



**Région
de Nyon**

CAHIER DES CHARGES
APPEL D'OFFRES SUR INVITATION

Etude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon (phase 1.2)

Partenaires : Canton de Vaud, CFF, NStCM

Nyon, le 31 janvier 2020



Table des matières

1	Contexte de l'étude.....	4
1.1	Préambule.....	4
1.2	Objectifs.....	5
1.3	Enjeux.....	6
1.3.1	Concurrence avec les transports publics.....	6
1.3.2	Gestion intégrée de l'offre de transport.....	6
1.3.3	Conformité de l'étude régionale avec la stratégie cantonale.....	6
1.3.4	Conformité avec le PDCn et sa mesure F12 : Surfaces d'assolement (SDA).....	6
1.4	Périmètres de la planification.....	7
1.5	Prise en compte d'études préexistantes.....	7
1.5.1	Concept de mobilité de la Ville de Nyon.....	7
1.5.2	Agglomération du Grand Genève.....	8
1.6	Etat de la mise en œuvre de la phase 1.1 du concept régional.....	10
1.6.1	Gares CFF.....	10
1.6.2	Couloir transfrontalier du NStCM.....	10
1.6.3	Couloir transfrontalier Pays de Gex - Nyon.....	11
1.6.4	P+R urbains de Nyon.....	11
1.6.5	Parking des villages.....	12
1.6.6	Gestion et service à la clientèle.....	12
1.7	Réseaux.....	12
1.7.1	Transports publics.....	12
1.7.2	Réseau routier.....	13
2	Organisation du mandat.....	14
2.1	Prestations demandées.....	14
2.1.1	Prestations techniques.....	14
2.1.2	Participation aux séances GT/COPIL.....	14
2.1.3	Participation à la phase de consultation.....	14
2.1.4	Consultations.....	14
2.2	Montant des prestations.....	14
2.3	Comité de pilotage (COPIL).....	14
2.4	Groupe technique.....	15
2.5	Calendrier d'étude.....	15
2.6	Documentation fournie par le mandant.....	15
2.6.1	Etat de Vaud.....	15
2.6.2	District de Nyon.....	15

2.6.3	Grand Genève.....	15
2.6.4	Etat de Genève	16
2.6.5	Communauté d’agglomération du Pays de Gex	16
3	Modalités de l’appel d’offres.....	16
3.1	Type de mandat.....	16
3.2	Bureaux invités	16
3.3	Documents attendus	16
3.4	Evaluation des offres	17
3.4.1	Critères et pondération	17
3.4.2	Processus d’évaluation	17
3.5	Adjudicataire	17
3.6	Planning de la procédure.....	17
3.7	Audition	17
3.8	Contact	17

1 Contexte de l'étude

1.1 Préambule

La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, dont le décret est entré en vigueur le 15 juillet 2019, a pour objectif général d'améliorer la mobilité intermodale (complémentarité d'usage entre les différents modes de déplacements). Elle contribue à limiter les nuisances environnementales liées à la mobilité des personnes. La stratégie se compose de deux parties distinctes. La première partie est consacrée à la planification des parkings d'échange : P+R et B+R (objet du présent cahier des charges). La seconde partie traite de l'aménagement des interfaces (études et réalisations).

En plus d'être une composante de la stratégie des interfaces, la planification régionale des P+R et B+R s'inscrit aussi dans les objectifs du Plan directeur cantonal (mesure A24 «*Interfaces de transport de voyageurs*»).

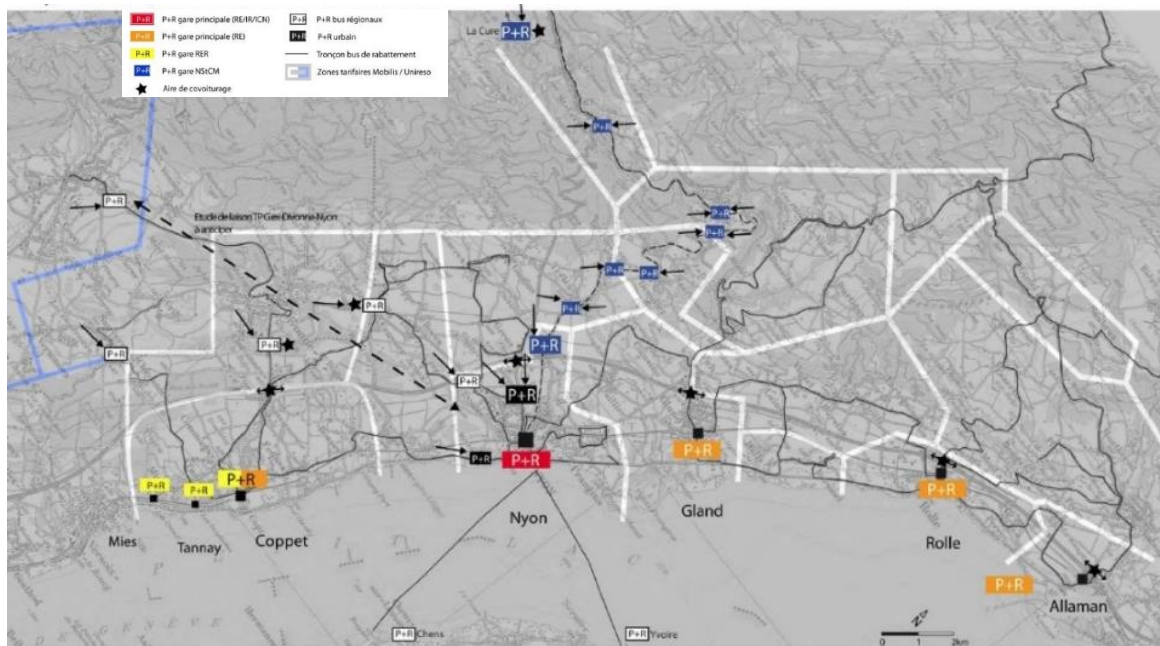
En 2010, un ambitieux Programme régional de réorganisation des transports publics a été initié par la Région de Nyon. Les mesures d'accompagnement de ce Programme comprennent notamment le développement des parkings-relais (P+R) dans le but de favoriser l'usage des transports publics.

