avec des résultats immédiatement sensibles, de même qu'au Martinet par une augmentation tarifaire. D'autre part, un plan de mobilité s'applique aux collaborateurs de l'administration communale.

Ces mesures appliquées au centre-ville ont produit des effets concrets. D'une part, le trafic automobile au centre-ville a cessé de croître pour entamer une légère baisse, au rythme de moins 0.3% par an entre 2007 et 2012, tandis que les parts modales des transports publics et de la mobilité douce ont augmenté. D'autre part, des relevés réguliers des places disponibles montrent que les parkings publics du centre ne sont pas saturés.

- Dans les quartiers, le stationnement fait l'objet d'approches et de propositions différenciées; pour les habitants (déficit d'offre dans certains quartiers comme Prélaz-Ouest); pour les équipements (notamment avenue de Bois-Bougy en 2010, démarches en cours pour les écoles, le secteur Les Fontaines et le secteur Hôpital-Marens); et pour les activités (notamment démarche en cours pour le secteur de la Vuarpillière). Les mesures relatives au stationnement sont étroitement coordonnées avec celles qui renforcent la desserte par transports publics et améliorent les réseaux de mobilité douce (piétons, vélos, notamment stations de vélos en libre-service (VLS)).
- Le stationnement pendulaire fait l'objet de diverses mesures. D'une part, des critères d'attribution d'abonnements P+R sont en cours d'établissement, en fonction des lieux de domicile et de travail et de la desserte par transports publics. D'autre part, un programme de relocalisation de l'offre P+R (suppression de P+R au centre, création de P+R aux portes de la ville) est engagé (voir calendrier ci-dessous). Seules seront maintenues au centre un petit nombre de places P+R (parking CFF). D'une part, pour des pendulaires sans possibilité d'accéder efficacement au centre ou à la gare en transports publics ; d'autre part, quelques places P+R pour des déplacements à longue distance.

2.3 Perspectives et calendrier

Pour les années à venir, les planifications coordonnées engagées en matière d'urbanisation, de mobilité et de stationnement prévoient les mesures suivantes :

Centre-ville

Les options de la politique du stationnement adoptée en 2012 ont été confortées par les réflexions plus récentes sur le centre-ville élargi, qui font l'objet d'un rapport parallèle au présent rapport :

- maîtrise du trafic de transit au centre-ville au profit des transports publics et de la mobilité douce ;
- réaménagement de l'interface de la gare (place de la Gare, parvis du Martinet) et amélioration des franchissements des voies CFF pour la mobilité douce ;
- création d'une « boucle des adresses » piétonne coordonnée avec la réalisation d'un « quartier des contacts » au Martinet et d'un « quartier culturel » à Perdttemps ;
- renforcement de l'offre de stationnement dans le parking de Perdttemps (dans le cadre du projet de « quartier culturel ») ;
- poursuite des mesures de gestion des capacités de stationnement (réductions de l'offre de stationnement pendulaire ou mesures de tarification dissuasives, abonnements habitants, etc.).

Le projet envisagé d'implanter un grand centre commercial au Martinet a été abandonné. En effet, il aurait fait une concurrence trop importante au centre-ville, dont l'offre commerciale doit au contraire se concentrer sur la « boucle des adresses », tout en générant un trafic routier

important sur des voies d'accès dimensionnées à d'autres fins. La reprogrammation d'un « quartier des contacts » au Martinet saisit au contraire l'opportunité de valoriser l'excellente accessibilité par transports publics (3^e gare de l'Arc lémanique, NStCM, interface régionale) en développant des services administratifs et une hôtellerie d'affaires, ainsi que des logements générant peu de trafic routier.

Une coordination des opérations est nécessaire pour qu'à aucun moment, le centre-ville ne se trouve privé d'une offre de stationnement suffisante pour garantir sa vitalité. En particulier, le futur parking public du Martinet devra être construit et entrer en fonction le jour où s'ouvrira le chantier de Perdtemps, qui impliquera la fermeture provisoire (même partielle) du parking en attendant la réouverture d'un parking en sous-sol de capacité supérieure.

