

# CONCEPT DE MOBILITÉ URBAINE DE LA VILLE DE NYON

## Rapport de synthèse



**Nyon, le 16 août 2010**

## 1. Pourquoi un concept de mobilité urbaine ?

---

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 véhicules motorisés, trafic et parking, connaît une véritable transformation : les modes de déplacement combinant voitures, transports publics, marche à pied, vélo et prestations de mobilité prennent une importance croissante.

Dans cette optique, la Municipalité a fixé la réalisation de ce concept comme l'une des priorités pour la deuxième partie de sa législature, répondant ainsi à la mesure PA20 du programme d'actions de **COMPANYON** qui prévoit la réalisation d'un tel concept.

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

Le concept de mobilité urbaine fait partie intégrante de la politique énergétique de la ville et les mesures qu'il comprend contribueront à l'obtention du label Cité de l'énergie.

Ce concept constituera **l'instrument de planification de référence de la mobilité pour les autorités** et les services de la Ville pour réaliser les mesures prévues et atteindre ainsi les objectifs fixés. Il actualisera le volet circulation, transports et stationnement du plan directeur communal élaboré sur la base des axes structurants de la Grande et de la Petite ceintures qui ont évolué vers le concept de la RDU (Route de Distribution Urbaine) et de la liaison Morâche-Marchandises. En d'autres termes, ce sera l'articulation essentielle entre les planifications supérieures d'une part et les mesures opérationnelles majoritairement nyonnaises d'autre part. Ce concept s'inscrira donc comme le maillon manquant entre les planifications supérieures

- au niveau cantonal (Plan Directeur Cantonal, Bases légales cantonales) ;
- au niveau régional (Plan Directeur Régional) ;
- au niveau de l'agglomération (Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois, Schéma Directeur de l'Agglomération de Nyon) ;
- au niveau communal (Plan Directeur Communal, Plan Général d'Affectation, Plans Directeurs des communes voisines)

et les actions concrètes à l'échelle de Nyon.

Le concept de mobilité urbaine s'articule donc autour de deux échelles de compétences :

- **L'échelle locale** qui lui confère le rôle d'un document de nature directrice et opérationnelle. De cette base découle un premier paquet de mesures qui dépendent des seules compétences communales. La mise en œuvre de ces mesures locales vise à améliorer la mobilité actuelle et accompagner les nombreux développements urbains à court et moyen termes.
- **L'échelle supra communale** qui doit intégrer le concept aux planifications supérieures. Cette partie du document évoluera en adéquation et à moyen long termes avec les planifications territoriales supérieures. Les mesures qui en découleront nécessitent une coordination supra communale que ce soit dans leur acceptation ou leur financement, à l'instar de la politique des parkings périphériques et la réorganisation des transports publics.

Le concept de mobilité urbaine est essentiel à :

- l'instauration d'une vision globale de la stratégie communale dans les domaines de la mobilité,
- l'identification des objectifs à atteindre et des mesures infrastructurelles et non infrastructurelles à mettre en œuvre pour y parvenir,
- au suivi de la mise en œuvre des mesures, à la définition des financements et les collaborations,
- la communication et l'information sur la politique menée par la Commune dans les domaines de la mobilité, sa mise en œuvre et ses résultats,
- l'instauration de changements d'habitudes dans la manière de se déplacer.

## 2. Enjeux et vision pour Nyon

---

Nyon a une place géographique stratégique entre Genève et Lausanne. Le concept de mobilité urbaine permettra de consolider la place de la ville, en tant que centre secondaire, en améliorant le cadre et la qualité de vie de la population mais aussi en la rendant plus attrayante économiquement en favorisant l'implantation des entreprises. La Ville de Nyon jouit en effet d'une bonne situation et d'excellentes connexions avec le réseau des villes suisses. Des liaisons rapides, en train ou par l'autoroute, ou encore par le lac, permettent de rejoindre facilement les villes voisines et les grandes agglomérations suisses et françaises sans oublier la proximité de l'aéroport. Si la part modale de la voiture individuelle est encore fortement dominante, le contexte est largement favorable à un report modal conséquent vers les transports collectifs et les mobilités douces. Nyon possède en effet beaucoup d'atouts pour mettre en place un concept de mobilité des plus performants.

La mise en œuvre du concept de mobilité urbaine demande un investissement financier et humain considérable. Il est donc absolument nécessaire que les différentes mesures qui en découlent, aussi bien locales que supra communales, soient coordonnées avec le programme du projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2 (2015-2018) pour pouvoir bénéficier du soutien financier de la confédération (40%).

Le concept de mobilité urbaine est un document très novateur en Suisse. On compte cependant quelques communes qui ont des projets similaires. Par contre, en France, les Plans de Déplacements Urbains sont très courants voire à caractère obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. A travers la rédaction d'un tel document, Nyon peut donc prendre une place de précurseur dans le domaine des mobilités, place déjà esquissée lors de la remise du prix des plans de déplacement d'entreprise vaudois en 2009. S'ajoute aussi la création d'un slogan « Nyon, l'esprit mobile » qui veut marquer un nouvel état d'esprit et rend lisibles les actions mobilité de la Ville de Nyon. Il va apparaître de plus en plus dans la vie publique nyonnaise.

## 3. Diagnostic : un contexte favorable à exploiter

---

Nyon possède un fort potentiel pour le développement d'une mobilité maîtrisée largement axée sur les mobilités douces, les transports en commun et une mobilité combinée. Cependant, longtemps aménagée en faveur des voitures, la Ville de Nyon doit lancer de gros chantiers pour l'avenir afin d'accompagner son développement et son attractivité.

### - **Un développement urbain important**

La Commune de Nyon connaîtra 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 (soit 60% contre

10% de parts modales pour les transports publics et moins de 30% pour la mobilité douce).

