

**RAPPORT-PRÉAVIS**  
**N° 190/2020**  
**AU CONSEIL COMMUNAL**

**Réponse à la motion de Madame la Conseillère  
communale Aurélie Hegetschweiler et consorts  
intitulée « A pied de la Morâche à la Grand-Rue »**

**Délégué municipal : M. Maurice Gay**

**1<sup>re</sup> séance de la commission**

Date	Mardi 24 mars à 20h
Lieu	Ferme du Manoir, salle de conférences N°1

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Préambule**

---

Lors de sa séance du 4 mars 2020, le Conseil communal de Nyon a pris acte du dépôt, par Mesdames Hegetschweiler et Vuagniaux et Messieurs Kuratle, Wahlen et Vuadens, Conseillers communaux, d'une motion intitulée « A pied de la Morâche à la Grand-Rue ». Ce rapport-préavis a donc pour but de répondre à cette motion.

En septembre 2017, un postulat intitulé « pour une extension de la zone piétonne du centre de Nyon » a été déposé par M. Philippe Kuratle.

La réponse à ce postulat, émise par la Municipalité par le biais du rapport N°131/2018, n'a pas satisfait la commission chargée de l'examiner. Cette dernière estimait que les échéances de déploiement des zones piétonnes étaient trop hypothétiques et trop lointaines. La commission souhaitait qu'on lui propose des solutions immédiates et simples à mettre en œuvre.

C'est dans ce contexte que la commission a déposé la motion « A pied de la Morâche à la Grand-Rue » demandant explicitement d'étudier la piétonnisation de la rue de la Gare dans sa totalité, de la place Saint-Martin et de la place Bel-Air, excepté pour les riverains et les livraisons des commerces bordant ces voies publiques.

### **Continuité de l'action politique**

La Municipalité travaille très activement à la redynamisation du centre-ville. Plusieurs projets réalisés ou en cours ont tous un but commun : la réappropriation des espaces publics et le renforcement de l'attractivité commerciale. A cet égard, des aménagements intermédiaires ont été réalisés sur la place de la Gare, sur la place Perdtemps et prochainement sur la place du Château. En outre, le projet « Cœur de Ville » prévoit un ensemble de mesures dont la piétonnisation du centre-ville et la création d'un parc et d'un parking souterrain à Perdtemps.

Aussi, la piétonnisation du centre-ville de Nyon s'inscrit dans une continuité logique de la volonté municipale. A cet effet, une étude d'opportunité et de faisabilité pour le renforcement de la piétonnisation du centre-ville a été mandatée par la Ville, étude sur laquelle se base le présent rapport-préavis.

## **2. Etat actuel des zones piétonnes**

---

Un bref rappel lexical est essentiel, afin que les lecteurs aient une compréhension commune des termes utilisés dans ce présent document.

- **la zone 30 km/h** est constituée de tronçons de route où les activités des riverains sont privilégiées par rapport à la circulation. Des mesures de limitation de vitesse rappellent que celle-ci est fixée à 30 km/h maximum. Dans une zone 30km/h, le piéton n'a pas la priorité mais il peut traverser où il veut. Généralement, il n'y a pas de passage pour piétons ;
- **la zone 20 km/h, ou zone de rencontre**, englobe des tronçons de route situés dans des quartiers résidentiels ou commerciaux. Les piétons y sont prioritaires et la vitesse maximale des véhicules motorisés est fixée à 20 km/h. Dans une zone 20km/h, le piéton est prioritaire mais il ne doit pas gêner inutilement les véhicules ;

- **la zone piétonne**, comme son nom l'indique, est réservée aux piétons. Les cyclistes, les véhicules motorisés des riverains ou les livreurs peuvent y être admis, et doivent alors rouler à la vitesse du pas. Les zones piétonnes permettent donc de marcher et de séjourner sans être sur ses gardes.

A l'heure actuelle, les zones piétonnes du centre-ville de Nyon sont morcelées au cœur d'un réseau composé de zones 20 km/h et 30 km/h. **La lecture de la réglementation – et, partant, les comportements à adopter dans ces zones – sont difficilement compréhensibles pour les usagers.**



*Etat actuel*

### Rues de la Gare, de la Môrache et Juste-Olivier

La rue de la Gare, longue de 350 mètres, présente trois régimes de circulation différents (cf. annexe 1) :

- tronçon sud : zone de rencontre (sens nord-sud) ;
- tronçon central : zone piétonne ;
- tronçon nord : limitation à 50 km/h (sens sud-nord).

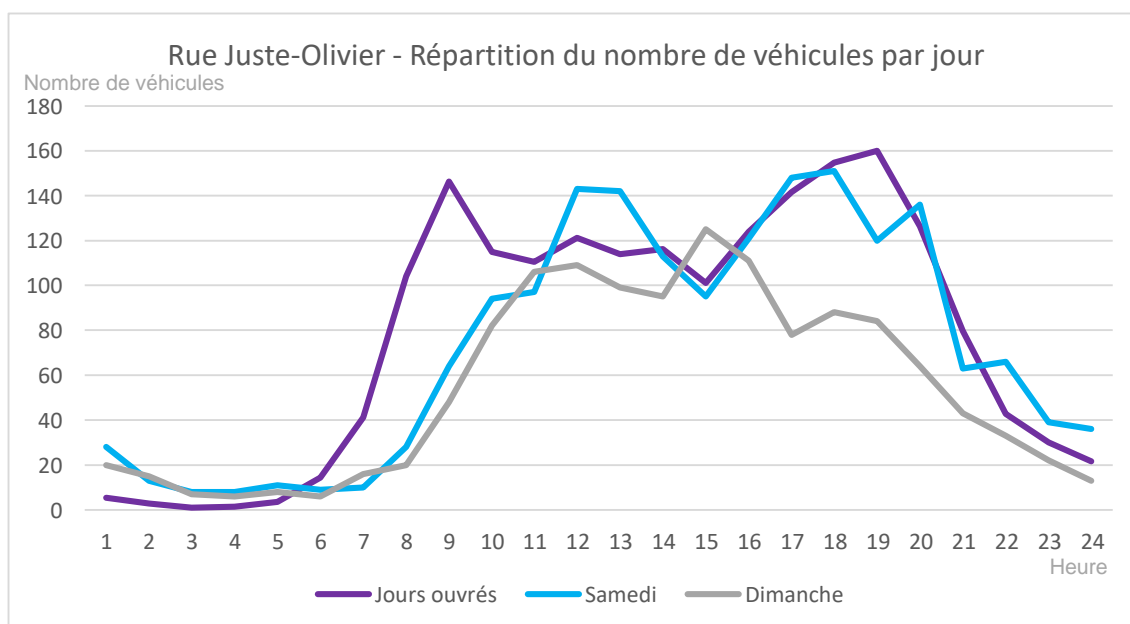
La juxtaposition des régimes de circulation en vigueur permet au trafic de transit de circuler dans ce secteur central.

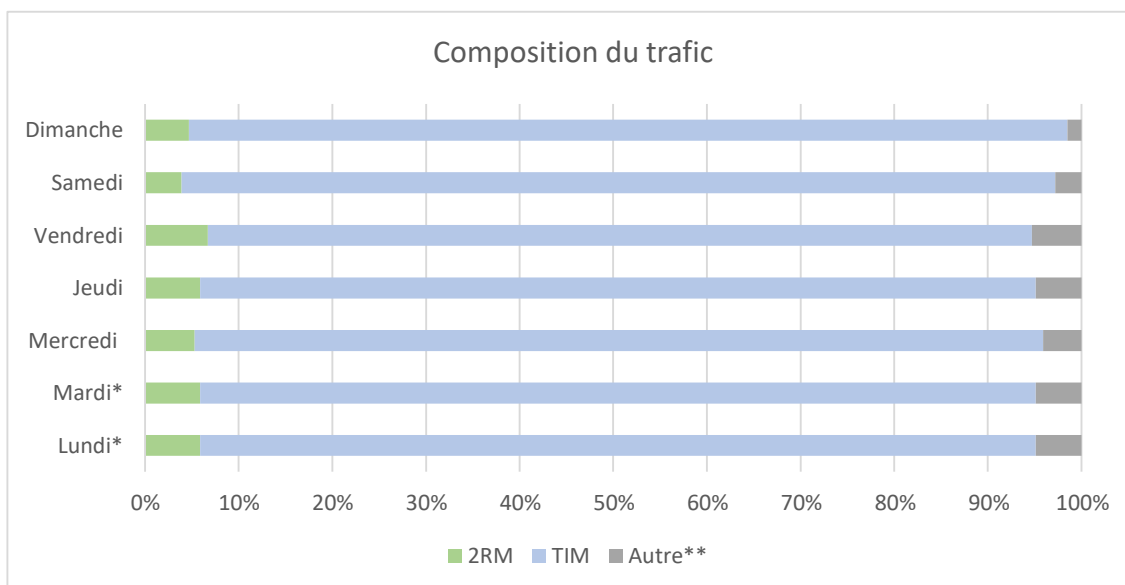
La rue de la Morâche (comme la partie nord de la rue de la Gare citée plus haut) est limitée à 50 km/h. Trois lignes de bus, tout sens confondus, desservent l'arrêt « Centre-Ville », ce qui représente au maximum 16 bus par heure (en heure de pointe). Le trafic de Transport Individuel Motorisé (TIM) est induit par la présence de places de stationnement latérales situées le long de ces axes et surtout par le transit en direction de la rue Viollier (évitement de la Place de la Gare).

Des comptages réalisés du lundi 18 au dimanche 24 novembre 2019 (hors période de vacances scolaires) ont permis de quantifier ce flux « parasite ». En moyenne, 1'880 véhicules circulent du lundi au vendredi sur la rue Juste-Olivier, dont 6% de deux-roues (vélos et deux-roues motorisé) et 5% de véhicules gros gabarit. En d'autres termes, 1'680 voitures, 113 deux-roues et 90 véhicules-lourds (camionnettes, camions, etc.) circulent en moyenne du lundi au vendredi sur la rue Juste-Olivier.

Toutefois, ce flux est continu dans la journée : les pointes de trafic ne sont pas très marquées. L'heure de pointe du soir est légèrement plus forte que celle du matin. Elle peut atteindre au maximum 178 véhicules répartis comme suit : 156 voitures, 9 véhicules-lourds et 12 deux-roues motorisés (2RM).

Par ailleurs, les données relevées le dimanche s'avèrent très intéressantes : bien que la place de la Gare ne soit pas congestionnée ce jour-là, le nombre de véhicules transitant par la rue Juste-Olivier reste élevé. Il semble donc que les conducteurs habitués fassent preuve d'automatisme.





Il est important de préciser que les usagers de la rue de la Morâche se comportent comme s'ils étaient dans une zone 30km/h. Les véhicules roulent doucement et les piétons traversent aisément à n'importe quel endroit, souvent hors passage piétons.

Des « vagues » de piétons, en lien notamment avec l'arrivée des trains CFF, « s'agglutinent » sur la partie nord de la rue de la Gare. Le trottoir y est étroit, induisant un problème de confort pour ces personnes.

### **Place Saint-Martin, rues du Collège et du Temple**

La place Saint-Martin (sur la base des comptages réalisés en octobre 2017) est traversée par 800 véhicules/jour ouvrable, dont 420 en direction de la rue de la Combe, 50 vers la rue du Collège et 255 vers le sud de la rue de la Gare. Toutefois, les observations sur place montrent une traversée de la place Saint-Martin et de la rue de la Gare à vitesse très modérée.

Les rues du Collège et du Temple présentent deux problématiques distinctes : la question du dépose minute à proximité de l'école et la question des accès aux places privées communales (environ 15 places louées).

### 3. Scénarios étudiés

#### 3.1. Piétonnisation complète du centre-ville

La possibilité de piétonniser l'ensemble du centre-ville au nord de la Grand-Rue a été étudiée. Ce scénario incluait la totalité des rues dans le secteur du Temple, mais également les rues de la Morâche et Juste-Olivier.

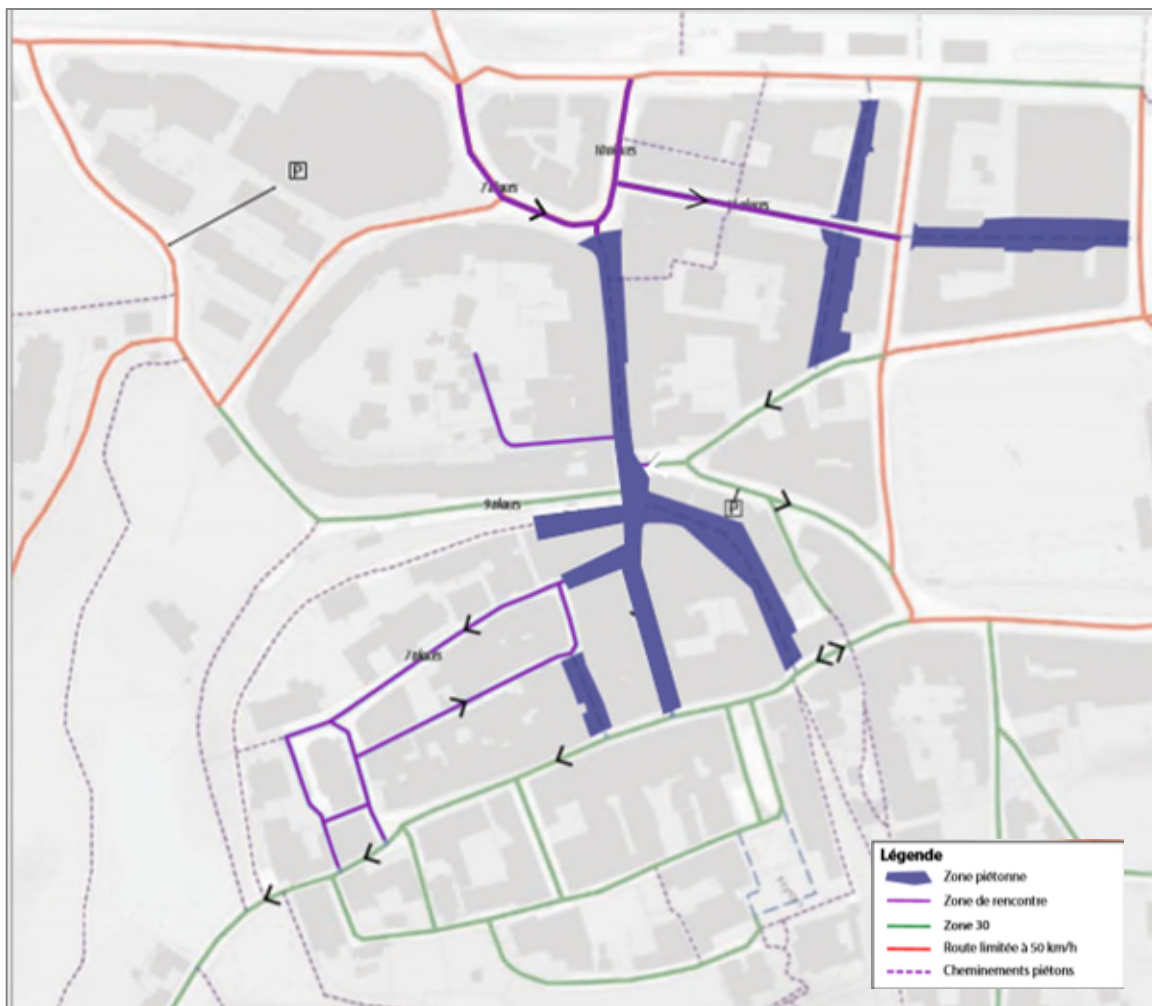
Cette variante est évidemment la plus logique en termes de lisibilité de l'espace public. Elle donnerait par ailleurs un message fort en faveur d'un centre dynamique et piéton. Toutefois ce scénario impliquerait la suppression de 54 places de stationnement très utilisées (taux de rotation moyen de 10 véhicules par jour), raison principale pour laquelle il a été écarté à ce stade par la Municipalité.



*Piétonnisation totale*



### 3.2. Piétonnisation partielle – solution retenue



*Piétonnisation partielle*

#### A. Place Saint-Martin

La piétonnisation de la rue de la Gare entre la rue de la Morâche et la Grand-Rue permet de supprimer le trafic de transit qui traverse la place Saint-Martin. Dans cette logique, la place Saint-Martin peut être rendue aux piétons. Le trafic peut toutefois continuer à circuler entre la rue Pertemps et la rue Neuve, notamment pour desservir le parking Bel-Air. Un panneau « zone piétonne » est placé au droit de la rue Pertemps afin d’empêcher les automobilistes de traverser la place Saint-Martin, excepté les riverains de la colline de la Muraz ainsi que les livreurs dans les créneaux horaires alloués. Dans la pratique, ce type de panneau est généralement bien respecté par les automobilistes.

Toutefois, si cette mesure se révélait inefficace, une borne d’accès pourrait être implantée au droit de la rue Pertemps afin de s’assurer que le transit ne soit physiquement plus possible et que les heures de livraisons soient respectées sur la totalité de la rue de la Gare. Cette borne serait équipée d’une horloge : dans les tranches horaires où les livraisons seront autorisées, elle s’abaisserait automatiquement à l’approche d’un véhicule puis se relèverait après son passage. Un interphone serait également mis en place en cas de besoins particuliers. Enfin, cette borne garantirait l’accès à un certain nombre d’habitants, comme ceux, par exemple, de la colline de la Muraz.

## B. Rue de la Combe

La partie est de la rue de la Combe devient inaccessible depuis la place Saint-Martin. Toutefois, ce tronçon n'a pas lieu d'être piétonnisé en raison de sa fonction urbaine (desserte de deux parkings). Il est ainsi proposé de maintenir les 9 places de stationnement et autoriser le demi-tour. A cet effet, le stationnement et la signalisation sur la rue de la Combe sont légèrement revus :

- un changement de sens des places en épis est réalisé ;
- les panneaux de circulation sont repositionnés car la rue devient accessible dans le sens Genève-Lausanne).

Au regard du gabarit de la voie, inférieur à 10 mètres, il est difficile d'aménager une zone de retournement. En conséquence, il est accepté que les véhicules qui sortent de leur place de stationnement réalisent une manœuvre en trois temps.



## C. Rue de la Morâche et rue de la Gare – tronçon nord

La piétonnisation de la partie nord de la rue de la Gare n'est pas aisée à mettre en œuvre. En effet, cette mesure impliquerait de piétonniser la rue de la Morâche et induirait la suppression immédiate de 17 places de stationnement sur les rues de la Morâche et de la Gare ainsi que 11 places de stationnement sur la rue Juste-Olivier. Cette rue est en effet trop étroite pour accueillir à la fois un double sens de circulation et des places de stationnement latérales. Au total, 28 places de stationnement devraient ainsi être supprimées.

La piétonnisation de la rue de la Morâche et de la rue de la Gare pose également la question de la circulation des transports publics. Il est intéressant de rappeler que le modèle Neuchâtelois autorise la circulation des bus dans les zones piétonnes. Toutefois, ce principe présente des contraintes. D'une part, les chauffeurs de bus doivent actionner un signal sonore permanent quand ils circulent dans la zone piétonne afin de rendre attentif les passants. D'autre part, l'appropriation de l'espace par les piétons est difficile, notamment les jours de forte fréquentation. C'est pour cette raison que la ville de Neuchâtel est en cours de test pour la suppression de la circulation des transports-publics les samedis.

Fort de cette expérience, la Municipalité ne souhaite pas autoriser la circulation des bus dans une zone piétonne. Qui plus est, en amont de la refonte du secteur Gare, il est impossible de supprimer la circulation des bus sur la rue de la Morâche et la rue de la Gare.

Au regard de ces différentes contraintes, il est proposé de déployer, dans un premier temps, une zone de rencontre sur la rue de la Morâche, sur le tronçon nord de la rue de la Gare ainsi que sur la rue Juste-Olivier.





Ce principe consiste plus précisément à :

- créer une zone de rencontre sur la rue de la Morâche, la partie nord de la rue de la Gare et sur la rue Juste-Olivier, afin de pénaliser le temps de parcours des véhicules en transit et réduire l'attractivité de cet itinéraire alternatif (théoriquement le temps de parcours serait doublé par rapport à aujourd'hui) ;
- élargir l'espace à disposition des piétons sur la rue de la Gare en supprimant 4 places de stationnement et créer une traversée au niveau de la rue Juste-Olivier permettant un cheminement continu et sécurisé. Cette traversée peut être constituée d'un aplat, de pixels ou des rectangles de peinture (rappelons qu'il n'y a pas de passage piétons dans une zone de rencontre). Il s'agit ici d'un aménagement test, à l'investissement peu élevé, en attendant la réalisation d'un plateau piétonnier.



Exemples de marquages alternatifs au passage piétons dans des zones de rencontre

Cette proposition permet de conserver un maximum de places de stationnement et de maintenir la circulation des bus, des taxis et des quelques véhicules souhaitant stationner au plus proche des commerces. Elle permet également de diminuer théoriquement le trafic de transit. Toutefois, il est difficile pour l'heure de quantifier le nombre de véhicules qui continueront à transiter via la rue Juste-Olivier.

Le report du trafic de transit sur la place de la Gare, soit au maximum 165 véhicules en heure de pointe du soir, pourrait générer quelques congestions, bien que le sens de circulation concerné ne pose actuellement pas de problème majeur (375 véhicules/heure). Toutefois, ces congestions préfigurent une situation future (fermeture de la place de la Gare). Elles peuvent ainsi accompagner, voire encourager, le changement de comportement des automobilistes (inciter le trafic de transit de la ville à changer d'itinéraire).

Enfin, ce réaménagement permettra également aux Nyonnaises et aux Nyonnais de s'approprier l'espace en fonction de leurs besoins, offrant ainsi une logique inversée : ce n'est pas l'aménagement qui dicte l'usage, mais bien l'usage qui dicte l'aménagement. En conséquence, l'aménagement définitif de cet espace sera pensé dans un second temps.

#### **D. Quartier du Temple**

La piétonnisation de la partie sud de la rue de la Gare pourrait être l'occasion de repenser également le régime de circulation du quartier du Temple. Toutefois, le sens de circulation a été revu récemment.

De ce fait, il est proposé de conserver le fonctionnement actuel du quartier du Temple. Seule l'extrémité est de la rue du Collège devient inaccessible (barreau situé entre la rue de la Gare et la rue du Marché). Ce tronçon de quelques mètres est rendu aux piétons.



*Piétonnisation du tronçon est de la rue du Collège*

#### **E. Impact de la piétonnisation partielle sur les places de stationnement**

La piétonnisation partielle telle que proposée ici induit de supprimer 10 places de stationnement au total :

- 6 places sur la promenade du Jura ;
- 4 places sur la rue de la Gare.

### **4. Incidences financières**

Les mesures décrites ci-dessus consistent en des travaux légers et pourront être réalisées dans le cadre du budget de fonctionnement de la Municipalité. Dans le cas où, après la phase test, des aménagements plus importants devraient être réalisés (p.ex. installation d'une borne d'accès, élargissement de trottoir, etc.), les crédits correspondants seront soumis au Conseil communal par voie de préavis.

## 5. Conclusion

---

Les mesures préconisées par la Municipalité dans ce rapport-préavis en réponse à la motion « A pied de la Morâche à la Grand-Rue » permettent une piétonnisation significative du centre-ville, en supprimant le trafic de transit tout en maintenant le passage des bus et en conservant un maximum de places de stationnement.

La cohérence du système proposé apportera une meilleure compréhension des comportements à adopter. De plus, les mesures proposées à ce stade sont légères, elles pourront être adaptées le cas échéant sans engendrer de grands frais.

La piétonnisation complète de la rue de Morâche et de la partie nord de la rue de la gare pourrait par ailleurs être réalisée dans un second temps, en cohérence avec le projet de pacification du secteur Gare, et en tenant compte de l'appropriation de cet espace par les piétons qu'aura généré l'élargissement de la zone à leur disposition.

Enfin, il faut rappeler qu'au-delà de la piétonnisation, il s'agit de promouvoir une véritable politique globale d'apaisement du centre-ville. L'objectif final étant d'apporter un cadre de vie qui profite aux usagers et aux riverains tout en renforçant l'attractivité commerciale. Il s'agit par conséquent d'un chantier de longue haleine.

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-préavis N° 190/2020 répondant à la motion intitulée « A pied de la Morâche à la Grand-Rue »,

**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 :**

1. de prendre acte des mesures de piétonnisation du centre-ville qui seront mises en œuvre par la Municipalité dans les meilleurs délais ;
2. que le présent rapport-préavis vaut réponse à la motion du 4 mars 2019 déposée par Mesdames les Conseillères communales Hegetschweiler et Vuagniaux, ainsi que par Messieurs les Conseillers communaux Kuratle, Wahlen et Vuadens, et intitulée « A pied de la Morâche à la Grand-Rue ».

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 3 février 2020 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

## **Annexes**

- Annexe 1 : Répartition entre zone piétonne, zone de rencontre, zone 30 et régime 50 km/h ;
- Annexe 2 : Nombre de places de stationnement (domaine public) pour voitures sur le périmètre d'étude ;
- Annexe 3 : Motion « « A pied de la Morâche à la Grand-Rue » ».

## Annexe I

Répartition entre zone piétonne, zone de rencontre, zone 30 et régime 50 km/h

Rue ou place	Zone piétonne	Zone de rencontre	Zone 30	50 km/h	Total
Rue St-Jean <sup>(1)</sup>			60 m		60 m
Grand-Rue <sup>(2)</sup>			285 m		285 m
Rue Perdtemps			106 m		106 m
Rue Neuve			106 m		106 m
Rue Juste-Olivier			134 m		134 m
Rue de la Combe			220 m		220 m
Place St-Martin		15 m	16 m		31 m
Ruelle de la Muraz		100 m			100 m
Rue du Collège		185 m			185 m
Rue du Marché		35 m			35 m
Rue Delaflichère		110 m			110 m
Rue du Temple		69 m			69 m
Rue du Prieuré		74 m			74 m
Rue de la Gare	100 m	135 m		70 m	305 m
Rue de la Morâche				108 m	108 m
Rue Jules-Gachet	126 m				126 m
Place Bel-Air	115 m				115 m
Place du Marché	42 m				42 m
Place du Château			58 m		58 m
Rue du Vieux-Marché			235 m		235 m
Rue Nicole			58 m		58 m
Rue Gaudin			47 m		47 m
<b>Total</b>	<b>383 m</b>	<b>723 m</b>	<b>1'325 m</b>	<b>178 m</b>	<b>2'609 m</b>
Pourcentages	15 %	27 %	51 %	7 %	100 %

<sup>(1)</sup> Entre la rue Viollier et la Grand-Rue

<sup>(2)</sup> Entre la rue St-Jean et la promenade du Jura

## Annexe 2

---

Nombre de places de stationnement pour voitures (domaine public)

<b>Rues</b>	<b>Nombre de places</b>
Rue de la Morâche	7 places
Rue de la Gare – nord	10 places
Rue de la Combe	9 places
Promenade du Jura	6 places
Rue du Collège	9 places
Rue Juste-Olivier	11 places
<b>Total</b>	<b>54 places</b>



### **Motion : « A pied de la Morâche à la Grand-Rue »**

A l'automne 2017, Philippe Kuratle déposait un postulat demandant que soit étudiée la piétonisation du centre ville, soit la rue de la Gare dans sa totalité, la place St-Martin et la place Bel-Air, sauf pour les riverains et les livraisons des commerces bordant ces voies publiques. Les arguments du postulant, soit la sécurité des piétons et l'attractivité que cette zone prendrait pour les potentiels clients des commerces du centre, ainsi libérée de tout danger motorisé, ont su toucher la commission en charge d'examiner son postulat. Cette dernière a d'ailleurs soutenu à une très large majorité le postulat et demandé expressément à la Municipalité de prendre une orientation politique forte sur le sujet de la piétonisation de cette zone et en général.

Une année après, la réponse municipale faite à notre conseil par le truchement du rapport-préavis 131 s'éloigne de la demande initiale, comme vous venez d'en prendre connaissance à la lecture du rapport de la commission chargée de son examen. Les raisons invoquées à la non entrée en matière immédiate, soit la mise sous terre du parking Perdttemps, le déploiement de la boucle des adresses et le projet « Cœur de Ville », aux dates de réalisation parfois incertaines ou lointaines, sonnent bien creuses, voire décalées, en regard de la simplicité et la clarté de la demande du postulant.

Parce que la grande majorité de la commission n'a pas été convaincue par les arguments de la Municipalité et parce qu'il est de la compétence du Conseil communal de se prononcer sur les plans d'affectations, la commission vous propose de passer par la voie de la motion pour qu'enfin soit piéton l'axe Morâche-Grand-Rue.

Pour toutes ces raisons, la majorité de la commission du rapport-préavis propose à notre conseil de demander à la Municipalité qu'elle soumette un projet de décision visant à rendre la rue de la Gare, la place St-Martin et la place Bel-Air entièrement piétonne, sauf pour les riverains et les livraisons commerciales.

Nous demandons le renvoi de cette motion directement à la Municipalité.

La commission :

Aurélie Hegetschweiler  
Christine Vuagniaux  
Philippe Kuratle  
Pierre Wahlen  
Sacha Vuadens