Quartiers

Dans les quartiers, des réponses différenciées aux besoins de stationnement continueront à être apportées en appliquant les principes suivants :

- comblement des déficits les plus importants en places pour habitants dans certains quartiers ;
- prise en compte du niveau de desserte par transports publics (notamment bus au 1/4 d'heure dès 2015 et NStCM au 1/4 d'heure dès 2016) dans l'évaluation des besoins en places de stationnement,
- promotion de la mobilité douce, notamment des déplacements en vélo, au fort potentiel dans une ville comme Nyon (offre VLS) ;
- promotion de l'usage partagé de places de stationnement par divers équipements et activités (par exemple commerces le jour et spectacles le soir) ;
- promotion des plans de mobilité auprès des entreprises publiques et privées, de façon à répondre aux besoins de mobilité tout en économisant autant que possible les investissements dans des places de stationnement.

Stationnement pendulaire

La réalisation de parkings P+R aux portes de la Ville conditionne la libération d'importantes capacités de stationnement public au centre-ville (passage de 1 usager pour 10 heures à 10 usagers de 1 heure). Elle sera particulièrement nécessaire le jour où il faudra fermer le parking du Martinet pour ouvrir le chantier du nouveau quartier.

Aujourd'hui, la formule des parkings P+R attire environ 300 abonnés. L'évaluation des besoins futurs (faut-il prévoir plus et combien aux portes de la Ville de Nyon ?) doit être faite à l'échelon de l'agglomération et de la région, en prenant en compte les autres projets de développement de parkings P+R desservis efficacement par les transports publics. Une telle étude a été engagée en 2011 par le Conseil régional de Nyon, ses résultats sont annoncés pour fin 2013.

Quatre P+R sont programmés aux portes de la Ville :

- P+R Gravette : 60 places provisoires (+ 30) pour fin 2013 et 150 places à terme ;
- Petite Prairie : 60 places pour décembre 2014 ;
- Colovray : minimum 60 places pour décembre 2014 ;
- Asse : environ 100 places pour décembre 2015.

Ces parkings seront reliés efficacement au centre et à la gare par transports publics et à vélo (notamment stations VLS).

D'autres opportunités seront à créer avec les communes concernées pour renforcer l'offre aux portes de Nyon, en coordination avec les transports publics et les P+R régionaux.

Calendrier prévisionnel

Un calendrier prévisionnel à court et moyen terme organise l'assemblage de trois temporalités :

- les mises en service de nouvelles offres de transport public, qui sont datées avec précision ;
- les opérations d'urbanisme, soumises à des procédures d'une durée que l'on peut seulement estimer grossièrement, mais qui devront s'enchaîner avec précision pour ne pas laisser le centre-ville sans offre de stationnement (mise en service du nouveau parking du Martinet avant que le parking de Perdtemps soit fermé pour travaux) ;
- les mesures de stationnement programmées à court terme, calées pour garantir une offre suffisante en quantité et en qualité.

Ce calendrier prévisionnel sera à vérifier et à adapter si nécessaire au fil du temps. Il ne comprend pas les mesures de circulation, qui sont en cours de reprogrammation en fonction de l'avancement des études de la Route de Distribution Urbaine (RDU) et des nouvelles réflexions sur le cœur de ville (notamment réaménagement de la place de la Gare, nouvelles traversées sous voies, etc.).

	Programme P+R	Transports publics		Urbanisme Martinet	Urbanisme Perdtemps - Usteri	
2013	Gravette 60 pl. (150 à terme)		2013	examen préalable		2013
2014	Petite Prairie 60 pl. Colovray 60 pl.		2014	légalisation	programmation	2014
2015	Asse 100 pl.	Bus au 1/4h	2015	permis de construire	examen préalable	2015
2016		NStCM au 1/4h en agglomération	2016	chantier parking fermé	procédures	2016
2017			2017		permis de construire	2017
2018			2018	nouveau parking	chantier parking fermé	2018
...		