- **Aspects environnementaux, un domaine encore trop peu pris en compte**  
Les nuisances environnementales sont encore peu prises en compte. Peu de mesures sont prises pour réduire les méfaits du bruit ou de pollution de l'air alors que les axes principaux du réseau routier actuel ont déjà atteint leur limite. 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.
- **Transports individuels motorisés, une part modale encore trop forte**  
La forte croissance de la population et des emplois prévus en ville de Nyon sollicitera d'avantage le réseau routier. Plusieurs projets de compléments routiers, dont notamment la RDU (route de distribution urbaine), figurent dans diverses planifications. Ils ne permettront cependant pas de répartir et de supporter 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.
- **Un stationnement favorable mais en pleine mutation**  
Par ailleurs, 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, etc.). 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 communes voisines et les transports publics urbains et régionaux.
- **Des transports publics peu utilisés**  
A part aux heures de pointes correspondant à l'accès des pendulaires à la gare, le réseau des transports publics nyonnais est relativement peu fréquenté. 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 l'insuffisante utilisation de ces transports.
- **Mobilité douce, un très fort potentiel**  
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 au réseau ferroviaire, le franchissement de ces éléments ne pouvant se faire qu'avec des infrastructures lourdes et coûteuses.
- **Services de mobilité, tout un système à développer**  
Certains services, ou prestations, de mobilité sont déjà mis en place aujourd'hui, en particulier dans le cadre du plan de mobilité de l'administration communale (vélos et scooters électriques et véhicules Mobility pour les déplacements professionnels, subvention des abonnements des TP, etc.). Par contre, la population ne bénéficie que de peu de prestations de mobilité permanentes (hormis les manifestations ponctuelles). On peut, notamment, citer la promotion et la subvention des vélos et scooters à assistance électrique ainsi que l'offre d'auto-partage Mobility avec une couverture intéressante du territoire communal.



- **Information et sensibilisation, une culture existante à renforcer**

L'information et la sensibilisation, qui visent à influencer le comportement des personnes, est un aspect fondamental d'un dispositif de gestion de la mobilité. 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, journée du vélo, 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. Le site internet mis en place rencontre un vif succès et contribue largement à renforcer et promouvoir une mobilité durable.

## 4. 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 la préservation de l'environnement et à l'amélioration du cadre de vie des nyonnais. Les objectifs généraux de ce concept se résument comme suit :

- **Coordonner mobilité et développement urbain**

Offrir une desserte adaptée sur 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 pour établir une offre adéquate en mobilité.

- **Réduire 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 maintenir la qualité de la vie.

- **Favoriser l'intermodalité (ou mobilité combinée) et le report modal vers la mobilité douce (MD) et les transports publics (TP)**

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.

## 5. Objectifs sectoriels et indicateurs

---

Les objectifs sectoriels sont liés aux différents modes de déplacement. Ils fixent la direction vers laquelle les actions et les mesures qui y sont associées doivent tendre. Des indicateurs permettent le suivi et l'évaluation de la progression vers ces objectifs.

### A. *Dans le domaine des transports individuels motorisés (TIM) et du stationnement*

- **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*

- **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 permettra 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 écouler le trafic (capacité d'accueil). Les fonctions des différentes voies sont ainsi fixées.

*Indicateur(s) : charges de trafic journalières en section*

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 (trafic journalier moyen) actuels (base : Etude UTE – 2007)  
Charges de plafonnement à l'horizon 2030 (valeurs indicatives)

- **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*

- **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*

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

L'offre en stationnement doit être adaptée à la localisation et aux affectations du secteur considéré. Dans le centre-ville, le stationnement doit être géré et dimensionné de manière à satisfaire les habitants et les clients/visiteurs. Des alternatives pour les pendulaires seront données en périphérie de la ville en relation avec les transports publics 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 d'usagers*

## **B. Dans le domaine des transports publics (TP)**

### **- 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*

### **- Améliorer les interfaces de transports**

Des installations de parage permettant aux usagers de se rabattre sur les transports publics sont mises en place dans les endroits spécifiques (intersections stratégiques entre le réseau routier, respectivement le réseau de mobilité douce, et le réseau de transports publics).

*Indicateur(s) : taux d'occupation des installations de parage, satisfaction des usagers (usagers des TP, piétons, cyclistes et automobilistes)*

## **C. Dans le domaine de la mobilité douce (MD)**

### **- 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)*

### **- Renforcer les infrastructures de stationnement pour deux-roues**

Des installations de parage 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.*

## **D. Dans le domaine des services de mobilité**

### **- 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*

**E. Dans le domaine de l'information, la sensibilisation et la communication**

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

Afin d'agir sur le comportement des usagers, l'information, la sensibilisation 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*

## **6. Les concepts sectoriels de mobilité**

---

Les concepts sectoriels de mobilité sont des déclinaisons du concept de mobilité, selon les différents domaines à aborder pour aboutir à un ensemble cohérent : mobilités douces, transports publics, transports individuels motorisés, stationnement et management de la mobilité (information, marketing et services de mobilité).

Ce sont des schémas d'intention, les fils rouges à respecter dans l'ébauche d'une politique de la mobilité et du stationnement sur le territoire nyonnais. Des études de détails affineront par la suite les concepts (TIM, MD, TP, stationnement et management de la mobilité) pour s'assurer de leurs mises en œuvre. Ces concepts sectoriels vont fixer les orientations à suivre pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus.

**A Des transports individuels motorisés (TIM), un trafic fluide et un transit réduit en centre-ville et dans les quartiers**

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 se décline en 5 points :

- **Utiliser la RDU (route de distribution urbaine) pour répartir le trafic sur les différents axes d'entrée de la ville ;**
- **réaménager les axes d'entrée en ville ;**
- **utiliser la liaison Môrache-Marchandise pour dévier le trafic qui transite par le centre ville ;**
- **modérer l'ensemble du réseau routier secondaire, mettre en zones à vitesse modérée le centre-ville et les quartiers résidentiels ;**
- **adapter la réglementation et la tarification du stationnement au concept global et au fonctionnement du réseau.**

### *Définition et fonctions des éléments du réseau routier*

**Réseau principal** : Il comprend l'ensemble des routes qui font partie du réseau cantonal de 1ère classe (route du Lac et liaison route Blanche-Divonne-Clémenty). Elles jouent un rôle de niveau régional en assurant les itinéraires de transit et d'accès principal à l'agglomération. Leur régime de vitesse est fixé à 50 km/h.