Dans ce cadre, un premier « Concept régional de stationnement P+R » a été publié en 2014. Il a notamment mis en évidence :

- Un déficit d'offre P+R d'environ 1'000 places dans la région ;
- Une hétérogénéité des conditions d'accès et des modalités de gestion des P+R ;
- Des tarifs qui favorisent l'usage de la voiture au détriment des TP de rabattement¹ ;
- Des P+R saturés dans les gares principales.

Au vu de l'entrée en vigueur du décret relatif à la stratégie cantonale des interfaces, de l'évolution du contexte et des besoins de précisions identifiés dans la phase de mise en œuvre du Concept régional (phase 1.1), il est aujourd'hui nécessaire de remettre à jour ce concept et de réaliser la phase 1.2, soit : l'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon.

¹ Le 1^{er} juin 2014, les CFF ont augmenté les tarifs des P+Rail de la ligne Genève-Lausanne, en adéquation avec les recommandations du Concept régional de stationnement P+R.



Descriptif et capacités			Conditions d'accès pressenties (à affiner et valider dans la phase opérationnelle)				Qualité de desserte TP		
Commune	Nom parking	Capacité actuelle	Capacité future	Horizon	Type ouvrage	Avant droit	Tarifcation journalière	Lignes TP	Fréquence en HP
	Gex ZAC	0	33	2016	Surface	Réservé clientèle TP	à définir (association combinée)	B14	60' (expérimental)
Divonne-les-Bains	Douane	53	63	2016	Surface	Réservé clientèle TP	à définir (association combinée)	B14	60' (expérimental)
Saevigny	Douane	0	33	2016	Surface	Réservé clientèle TP	à définir (association combinée)	B13	selon accord pré-engagement
Mies	P+R CFF	5	5	Surface	Réservé clientèle CFF du bassin versant avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt TP	540/430	RER	30' (15' dès 2016)	
Mies	P+R communal	15	15	Surface	Réservé habitants Mies (vigilés)	10,-	RER	30' (15' dès 2016)	
Tannay	P+R CFF	16	16	Surface	Réservé clientèle CFF du bassin versant avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt TP	540/430	RER	30' (15' dès 2016)	
Coppet	P+R communal	110	121	Surface	Réservé clientèle CFF du bassin versant avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt TP	770/730	RER, RE	30' (15' dès 2016)	
Sous-total bassin versant Coppet:		3-0	576-776						
Nyon	P+R CFF	102	100-150	2020	Surface	Réservé clientèle CFF du bassin versant avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt TP	1200/600	IR, JCN, RE	30' (15' dès 2030)
Nyon	P+R Martinet	70	0	Surface	Reserve pendulaires du bassin versant en transit avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt	-/90,-	IR, JCN, RE	30' (15' dès 2030)	
Nyon	P+R Colovray	0	50-70	2014	Surface	Réservé employés du centre ville travaillant à plus de 1km du P+R	-/90,-	US, J11	15' dès 2015
Nyon	P+R Gravette**	0	63	2014	Surface	Réservé employés du centre ville travaillant à plus de 1km du P+R	-/90,-	U2, U3	15' dès 2015
Nyon	P+R Petite-Prallie	0	63	2015	Surface	Réservé employés du centre ville travaillant à plus de 1km du P+R	-/90,-	U2, U3	15' dès 2015
Saint-Cergue	La Cure NSICM	10	120	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM avec abo combiné pour pendulaires frontaliers	à définir (association combinée)	NSICM	30'
Saint-Cergue	St-Cergue NSICM	10	30-50	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM habitant à plus de 500m d'un arrêt TP	à définir	NSICM	30' (15' dès 2019-2022)
Auzer-Le-Muids	Auzer NSICM	10	30-50	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM habitant à plus de 500m d'un arrêt TP	à définir	NSICM	30' (15' dès 2019-2022)
Auzer-Le-Muids	Le Muids NSICM	5	10-30	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM habitant à plus de 500m d'un arrêt TP	à définir	NSICM	30' (15' dès 2019-2022)
Gandolier	Gandolier NSICM	10	30-50	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM habitant à plus de 500m d'un arrêt TP	à définir	NSICM	30' (15' dès 2016)
Sibirins	Sibirins NSICM	10	30-50	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM habitant à plus de 500m d'un arrêt TP	à définir	NSICM	30' (15' dès 2016)
Trélex	Trélex NSICM	10	30-50	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM habitant à plus de 500m d'un arrêt TP	à définir	NSICM	30' (15' dès 2016)
Nyon	Asse NSICM	10	50-80	2016	Surface	Réservé clientèle NSICM avec abo combiné pour pendulaires frontaliers	à définir (association combinée)	NSICM	30' (15' dès 2016)
Divonne-Chassier	Douane	0	60-100	A étudier	Surface	Réservé clientèle TP	à définir (association combinée)	à étudier	
Eysins	Vieux-College	0	50-100	2016	Surface	Réservé clientèle TP	à définir (association combinée)	B10 (U1)	30' (év. 15' si U1)
Sous-total bassin versant Nyon:		267	700-1020						
Gland	P+R CFF	164	160-260	2020	A définir	Réservé clientèle CFF du bassin versant avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt TP	770/730	RE	30' (15' dès 2030)
Rolle	P+R CFF	41	100-170	2016	Souterrain	Réservé clientèle CFF du bassin versant avec abo pour habitants à plus de 500m d'un arrêt TP	770/730	RE	30' (15' dès 2030)
Total		912	1536-2226						

Carte et tableau de synthèse, Concept régional de stationnement P+R, 2014

1.2 Objectifs

L'étude de planification des parkings d'échange du district de Nyon a pour objectif de définir les besoins en parkings au sein du district et à l'horizon 2030. Plus concrètement, elle doit permettre :

- d'identifier le réseau de parkings d'échange à développer, tant du point de vue de la répartition géographique que du dimensionnement, en distinguant l'offre à réaliser pour les usagers réguliers et les usagers occasionnels ;
- de préciser les principes de gestion à mettre en œuvre (par exemple : mesures de tarification, droits de stationner, part dédiée aux usagers occasionnels, etc.) pour garantir que l'utilisation des parkings corresponde au public cible visé et aux principes directeurs de la stratégie cantonale des interfaces.