3. Conclusion

La « Politique de stationnement de la Ville de Nyon », dont le Conseil communal a pris acte le 2 avril 2012 (rapport N°29), fixe avec précision les principes et les lignes d'action à concrétiser, en coordination avec l'urbanisation et la mobilité. Elle n'est pas modifiée par les dernières réflexions sur le projet de centre-ville élargi, qui fait l'objet d'un rapport parallèle au présent rapport. Son application s'effectue progressivement. Elle nécessite le respect d'un calendrier prévisionnel assurant l'enchaînement optimal des projets d'urbanisation, de transport et de stationnement, de façon à répondre au mieux aux besoins à tout moment.

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

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport municipal N° 130 relatif à la réponse à la motion de Mme la Conseillère communale Josette Gaille, du 21 septembre 2011, pour un parking souterrain derrière la gare de Nyon,

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

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

décide : de prendre acte du rapport municipal N° 130 valant réponse partielle à la motion de Mme la Conseillère communale Josette Gaille, du 21 septembre 2011, pour un parking souterrain derrière la gare de Nyon.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 19 août 2013 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

La Secrétaire adj. :

Daniel Rossellat



Ginette Ritter

Annexe

- Motion pour un parking souterrain derrière la gare de Nyon de Mme la Conseillère communale Josette Gaille, du 21 septembre 2011
- Rapport du 10 janvier 2012 de la commission chargée d'étudier la motion de Mme Josette Gaille

1^{ère} séance de la commission

Municipales déléguées	Mmes Fabienne Freymond Cantone et Elisabeth Ruey-Ray
Date	Lundi 23 septembre 2013 à 19h00
Lieu	Salle des Maquettes, place du Château 3, 3 ^{ème} étage

Motion pour un parking souterrain derrière la gare de Nyon

La commune de Nyon dispose d'un terrain de 11'000m² derrière la gare, au lieu dit « Central Parc » pour l'aménagement d'un parc public. Pourquoi ne pas creuser à cet endroit, avant les travaux de jardinage, pour la création d'un parking souterrain ?

Il s'agit là d'une vraie opportunité de profiter de la construction des immeubles des Résidences du parc, ce qui créerait peu ou pas de nuisances supplémentaires.

La gare de Nyon est la 2^{ème} gare, derrière Lausanne, quant au nombre de voyageurs qui sont nombreux à venir en voiture se parquer à Nyon avant de prendre le train. Un parking à proximité résoudrait certains problèmes de circulation devant la gare où, ne l'oublions pas, il y a déjà environ 500 bus qui passent et stationnent, plus toutes les voitures qui transitent vers le centre et Rive et celles qui vont se parquer à Perdtemps.

Il semble dès lors logique et sensé de créer un nouveau parking derrière la gare dont l'utilité n'est plus à prouver, notamment pour assurer la survie de l'activité commerciale au centre-ville de Nyon. Par ailleurs, il est de notoriété publique que les parkings en ville sont rentables et un partenariat ville-privé ne devrait pas être difficile à conclure.

Il y a quelques années, les conseillers communaux ont été convaincus par la Municipalité de la nécessité d'entourer la ville de parkings pour que les gens venant de Prangins se rendent à Perdtemps, ceux du bord du lac à La Duche. Il reste les habitants des hauts de Nyon et les automobilistes venant de l'autoroute à « caser », Central Parc serait le lieu idéal.

N'oublions pas que le parking de La Duche a vu le jour grâce à une motion émanant du Conseil communal et, selon les autorités de l'an 2000, il faut continuer d'entourer la ville de Nyon de parkings car il est évident que le monde change, que demain nous aurons peut-être des automobiles solaires, électriques ou à gaz et que nous ne sommes pas prêts à nous passer de voitures.

