

Réponse à l'interpellation de M. le Conseiller communal Pierre Girard intitulée : « Abandon RDU, suite »

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

Nous vous soumettons, ci-dessous, la réponse relative à l'interpellation de M. le Conseiller communal Pierre Girard intitulée : « Abandon RDU, suite ».

Préambule

L'interpellant souligne qu'une partie des conseiller-ère-s communaux-ales continue de s'interroger sur la viabilité du schéma de circulation nyonnais suite à l'abandon d'une infrastructure longtemps considérée comme majeure, telle que la RDU. La Municipalité partage entièrement l'intérêt pour la question relative au fonctionnement de la mobilité tous-modes en Ville de Nyon, sous-jacente à l'interpellation.

Pour la Municipalité, les réponses aux questions de mobilité doivent être traitées par la définition d'une vision globale, qui se déclinera ensuite en mesures spécifiques. La dernière campagne de comptages confirme une stabilisation, voire une diminution, du trafic automobile sur le territoire communal, permettant de traiter sans précipitation les thématiques liées à la mobilité avec une vision à long terme.

Il convient enfin de rappeler, une fois encore, que les effets de la RDU n'auraient pas été perçus avant 2030, et ceci dans le scénario le plus optimiste. Or les mesures présentées qui seront soumises au Conseil communal auront des effets positifs sur le trafic de transit probablement avant cet horizon-temps.

Vous trouverez donc, ci-dessous les réponses circonstanciées aux six questions posées par M. le Conseiller communal Pierre Girard.

1. Quand la Municipalité tiendra-t-elle sa promesse de mars 2023 de revenir avec des vraies mesures concrètes et pas des propos de vendeurs de voitures qui se résume aux deux phrases citées ci-dessus ?

La présentation d'une liste de mesures, sans avoir au préalable exposé une approche globale, ne permettrait en aucun cas de traiter les enjeux liés à la mobilité. La définition et la présentation d'une vision structurante – dont la qualification par l'interpellateur semble pour le moins déplacée - permet en revanche de mettre en œuvre, à terme, des solutions coordonnées entre elles. Cette approche se révèle plus efficace que des actions ponctuelles, menées au coup par coup dans la précipitation.

Ainsi, la présentation réalisée auprès du Conseil communal le 29 janvier 2024 consistait à présenter et expliquer l'approche globale adoptée pour la mobilité nyonnaise, permettant ensuite la déclinaison de ce fil rouge en une série de mesures de nature, d'envergure et de calendriers différents. Les mesures les plus importantes sont citées dans la réponse suivante.

2. Les 5 objectifs figurants dans la présentation sont définis comme multiples et à concilier. Même question, quand la Municipalité viendra-t-elle avec des mesures concrètes sur ces 5 objectifs ?

Les cinq objectifs présentés représentent le fil rouge des actions qui vont être déployées. Ces dernières sont nombreuses et ne contiennent pas une mesure « phare » telle qu'était la RDU

dont le coût était tel qui aurait certainement péjoré la réalisation d'autres mesures, au-delà des finances de la Ville. Ce projet, pour rappel, était chiffré à plus de 55 millions de francs. Plusieurs mesures complémentaires sont déjà en cours, d'autres vont venir les compléter à court, moyen et long terme. Voici d'ores et déjà quelques-unes d'entre elles portant sur différents aspects :

Mesure n°1

La première mesure réside dans l'**ajustement** et la mise en œuvre d'un **schéma de circulation** qui vise à mieux hiérarchiser le réseau routier : cela permet notamment de fluidifier les axes principaux et préserver les rues de quartier du trafic de transit. La gestion des accès au centre-ville est modifiée avec un schéma d'**accessibilité en parapluie**.

Ce schéma de circulation s'accompagne d'une réflexion sur les carrefours stratégiques. Le fait de retravailler les **carrefours stratégiques** d'accès à Nyon permet de mieux orienter les usager-ère-s vers les accès cohérents, selon leur provenance, et de flécher leur stationnement vers le parc le plus proche.