Le respect de ces objectifs lors de la planification régionale des parkings d'échange est un préalable à la reconnaissance de l'intérêt cantonal des projets et à leur subventionnement. Cet

intérêt cantonal est également une condition à respecter en cas d'atteinte à des surfaces d'assolement.

1.3 Enjeux

1.3.1 Concurrence avec les transports publics

Les P+R font partie d'un panel de mesures permettant de maîtriser les déplacements et sont complémentaires aux autres actions engagées telles que l'amélioration des itinéraires cyclables de rabattement sur les arrêts de bus et les gares, l'amélioration de l'offre de transports publics ou la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises. Les P+R ne constituent pas à eux seuls la solution miracle aux problèmes de mobilité dans la région.

Dans ce contexte, l'enjeu majeur sera de privilégier la complémentarité avec les transports publics sans générer une offre de stationnement qui leur fasse concurrence. L'idée est de maximiser le parcours en transports publics tout en tenant compte du temps de trajet jusqu'à destination, y compris les transbordements, par rapport à la voiture.

1.3.2 Gestion intégrée de l'offre de transport

Dans la perspective d'une offre de mobilité multimodale centrée sur les besoins des habitants et visiteurs de la région, l'enjeu est d'intégrer la commercialisation et la communication de l'offre P+R pour faciliter le transfert vers les transports publics.

Des abonnements de stationnement combinés aux TP existent déjà pour les P+R payants (P+Rail CFF et P+R Ville de Nyon) mais il n'y a pas de gestion harmonisée à l'échelle régionale. A Nyon, l'exploitation et le service à la clientèle des P+R de la Ville sont sous-traités à Parking Management Services SA dans le cadre d'un contrat renouvelable d'année en année. Au niveau CFF, l'offre P+Rail s'insère dans une stratégie nationale. Cette étude va proposer une réflexion sur l'harmonisation des processus de tarification.

Les P+R du NStCM, gratuits actuellement, sont propriété de la compagnie de chemin de fer. A part une mise à ban et un contrôle par des agents municipaux des communes, il n'y a pas de modèle d'exploitation, ni de service à la clientèle. Le développement de nouveaux P+R constituerait une opportunité de mettre en place une exploitation et un service à la clientèle coordonnés sur l'ensemble de ce couloir stratégique.

Afin d'intégrer l'exploitation, le service à la clientèle et la promotion de l'offre P+R à l'échelle régionale, une exploration des collaborations possibles entre gestionnaires devrait être conduite.

1.3.3 Conformité de l'étude régionale avec la stratégie cantonale

Le Canton est partenaire de la présente démarche. L'enjeu est d'assurer la compatibilité de l'étude régionale des parkings d'échange avec la stratégie cantonale, en vue notamment de l'octroi de subventions pour les futurs développements des P+R.

1.3.4 Conformité avec le PDCn et sa mesure F12 : Surfaces d'assolement (SDA)

La planification des P+R doit prendre en compte la problématique des surfaces d'assolement (SDA) en évitant les emprises sur celles-ci. En cas d'empiètement projeté, il convient de s'assurer qu'aucune alternative, permettant aussi de répondre aux objectifs et fonctions du P+R, n'est envisageable. Si aucune alternative n'est trouvée, le projet d'aménagement du P+R devra

minimiser au maximum les impacts (réalisation en ouvrage). La démonstration de la recherche de sites alternatifs devra être réalisée par le mandataire.

1.4 Périmètres de la planification

Deux périmètres sont à établir dans le cadre de l'élaboration de l'étude de la planification régionale des parkings d'échange :

- un périmètre de réflexion, défini en fonction des bassins versants des arrêts TP qui sont localisés dans le périmètre d'intervention et en fonction du réseau routier permettant d'accéder à ces arrêts ;
- un périmètre d'intervention, correspondant en règle générale aux limites du district et à l'intérieur duquel la réalisation des parkings d'échange est proposée.

La réalisation et la gestion des parkings d'échange sont de la compétence des communes et des entreprises de TP. Les actions prises ou planifiées par ces acteurs doivent être coordonnées et partagées au risque de voir les actions des uns mettre en péril celles des autres. Pour ce faire, la définition d'un périmètre d'intervention cohérent (identification des acteurs institutionnels concernés) est un préalable à toute étude de planification des parkings d'échange. Il est à arrêter au regard de l'organisation du réseau de TP.

1.5 Prise en compte d'études préexistantes

Les études réalisées par la Ville de Nyon et l'agglomération du Grand Genève sont à considérer comme des études de références. S'agissant du territoire vaudois, la conformité des résultats de ces études avec la stratégie cantonale doit être vérifiée.

1.5.1 Concept de mobilité de la Ville de Nyon

La politique de stationnement de la Ville de Nyon adoptée en 2012, issue du Concept de mobilité urbaine élaboré en 2010, a pour but de diminuer le trafic de transit en ville. Elle vise à 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.

La mise en œuvre de cette politique a conduit Nyon à créer des P+R en périphérie de la ville pour déplacer le stationnement des personnes se rendant au centre-ville pour travailler. Elle a été déployée ces dernières années en parallèle de l'amélioration des transports publics urbains.