En conclusion, vu ce qui précède, je vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de renvoyer cette motion à une commission.

Nyon, le 21 septembre 2011.

Josette Gaille, conseillère communale PLR

**Rapport de la Commission chargée d'étudier le renvoi à la Municipalité de la motion de Mme Josette Gaille intitulée :
Pour un parking souterrain derrière la gare à Nyon**

Nyon, le 10 janvier 2012

Au Conseil communal de Nyon

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

La Commission chargée d'étudier le renvoi à la Municipalité de la Motion de Mme J. Gaille intitulée « Pour un parking souterrain derrière la gare à Nyon » et composée de Mesdames V. Burki-Henriod, J. Gaille, T. Pieren et de Messieurs V. Allamand, D. Karlen, S. Soldini, F. Tschuy, P. Wahlen Président et Rapporteur, s'est réunie à deux reprises.

Lors de la première séance qui s'est déroulée le 8 novembre de 19h30 à 21h00 à la salle de conférence de la Ferme du Manoir, et en l'absence de M. D. Karlen excusé, elle a entendu les explications de Mme la Municipale E. Ruey-Ray, accompagnée de Mme M. Mameri Khiat, cheffe du Service de la Mobilité, M. F. Menthonnex, chef du Service Travaux et Environnement et de son collaborateur M. Müller ainsi que de M. G. Grosjean du Service de l'Urbanisme.

Que toutes ces personnes soient ici remerciées pour les informations très complètes portées à la connaissance des membres de la Commission. Elles ont permis de contextualiser la Motion dans un cadre large et d'en comprendre les implications.

Pourtant et en préambule, la Commission regrette que beaucoup des explications fournies se soient attachées à démontrer de manière unilatérale l'impossibilité de réaliser le parking tel que proposé par la motionnaire. Il est en effet important pour le bon fonctionnement et la relation de confiance entre le Conseil et la Municipalité que les demandes émanant du Conseil soient prises en compte de la manière la plus objective et la plus neutre possible, sans à priori.

Nous reprenons ci-après les différents éléments qui ont permis à la Commission de se déterminer selon les trois éclairages proposés par la Municipalité, soit du point de vue de la Mobilité, de l'Urbanisme et des Travaux.

Du point de vue de la Mobilité

Le Concept de Mobilité Urbaine –CMU- a été présenté au Conseil Communal en août 2010. Ce concept vise à réduire les nuisances générées par le trafic individuel en développant un réseau de transports publics efficient, en limitant l'accès au centre ville aux pendulaires qui travaillent ou qui transitent à Nyon et en limitant le transit des véhicules à travers la ville. Ce concept s'inscrit dans une politique régionale, indispensable compte tenu des répercussions de ce concept sur un très large périmètre.

Dans ce cadre, il fixe un concept général de stationnement qui peut se résumer de la manière suivante :

En périphérie, les parkings des pendulaires se rendant à Nyon pour travailler (parking d'échange) permettant de limiter le trafic en ville.

En périphérie du Centre Ville, les parkings publics avec abonnements pour les résidents

A la gare un parking 100 pl. pour les voyageurs prenant le train et venant de localités mal desservies par les Transports Publics.

Au Centre ville, le stationnement sur voirie augmenté des parkings collectifs publics pour les clients et les visiteurs.

Un certain nombre d'équipements nécessaires à la réalisation de ce concept sont d'ores et déjà existants. D'autres doivent encore être construits.

Par exemple, il est prévu de réaliser en 2012 deux premiers parkings d'échange en périphérie, soit l'un à Colovray, l'autre à Gravette.

Au Nord de la Gare, et dans le cadre de la réalisation du Plan de Quartier de Martinet aujourd'hui en étude, il est prévu de réaliser un parking de environ 600 pl. qui permettra de desservir les commerces prévus dans ce quartier et de compléter l'offre de parking collectif public à proximité immédiate du Centre Ville.

Du point de vue de l'Urbanisme

Deux plans de quartiers distincts, (Plan de Quartier Môrache et Plan de Quartier Martinet) légalisés en 1995, fixent les règles du développement de l'ensemble du secteur situé directement en amont des voies. Le refus des crédits de construction de la petite ceinture première étape et des crédits d'étude pour la deuxième étape ont mis à mal l'ensemble, retardant l'ensemble des projets.

Le périmètre concerné par la Motion s'inscrit dans le cadre du Plan de Quartier de Môrache aujourd'hui en construction.

Les documents légalisés prévoient un ensemble bâti le long de la rue de la Môrache se retournant le long d'une voirie située dans le prolongement de la route de Divonne (ex petite ceinture) et complété au sud par les bâtiments existants de l'As de Pic. Au centre de l'îlot ainsi créé est prévu la réalisation d'un grand parc public (Central Park).

Les Permis de Construire pour les bâtiments en cours de réalisation ont fait l'objet d'oppositions, en particulier de l'ATE qui a exigé une diminution du nombre de places de parking. Leurs arguments ont été entendus et les propriétaires ont accepté de réduire le nombre de places prévues de 23%, ce quartier étant idéalement situé à proximité des transports publics et du Centre Ville.

Le règlement du Plan de Quartier indique que le parc ne peut être occupé que par de petites constructions basses en rapport avec son usage (Kiosque). La réalisation d'un parking sous ce parc nécessiterait donc une modification du Plan de Quartier, soit la légalisation d'un Addenda. Une étude d'impact indispensable compte tenu du nombre de places d'ores et déjà prévues (313 au total) augmentées du parking souhaité par la motionnaire devra faire partie du dossier.

Selon le Service de l'Urbanisme, cette étude d'impact qui évalue l'ensemble des conséquences liées à l'augmentation des nuisances générées par les constructions ne pourra que conclure à une impossibilité d'envisager le parking souhaité. Une augmentation du trafic liée à la construction d'un parking public ne pourrait que péjorer la situation actuelle qui ne respecte pas, en l'état, les valeurs limites de planification le long de la rue de la Môrache. Aujourd'hui 16'000 véhicules transitent chaque jour par la rue de la Môrache, un parking public de 200 places entraînerait une augmentation de 2000 mouvements supplémentaires.

Du point de vue des Travaux

Le Service des travaux a réalisé une projection rapide de l'impact de l'installation d'un parking sous le parc et qui tient compte des différentes contraintes enterrées (passage du Nyon-St-Cergue, voûtage du Cossy, sous-sols des constructions prévues) et hors sol (cordon boisé, propriété des fonds).

Actuellement la Commune est propriétaire de la parcelle 621 et pourrait devenir propriétaire selon convention signée des parcelles 613 et 615.

Compte tenu de ces différents éléments, la réalisation d'un parking est géométriquement envisageable selon deux variantes esquissées, l'une sur plan orthogonal, l'autre sur plan cylindrique.

Le nombre d'étages dépend du nombre de places souhaitées. Selon la variante on peut installer entre 80 à 90 places par niveau. Les coûts induits sont eux aussi directement influencés par la profondeur de fouille.

Selon cette projection, et compte tenu de la topographie et des bâtiments en cours de construction, le meilleur accès possible, et également le plus simplement réalisable, au parking envisagé, ne peut se faire que par le bas de la Route de Saint-Cergue rendant son accès problématique dans la mesure où il n'est pas prévu de restituer la présélection qui permettait un « tourner à gauche » au bas de la rue de la Môrache mais de remplacer cette présélection par une voie en site propre pour les bus. L'ensemble des usagers du parking devraient donc passer sous le tunnel pour faire demi-tour sur le giratoire et croiser le flux des usagers du train (dont 2000 gymnasiens) et les bus.