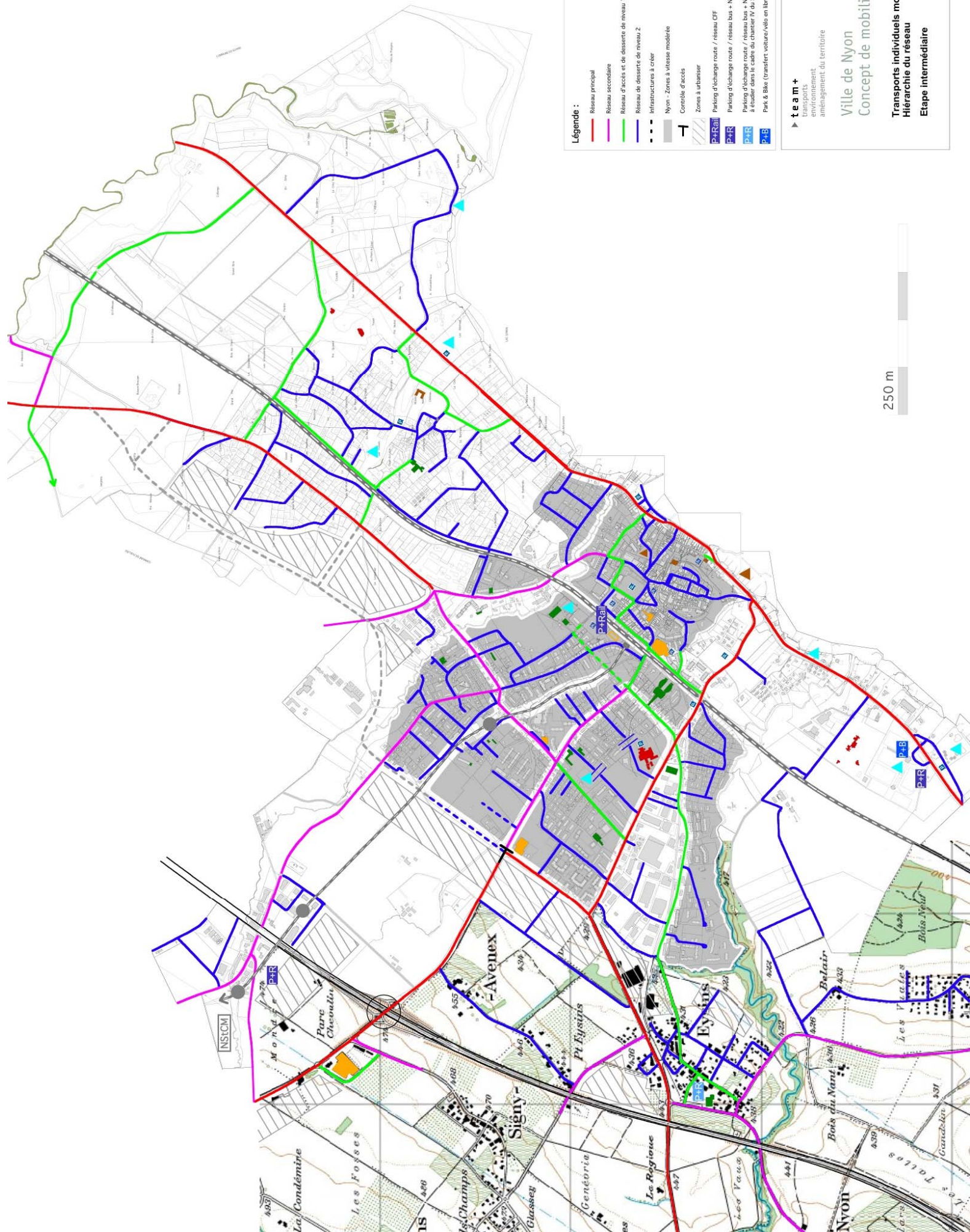
**Réseau secondaire** : Il comprend l'ensemble des routes qui jouent un rôle de pénétrantes dans la ville (route de l'Etraz, axe Signy/Alfred-Cortot) et d'accès secondaire à l'agglomération (axe route de Gingins / route de St-Cergue). Leur régime de vitesse est fixé à 50 km/h pour les tronçons en traversée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

**Réseau d'accès et de desserte de niveau 1** : Il sert à accéder dans les 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. Les axes qui en font partie sont Eules-Oulteret, l'avenue Reverdil, la rue de la Vy-Creuse, etc. Sauf exception, ils sont limités à 30 km/h (zones 30)

**Réseau urbain de desserte de niveau 2** : Il 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. Il est classé en zone 30km/h ou en zone de rencontre (20 km/h).

*Cf. Figures ci-après : Transports individuels motorisés TIM – Hiérarchie du réseau, étapes intermédiaire et finale*





- 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-Rail Parking d'échange route / réseau CF
  - P-R Parking d'échange route / réseau bus + NSICM
  - P-R Parking d'échange route / réseau bus + NSICM 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