Mesure n°2

En conséquence, les **régimes de vitesse** du réseau routier sont révisés, afin de renforcer la hiérarchie du réseau. Pour ce faire, un déploiement d'une stratégie de modération des vitesses (zones 30 et de rencontre) est en cours. Le déploiement de zones 30 km/h dans les rues de quartier se fera tout au long du printemps de cette année, permettant ainsi de supprimer le trafic de transit sur des axes non dédiés à cet effet. Un préavis a été validé ce début d'année par le Conseil Communal pour avancer en ce sens. Cette hiérarchie consent un usage plus sécurisé et agréable pour tous les modes de transports, leur proposant des itinéraires adaptés à leur typologie.

Mesure n°3

La conjonction des deux précédentes mesures, à savoir la mise en œuvre du schéma de circulation et l'adaptation des régimes de vitesse, aura pour bénéfice de réduire progressivement le transit au centre-ville, contribuant à l'augmentation de son attractivité et permettant, à moyen terme, la **fermeture de la place de la Gare au trafic des transports individuels motorisés** (TIM) pour éviter les nuisances et donner la part belle à l'ensemble des modes.

Mesure n°4

Une mesure repose sur la facilitation du transfert modal en entrée de ville via l'**optimisation des différents parkings d'échanges actuels, mais aussi la réalisation de nouveaux P+R**, planifiés à la Gravette et à Colovray et envisagés à Petite-Prairie 3. La situation géographique de Nyon et de son environnement font que certain-e-s usager-ère-s doivent impérativement s'y rendre via un véhicule individuel. En revanche, ces dernier-ère-s devraient pouvoir opérer le dernier maillon de leur déplacement simplement via d'autres moyens plus adaptés aux déplacements urbains à leur arrivée sur le territoire communal. Cette thématique est développée, ci-après, à la question n°5.

Mesure n°5

Une mesure consiste à optimiser le réseau de bus et à augmenter les cadences des bus en heures de pointes, et d'étudier en parallèle un renforcement de l'offre en transport public le week-end, afin de rendre son utilisation plus attractive. Pour précision, une augmentation soutenue de l'utilisation des transports publics pour des déplacements de loisirs a été observée ces dernières années, particulièrement dans les centres urbains ; ce qui justifie pleinement cette proposition.

Mesure n°6

La dernière mesure consiste en la **requalification**, via les mesures du Projet d'Agglomération du Grand Genève notamment, des **principaux axes urbains** en intégrant l'aménagement aux standards actuels plus qualitatifs pour les modes actifs, à savoir pour les cyclistes ainsi que les piéton-ne-s. Dans ce cadre, le passage inférieur de la route de l'Etraz sera élargi pour faire la place belle à la mobilité active et offrir la bidirectionnalité aux TIM afin de faciliter leur l'accès au futur parking Perdtemps.

3. Sur ces 5 objectifs, un seul parle de garantir l'accessibilité pour les citoyens et les visiteurs. Dans cet objectif, la Municipalité peut-elle préciser par quel moyen de transport souhaite-elle garantir l'accessibilité ?

L'accessibilité est assurée, en complémentarité, à l'ensemble des modes de transports. Les transports individuels motorisés pourront accéder au centre jusqu'au parkings collecteurs. La stratégie d'accessibilité prévoit également les parking relais dans les entrées de ville. Les piétons et cyclistes pourront bénéficier d'itinéraires sécurisés et agréables jusqu'au cœur de ville grâce à l'ensemble des mesures du projet d'agglomération qui prévoit des aménagements d'espace rues. Enfin, les transports publics bénéficieront d'infrastructures optimisées afin d'être davantage performants, et donc attractifs.

4. A la page 24 de la présentation il est indiqué que la Ville a déjà enclenché une politique multimodale et volontariste ; un seul point se réfère au TIM qui se résume à : stationnement, bornes de véhicules électriques. On peine à comprendre ce que le stationnement et surtout les bornes électriques apportent à la mobilité. La Municipalité peut-elle apporter des précisions à ce sujet ?

Comme explicité au sein de la réponse à la seconde question de l'interpellation, de nombreuses mesures ont trait à la gestion de la mobilité TIM. En effet, les thématiques de gestion des accès, priorisation des axes structurants, des sens de circulation ou encore de la différenciation des régimes de vitesse sont autant de familles d'actions se référant aux véhicules individuels motorisés.