En 2015, simultanément à l'augmentation des tarifs du P+Rail CFF, la Ville de Nyon a augmenté le prix du parking du Martinet, situé à proximité immédiate de la gare. Ce parking, amené à disparaître dans les prochaines années au profit d'un nouveau quartier urbain, était bien occupé par des pendulaires des villages alentours.

Un des enjeux de l'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon est la recherche d'un équilibre entre ces différents besoins tout en favorisant l'attractivité des transports publics et des modes doux. Il s'agit de rabattre les pendulaires automobilistes sur des P+R le plus en amont possible dans leur chaîne de déplacements et donc le plus proche possible de leur domicile.

1.5.2 Agglomération du Grand Genève

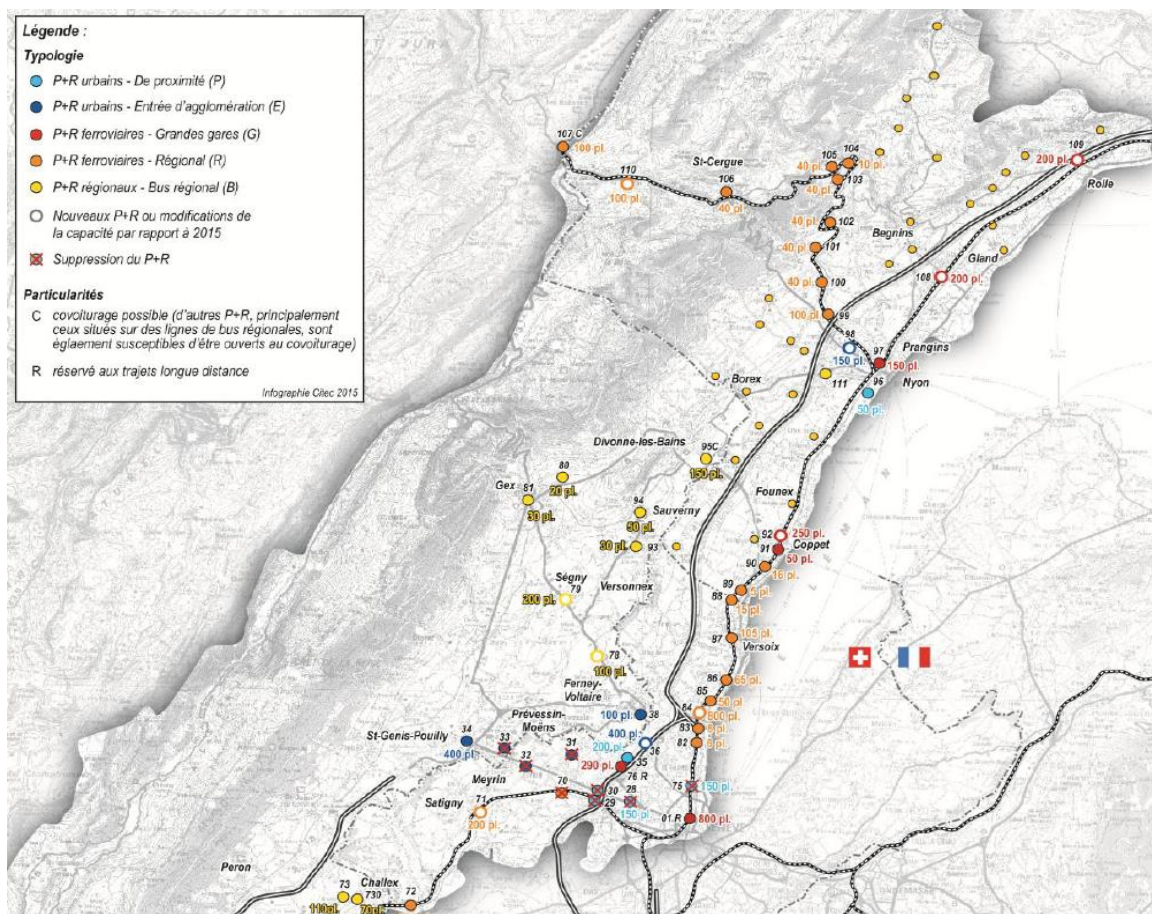
1.5.2.1 Inventaire de 2014

En 2014 un premier inventaire des P+R sur le périmètre transfrontalier du Grand Genève a été produit. Une typologie des P+R a été définie à cette occasion et un guide de recommandations (cahier n°16-5), destiné principalement aux collectivités locales du Grand Genève, a été publié dans le but de favoriser :

- une bonne compréhension des problématiques et des enjeux liés aux P+R ;
- un langage commun et une harmonisation des pratiques à l'échelle du Grand Genève ;
- de bonnes pratiques en matière de conception et de gestion des P+R.

1.5.2.2 Rive Droite (2016)

En 2016 une coordination des stratégies P+R du Pays de Gex, du Canton de Genève et des communes du district de Nyon a été effectuée sous l'égide du Grand Genève (P+R Rive Droite du Grand Genève). Cette étude a permis d'affiner le Concept régional de 2014 par la mise en évidence du rôle complémentaire que les P+R Tuileries (à proximité de l'échangeur du Vengeron) et P+R P47 (à l'aéroport) de Genève peuvent tenir pour le district de Nyon. Cette démarche recommandait également d'harmoniser les conditions d'accès, les tarifs et le mode d'exploitation des P+R sur l'ensemble du périmètre transfrontalier.



Localisation des P+R : situation à long terme (2030+), P+R Rive Droite du Grand Genève, 2016

L'enjeu majeur qui ressortait de cette analyse était l'équilibre à trouver entre le souhait d'un report modal des usagers, le plus en amont possible de Genève et la baisse d'attractivité de l'offre TP à mesure que l'on s'éloigne de Genève (temps de parcours et ruptures de charges).

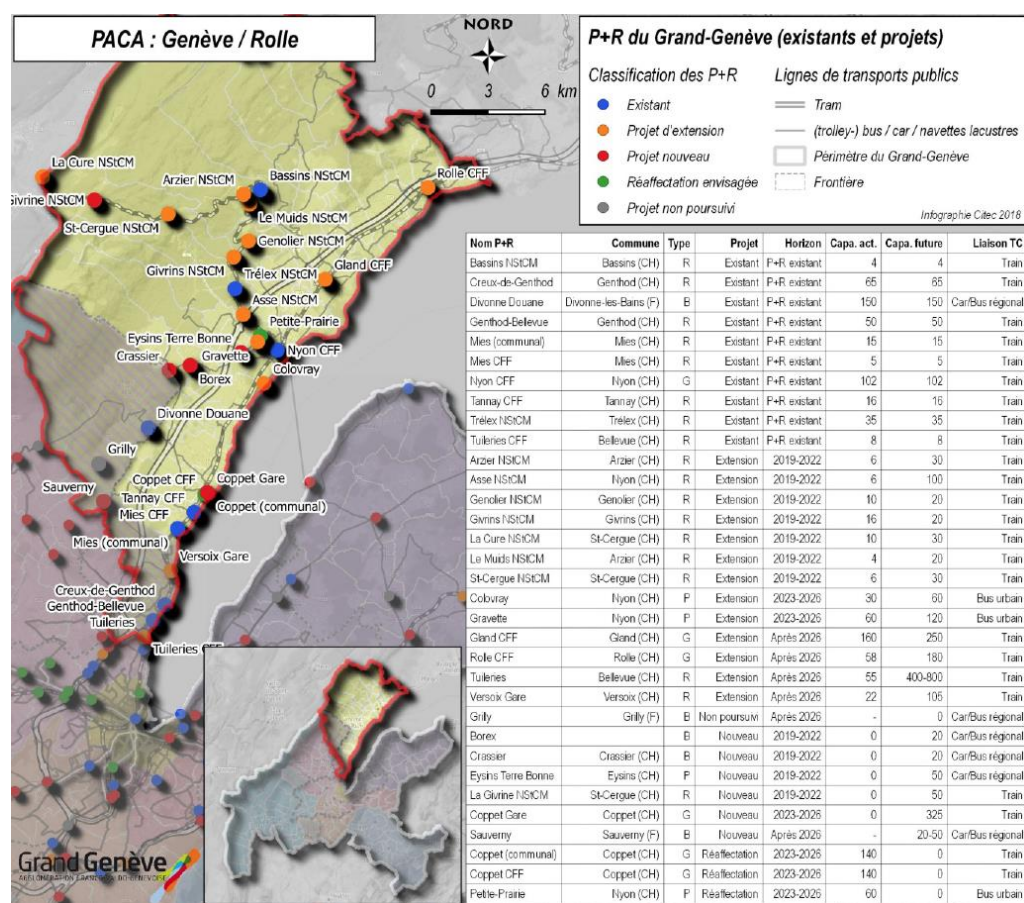
Selon le bilan offre-demande effectué, un déficit de 1'220 places est identifié (chiffre 2015) pour l'ensemble du périmètre transfrontalier de la Rive Droite. Néanmoins, les projets de P+R planifiés devraient permettre de retrouver une adéquation à l'horizon 2030. Il faut relever que le couloir « Vaud » ci-dessous comprend le projet de P+R de 800 places à Tuileries qui contribuerait de manière significative à l'atteinte des objectifs d'offre pour 2030.

Couloir d'accès	Offre 2015		Demande 2015		Adéquation offre 2015		Offre 2030		Demande 2030		Adéquation offre 2030	
	nb de places	usagers potentiels	différentiel	couverture	nb de places	Evolution / 2020	usagers potentiels	différentiel	couverture			
Hors couloir	640	480	160	133%	0	-100%	-	-	-			
Meyrin - St-Genis	905	710	195	127%	1'245	15%	915	332	136%			
Ferney - Gex	300	835	-535	36%	1'050	64%	945	105	111%			
Vaud	960	1'515	-554	63%	1'920	91%	1'950	-31	98%			
Divonne - Nyon/Coppet	170	445	-276	38%	610	0%	495	116	123%			
Nyon - La Cure	160	370	-210	43%	550	10%	400	148	137%			
TOTAL	3'135	4'355	-1'220	72%	5'375	30%	4'705	670	114%			

Tableau offre-demande 2015 et 2030 par couloir de la Rive Droite du Grand Genève, 2016

1.5.2.3 Inventaire mis à jour (2018)

L'inventaire de tous les P+R du Grand Genève a été mis à jour en 2018 (cahier n°16-8). Il a mis en évidence qu'avec un total de 1'230 places voitures en 2018 et 2'480 places prévues à l'horizon >2026, l'offre P+R globale sur le PACA Genève – Rolle double à long terme. A noter que cette démarche d'inventaire n'a pas questionné la pertinence des P+R par rapport à la demande.



P+R existants et projetés sur le PACA Genève – Rolle, Mise à jour P+R Grand Genève, 2018

La Région de Nyon était associée à l'ensemble des groupes de travail transfrontaliers ce qui a permis d'assurer une coordination continue avec le Concept régional.

1.6 Etat de la mise en œuvre de la phase 1.1 du concept régional

Après la définition d'un Concept régional de stationnement P+R en 2014, la phase de mise en œuvre a débuté. Différents groupes de travail ont travaillé sur la mise en œuvre du Concept régional de stationnement P+R.

Après 4 ans d'efforts, une augmentation des tarifs P+Rail CFF dans les quatre gares principales, une augmentation de 41 à 88 places P+R en gare de Rolle et de nouveaux P+R urbains à Nyon, ont été concrétisés ce qui est insuffisant au regard des besoins. Voici un rapide état d'avancement des actions engagées par secteur stratégique.