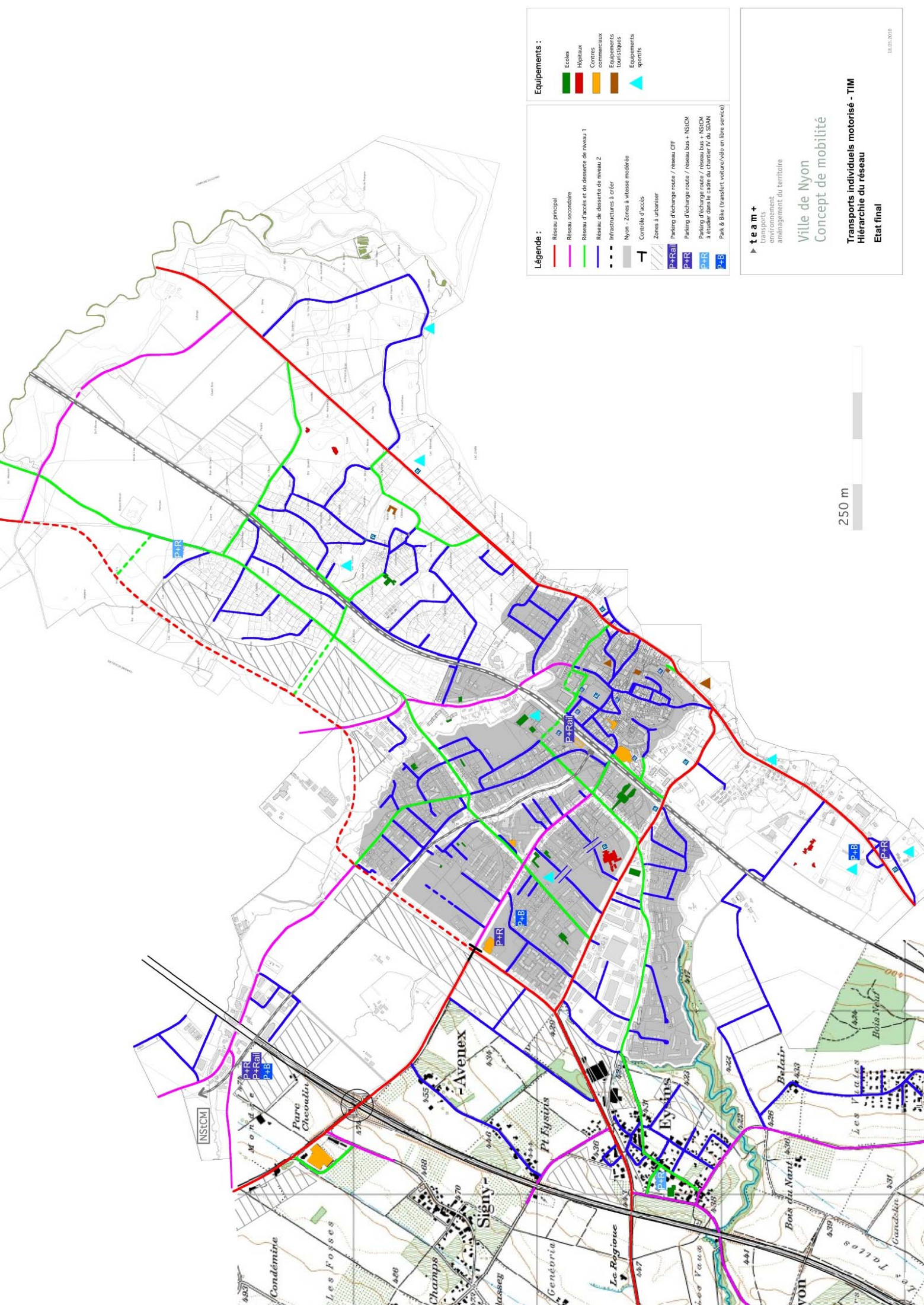
► **team+**  
 transports  
 environnement  
 aménagement du territoire

Ville de Nyon  
 Concept de mobilité

250 m

Transports individuels motorisés - TIM  
 Hiérarchie du réseau  
 Etape intermédiaire





**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
- Parking d'échange route / réseau CF
- Parking d'échange route / réseau bus + NSICM à étudier dans le cadre du chantier IV du SDAN
- Park & Bike (transfert voiture/velo en libre service)

**Equipements :**

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

**t e a m +**  
 environnement  
 aménagement du territoire

Ville de Nyon  
 Concept de mobilité

Transports individuels motorisés - TIM  
 Hiérarchie du réseau  
 Etat final

250 m

## ***B Un stationnement adapté aux besoins des clients et des résidents***

Le stationnement est un des pivots majeurs de la mise en place du concept de mobilité urbaine. En effet, son offre trop attractive 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 un public cible, via de nouvelles limitations dans le temps et tarification.

Les principes généraux retenus pour le stationnement au centre-ville<sup>1</sup> de Nyon sont :

- **offrir du stationnement de proximité pour les clients et les visiteurs du centre-ville, soit sur voirie, soit dans des parkings proches du centre,**
- **garantir du stationnement de longue durée en suffisance pour les habitants du centre-ville,**
- **déplacer le stationnement pour les employés du centre-ville en périphérie (P+R), en leur proposant des tarifs préférentiels stationnement/transports publics,**
- **remplacer l'offre P+Rail communale au centre-ville, par des places de parc en périphérie bénéficiant de rabattements TP fréquents et réguliers vers la gare de Nyon.**

## ***C Des transports publics plus performants et plus pratiques d'utilisation***

Le fonctionnement du nouveau réseau de transports collectifs nyonnais sera fondé sur une complémentarité du réseau urbain et du réseau régional afin de pouvoir offrir un service rapide, lisible et efficace. Les caractéristiques du réseau de transports publics 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 parti 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.

---

<sup>1</sup> On entend par "centre-ville", les deux secteurs de la Vieille Ville et de Rive. Le centre-ville comprend les habitations et quartiers anciens pour lesquels, vu le tissu urbain en présence, les places de parc disponibles sur domaine privé sont très rares, contrairement aux quartiers plus récents qui ont été conçus à l'ère de la voiture et qui, à quelques exceptions près, offrent un nombre suffisant de places de parc sur le domaine privé pour satisfaire en tous cas les besoins des habitants. Le centre-ville a également la caractéristique d'être un lieu de concentration des activités commerciales et touristiques.

