

# **RAPPORT MUNICIPAL N° 25**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

**Réponse au postulat de M. le Conseiller  
communal Bernhard Willi intitulé "Entretien  
du domaine public"**

**Délégué municipal : M. Olivier Mayor**

Nyon, le 17 octobre 2011

## NYON · PRÉAVIS N° 25 AU CONSEIL COMMUNAL

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Municipalité souhaite répondre par le présent rapport au postulat de Monsieur Bernhard Willi, Conseiller communal, déposé à la séance du Conseil communal du 24 janvier 2011, intitulé « Entretien du domaine public » qui demande que les chaussées et trottoirs soient entretenus régulièrement et de façon correcte.

### Préambule

---

La Municipalité a souhaité entreprendre une réflexion complète sur la politique d'entretien du patrimoine routier d'une valeur de plus de 100 millions de francs. Ces infrastructures, indispensables à toutes les formes de mobilité, doivent effectivement répondre aux critères de qualité de desserte et de sécurité.

### Problématique

---

Le réseau routier de la Commune de Nyon a une longueur de 43,2 kilomètres qui se répartit de la façon suivante :

	Longueur km		Surface m <sup>2</sup>
Communal principal	6.0		50'500
Communal secondaire	25.1		151'500
Cantonal en traversée	8.6		85'000
Cantonal hors traversée	3.5		3'500
	<b>43.2</b>	<b>Total</b>	<b>290'500</b>
A ce chiffre ci-dessus, il faut encore rajouter les trottoirs	<b>35.2</b>	<b>Total</b>	<b>85'200</b>

La valeur de remplacement du réseau routier est de **105** millions de francs (base de calcul : prix 2010).

Jusqu'à présent, les travaux d'entretien ont été faits en fonction des urgences constatées de manière visuelle, complétées certaines années par un diagnostic technique ciblé sur quelques tronçons routiers.

Récemment, le Service des travaux et environnement a procédé à un diagnostic visuel des routes de la commune (voir plan annexé). Il s'avère que 25 % des routes sont en bon état, 50 % dans un état moyen, et 25 % en mauvais état. Par conséquent, 75 % du réseau nécessitent des travaux à court - moyen terme. De plus, la plupart des routes date des années 1960 et 1970. Celles-ci n'ont pas été dimensionnées pour la charge de trafic qu'elles supportent journalièrement.

L'accroissement de trafic, notamment au niveau des poids lourds, a entraîné des défauts, voire des dégâts supplémentaires sur un réseau qui n'est pas forcément apte à supporter ce volume de véhicules.

Précisons à ce titre que depuis 1974, les routes communales ont enregistré une croissance du trafic de + 2.5% par an. En d'autres termes, le trafic a doublé, voire plus que triplé sur certains axes routiers de la ville. Quelques exemples de routes principales du réseau sur lesquelles la charge de trafic a augmenté (Trafic Journalier Moyen / TJM - nombre de véhicules / jour) :

	<b>1974</b>	<b>1996</b>	<b>2007</b>
Route de Divonne	3'400	10'600	13'300
Avenue A.-Cortot	6'900	11'800	14'600
Route de l'Etraz	6'000	8'500	10'000
Avenue des Eules	3'500	10'300	14'200

Par ailleurs, la charge des véhicules lourds n'a cessé d'augmenter. Relevons qu'en 2001, la limite du poids des camions est passée de 28 à 34 tonnes, puis à 40 tonnes en 2005.

Pour pérenniser l'investissement, des travaux d'entretien annuel sont indispensables dont le coût est le suivant :

CHF 1'890'000.- destinés à l'entretien constructif<sup>1</sup> et à la reconstruction<sup>2</sup> (1,8 % de la valeur à neuf : le pourcentage pris en considération est celui donné par l'Association des Communes Suisses dans son fascicule « Maintien de la valeur des routes » édité en 2007) et CHF 490'000.- pour le coût de réparation annuel dit "entretien d'exploitation"<sup>3</sup> (CHF 1.70 / m<sup>2</sup>) soit **CHF 2'300'000.-** en chiffre rond par année civile.

Conformément aux dispositions légales contenues dans la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (art.3, 7, 20 et 56), la construction et l'entretien des routes communales et des routes cantonales en traversée de localité sont du ressort des communes territoriales.

Pour définir la cadence et le type d'entretien, ce sont les normes professionnelles qui font foi, principalement celles de la VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports).

Le principe de durabilité de toute construction s'applique aux ouvrages routiers : plus un ouvrage est entretenu régulièrement et plus son coût de maintenance est faible à moyen et long terme. Un entretien régulier du réseau routier permet de le conserver en meilleur état, de prolonger sa durée de vie, et de repousser l'échéance de sa reconstruction.