1.6.1 Gares CFF

Le projet de réaménagement de la plateforme gare de Rolle comprend un P+R souterrain dont le dimensionnement, les principes de gestion et de tarification seront à définir selon les résultats de l'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon.

A la gare de Gland, il n'y a aujourd'hui pas de démarche en cours pour réaménager le P+R. Le Concept régional P+R (phase 1.1) recommande environ 200-250 places (164 places actuellement). Le dimensionnement, les principes de gestion et de tarification de ce P+R seront à définir selon les résultats de l'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon.

A la gare de Nyon, le Concept régional P+R recommande de porter le P+Rail CFF à 150 places (101 places actuellement). La réorganisation du parking du Martinet, décidée par Nyon en 2015, et sa fermeture programmée en 2020 doit être prise en compte. Un besoin de coordination intercommunale est avéré. A noter qu'il existe d'autres offres de stationnement à proximité de la gare qui permettent un stationnement à la journée ou sur abonnement. La Ville de Nyon développe des P+R en périphérie afin de diminuer le trafic routier au centre-ville. Le dimensionnement, les principes de gestion et de tarification de ces P+R seront à intégrer dans l'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon.

A la gare de Coppet, le P+Rail CFF a été réorganisé en 2012 avec les travaux d'aménagement de la nouvelle plateforme pour les bus régionaux. Quinze places P+R ont ainsi été ajoutées portant le total actuel à 140 places. Il existe également des offres de stationnement à proximité d'environ 110 places en propriété de la commune qui préconise une approche d'octroi et de tarification de ces places en lien avec le lieu de résidence. L'étude du développement de la plateforme de la gare prévoit la réalisation de places P+R mais reste en attente des conclusions (dimensionnement, principes de gestion et de tarification du P+R) de la présente étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon. Par ailleurs, la gare de Coppet fait partie du diagnostic de la Métropole ferroviaire du Grand Genève.

Pour les gares de Mies et de Tannay, reliées au Léman Express, elles sont intégrées dans le diagnostic de la Métropole ferroviaire du Grand Genève qui vise à améliorer le rabattement sur les gares et leur intégration dans le tissu urbanistique.

1.6.2 Couloir transfrontalier du NStCM

En 2014 et en 2015, un groupe de travail constitué des communes du NStCM, du directeur de la compagnie du NStCM, de la DGMR et de la Région de Nyon (coordinateur) s'est réuni à plusieurs

reprises. Les communes souhaitent rechercher des solutions pour faire face à la réorganisation du parking du Martinet décidée par Nyon. Une feuille de route provisoire a été élaborée pour avoir une vision d'ensemble et orienter la mise en œuvre des P+R sur ce couloir. Un besoin de créer 200-250 places supplémentaires réparties sur le couloir a été identifié. La signature de cette feuille de route n'a pas encore été engagée.

Le développement du P+R de l'Asse, sur un site identifié en SDA, est conditionné aux résultats de l'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon. Un accord foncier a déjà été obtenu avec le propriétaire en relation avec un projet de zone artisanale intercommunale sur le même site. Les communes du NStCM considèrent ce projet de P+R comme prioritaire.

A la Givrine, il est prévu de mutualiser en P+R et covoiturage le parking du site d'accueil en cours de construction, en lien avec le développement et à la sécurisation des lieux. Les modalités de cet usage mutualisé sont à étudier.

A la gare de St-Cergue, la commune a prévu d'implanter un P+R d'une cinquantaine de places dans le cadre du réaménagement des espaces publics alentours. La réalisation est prévue à l'horizon 2020 suite au déplacement de l'école provisoire actuellement sur le site. Les questions liées à la gestion, aux tarifs et aux conditions d'accès ne sont pas réglées.

De manière générale, les projets du NStCM de sécurisation ou modernisation des installations ferroviaires des gares constituent des opportunités de développer l'offre P+R. Néanmoins, les espaces disponibles sont relativement restreints et la compagnie ferroviaire accorde une priorité à l'exploitation du train avant de mener des réflexions sur les places P+R. Il sera difficile de trouver un accord pour les gares de Genolier et d'Arzier, quand bien même le besoin de places supplémentaires pourrait être avéré.

Des premiers contacts ont été pris avec la Communauté de communes des Rousses qui est intéressée à développer le covoiturage et les P+R vers la Suisse. Une première approche sur le covoiturage transfrontalier a été effectuée dans le cadre de l'étude Interreg mais tout reste à concrétiser sur sol suisse, notamment au village douanier de La Cure.

1.6.3 Couloir transfrontalier Pays de Gex - Nyon

Le Concept régional P+R a identifié la nécessité de renforcer l'offre P+R sur le couloir Divonne-les-Bains - Nyon. La ligne 818 Gex - Divonne-les-Bains - Nyon a été mise en service en décembre 2019. Il est prévu l'aménagement d'un P+R au bord du lac de Divonne en lien avec cette nouvelle ligne.

De manière complémentaire, un groupe de travail composé des communes de Crassier, Borex et Eysins, coordonné par la Région de Nyon, élabore une démarche visant à étudier la possibilité de mettre à disposition quelques places de parkings existants pour les pendulaires frontaliers sans péjorer l'offre de stationnement locale. Dans le cas d'Eysins, l'idée est de négocier avec Nemaco la réalisation d'un P+R mutualisé avec leurs besoins de places pour les visiteurs lors de conférences sur Terre Bonne Park.

1.6.4 P+R urbains de Nyon

En 2014, le P+R Gravette de 60 places a été mis en service pour les travailleurs à Nyon qui résident dans les communes périphériques. En 2015, 60 places supplémentaires ont été offertes à proximité, sur le P+R Petite Prairie.