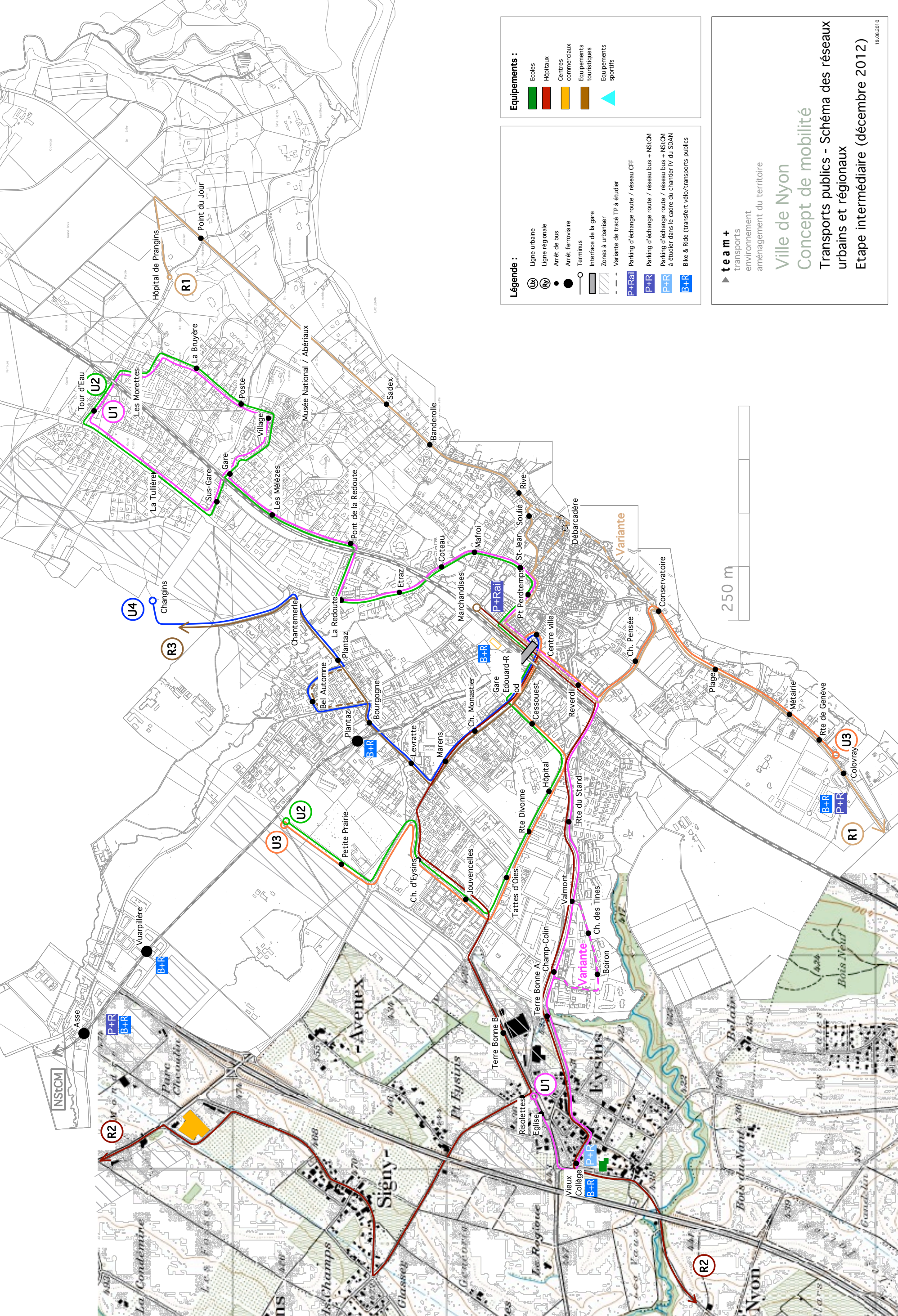


## NYON - RAPPORT DE SYNTHÈSE DU CONCEPT DE MOBILITÉ URBAINE

- **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.
- **Desserte du bord du lac** : les équipements sportifs et culturels, 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 » au sud de la gare est confirmée comme zone d'arrêt de l'ensemble des bus urbains et régionaux (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 entre l'avenue Viollier et le quartier du Martinet.

*Cf. Figures ci-après : Transports publics – Schémas des réseaux urbains et régionaux*





**Légende :**

- UB Ligne urbaine
- R 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 :**

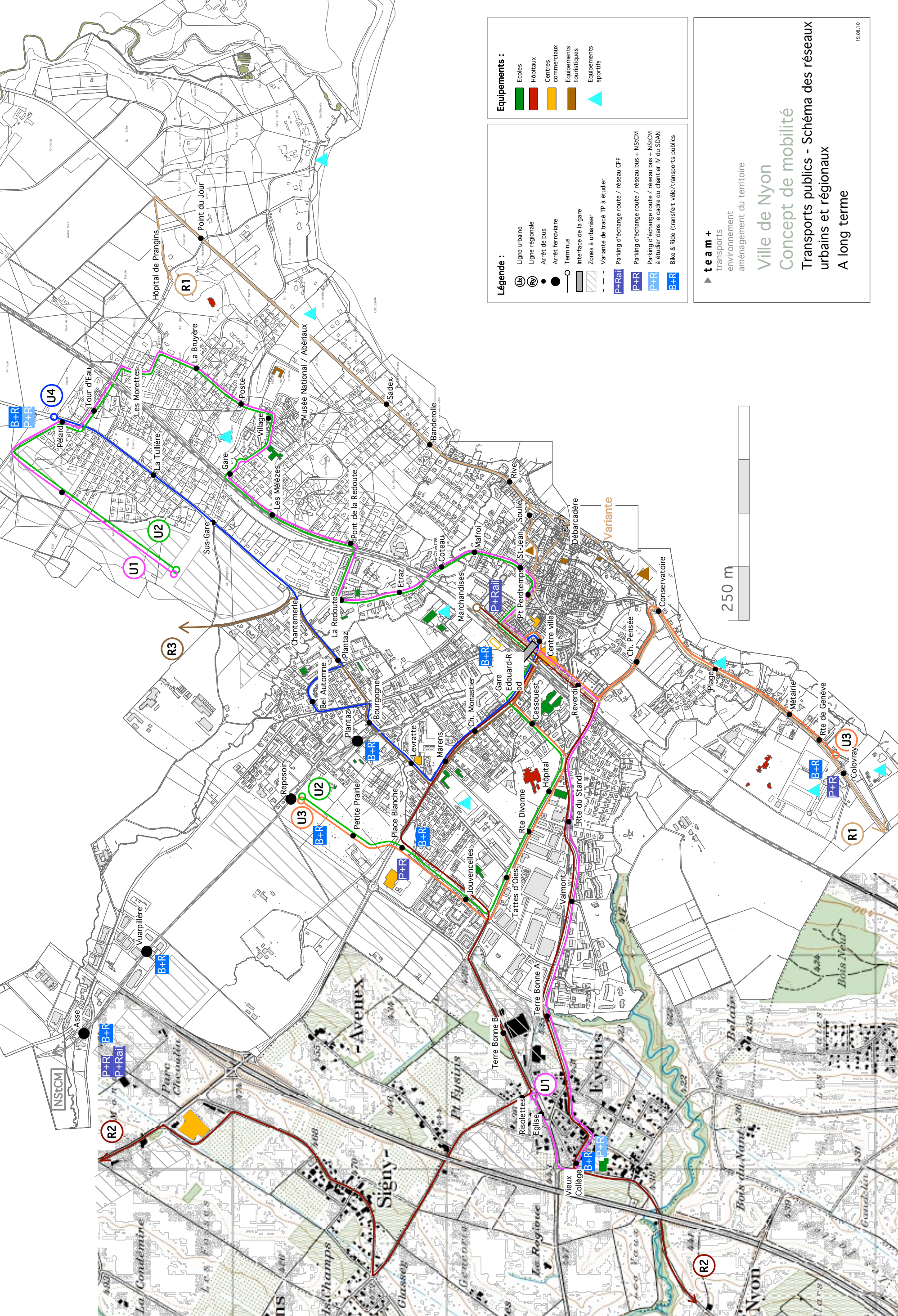
- Ecoles
- Hôpitaux
- Centres commerciaux
- Equipements touristiques
- Equipements sportifs