Maintenir un tel état général des routes offre aux usagers des conditions de déplacement satisfaisantes (sécurité) et des nuisances maîtrisées pour les bordiers. Cette politique d'entretien évite une dégradation trop sévère du patrimoine routier qui aurait pour conséquence une augmentation sensible des coûts d'exploitation et d'investissement.

## **Mesure proposée**

---

Pour entretenir le mieux possible les routes et de planifier les dépenses, la Municipalité propose la mise en place d'un système de gestion d'entretien (SGE) du patrimoine routier. Il s'articulera sur les éléments suivants :

- Inventaire des routes : il s'agit de dresser un inventaire des voies de communication (caractéristiques techniques) et de les saisir dans un outil informatique approprié (SIT).

<sup>1</sup> Entretien constructif : travaux de construction ou réalisation de mesures techniques visant à garantir la sécurité de l'ouvrage, le maintien de la substance de l'infrastructure et de sa fonction

<sup>2</sup> Reconstruction : travaux de construction ou réalisation des mesures techniques visant à rétablir ou à remplacer une route existante.

<sup>3</sup> Entretien d'exploitation (travaux de réparation) : réparations localisées et s'étendant sur une surface limitée (comblement de fissures, de nids de poule, etc.)

## **NYON · PRÉAVIS N° 25 AU CONSEIL COMMUNAL**

- Connaître l'état des routes : l'état des routes sera relevé selon une méthode bien définie et saisi à l'aide du même outil informatique que pour l'inventaire.
- Définir le planning des mesures : les mesures seront proposées selon un catalogue standardisé pour la Commune et appliquées aux tronçons de route en fonction de l'état, de la catégorie et de la charge de trafic. Il s'agit également de pouvoir définir dans le catalogue la priorité des mesures souhaitables.
- Demande de budget de fonctionnement et d'investissement : l'établissement de la planification budgétaire sur cinq ans sera facilité, avec des propositions de réalisation en fonction des priorités, ainsi que le mode de financement.
- Evaluer l'évolution de l'état du réseau routier : le suivi et l'évaluation de l'évolution du réseau routier seront assurés et mis en rapport avec les moyens financiers investis dans l'entretien.
- OPB et OPAir : cet outil permettra également de faire le cadastre du bruit routier et de la protection de l'air et définir les mesures à prendre pour respecter les ordonnances fédérales. En fonction des résultats, il pourra prioriser certains travaux d'entretien.

## **Conclusion**

---

Cet outil de pilotage nous permettra d'entretenir les routes de façon optimum. Actuellement, l'investissement consenti pour l'entretien des routes, tant en investissement qu'en budget, ne permet pas de maintenir sa valeur de remplacement : le réseau de la Ville de Nyon perd chaque année de la valeur, et cette perte augmente d'année en année.

## NYON · PRÉAVIS N° 25 AU CONSEIL COMMUNAL

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

### Le Conseil communal de Nyon

**vu** le rapport municipal N° 25 concernant la réponse au postulat de M. le Conseiller communal Bernhard Willi intitulé «Entretien du domaine public»,

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

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

**décide :** de prendre acte du rapport municipal N° 25 valant réponse au postulat de M. le Conseiller communal Bernhard Willi intitulé "Entretien du domaine public".

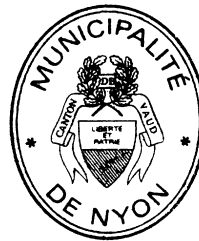
Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 17 octobre 2011 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

#### AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Vice-Président :

Le Secrétaire :

C. Dupertuis



C. Gobat

### Annexe :

Etat du réseau routier en 2010 (diagnostic visuel)

### Proposition 1<sup>ère</sup> séance de la commission

Municipal délégué	M. Olivier MAYOR
Date	Lundi 5 décembre 2011 à 20h15
Lieu	Ferme du Manoir – Salle N° 1

**Chaussées : état en février 2011**  
**Travaux exécutés de 2000 à 2010**  
**Planification des travaux de 2012 à 2014**

État sur le base  
des données  
collectées 2010



1 : 12'000

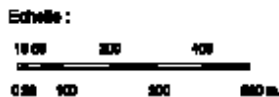
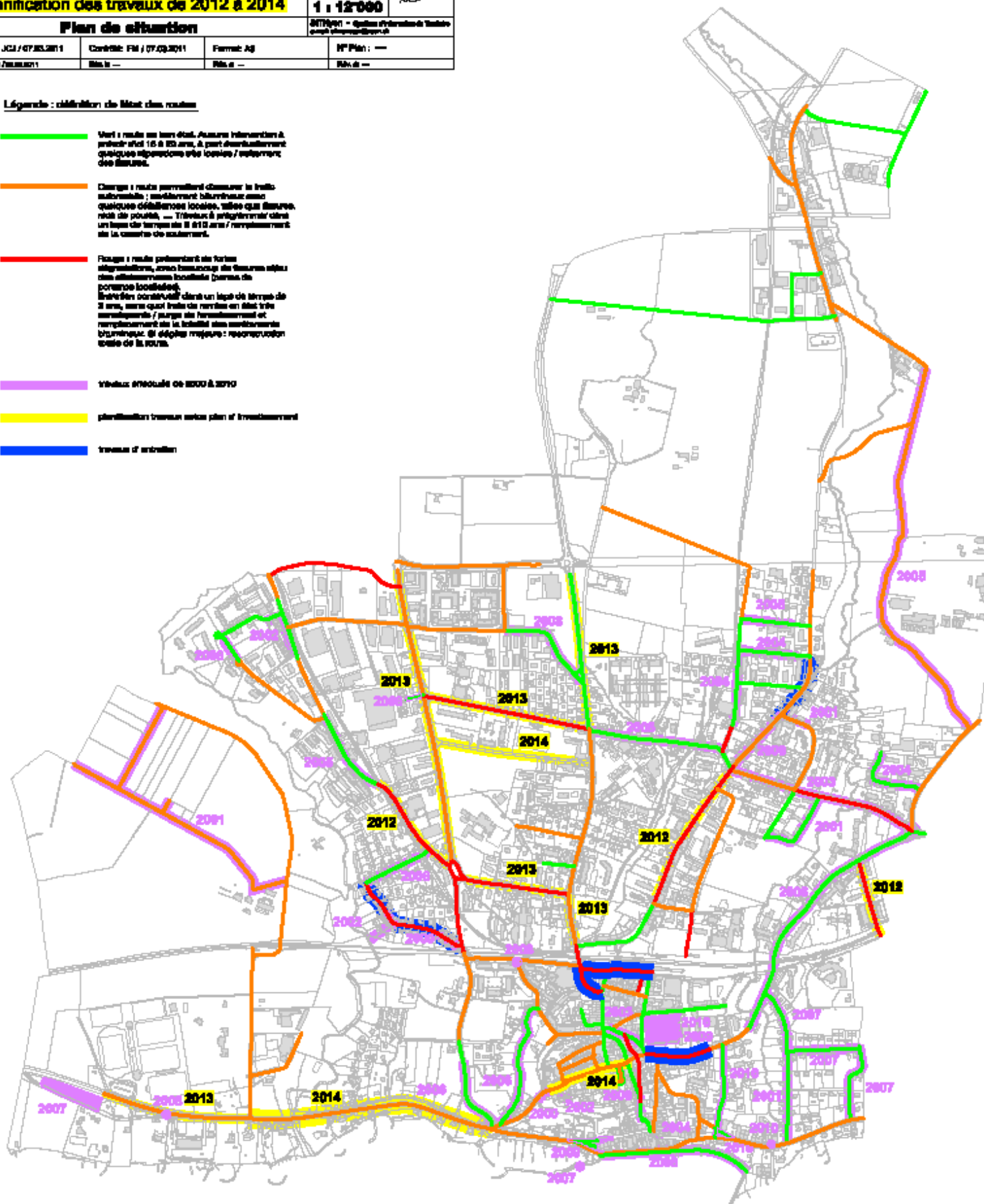
**Plan de situation**

2011/2011 - Gestion d'infrastructures de Transport  
publics (GIST) - 2011

Dessiné: JCA / 07.05.2011	Covérné: FM / 07.09.2011	Format: A3	N° Plan: ---
Révisé: JCA / 08.08.2011	Révisé: ---	Révisé: ---	Révisé: ---

**Légende : catégorisation de l'état des routes**

- Vert : route en bon état. Aucune intervention à prévoir avant 15 à 20 ans, à part éventuellement quelques réparations très locales / entretien des fissures.
- Orange : Dégradé : route permettant d'assurer le trafic automobile ; nécessitant néanmoins avec quelques défilences locales, des travaux de remise en route, ... Travaux à prioriser dans un laps de temps de 5 à 10 ans / remplacement de la couche de roulement.
- Rouge : Foyers : route présentant de fortes dégradations, avec beaucoup de fissures et/ou des affaissements localisés (parcs de voitures localisés). Interventions immédiates dans un laps de temps de 3 ans, avec quel type de revêtement en état très dégradé / purge de roulement et remplacement de la couche de roulement et/ou remplacement de la couche de base / reconstruction totale de la route.
- Travaux effectués de 2000 à 2010
- planification travaux selon plan d'investissement
- travaux d'entretien



Luc Lamon