Conclusion

La Commission a entendu les arguments développés par la Municipalité et qui concluent tous à une difficulté voire à une impossibilité de réaliser le parking souhaité par la motionnaire. Elle peut s'y rallier en tout ou partie. Certains arguments pouvant être appréciés de manière plus ou moins subjective.

La Commission rejoint pourtant les préoccupations de la motionnaire quant à la nécessité de réaliser rapidement un parking public au nord de la Gare, et qui devrait idéalement se situer dans le périmètre du Plan de Quartier du Martinet.

Il est indispensable que les études en cours pour ce Plan de Quartier soient achevées dans les meilleurs délais, pour être légalisé et les permis de construire délivrés. Si tel était le cas, les buts fixés par la motion seraient atteints.

Toutefois, si le délai pour la réalisation d'un parking au Martinet devait être de plus de 5 ans, la commission demande à la Municipalité de prendre contact avec les promoteurs des Résidences du Parc qui sont prêts à financer l'étude et la réalisation d'un parking public pour autant bien sûr qu'une décision soit prise rapidement.

Dès lors, la Commission unanime propose une prise en compte partielle de la motion de Mme Gaille selon le texte annexé qui ne fait plus mention de sa localisation et de renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport.

Au vu de ce qui précède, la Commission unanime, propose, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Nyon

vu la motion de la Conseillère Communale Josette Gaille intitulée : « Pour un parking souterrain derrière la gare à Nyon »

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

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

décide :

De renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport

La Commission :

Mesdames Véronique Burki-Henriod
Josette Gaille
Taïna Pieren
Messieurs Victor Allamand

Dominique Karlen
Sacha Soldini
Frédéric Tschuy
Pierre Wahlen – Président & Rapporteur

Motion pour un parking souterrain derrière la gare de Nyon

~~La commune de Nyon dispose d'un terrain de 11'000m² derrière la gare, au lieu dit « Central Parc » pour l'aménagement d'un parc public. Pourquoi ne pas creuser à cet endroit, avant les travaux de jardinage, pour la création d'un parking souterrain ?~~

~~Il s'agit là d'une vraie opportunité de profiter de la construction des immeubles des Résidences du parc, ce qui créerait peu ou pas de nuisances supplémentaires.~~

La gare de Nyon est la 2ème gare, derrière Lausanne, quant au nombre de voyageurs qui sont nombreux à venir en voiture se parquer à Nyon avant de prendre le train. Un parking à proximité résoudrait certains problèmes de circulation devant la gare où, ne l'oublions pas, il y a déjà environ 500 bus qui passent et stationnent, plus toutes les voitures qui transitent vers le centre et Rive et celles qui vont se parquer à Perdtemps.

Il semble dès lors logique et sensé de créer un nouveau parking derrière la gare dont l'utilité n'est plus à prouver, notamment pour assurer la survie de l'activité commerciale au centre-ville de Nyon. Par ailleurs, il est de notoriété publique que les parkings en ville sont rentables et un partenariat ville-privé ne devrait pas être difficile à conclure.

Il y a quelques années, les conseillers communaux ont été convaincus par la Municipalité de la nécessité d'entourer la ville de parkings pour que les gens venant de Prangins se rendent à Perdtemps, ceux du bord du lac à La Duche. Il reste les habitants des hauts de Nyon et les automobilistes venant de l'autoroute à « caser », ~~Central Parc serait le lieu idéal.~~

N'oublions pas que le parking de La Duche a vu le jour grâce à une motion émanant du Conseil communal et, selon les autorités de l'an 2000, il faut continuer d'entourer la ville de Nyon de parkings car il est évident que le monde change, que demain nous aurons peut-être des automobiles solaires, électriques ou à gaz et que nous ne sommes pas prêts à nous passer de voitures.

En conclusion, vu ce qui précède, je vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de renvoyer cette motion à une commission.

Nyon, le 21 septembre 2011. Josette Gaille, conseillère communale PLR