La Ville de Nyon a mandaté l'entreprise Parking Management Service SA (PMS) pour gérer ces P+R. Les conditions d'octroi d'un abonnement sont les suivantes : habiter à plus de deux kilomètres du P+R et travailler à une distance de plus d'un kilomètre de ce dernier. Priorité est donnée aux personnes qui n'ont pas d'arrêt de bus à proximité du domicile.

1.6.5 Parking des villages

De nombreux parkings existants dans les villages sont situés à proximité d'arrêts de bus des lignes régionales. Destinés aux usages locaux (commerces, manifestations, administration communale, etc.), ils ne sont pas toujours pleinement utilisés en journée. La plupart sont libres d'accès, certains sont en zone bleue avec une limite temporelle excluant tout usage P+R. Une partie de ces parkings pourrait être mutualisée en usage P+R pour les habitants des zones éloignées des arrêts de bus. Les efforts de chaque village contribueraient à diminuer la pression sur les centres. L'addition de P+R de petite taille (10-15 places chacun) permettrait d'atteindre des résultats significatifs à l'échelle régionale.

Pour la mise en œuvre, une coordination intercommunale serait indispensable, notamment pour éviter les reports de stationnement non désiré entre les communes. Selon les besoins et les opportunités, des discussions pourraient être engagées pour adapter les politiques de stationnement communales, voire développer une politique de stationnement intercommunale.

Dans le cadre de discussions sur les enjeux de mobilité dans le secteur Asse&Boiron, les communes de La Rippe, Gingins et Chéserey n'ont pas donné suite à la proposition de développer la mutualisation des parkings pour les habitants des quartiers excentrés de leurs communes.

1.6.6 Gestion et service à la clientèle

La réflexion pour intégrer la gestion des P+R de l'ensemble du couloir du NStCM a été engagée dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route qui n'a pas été signée. Toutefois, ces discussions préliminaires n'ont pas été approfondies par manque de concrétisation de nouvelles places P+R sur ce couloir (blocage du projet P+R de l'Asse à cause des SDA).

Une approche globale doit être menée à ce niveau avec les communes concernées ainsi que le NStCM afin de définir un système de gestion régional. Ce système doit répondre aux besoins et exigences de tous les acteurs impliqués.

1.7 Réseaux

1.7.1 Transports publics

Il y a eu des évolutions du réseau de transports publics (TP) régional depuis la publication du Concept régional de stationnement P+R en 2014. Hormis le renforcement de certaines lignes et quelques adaptations mineures de tracés, les évolutions les plus significatives concernent l'introduction de la cadence 15 min aux heures de pointe sur le NStCM entre Genolier et Nyon, et le renforcement de l'offre transfrontalière avec le Pays de Gex.

Sur ce dernier point, le projet de prolongement à Sauverny (F) de la ligne 813 a été abandonné au profit d'une nouvelle branche de la ligne 814 entre Maconnex et Divonne-les-Bains. Cette nouvelle branche sera mise en service en décembre 2019 en même temps que l'ajout de 6 paires de courses entre Divonne-les-Bains et Coppet pour introduire la cadence 30 min en heures de pointe sur ce tronçon.

De plus, la nouvelle ligne transfrontalière express (ligne 818) entre Gex, Divonne-les-Bains et Nyon a été mise en service en décembre 2019 avec 6 paires de courses par jour dans un premier temps.

Au niveau de l'axe CFF, après une première étape avec l'introduction de la cadence 15 min entre Coppet et Lancy Pont-Rouge depuis juin 2018, le Léman Express sera pleinement déployé en décembre 2019. D'ici 2035, la cadence 15 min des RegioExpress sera introduite entre Genève et Lausanne.

1.7.2 Réseau routier

Un réaménagement par étapes de la route Suisse (RC1) est engagé. Une convention sera signée à ce sujet en 2019.

Pour l'autoroute A1, le secteur de la jonction autoroutière de Coppet a été réaménagé récemment pour favoriser le passage des transports publics. Des projets sont en cours pour les jonctions autoroutières de Gland et de Rolle pour favoriser le passage des transports publics.

Un réaménagement de la jonction de Nyon est prévu par l'OFROU à l'horizon 2020 pour diminuer la congestion aux heures de pointe. Un réaménagement de la route Blanche de part et d'autre de la jonction de Nyon est également prévu.

Dans un horizon plus lointain, la Confédération prévoit une troisième voie autoroutière entre Le Vengeron et Nyon, incluant le réaménagement complet des jonctions de Coppet et de Nyon.

2 Organisation du mandat

2.1 Prestations demandées

2.1.1 Prestations techniques

Les prestations du mandat sont détaillées dans le document de cadrage pour la réalisation des études régionales de planification des parkings d'échange, édité par la DGMR le 18 septembre 2019 (chapitres 6 et 7).

2.1.2 Participation aux séances GT/COPIL

Le Groupe Technique se réunira au minimum à 4 reprises. Le Comité de pilotage se réunira au minimum 2 fois.

2.1.3 Participation à la phase de consultation

Il est prévu que le mandataire participe à 3 séances de consultation durant lesquelles il présentera l'état des réflexions engagées et les résultats des phases d'étude.

2.1.4 Consultations

Des temps d'échanges et de consultations sont à prévoir avec les communes du district de Nyon, l'agglomération du Grand Genève, l'ARCAM (district de Morges), la Communauté de communes du Pays de Gex et la Commune de Divonne-les-Bains, le Canton de Genève et la Communauté de communes des Rousses.

2.2 Montant des prestations

Le montant maximal des prestations est arrêté à CHF 80'000 TTC y compris les relevés et enquêtes relatifs à l'utilisation actuelle des P+R de la région.

2.3 Comité de pilotage (COPIL)

Le COPIL de l'étude sera composé de

- M. Pierre Graber (Syndic de St-Cergue et représentant de la Région de Nyon),
- M. Frédéric Mani (Responsable politique de la Planification territoriale à la Région),
- M. Pasquale Novellino (DGMR),
- M. Loïc Haldimann (Municipal à Rolle),
- Mme. Roxane Faraut Linares (Municipale à Nyon),
- M. Gérard Produit (Syndic de Coppet),
- M. Georges Richard (Vice-Syndic à Genolier),
- M. Georges Rochat (Syndic à Eysins),
- M. Steve Ruscio (CFF),
- Mme Evelyne Vogel (Municipale à Trélex),
- Mme Jeannette Weber (Municipale à Gland),
- M. Richard Zaugg (NStCM).

Il sera présidé par M. Pierre Graber. Un représentant politique du Communauté de communes du Pays de Gex sera invité en temps utile pour intégrer le COPIL.

2.4 Groupe technique

Le groupe technique sera composé de

- Mme Sarah Tavakoli (Région de Nyon),
- M. Alexandre Mousset (DGMR),
- M. Bernard Bertoncini (Coppet),
- M. Gonçalo Bico (CFF Infrastructure),
- Mme Stéphanie Chevalley (CFF Immobilier),
- M. Jean-Michel Frossard (NStCM),
- Mme Elisabeth Montanet (Rolle),
- M. François Raval (Gland),
- M. Julien Rosé (NStCM),
- M. Marco Simonetti (Nyon),
- Mme Laetitia Thomet (Nyon).

M. Reinhardt (SDT) pourra être invité selon les besoins pour le sujet des SDA.

Le Groupe technique élargi sera composé de

- Mme Cindy Fressard (Communauté d'agglomération du Pays de Gex),
- M. Hugo Florent (Etat de Genève),
- M. Joël Vetter (Agglomération du Grand Genève).

Le groupe technique élargi pourra être consulté à des fins de coordination en temps opportun.

2.5 Calendrier d'étude

Le mandat se déroulera sur une durée d'un an à partir de la séance de lancement, y compris les phases de validation politique.

2.6 Documentation fournie par le mandant

2.6.1 Etat de Vaud

La planification régionale des parkings d'échange pour voitures (P+R) et pour vélo (B+R) : document de cadrage et orientations sur les prestations attendues, DGMR, 18 septembre 2019

2.6.2 District de Nyon

Concept régional de stationnement P+R (versions complète et résumée), 30 juin 2014

Mise en œuvre des P+R sur l'axe du NStCM (feuille de route provisoire), 2015

2.6.3 Grand Genève

Etude de stationnement P+R Grand Genève : guide de recommandations, avril 2014

Etude P+R Rive Droite du Grand Genève, juillet 2016

P+R du Grand Genève : tableau de bord et valorisation (version mise à jour), juin 2018

2.6.4 Etat de Genève

Stratégie P+R Rive droite : Rapport technique – v.3, avril 2014

Stratégie de développement des P+R Rive droite, avril 2014

Stratégie P+R Rive droite : Benchmarking P+R, avril 2014

2.6.5 Communauté d'agglomération du Pays de Gex

Etude opérationnelle en vue de la gestion et de l'exploitation des P+R du Genevois français, octobre 2019

3 Modalités de l'appel d'offres

3.1 Type de mandat

L'étude régionale de planification des parkings d'échange du district de Nyon est organisée par un appel d'offre sur invitation.

3.2 Bureaux invités

Les trois bureaux d'ingénieurs en transport listés ci-dessous sont invités à participer à l'appel d'offres. D'autres compétences peuvent être mobilisées pour répondre aux exigences du mandat.

Christe & Gygax (M. Bernard Gygax) ; RR&A (M. Gentizon) ; Transitec (M. Sylvain Guillaume Gentil).

3.3 Documents attendus

- Une page A4 décrivant l'articulation entre le Concept régional de stationnement P+R (30 juin 2014) et la méthodologie proposée par l'Etat de Vaud pour la présente étude ;
- Une page A4 avec les références des personnes ressources (1 référence par personne, en lien avec la thématique du mandat) ;
- Une page A4 décrivant l'organisation du mandataire ;
- Une page A4 synthétisant les éléments financiers de l'offre avec une indication sur le nombre d'heure total et le tarif horaire moyen. Le calcul des honoraires est établi hors TVA. La TVA est ajoutée en fin d'opération sur le montant total des honoraires.

L'offre financière comprendra toutes les prestations nécessaires et suffisantes pour l'exécution complète du mandat telles que décrites dans le cahier des charges. Il s'agira de prévoir dans l'offre la présence et l'élaboration de support et la prise des procès-verbaux pour l'ensemble des séances liées au mandat et d'indiquer le montant des honoraires en cas d'éventuelle séance supplémentaire qui aura été justifiée et validée à l'avance.

3.4 Evaluation des offres

3.4.1 Critères et pondération

- Articulation entre le Concept régional de stationnement P+R (2014) et la méthodologie 30 %
- Références des personnes ressources 20 %
- Offre économique comprenant le coût et la répartition des ressources 50 %

3.4.2 Processus d'évaluation

Le groupe technique analysera les offres et proposera une décision d'adjudication au comité de pilotage.

3.5 Adjudicataire

La Région de Nyon adjudgera le mandat pour le compte des partenaires. Les prestations adjudgées feront l'objet d'un contrat écrit.

3.6 Planning de la procédure

- Délai pour poser des questions : 14 février 2020 (courriel à s.tavakoli@regiondenyon.ch)
- Réponses aux questions : 28 février 2020 (notification par courriel)
- Délai pour le dépôt des offres : 13 mars 2020 à midi (courriel à s.tavakoli@regiondenyon.ch)
- Décision d'adjudication : 10 avril 2020 (notification par courrier postal)

3.7 Audition

En cas de nécessité, des auditions pourront être organisées.

3.8 Contact

Sarah Tavakoli, Région de Nyon, 022 361 23 24, s.tavakoli@regiondenyon.ch