► **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 :**

- U4 Ligne urbaine
- U3 Ligne régionale
- U2 Arrêt de bus
- U1 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 + NSCM
- P+R Parking d'échange route / réseau bus + NSCM 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

► **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

250 m

Variante



## D Mobilités douces, des trajets continus et sécurisés

Les mobilités douces, pistes cyclables et piétonnes, seront organisées en réseau afin de créer une continuité et une sécurité pour tous les usagers que ce soit les écoliers, les actifs, les sportifs ou encore les promeneurs.

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

- **Tracés** : les tracés ont été repris à partir du réseau du chantier 3 du SDAN (schéma directeur de l'agglomération nyonnaise) 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 de Nyon, Eysins et Prangins, 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.
- **Standards d'aménagement** : la typologie des éléments du réseau reprend le principe du chantier 3 du SDAN (cf. ci-dessous). 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 (TJM) est > 7'000 véh/jour).
- **Ambiances des cheminements** : les aménagements sont à concevoir conformément aux recommandations faites dans le chantier 3 du SDAN et seront développés à l'interne dans le cadre du groupe de travail interservices : groupe espace public (GEP)

*Définition, fonctions et standards d'aménagement des éléments du réseau de mobilité douce*



*Type 1 « dissociação » (en rouge sur le plan)*

- Descriptif : Routes à fort trafic (TJM (trafic journalier moyen) > 10'000veh./jour), 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.

*Type 2 « cohabitation » (en jaune)*



Descriptif : Routes à trafic moyen à fort (TJM = 3'000 - 10'000 véh./jour), 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, route 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



*Type 3 « appropriation » (en vert)*

Descriptif : Routes à faible trafic (TJM < 3'000 véh./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 de la zone 30.

*Type 4 « rues piétonnes et cheminements piétons » (en beige)*

Descriptif : Cheminements uniquement empruntables par les piétons (éventuellement VTT dans certains cas)

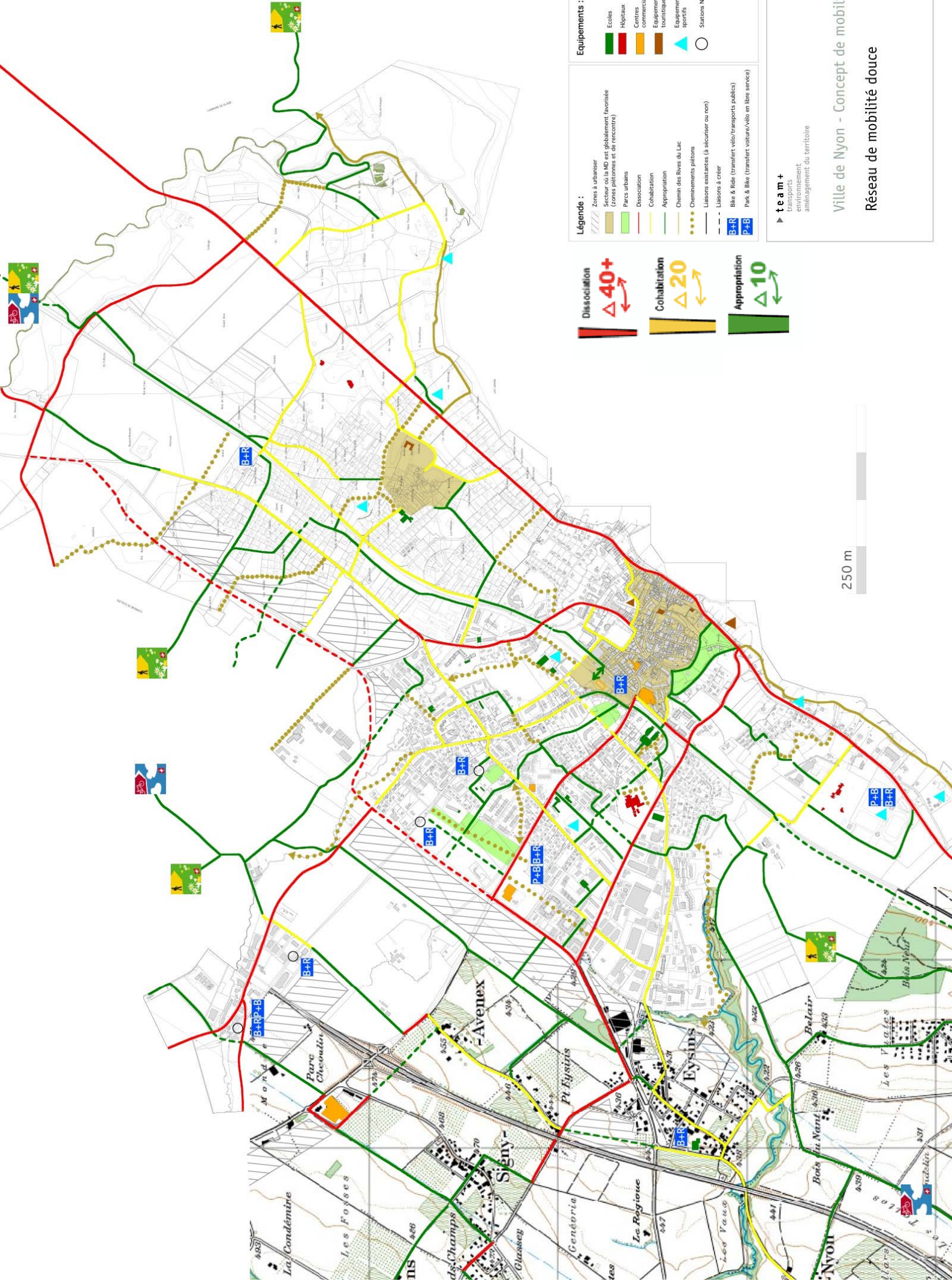
Exemples : Rues de la Gare et de Rive, sentier du Rocher, futur sentier à travers la ligne NStCM et Cossy (passage reliant le quartier de la Levratte à la route de Saint-Cergue)

Aménagements : Différents types d'aménagement :

- aménagement de l'espace public – zone piétonne
- éclairage, mains-courantes en cas de pente – chemins piétons

*Cf. Figure ci-après : Réseau de mobilité douce*





- Légende :**
- Zones à urbaniser
  - Secteur où la MD est globalement favorisée (zones plateformes et de rencontre)
  - Parcs urbains
  - Dissociation
  - Cohabitation
  - Appropriation
  - Chemin des Rives du Lac
  - Chemins piétons
  - Liaisons existantes (à sécuriser ou non)
  - Liaisons à créer
  - B+R (Bike & Ride (transfert vélo/transports publics))
  - P+B (Park & Bike (transfert voiture/Vélo en libre service))
- Equipements :**
- Écoles
  - Hôtels
  - Centres commerciaux
  - Equipements touristiques
  - Equipements sportifs
  - Stations NSICM

► **team+**  
 L'association  
 environnement  
 aménagement du territoire

Ville de Nyon - Concept de mobilité  
 Réseau de mobilité douce

14.02.2012



## ***E Services de mobilité, information et marketing, une nouvelle approche à développer***

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 (pendulaires et actifs, touristes, familles, personnes âgées ou à mobilité réduite, enfants et jeunes), 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, etc.).
- 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.
- 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.

## **7. Les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles**

Pour atteindre les objectifs fixés dans le concept de mobilité et concrétiser les concepts sectoriels, un nombre important de mesures infrastructurelles et non infrastructurelles sont identifiées et devront être lancées à court, moyen, long termes. Une priorisation et un échelonnement de ces mesures se fera selon les critères suivants :

- le degré d'urgence ;
- 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, mobilité combinée;

Les 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.

La mise en œuvre des mesures identifiées dans le concept dépendra de l'approbation, par le Conseil communal, des budgets de fonctionnement annuels et des crédits d'investissements

spécifiques. Les mesures relatives à des projets à forts enjeux politiques et financiers seront également soumises à l'approbation du Conseil communal par la voie de préavis.

*Cf. Annexe 2 : Liste des mesures infrastructurelles et liste des mesures non infrastructurelles.*

## **8. Dispositif opérationnel**

---

### **A Collaboration et suivi**

Un groupe de travail technique interne, réunissant l'ensemble des services concernés par le domaine de la mobilité (Urbanisme, Travaux et environnement et Police) ainsi que la Déléguée à l'énergie et au développement durable, sera régulièrement consulté pour toute question et projet transversaux en lien avec la politique en mobilité et stationnement. La responsable de l'Office de la mobilité s'assurera de la coordination et du suivi du programme d'action du concept de mobilité urbaine ainsi que de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles et non infrastructurelles.

Il faut garder à l'esprit que le concept de mobilité s'insère aussi dans un contexte plus général régional et cantonal. Une attention particulière sera donc apportée à la coordination avec les différents partenaires institutionnels. Les projets en lien avec les domaines du stationnement (chantier 4 du SDAN) et du TP régional seront menés par l'Office de la mobilité en collaboration avec les communes voisines, le Conseil régional et le Canton.

### **B Evaluation**

Les investissements consentis à ce jour et à venir exigent que des outils d'évaluation et de contrôle soient mis en place. Ceux-ci sont indispensables pour juger 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'actions dans son entier.

### **C Communication**

La mise en œuvre du programme d'action fera l'objet d'une information annuelle détaillée au Conseil communal dans le cadre du Rapport de gestion

Outre l'information à la population diffusée dans la lettre d'information Municipale, le concept de mobilité urbaine fera l'objet d'une communication régulière établie dans le cadre d'une stratégie qui visera à ce que l'action communale soit connue et comprise.

## **9. Conclusion et prochains pas**

---

En fixant l'élaboration du Concept de mobilité urbaine comme l'une des priorités de la législature, la Municipalité a montré sa volonté de répondre à l'attente de la population nyonnaise de voir son cadre de vie amélioré et les nuisances, dues à l'accroissement de la mobilité, maîtrisées. Ce concept de mobilité permettra en effet d'accompagner le développement de la ville en visant l'équilibre entre l'urbanisme, l'environnement et la mobilité, préservant ainsi la qualité de vie des Yonnais.

Pour atteindre cet objectif, le concept de mobilité urbaine fixe les grandes orientations pour les vingt prochaines années (horizon 2030) dans les domaines suivants :



## NYON - RAPPORT DE SYNTHÈSE DU CONCEPT DE MOBILITÉ URBAINE

- les transports individuels motorisés,
- le stationnement,
- les transports publics,
- les mobilités douces,
- les services de mobilité.

Il découle de ces orientations un certain nombre de mesures à court, moyen et long termes qui permettront de promouvoir la mobilité douce et maîtriser l'augmentation du trafic et des nuisances qui y sont associées : pollution de l'air et nuisances sonores.

A présent que les grandes lignes sont fixées, il s'avère indispensable de mettre en œuvre rapidement un grand nombre de mesures infrastructurelles et non infrastructurelles. Ces mesures sont priorisées et devront être réalisées à des rythmes différents en débutant par les plus urgentes.

### **Premières mesures**

Dans les prochains mois, le Conseil communal aura l'occasion de se prononcer sur plusieurs préavis:

- Liaison sécurisée du sentier du Cossy à la Rte de St-Cergue : réalisation d'un passage inférieur sous le NStCM et d'une passerelle pour relier le quartier de la Levratte à la Route de St-Cergue (Préavis Mobilité - Travaux et Environnement) ;
- Complément d'aménagements destinés aux mobilités douces (piétons et cyclistes) sur les tronçons : Routes des Tattes d'Oie, de Saint-Cergue et Stand (Préavis Mobilité - Travaux et Environnement) ;
- Installation des supports et abris vélos à la gare de Nyon ;
- Installation de stations vélo en libre service (2 à la gare de Nyon et 1 au débarcadère).

Parallèlement, la Municipalité mettra en œuvre certaines mesures dans le cadre de ses compétences :

- Nouvelle politique de stationnement pour la Ville de Nyon incluant l'évolution de la tarification des parking Perdtemps, la gestion des places sur voirie et celle de la disparition des parkings Ruettes et Clémenty ainsi que des abonnements liés
- Installation de bornes de recharges électriques pour les scooters ;
- Installation de supports vélos sur le territoire communal ;
- Prolongation de la subvention des vélos et scooters à assistance électrique ;
- Introduction de la zone 30km/h sur les chemins des Plantaz et de la Paix et sur les rues de la Porcelaine, Colombière et César Soulié ;
- Lancement de nouvelles lignes Pédibus en collaboration avec l'Association des Parents d'Elèves de Nyon et Prangins (APEN) ;
- Organisation de manifestations de sensibilisation : la Journée du vélo au printemps 2011, la semaine de la mobilité, la journée internationale à pied à l'école (en collaboration avec l'APEN), etc.

Dans les années qui viennent, d'autres préavis seront déposés auprès du Conseil communal, selon un calendrier, établi à partir des grilles des mesures infrastructurelles et non infrastructurelles ci-annexées, et selon les possibilités financières dans les domaines :

- **des transports individuels motorisés** : l'accent sera mis en premier lieu sur l'aménagement de plusieurs axes routiers pour accompagner le développement de la ville, la modération de vitesse en centre-ville et dans les quartiers et l'extension de la zone de rencontre au centre historique, la sécurisation pour permettre une meilleure progression des transports publics TP : axes Divonne-Clémenty, route de l'Etraz, rue de la Morâche, route du Stand, avenue Reverdil, etc. ;

## NYON - RAPPORT DE SYNTHÈSE DU CONCEPT DE MOBILITÉ URBAINE

- **du stationnement** : la nouvelle politique de stationnement sera mise en œuvre progressivement et à long terme, notamment pour la mise en place des parkings périphériques (P+R) en coordination avec les communes voisines, etc. ;
- **des transports publics** : la réorganisation du réseau des transports publics régionaux et urbains est prévue pour fin 2012. De gros aménagements routiers sont à planifier pour assurer la priorité aux bus, de nouveaux arrêts vont être créés et les abris-bus vont être remplacés progressivement sur le territoire communal ;
- **des mobilités douces** : l'accent sera mis sur le développement et la sécurisation du réseau des mobilités douces et la réalisation de nouveaux aménagements pour les cyclistes et les piétons : élargissement du sentier du Cossy, liaison Ruettes-Hôpital-Tattes d'Oie, route de Divonne, sentier de Prangins, chemin de la Redoute, etc. ;
- **des services de mobilité** : l'objectif étant de poursuivre les mesures déjà mises en place (offre de conseils pour les plans de mobilité d'entreprise, subvention de scooters et vélos à assistance électrique, etc.) en les complétant par la mise en place de nouvelles offres de service (les bornes de recharge électrique pour scooters, les services de livraison à domicile, les taxis à la demande, etc.) et des actions de sensibilisation.

Avec le Concept de mobilité urbaine qui est proposé aujourd'hui, la Municipalité dispose d'un programme clair et cohérent pour la réalisation d'une politique de mobilité durable à Nyon. Elle peut ainsi se lancer sereinement dans la mise en œuvre de mesures spécifiques en y associant étroitement le Conseil communal qui sera appelé à prendre les décisions de sa compétence et informé régulièrement et en détail de l'avancement des travaux.

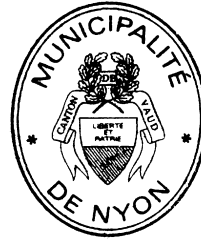
## NYON · RAPPORT DE SYNTHÈSE DU CONCEPT DE MOBILITÉ URBAINE

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance 16 août 2010 pour être présenté au Conseil communal pour qu'il en prenne acte.

### AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

D. Rossellat



La Secrétaire :

R. Leiggener

## Annexe

---

Annexe 1 : Glossaire

Annexe 2 : Liste des mesures infrastructurelles

Annexe 3 : Liste des mesures non infrastructurelles



## GLOSSAIRE

---

### 1. LE VOCABULAIRE NYONNAIS :

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

### 3. LES SIGLES :

<b>MD</b>	Mobilité douce (cyclistes et piétons)
<b>TIM</b>	Transports individuels motorisés
<b>TJM</b>	Trafic journalier moyen
<b>TP</b>	Transports publics

### 3. LE VOCABULAIRE DE LA MOBILITE :

<b>Billettique</b>	La billettique désigne « l'outil automatisé de gestion des titres de transport ». C'est un ensemble de dispositifs utilisant l'informatique et l'électronique dans les titres de transport (carte à puce, magnétique, ...) Cette carte permet l'utilisation combinée de plusieurs moyens de transport : train, bus, vélo en libre service, auto-partage, etc.
<b>Covoiturage</b>	Regroupement d'au moins deux personnes dans une même voiture pour effectuer un trajet ensemble.
<b>Intermodalité</b>	L'intermodalité désigne la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
<b>Multimodalité</b>	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.
<b>P+R (Park &amp; Ride)</b>	Parking automobile localisé en périphérie de ville à proximité immédiate d'un point d'arrêt de service de transports en commun.
<b>P+Rail (Park &amp; Rail)</b>	Parking automobile localisé à proximité immédiate d'une gare ou d'une halte CFF
<b>P+B (Park &amp; Bike)</b>	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>B+R (Bike &amp; Ride)</b>	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.

<b>Part modale</b>	Représente la part des déplacements réalisés par une population avec un mode de déplacement donné
<b>Pédibus</b>	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.
<b>Pendulaire</b>	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.
<b>Report modal</b>	Transfert d'un mode de transport à un autre pour réaliser un déplacement. S'emploie souvent pour qualifier l'abandon de la voiture.
<b>Trafic</b>	Nombre de véhicules passant à un point donné pendant un laps de temps donné.
<b>Transit</b>	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.
<b>Transport en site propre (TCSP)</b>	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.
<b>Personne à mobilité réduite (PMR)</b>	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.
<b>Plan de mobilité d'entreprise</b>	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.
<b>Pôle d'échanges</b>	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.)
<b>Zone 30</b>	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.
<b>Zone 20</b>	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.



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