Par ailleurs, il convient de rappeler que le stationnement représente un point cardinal de la mobilité individuelle. En effet, sans stationnement il n'y a pas d'accessibilité au centre pour les TIM. Ainsi, il convient d'organiser l'offre en stationnement de façon cohérente et coordonnée afin de réduire les effets indésirables du trafic de transit en zone dense urbaine. À titre d'exemple, un automobiliste en provenance de Gland accèdera au centre par la route de l'Étraz et stationnera à Perdtemps.

En complément des mesures favorisant le report modal, le déploiement de bornes de recharge sur le territoire communal représente également un véritable encouragement en faveur de la mobilité électrique, et permettra de répondre de manière pragmatique et efficace aux enjeux environnementaux (qualité de l'air) et de santé publique (réduction du bruit routier) en milieu urbain.

A cet égard, la Ville a prévu d'installer un total de près de 70 bornes de recharges à savoir 62 bornes de recharge 11 kW et 8 bornes de recharges 44 kW entre 2024 et 2028.

5. Au point 4 un schéma de circulation est présenté comme un projet élaboré en 2023.

Dans les grandes lignes celui-ci correspond au schéma de circulation présenté il y a une dizaine d'années, avant l'abandon de la RDU. La Municipalité peut-elle nous lister les mesures prises dans ce schéma en lien avec l'abandon de la RDU ?

Nous souhaitons tout d'abord rappeler que le projet RDU ne faisait plus sens aujourd'hui au regard de plusieurs éléments :

- abandon du projet par les communes voisines ;
- nouveaux paradigmes en matière de mobilité et d'objectifs climatiques dictés par le Canton et la Confédération ;
- nouvelles règles en matière d'aménagement du territoire (utilisation des surfaces d'assolement) ;
- coûts estimés à hauteur de 55 millions de francs.

Ces changements majeurs ont rendu ce projet en total décalage avec son époque, ce qui a mené la Municipalité à changer son approche en favorisant une intervention moins centralisée mais diversifiée et répartie sur l'ensemble du territoire communal, avec un investissement

probablement inférieur, mais dans tous les cas réparti entre différents projets et ventilé dans le temps.

Il n'y a pas de mesure qui serait uniquement liée à cet abandon puisque, comme énoncé lors de la présentation, la première mesure réside dans le fait d'avoir une stratégie de mobilité pour tous les modes, sur tout le territoire, cohérente et coordonnée.

Concernant le schéma de circulation, celui-ci s'articule autour d'un concept nouveau qui réside dans une accessibilité hiérarchisée selon la provenance. En effet, l'accessibilité dite « en parapluie » permet de conserver une accessibilité tous modes tout en préservant le centre-ville des nuisances trop fortes liées aux TIM, notamment par le trafic de transit.

Ce schéma repose, plus particulièrement, sur les points suivants :

- une hiérarchisation renouvelée du réseau nyonnais : le trafic de transit demeure sur les grands axes, les visiteurs du centre-ville sont aiguillés vers les parkings correspondants, en fonction de leur provenance ;
- fermeture de la place de la gare aux TIM – part belle faite aux TP, mobilité active, taxis et ayant-droit - mettant mieux en valeur un lieu aussi stratégique, vitrine de la ville ;
- reconfiguration des carrefours stratégiques, pour mieux répartir les flux.

6. Dans cette présentation, jamais la mise en place de parkings périphériques n'est abordée. Or c'est une mesure qui pourrait fortement soulager notre ville d'une circulation devenue indésirable pour pacifier le centre-ville. La Municipalité peut-elle nous renseigner sur sa vision concernant de futurs parkings périphériques, sachant que le seul qui a été évoqué ces dernières années, se situait dans le futur plan de quartier de la Gravette (Migros) et a été abandonné.

Comme évoqué dans la présentation (slide 30 présentant le fonctionnement du stationnement), le déploiement de parcs de stationnement d'échange (P+R) est un aspect incontournable afin de réduire la part de trafic d'échange traversant le centre-ville. La Région de Nyon a développé une vision pour le déploiement de nouveaux parkings au sein du district, consistant à capter les véhicules au plus proche des lieux de résidence, en amont de Nyon afin d'influencer directement le nombre de voitures en transit.

C'est à cette échelle qu'il est pertinent d'appréhender cette thématique. Comme évoqué plus haut, la Ville de Nyon souhaite également étoffer cette stratégie avec la mise en place de P+R en entrée de ville, en en créant trois nouveaux : à Colovray, En Gravette et Petite Prairie 3.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 15 avril 2024.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia