

# **RAPPORT-PRÉAVIS**

# **N° 2023/121**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

### **Création de zones 30 et de rencontre et mise au clignotant de carrefours la nuit**

Réponse aux postulats de M. le Conseiller communal Alexander Federau et consorts intitulé « 30 km/h en ville » et de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier intitulé « La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants ! »

Demande de crédit de CHF 353'800.– TTC pour la mise en œuvre de mesures de pacification et de fluidification de la circulation

**Déléguées municipales : Mme Roxane Faraut**  
**Mme Stéphanie Schmutz**

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

Date	Mardi 14 novembre à 19h00
Lieu	Ferme du Manoir, Salle de conférence N° 2

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

Ce rapport-préavis fait partie intégrante de la feuille de route climatique **Nyon s'engage**, présentée à votre Autorité dans le préavis N° 201/2020. La Municipalité vous invite à l'étudier à la lumière de cette stratégie municipale générale et sous l'angle de l'urgence climatique.

## **I. Introduction**

---

La Municipalité soumet, ci-dessous, sa réponse aux postulats de M. le Conseiller communal Alexander Federau et consorts intitulé « 30 km/h en ville » et de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier intitulé « La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants ! ».

Déposé le 20 septembre 2021, le premier postulat présente les avantages, à plusieurs égards, d'une baisse de la limite générale des vitesses et demande à la Municipalité d'évaluer la possibilité d'appliquer une vaste réduction des vitesses à 30 km/h en ville de Nyon.

Le second, déposé en septembre 2022, demande à la Municipalité d'étudier les carrefours qui pourraient être candidats à une mise au clignotant la nuit, sans remise en question des régimes de vitesse, et d'envisager la mise en place de cette mesure à Nyon, en phase test de six mois.

Ces deux propositions du Conseil communal s'inscrivent dans le contexte d'une actualité foisonnante au regard de ces thématiques. En effet, dans les mois précédant et suivant leurs dépôts, de nombreuses villes en Suisse et en Europe ont affirmé leur volonté d'étudier des mesures de modération de la circulation, sur tout ou partie de leur territoire, afin d'atteindre une meilleure fluidité du trafic ainsi qu'une sécurité renforcée pour toutes et tous.

La Municipalité partage largement l'intérêt des postulant-e-s pour ces thématiques, qui répondent à des questionnements en cours, portés notamment par l'élaboration du plan directeur communal (PDCoM), lancé récemment. Ce dernier permettra de dresser une stratégie globale des questions de mobilité pour la ville. Dans ce cadre, le schéma de circulation sera mis à jour en intégrant des objectifs – notamment climatiques – à horizon 2040-2050.

Dans l'attente de la réalisation de cette planification majeure, il convient d'ores et déjà de souligner que la Municipalité a intégré des principes allant dans le sens des postulant-e-s et suivant les lignes directrices de sa politique de mobilité. En effet, de nombreuses études de mobilité ont été effectuées depuis 2018 et la synthèse de ces dernières a pu confirmer le bienfondé d'accentuer les efforts vers une pacification des vitesses en contexte urbain. Elle se réjouit par conséquent de poursuivre les travaux en ce sens et propose ci-dessous une réponse commune aux deux postulats, par souci de cohérence et afin de maximiser leurs retombées propres grâce aux synergies existantes entre les deux mesures. En effet, comme le souligne l'Association transports et environnement (ATE), le passage des feux de signalisation au clignotant permet, couplé à la limitation à 30 km/h, une plus grande fluidité de circulation pour les automobilistes qu'à 50 km/h aujourd'hui.

La réponse aux deux postulats devait à l'origine intervenir au début de l'année 2023. Cependant, la publication d'une nouvelle directive relative au déploiement de zones 30 édictée par l'administration cantonale en janvier 2023 a impliqué une réadaptation de la stratégie élaborée et a donc nécessité d'adapter le calendrier envisagé.

## 2. Etat des lieux

---

La Ville de Nyon a d'ores et déjà entrepris plusieurs mesures allant dans le sens des requêtes exprimées par les postulant-e-s. La réponse à ces postulats donne à la Municipalité l'occasion de présenter l'état de la situation nyonnaise vis-à-vis de ces problématiques et les suites qu'elle entend donner pour accentuer les efforts déjà fournis.

### 2.1 L'apaisement des vitesses sur le réseau routier nyonnais

Au cours de ces dernières années, les enjeux et habitudes vis-à-vis de la mobilité ont profondément évolué. L'urgence climatique y contribue fortement, mais n'est pas l'unique raison. La voirie et, par extension, l'espace public attendant ont un rôle important à jouer pour accompagner cette évolution et satisfaire aux besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Pour répondre à ce défi, plusieurs villes (Lausanne, Morges, Genève, ...) ont franchi le pas de la réduction des vitesses en raison des nombreux bénéfices que cette mesure a pour la santé, la sécurité ou encore l'environnement. Citons par exemple :

- la réduction du bruit : le passage de 50 à 30 km/h permet de diminuer de moitié le niveau de pollution sonore perçu, améliorant la qualité du sommeil et réduisant les risques pour la santé (stress, fatigue chronique, propension aux accidents cardiovasculaires, ...) ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : stabiliser une vitesse de croisière améliore la fluidité du trafic et conduit à moins d'accélération/décélération soudaine et, donc, d'émissions. Cela réduit aussi la quantité de plastique, issu de l'usure des constituants des pneus, qui se disperse dans l'air et dans les eaux de ruissellement. Sur 50 tonnes de micro et nano-plastiques entrant annuellement dans les eaux du lac, 30 d'entre elles proviennent des poussières de pneumatiques, transportées par ces eaux de ruissellement ;
- la sécurité des usagères et usagers, tous modes confondus : le taux de survie d'un-e piéton-ne suite à un accident avec un véhicule à 30 km/h est multiplié *a minima* par cinq et, au mieux, passe de 10 à 90% par rapport à une collision à 50 km/h, selon une étude menée en France par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). D'autre part, il est prouvé qu'à 30 km/h, le champ visuel d'un-e automobiliste est quasiment deux fois plus grand, ce qui permet d'être plus vigilant et de prévenir les risques de collision. Aussi, à 30 km/h, le gabarit de la chaussée n'a pas besoin d'être aussi large qu'à 50 km/h. L'espace « gagné » peut ainsi être restitué aux modes actifs (marche, vélo, etc.), tout en accroissant leur sécurité ;
- l'amélioration de la fluidité du trafic : de nombreuses études corroborent la thèse selon laquelle une circulation à des vitesses inférieures favorise la fluidité du trafic. Une récente étude mandatée par l'ATE a constaté que la mise au 30 km/h du réseau routier n'avait qu'une faible incidence sur l'efficacité des systèmes de transports publics, qui peut être par ailleurs compensée par des mesures correctrices (priorisation plus évidente, voies dédiées, etc.).<sup>1</sup>

A Nyon, cette évolution est déjà perceptible avec, par exemple, la réorganisation du réseau des Transports publics de la région nyonnaise (TPN) opérée en 2014 et les mesures de mobilités mises en place ces dernières années qui ont induit une stabilisation du trafic individuel motorisé parallèlement à une forte progression de l'utilisation des transports publics. Ainsi, en réorganisant le réseau routier, notamment en le sécurisant pour toutes et tous, la tendance de ce report modal devrait se poursuivre. Le territoire communal a par ailleurs une singularité propice à un abaissement des vitesses de circulations, en raison de sa forme compacte et de son relief modéré.

---

<sup>1</sup> ATE – Association Transports et Environnement : [ate.ch](http://ate.ch) > Thèmes > Le 30km/h > Documents > Répercussions de la limitation à 30km/h sur les transports publics

Aujourd'hui, la vitesse moyenne constatée sur le réseau routier nyonnais est, selon les constatations de la Police Nyon Région (PNR), bien inférieure à 50 km/h en heures de pointe et 37,5% de la voirie nyonnaise est d'ores et déjà limitée à 30 km/h ou à des vitesses inférieures (cf. carte en annexe). C'est le cas par exemple de la Grand-Rue, de la route des Tattes d'Oie ou encore du bas de la route de St-Cergue. En effet, zones 30 et zones de rencontre, à 20 km/h, essaient peu à peu à Nyon, notamment dans les poches résidentielles et dans le centre ancien. La démarche de piétonnisation du centre-ville (phase I), menée entre 2019 et 2020, a d'ores et déjà permis une amélioration significative en ce sens. Ainsi, ces nouveaux régimes de circulations s'imposent assez naturellement et ont vocation à se diffuser dans un futur proche.

### **2.1.1 L'apaisement de la circulation : un scénario d'actualité**

En complément à ce contexte favorable, le postulat « 30 km/h en ville » proposé à la Municipalité intervient lors d'une période stratégique vis-à-vis de la planification de la mobilité à Nyon. En effet, des études ont été menées en 2022 et 2023 dans l'optique d'établir un état des lieux fiable et actualisé de la mobilité sur le territoire communal, socle incontournable pour une nouvelle planification.

A l'issue de cette phase d'analyse en lien avec l'élaboration du PDCom, actuellement en cours, une nouvelle image directrice pour la stratégie de mobilité décarbonée sera prochainement établie en tenant comme horizon 2040-2050. Cette dernière permettra de mettre à jour le concept de circulation, les charges de trafic et leur évolution selon le scénario envisagé et de définir les leviers d'actions nécessaires pour mettre en œuvre concrètement une mobilité décarbonée.

Bien que ces études portent sur plusieurs aspects de la mobilité, les résultats intermédiaires vont dans le sens d'un apaisement de la circulation, grâce à une meilleure fluidité du trafic et un report modal plus important. Il convient de souligner qu'à l'heure actuelle, les projets de réaménagement et/ou de requalification menés prennent en compte ces réflexions et proposent un espace public pacifié, à l'instar de ce qui est mené dans le secteur du chemin des Cottages.

En parallèle, la réalisation des mesures inscrites au sein des projets d'agglomération de deuxième et troisième générations du Grand Genève implique la restructuration et la requalification de nombreux axes de la ville dévolus, pour l'heure, au trafic individuel motorisé. Ces mesures s'articulent particulièrement bien avec une stratégie d'apaisement des vitesses et constituent même une fenêtre d'opportunité.

### **2.1.2 Positionnement de la Municipalité**

Afin de maximiser les bienfaits des mesures déjà entreprises et de préserver la qualité de vie nyonnaise contribuant grandement à l'attractivité de notre ville, la Municipalité entend aller dans le sens du postulat déposé et présente une stratégie de mise en œuvre raisonnée et progressive, qui vise à la fois à accentuer les efforts déjà entrepris tout en garantissant la fluidité et une hiérarchie claire des différents axes du réseau routier. Cela aura pour bénéfice d'offrir des espaces de vie au sein de l'espace public plus sécuritaires, qualitatifs et résilients.

Dans l'attente du nouveau PDCom, la Municipalité préconise d'aller de l'avant avec la présente stratégie pour bénéficier sans tarder des avantages de telles mesures, tout en assurant la compatibilité de ce projet avec les lignes directrices projetées. Elle entend donc intensifier la création de zones 30 mais également, lorsque le contexte y est favorable, de zones de rencontre, pour toutes les rues de zone résidentielle sur le domaine public, en continuité avec la pratique exercée ces dernières années. En complément, la Municipalité a étudié l'ensemble des possibilités techniques concernant le reste du réseau routier, en collaboration avec les représentant-e-s de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), et propose une stratégie progressive, qui s'échelonne dans le temps au gré des contraintes et des procédures.

Ces différentes solutions « techniques » sont explicitées dans le chapitre 3, afin de mieux appréhender la démarche proposée.

## **2.2 Les carrefours à feux à Nyon : quelle situation ?**

Depuis quelques années, certaines villes, comme Genève (2014) et Morges (2022), ont modifié une partie de leurs carrefours à feux pour les mettre au clignotant pendant la nuit. Les objectifs de cette mesure sont divers, comme par exemple l'amélioration de la fluidité du trafic, la réduction du bruit lié à l'arrêt et au redémarrage des véhicules et la diminution de la pollution de l'air.

Le postulat de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier intitulé « La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants » demande à la Municipalité d'étudier les carrefours qui pourraient être éligibles à une mise au clignotant la nuit, indépendamment de la remise en question des régimes de vitesse, et d'envisager la mise en place de cette mesure à Nyon, en phase test de six mois.

Dans ce cadre, la Ville de Nyon est actuellement équipée de 29 carrefours à feux répartis sur l'ensemble du territoire communal. Chaque installation présente une ou plusieurs fonctions : réguler le trafic lorsqu'il est dense, prioriser les transports publics ou encore assurer la sécurité des usagères et usagers.



La mise au clignotant des feux de nuit présente, à première vue, différents avantages. En effet, cette mesure permet aux automobilistes de ne pas s'arrêter au feu lorsque celui-ci est au clignotant, fluidifiant alors le trafic et permettant une réduction du bruit et des émissions dues aux démarrages des véhicules.

En revanche, la régulation des carrefours à feux permet de garantir la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers, en organisant et priorisant les circulations aux carrefours. La mise au clignotant des carrefours entraînerait la transformation de ces carrefours en carrefours à perte de priorité des axes secondaires sur l'axe principal. Dès lors, une vérification des questions de sécurité doit être réalisée afin de s'assurer que cette mesure n'entravera pas la sécurité des usagères et usagers.

Afin de pouvoir répondre au postulat de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier, chacun de ces 29 carrefours a été analysé (géométries, nombre de voies, traversées piétonnes, programmation. etc.).

Différents partenaires sont également directement impactés par la régulation lumineuse des carrefours de la ville. Dès lors, afin de prendre en compte les besoins des services d'urgence et

des transports publics, ce travail a été réalisé en étroite collaboration avec la PNR, les TPN, le Service de Défense Incendie et de Secours Nyon-Dôle (SDIS Nyon-Dôle) et le Groupement hospitalier de l'ouest lémanique (GHOL).

### **2.2.1 Fonctionnement des carrefours à feux**

Tous les carrefours à feux de la ville sont équipés de systèmes de détection de manière à permettre aux feux de s'adapter à la densité du trafic. Lorsqu'aucun véhicule n'est détecté, les carrefours se mettent dans une phase de repos. À Nyon, les carrefours se décomposent en deux catégories de phase de repos :

- « tout rouge » : sans détection, tous les feux sont rouges. Lorsqu'un véhicule est détecté, le feu vert lui est donné (trois carrefours concernés : route de Clémenty / avenue Reverdil ; avenue Reverdil / chemin de Crève-Cœur ; passage inférieur de la route de l'Etraz sous les voies ferrées) ;
- « vert sur l'axe » : les feux sont verts sur l'axe principal. Le carrefour s'adapte lorsqu'il y a une demande sur les axes secondaires (tous les autres carrefours).

Aujourd'hui, cette situation fonctionne et convient aux services d'urgence. Par ailleurs, de nuit, les charges de trafic sont relativement faibles et le trafic est fluide (trafic inférieur à 200 véhicules par heure dès 22h sur la plupart des axes et inférieur à 50 véhicules par heure aux heures les plus creuses, entre minuit et 4h).

Pour permettre d'analyser de manière fine les carrefours et prendre connaissance des contraintes rencontrées, une méthodologie a été observée, permettant de garantir que la sécurité des usagers et usagers ne soit pas péjorée par la mise en œuvre de cette mesure.

### **2.2.2 Positionnement de la Municipalité**

La Municipalité a validé la stratégie de déploiement de feux clignotants dans une première phase afin de pouvoir adapter, le cas échéant, les éléments de mise en œuvre.

## **3. Les stratégies de mise en œuvre préconisées pour Nyon**

---

### **3.1 Méthodologie pour une révision des régimes de vitesses**

En prenant en compte la marge de manœuvre municipale, le contexte nyonnais et les apports de la nouvelle directive de la DGMR, la Municipalité a élaboré une nouvelle stratégie construite par la combinaison de diverses solutions, qui s'échelonnent dans le temps.

La distinction par la nouvelle directive de routes « affectées à la circulation générale » et de rues de « desserte » implique différentes procédures, encore subdivisées selon la propriété de la route. Les subtilités liées aux procédures dictent le planning de mise en œuvre. La mise en œuvre de la stratégie dans son ensemble est à prévoir à l'horizon 2026. La stratégie globale préconisée est la suivante (voir le détail par la suite) :

- étape 1 : passage de nombreuses routes communales de desserte au sein des zones résidentielles en zones 30 ou zones de rencontre – horizon 2023 ;
- étape 2 - passage, après vérification par la DGMR, des routes communales et cantonales dites « affectées à la circulation générale » à 30 km/h ainsi que des rues de desserte privées les plus adaptées et propices, au gré des opportunités – horizon 2024-2025 ;
- étape 3 - passage à 30 km/h, de nuit, des axes demeurant à 50 km/h (principales pénétrantes) – horizon 2025-2026.

Pour mettre à l'œuvre cette stratégie, plusieurs démarches doivent être mobilisées selon la catégorie de l'axe et sa vocation – ces dernières sont présentées de façon exhaustive dans la section qui suit. Les coûts prévus de ces mesures ainsi que le calendrier sont explicités par la suite.

La mise en œuvre qui paraît la plus évidente – la généralisation du 30 km/h via un changement de limite générale – a d'emblée été écartée, car changer le régime général de vitesse en milieu urbain n'est pas une prérogative communale, mais fédérale, via l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

### **3.1.1 Etape 1 : Les axes de dessertes locales (ou routes communales non affectées à la circulation générales)**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, la nouvelle directive cantonale permet l'instauration de zones 30 sur les routes communales destinées à la desserte fine dans les quartiers d'habitation via une publication à la FAO (avec délai de recours habituel).

Les services du territoire et des infrastructures se sont associés à un bureau spécialisé afin d'aller de l'avant sur ces rues de desserte locale : 20 axes sont concernés par une réduction de leur limite de vitesse.

Suite à cela, la Ville s'emploiera à opérer les changements de signalétique adéquats. Cette phase ne comprendra pas d'interventions lourdes sur les rues concernées, étant donné que leurs profils actuels correspondent d'ores et déjà au régime de vitesse visé. Des aménagements temporaires pourront être envisagés au cas par cas, au vu du retour d'expérience des usagers et usagères.

### **3.1.2 Etape 2 : Les axes affectés à la circulation générale et rues de desserte privées**

Les rues de desserte privées

Une prise de contact ciblée à concevoir permettrait de proposer aux propriétaires de rues de desserte privées qui le souhaitent d'étendre le dispositif de la première étape, sous réserve d'accord collectif. Une fois qu'un accord est établi, la mise en œuvre suivra le même modèle que pour la première étape, à savoir une modification via publication à la FAO avec un changement de la signalétique sur les axes où cela s'avère pertinent sans nécessiter de réaménagements lourds.

Pour les rues de desserte privées d'usage public (desservant des établissements accueillant du public), la délégation de compétence municipale permet d'intervenir directement si la limitation actuelle n'est pas compatible avec certains critères de sécurité (visibilité notamment).

Les axes affectés à la circulation générales sur routes communales

Une route est considérée comme affectée à la circulation générale lorsqu'elle supporte du trafic d'échange, dessert des attracteurs et/ou accueille une ligne de transport public (cf. carte en annexe).

Conformément à la nouvelle directive, la réduction de la limite de vitesse sur les routes communales affectées à la circulation générale nécessite le dépôt d'un dossier d'expertise auprès de la DGMR, pour analyse par la Commission consultative de circulation (CCC).

La Municipalité prévoit de constituer les dossiers avec l'appui potentiel d'un bureau spécialisé, après validation des routes concernées par la Municipalité. Les aménagements complémentaires jugés nécessaires feront l'objet d'une demande de financement dans le cadre d'un nouveau préavis constitué à cet effet, qui sera alors soumis au Conseil communal.

Les axes affectés à la circulation générales sur routes cantonales (RC)

La nouvelle directive prévoit que pour abaisser la vitesse sur les routes cantonales affectées à la circulation générale, une demande officielle soit déposée auprès de la DGMR afin qu'elle puisse mener son expertise via la Sous-commission de limitation des vitesses (SCLV) et la CCC.

La Municipalité a d'ores et déjà réservé auprès de la DGMR un créneau dans l'ordre du jour des prochaines séances de la CCC disponibles, à savoir en 2024.

### **3.1.3 Etape 3 : 30 km/h de nuit**

A l'issue de ces différentes procédures, la Ville de Nyon aura une image claire et définitive des axes et périmètres ayant pu être pacifiés. Sur les axes n'ayant pas répondu aux critères des différentes procédures ci-dessus ou qui n'étaient pas éligibles à un passage à 30 km/h, il conviendra d'étudier la nécessité d'une limitation à 30 km/h la nuit (22h – 6h), conformément aux prescriptions de limitation du bruit routier. Cette nouvelle procédure s'étend sur environ six mois, comprenant un addenda à l'étude d'assainissement du bruit routier et un traitement par la DGMR.

La procédure de requête d'établissement d'une réduction de vitesse nocturne sur certains axes nyonnais viendra clore les différentes étapes de cette stratégie et compléter les mesures prises pour les axes n'étant éligibles à aucune des procédures précédentes. Les coûts et les aménagements à prévoir comprennent uniquement la pose d'une nouvelle signalétique et la communication en amont. Pour l'instant, cette option de réduction de la limite de vitesse durant la nuit reste en suspens et est intrinsèquement liée aux résultats des procédures mentionnées auparavant.

### **3.1.4 Impact de la réduction des vitesses pour les services d'urgence : la question des « feux bleus »**

La gestion des interventions de véhicules d'urgence dans un contexte de vitesse abaissée soulève quelques problématiques dont il est essentiel de se prémunir. En effet, réduire la vitesse de circulation (que ce soit la nuit seulement ou bien la journée dans son ensemble) implique une marge de dépassement des limites de vitesse moindre puisque la loi prescrit un pourcentage de dépassement, et ce seulement dans certains cas de figure, selon l'art.100 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR). Même en situation d'intervention, feux bleus et avertisseurs activés, le dépassement de la limite est très encadré et soumis à la justification du caractère « urgent » de la mission.

Pour cette raison, il est important de souligner que les périmètres proposés dans ce présent préavis ont été étudiés en partenariat avec les services d'urgence, afin de diminuer leur impact sur leurs activités. La Municipalité continuera ce travail de coordination avec le SDIS ainsi que la PNR tout au long de la mise en œuvre de ces mesures.

## **3.2 Méthodologie pour la mise au clignotant de nuit de certains carrefours**

### **3.2.1 Méthodologie retenue**

L'analyse de chacun des carrefours à feux de Nyon a permis d'identifier les carrefours éligibles ou non à cette mesure, sur la base des critères suivants :

- visibilité : afin de préserver la sécurité de toutes et tous, une bonne visibilité au carrefour doit être garantie suite à la mise en place des feux clignotants de nuit. Les carrefours ne garantissant pas une bonne visibilité ont été écartés ;



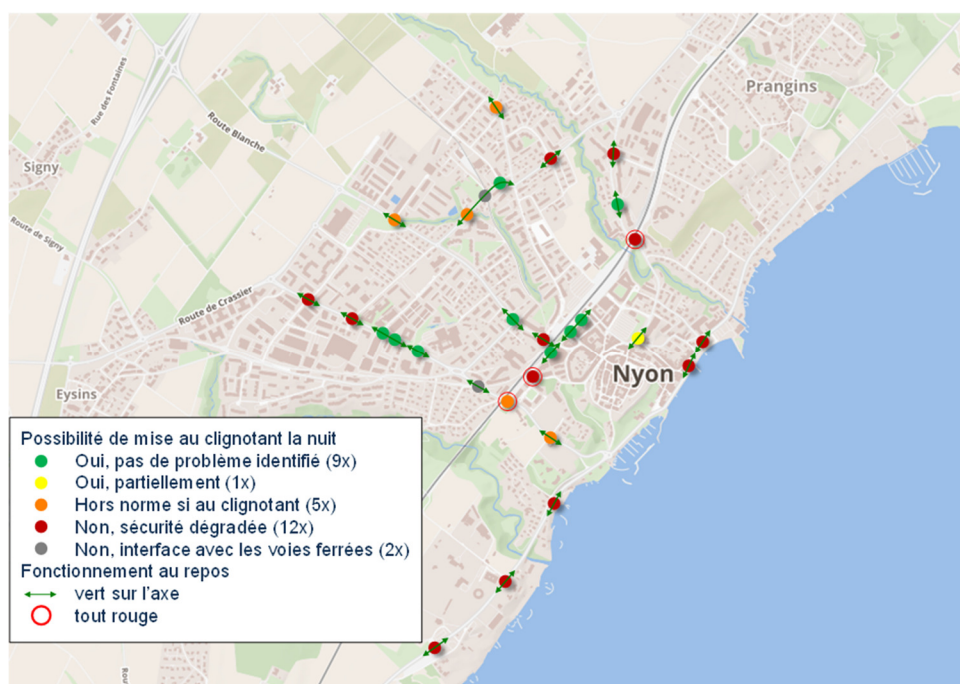
- vitesse : il n'est pas recommandé de mettre les feux au clignotant à certains carrefours en ligne droite, où la phase de repos des feux est au vert. Les vitesses des véhicules sont trop élevées pour garantir la sécurité sans feux de signalisation ;
- configuration des voies : certains carrefours à feux permettent actuellement de gérer le rabattement de deux voies en une seule voie, en l'occurrence lorsqu'une voie bus se termine et que son parcours continue sur une voie dédiée aux véhicules motorisés. Les feux permettent dans ce contexte, d'une part d'accorder la priorité au bus, mais également d'assurer la sécurité, en garantissant que les bus et le trafic routier ne s'avancent pas simultanément sur une seule voie.

Le trafic de nuit étant faible, le besoin de priorité des bus est amoindri. Néanmoins, certains carrefours dont la configuration actuelle ne garantissait pas la sécurité des usagères et usagers sans régulation ont été écartés.

A noter que la consultation des services d'urgence a permis de confirmer que la mise au clignotant n'aura pas d'impact sur les véhicules prioritaires et pourrait avoir un effet positif pour l'accès des pompier-ère-s à la caserne.

### **3.2.2 Analyse par carrefour**

En respectant les mesures de sécurité précédemment détaillées, les carrefours retenus ou écartés sont illustrés ci-dessous :



Dans ce cadre, l'analyse réalisée démontre que :

- neuf carrefours pourraient être mis au clignotant dans un premier temps ;
- un carrefour pourrait faire l'objet d'une mise au clignotant partielle, en maintenant un mouvement au rouge, qui activerait le carrefour en cas de détection des bus ;
- cinq carrefours nécessitent une analyse et une pondération des avantages et inconvénients approfondies, car ils ne respecteraient pas la norme relative aux traversées piétonnes non régulées ;

- douze carrefours à feux verraient leur sécurité dégradée avec une mise au clignotant pour diverses raisons notamment un manque de visibilité, une vitesse pratiquée élevée, un besoin de priorisation et de sécurisation pour les bus, des traversées piétonnes trop longues ;
- deux carrefours à feux ont une interface ferroviaire (avenue des Eules avec la voie NStCM et la route de Clémenty avec la voie CFF Cargo au niveau du chemin de Martavaux), la mise au clignotant ne s'y applique pas : sur l'avenue des Eules, les feux s'enclenchent uniquement au passage des trains avec l'abaissement des barrières ; sur le second carrefour, les feux sur l'axe principal sont déjà au clignotant en phase de repos.

### **3.2.3 Synthèse**

La mise au clignotant des carrefours dont la phase de repos est « vert sur l'axe » aura un impact léger sur la fluidité du trafic, le bruit ou encore la pollution de l'air. Au vu de la part élevée de carrefours concernés (26/29), cette mise au clignotant n'aura pas non plus d'impact majeur sur la circulation en ville, mis à part de faciliter l'accès depuis les axes secondaires.

En revanche, cette mesure présente un intérêt lié au comportement des usagères et usagers aux traversées piétonnes. Dans la situation actuelle en effet, le faible nombre de véhicules et de piéton-ne-s la nuit peut inciter les usagères et usagers à ne pas respecter les feux de signalisation, et à créer des situations de danger en traversant au rouge.

Dès lors, le passage aux feux clignotants permettrait de responsabiliser les passant-e-s et de leur indiquer qu'ils doivent être attentif-ve-s.

Ces traversées s'apparenteraient donc à des traversées piétonnes non régulées et les règles y relatives s'y appliqueraient :

- les piéton-ne-s sont prioritaires sur le trafic routier. Ils doivent toutefois s'assurer que la voie est libre avant de traverser. Cela ne leur donne donc pas le droit de s'élancer devant un véhicule en mouvement ;
- les véhicules sur la chaussée doivent céder le passage aux piéton-ne-s qui manifestent leur intention de s'engager sur la traversée piétonne.

Par ailleurs, afin de dissuader d'éventuels excès de vitesse et assurer la bonne compréhension de la mise au clignotant des carrefours à feux, des mesures d'accompagnement s'avèrent nécessaires (voir ch. 3.3).

### **3.2.4 Mise en œuvre**

Suite à l'analyse de faisabilité de la mise au clignotant des carrefours durant la nuit, il est proposé au Conseil communal de mettre en œuvre cette mesure dans les carrefours où les questions de sécurité sont respectées. Une première mise en œuvre, avec mise en place d'un monitoring, comme proposé par Mme la Conseillère communale Caroline Bordier, s'avère pertinente afin de pouvoir évaluer cette première phase à terme et la prolonger si les observations sont concluantes.

Dès lors, il est proposé la mise en œuvre de la mesure de la manière suivante :

- la mise au clignotant des neuf carrefours verts sur l'illustration de synthèse (chapitre 2.3.1) ;
- la mise au clignotant partielle sur un 10<sup>e</sup> carrefour (jaune sur l'illustration de synthèse, 2.3.1), situé à l'intersection entre la rue St-Jean et la rue de la Colombière.

La mise au clignotant des feux durant la nuit bénéficierait à l'ensemble des usagères et usagers dont la sécurité serait assurée grâce aux mesures suivantes :

- la mise en place de radars pédagogiques<sup>3</sup> sur la route de Divonne afin de dissuader d'éventuels excès de vitesse ;
- des mesures de vitesse sur la route de Divonne avant et pendant la première phase;
- l'adaptation de la signalisation routière et marquage de manière à rendre le régime de priorité clair.

Le monitoring de cette mesure sera réalisé durant ses six premiers mois de mises en œuvre sur la base d'observations de terrain réalisées par le SDI, du retour d'expérience, notamment de la PNR, et d'éventuelles remarques et observations des citoyen-ne-s et d'usager-ère-s.

Des adaptations seront effectuées si le dispositif ne donne pas entière satisfaction.

Les mesures de vitesse sur la route de Divonne permettront d'évaluer l'impact sur le comportement des usagères et usagers et notamment de vérifier que la mesure de mise aux feux clignotants de nuit n'incite pas aux excès de vitesse.

Si les résultats de cette première période de six mois et les améliorations observées permettent d'atteindre les objectifs de fluidité, de diminution de bruit sans péjorer les conditions de sécurité, cette mesure sera par la suite pérennisée.

Dans le cas où le résultat sur l'un des carrefours ne serait pas concluant (excès de vitesse récurrents constatés, péjoration de la sécurité) et qu'il n'est pas possible de trouver d'autres solutions, un retour au fonctionnement initial (sans mise au clignotant) devra être envisagé. À noter que l'installation des radars pédagogiques n'est pas incompatible avec le fonctionnement actuel et que la signalisation qui sera mise en place est conforme au fonctionnement avec feux.

### **3.3 Abaissement des vitesses et feux clignotants : mesures d'accompagnement prévues**

Afin de s'assurer de la bonne compréhension des usagères et usagers, des actions de communication sont prévues pour les mesures mises en place en réponse aux postulats.

Une démarche de communication sera entreprise aussi afin de préciser quelles sont les règles de circulation à respecter lorsque les feux sont au clignotant et d'accentuer le fait que les piéton-ne-s sont prioritaires via des moyens visuels percutants. Par ailleurs, la mise au clignotant nécessite que le régime de priorité soit clair. Ainsi, quelques carrefours nécessiteront la mise à jour de la signalisation avec notamment le marquage des triangles indiquant un « céder-le-passage ».

La pose de radars fixes a été considérée, cependant elle engendre des coûts élevés et ces derniers bénéficient d'une acceptation limitée lorsqu'il se trouvent sur des axes à 30 km/h. Ainsi, il est préférable de positionner des radars pédagogiques qui ont démontré leur efficacité sur l'attitude des automobilistes. Il est suggéré d'en positionner notamment sur la partie basse de la route de St-Cergue et sur l'avenue Perdtemps.

Ces mesures seront ajustées au gré des retours d'expériences et remarques constructives émises par les acteur-ric-e-s impliqué-e-s. Pour ce faire, il est envisagé d'opérer un monitoring évaluant le fonctionnement des mesures en place et d'éventuelles améliorations.

---

<sup>3</sup> À noter que trois radars pédagogiques peuvent être mis à disposition, mais que l'acquisition de panneaux solaires est nécessaire pour un fonctionnement autonome sur la période de la première phase (fonctionnement actuel sur batteries, nécessitant le remplacement hebdomadaire).

Une prise de contact ciblée avec les propriétaires de rues de desserte privées est à envisager en leur exposant la stratégie menée lors de la première étape et, selon leurs initiatives, l'administration étendra la stratégie, sous réserve d'accord de principe collectif.

Une étroite coordination avec la PNR sera nécessaire pour le travail de médiation et de sensibilisation sur le terrain dans un premier temps, lors de la mise en place de radars pédagogiques pour sensibiliser les automobilistes à leurs vitesses réelles en second temps et, enfin, pour le contrôle des vitesses sur certains axes. Cette coordination visera à assurer le suivi de la mesure et à procéder aux potentielles adaptations, le cas échéant.

## **4. Calendrier**

---

### **4.1 Pacification des vitesses**

Le calendrier global de cette stratégie s'étale sur de nombreux mois, étant donné les délais et la variété des procédures mobilisées. Ainsi, voici les principales échéances :

- hiver 2023/2024 : passage des axes de desserte en zone 30 ou de rencontre (20 km/h) suite à la publication à la FAO. Cette étape consistera à limiter les vitesses sur les rues de desserte avec la mise en place d'une signalétique (horizontale et verticale). De légers aménagements pourront venir compléter cette démarche ;
- été/automne 2024 : dépôt d'un nouveau préavis auprès du Conseil communal :
  - pour la mise en œuvre d'aménagements légers au gré des besoins exprimés par la population suite au déploiement de la première étape ;
  - pour le déploiement de la deuxième étape ;
  - pour la réalisation des études liées à la troisième étape.
- été 2025 : préavis auprès du Conseil communal pour demander les fonds de mise œuvre pour la 3<sup>e</sup> étape de déploiement, à savoir le 30km/h de nuit

Le calendrier présenté ci-dessus correspond au déroulé optimal des différentes procédures, il est cependant soumis aux aléas potentiels découlant d'acteur-riche-s externes (délais de traitement du Canton et possibles oppositions).

### **4.2 Mise au clignotant des 10 carrefours à feux la nuit – première phase**

La mise en clignotant de nuit des carrefours concernés peut être opérée dès que les marquages seront réalisés et selon la disponibilité des entreprises.

## **5. Incidences financières**

---

La mise en œuvre de cette stratégie de pacification induit inéluctablement des coûts, qu'il a été toutefois tenté de contenir au maximum en saisissant de façon efficiente les opportunités. Cela étant dit, les études réalisées en prévision de la validation par la DGMR, que ce soit pour les rues de desserte ou bien les routes affectées à la circulation générale, pèsent pour grande partie sur le budget. D'autre part, l'achat et la pose d'une nouvelle signalétique adaptée aux nouveaux plans représente un autre poste majeur. Enfin, il faut considérer l'approvisionnement en radar pédagogique et les frais induits par les mesures de sensibilisation et de communication. La problématique financière liée aux radars pédagogiques est potentiellement minime puisqu'il est possible de les obtenir en prêt auprès de la DGMR (sous réserve de disponibilité).

Au total, un montant de CHF 353'800.— TTC est demandé au Conseil communal. Il se décompose comme suit :

**5.1 Réalisation de la première étape : passage de 20 axes à 30 km/h (ou 20 km/h) – Signalétique, accompagnement et aménagements flexibles**

- Appui technique pour la constitution de dossiers de publication à la FAO concernant la création/extension de zones 30 en ville de Nyon : CHF 14'000.— TTC
- Frais de publication dans la FAO : CHF 1'800.— TTC
- Achat, pose et dépose de panneaux de signalisation : CHF 70'000.— TTC
- Mise en place d'aménagements modulables sur les rues concernées : CHF 50'000.— TTC
- Marquages à modifier/créer : CHF 20'000.— TTC
- Communication : CHF 10'000.— TTC
- Divers et imprévus : CHF 8'000.— TTC

**TOTAL** **CHF 173'800.— TTC**

Au total, le budget s'élève donc à CHF 173'800.— pour la réalisation de la première étape de pacification des vitesses.

**5.2 Mise au clignotant des 10 carrefours à feux la nuit – première phase**

- Mise au clignotant (10 carrefours) : CHF 14'000.— TTC
- Mise au clignotant de cinq carrefours supplémentaires, sous réserve de l'analyse nécessaire à réaliser : CHF 7'000.— TTC
- Panneaux solaires pour les radars pédagogiques (incluant matériel de fixation) : CHF 5'000.— TTC
- Marquages et panneaux de signalisation : CHF 3'000.— TTC
- Communication : CHF 2'000.— TTC
- Divers et imprévus : CHF 9'000.— TTC

**TOTAL** **CHF 40'000.— TTC**

Au total, le budget s'élève donc à CHF 40'000.— pour la mise au clignotant de 10 carrefours à feux la nuit dans le cadre de la première phase.

**5.3 Etudes préalables à la seconde étape : passage de certains axes communaux affectés à la circulation générale à 30 km/h**

- Etude globale pour l'extension de la pacification du réseau : CHF 80'000.— TTC
- Appui technique pour la constitution de dossiers de publication à la FAO concernant l'extension des zones 30 aux routes communales affectées à la circulation générale en ville de Nyon : CHF 60'000.— TTC

**TOTAL** **CHF 140'000.— TTC**

## 6. Aspects du développement durable

---

La question de la vitesse de circulation en milieu urbain est une problématique complexe, soulevant des enjeux de diverses natures. En effet, réduire les vitesses des axes routiers implique une profonde réorganisation de la hiérarchie des différents modes de déplacement, une réduction des niveaux de pollutions (atmosphérique, sonore, ...) mais aussi un accroissement de la sécurité des usager-e-s des autres modes de déplacement. Ainsi, la réduction significative de la vitesse des automobilistes est une mesure qui s'inscrit pleinement dans les objectifs pluriels du développement durable.

### 6.1 Dimension économique

Le passage à une limitation à 30 km/h sur tout ou partie du territoire communal est une mesure ayant une dimension économique notable. En effet, au vu des nombreux effets négatifs mis en lumière ces dernières années qu'engendre la circulation automobile en milieu urbain, réduire son impact est une mesure ayant de nombreux intérêts. De plus, la baisse notable de la mortalité routière, la chute significative des émissions et autres polluants, une réduction de la pollution sonore sont autant de phénomènes pouvant être comptabilisés au bénéfice pour la société.

### 6.2 Dimension sociale et participative

La mise en place de stratégies d'apaisement des vitesses en milieu urbain revêt également un aspect sociétal non négligeable.

Une vitesse diminuée permet un meilleur partage de l'espace rue pour tous les modes de transport et leurs usagères et usagers. En effet, le caractère routier marqué de certains axes alimentant le sentiment d'insécurité et des barrières physiques contribuent à dégrader le rayon de mobilité des habitant-e-s les plus fragiles (parents seuls avec poussette et/ou enfants en bas âge, personnes âgées, enfants en bas âge, personnes à mobilité réduite, personnes blessées, etc.). C'est aussi un tremplin pour restaurer l'une des vocations quelque peu disparues de la rue, la rue comme espace de rencontre. Une circulation automobile apaisée permet de créer un espace public plus agréable, qui s'avère être un terreau fondamental pour faire société.

La mise en œuvre des feux clignotants de nuit permettra de fluidifier le trafic et de réduire le bruit et les émissions de gaz à effets de serre, induits par le redémarrage des véhicules. Cette mesure aura donc un impact direct sur la qualité de vie des Nyonnais-es. Par ailleurs, cette mesure permettra également de responsabiliser les usagères et usagers.

### 6.3 Dimension environnementale

Les critères liés à l'amélioration des milieux de vie sont bien évidemment au centre des motivations poussant à l'instauration de rues à vitesse réduite. Ceci s'explique par les nombreux bénéfices, pour les milieux humains et naturels, d'une telle mesure.

En premier lieu, la mise en place de limitations généralisées permettrait la réduction des émissions de GES des automobilistes, non pas par la simple diminution de vitesse mais par la fluidité du trafic induite. En second lieu, cela crée une opportunité de désimperméabilisation de la ville grâce à la possible réduction des gabarits de voirie. Enfin, en dernier lieu, le sentiment de sécurité accru rend plus attractifs les modes concurrents aux véhicules individuels motorisés et incite plus fortement au report modal.

La programmation des feux au clignotants la nuit permettra aussi de limiter le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, objectif de la Ville dans le cadre de son plan climat.

## **7. Conclusion**

---

Poursuivant ce qui a déjà été entrepris jusqu'à aujourd'hui, la Municipalité souhaite davantage accompagner l'évolution des usages et des habitudes liées aux pratiques de mobilité, et ce afin de limiter leur impact négatif sur l'environnement, la santé ainsi que la qualité de vie.

Pour ce faire, la Municipalité souhaite apporter une réponse commune aux deux postulats « 30 km/h en ville » et « La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants », qui visent des finalités similaires, notamment en ce qui concerne la réduction du bruit et la fluidité du trafic ou encore la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

La Municipalité est d'ores et déjà à l'œuvre afin de pacifier les axes de desserte au sein des quartiers d'habitation. Avec l'application de cette mesure, une grande partie des rues de la ville seront régies par des vitesses inférieures ou égales à 30 km/h. Cette réalisation s'inscrit pleinement dans les Lignes directrices de la législature « Nyon 2030 - Ville proche et vivante », particulièrement au regard de l'objectif « faire vivre et relier les quartiers », en accroissant de manière significative la sécurité et la convivialité entre les usagères et usagers au sein de l'espace public.

Ce rapport-préavis vient exposer la stratégie préconisée par les services de la Ville afin de parachever les mesures déjà entreprises jusqu'alors. Il est donc prévu de recourir à l'expertise de la DGMR pour évaluer la faisabilité d'un abaissement de vitesses à 30 km/h sur des routes dites « affectées à la circulation générale » aussi bien communales que cantonales (RC). Dans l'intervalle, la Ville a opté pour une solution complémentaire pour obtenir des résultats d'ores et déjà sur les axes de desserte fine sur lesquels la Municipalité peut agir rapidement.

Cette stratégie est le fruit d'un travail de longue haleine entre le Service des infrastructures et le Service du territoire, et a par ailleurs été soumise – lors de séances techniques – aux représentants des services d'urgences à l'instar de la PNR et du SDIS, mais aussi auprès des transporteurs publics, les TPN. L'esquisse du réseau routier tel que représenté ici traduit une approche pragmatique, sans renoncer à des ambitions fortes en termes environnementaux et sociétaux.

Cette proposition est accompagnée par la mise au clignotant d'une dizaine de carrefour à feux lors d'une première phase de six mois, complétée par cinq carrefours supplémentaires sous réserve de l'analyse nécessaire à réaliser. Cette mesure permettra également de responsabiliser les usagères et usagers du réseau et limitera les comportements imprudents. En revanche, la mise au clignotant n'aura pas d'impact sur les véhicules prioritaires et pourrait également avoir un effet positif pour l'accès des pompier-ère-s à la caserne. La première phase donnera par ailleurs l'occasion à la Municipalité d'apprécier la mesure, afin de la pérenniser.

## NYON - RAPPORT-PRÉAVIS N° 2023/121 AU CONSEIL COMMUNAL

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

### Le Conseil communal de Nyon

**vu** le rapport-préavis N° 2023/121 concernant la réponse aux postulats de M. le Conseiller communal Alexander Federau et consorts intitulé « 30 km/h en ville » et de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier intitulé «La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants ! »

**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 que le rapport-préavis N° 2023/121 vaut réponse aux postulats suivants :
  - a. postulat de M. le Conseiller communal Alexander Federau et consorts intitulé « 30 km/h en ville »,
  - b. postulat de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier intitulé « La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants ! » ;
2. de prendre acte de la limitation de vitesse par la création de zones 30 et de zones de rencontre dans les poches résidentielles (étape 1) en continuité des aménagements existants ;
3. de prendre acte de la mise au clignotant de 10 carrefours la nuit pour une première phase de six mois ;
4. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 353'800.— TTC afin de financer les mesures de fluidification et d'apaisement de la circulation routière ;
5. de porter ce montant en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 10 ans.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 septembre 2023 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia



## **Annexes**

---

- Fiche d'investissement
- Postulat de Mme la Conseillère communale Caroline Bordier intitulé « La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants ! » ;
- Postulat de M le Conseiller communal Alexander Federau et consorts intitulé « 30 km/h en ville » ;
- Cartographie des axes réputés « affectés à la circulation générale », du réseau routier actuel et des axes passés en « zone 30 » ou en « zone de rencontre » suite à la première étape de pacification ;
- Complément d'information sur les différentes méthodes de pacification des vitesses en milieu urbain.

**FICHE D'INVESTISSEMENT**

**PREAVIS No. 2023/121**

**Pour une ville de Nyon à la circulation fluidifiée et apaisée**

**Date: Nyon le**

**31.08.2023**

**Réponses aux postulats de M. Federau sur les 30 km/h en ville et de Mme Bordier sur les feux clignotants**

<b>Situation des préavis au 31.08.2023</b>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total des préavis votés par le Conseil communal	13 472 665	5 252 306	30 968 925	35 018 470	25 990 523	23 329 467

<b>Situation des emprunts au 31.08.2023</b>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Plafond d'emprunt selon préavis N°2021/15	360 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000	380 000 000	380 000 000
Emprunts au 1er janvier	263 000 000	289 000 000	297 500 000	291 300 000	284 928 000	298 156 000
Evolution des emprunts durant la période +/-	26 000 000	8 500 000	-6 200 000	-6 372 000	13 228 000	-500 000
Emprunts fin période/date du jour	289 000 000	297 500 000	291 300 000	284 928 000	298 156 000	297 656 000

<b>Cautionnements et garanties</b>	
Plafond (préavis N°2021/15)	30 000 000
Caution activée	-11 603 600
Caution demandée	0
Disponible	18 396 400

<b>Dépenses et recettes d'investissement</b>	CHF	<b>Estimation des dépenses d'investissements nets</b>					2023-2027
		2023	2024	2025	2026	2027	
<b>Descriptif/Libellé</b>							
Passage au 30 km/h	173 800	86 900	86 900				173 800
Mise au clignotant	40 000	20 000	20 000				40 000
Etudes préalables à la seconde étape	140 000	70 000	70 000				140 000
<b>Total de l'investissement</b>	<b>353 800</b>	<b>176 900</b>	<b>176 900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>353 800</b>

<b>Estimation amort. + entretien</b>		
Durée ans	Montant Amortiss./an	Entretien annuel
<b>10</b>	<b>35 380</b>	
<b>Total</b>	<b>35 380</b>	

<b>Financement du préavis</b>	CHF
<b>Budget de fonctionnement:</b>	
Trésorerie courante	
<b>Investissement:</b>	
Emprunts	353 800
<b>Total des besoins en financement</b>	

<b>Coûts d'exploitation</b>	Libellé / années	<b>Estimation des coûts d'exploitation</b>					2023-2027
		2023	2024	2025	2026	2027	
<b>Coût total d'exploitation</b>		<b>3 538</b>	<b>7 076</b>	<b>42 456</b>	<b>42 456</b>	<b>42 456</b>	<b>137 982</b>
Intérêts en %	2,00%	3 538	7 076	7 076	7 076	7 076	31 842
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		0	0	35 380	35 380	35 380	106 140
Personnel supp. en CHF		0	0	0	0	0	0
Personnel supp. en EPT		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Recettes</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Recettes		0	0	0	0	0	0
<b>Coûts nets d'exploitation</b>		<b>3 538</b>	<b>7 076</b>	<b>42 456</b>	<b>42 456</b>	<b>42 456</b>	<b>137 982</b>

La nuit, réduisons la pollution et le bruit inutile grâce aux feux clignotants !

Monsieur le Président, chers collègues,

La mise au clignotant des feux la nuit est une mesure efficace et éprouvée, notamment dans d'autres villes suisses, pour fluidifier le trafic, réduire le bruit routier, et par là apaiser la circulation dans les quartiers.

Une phase-test permettrait de mesurer les avantages et inconvénients de cette mesure, déjà introduite dans d'autres villes. Les bénéfices attendus sont l'amélioration de la fluidité du trafic et dans la réduction des pics sonores.

Cela se fait à Morges (phase test de 6 mois qui a pris fin le 1er août), à Lausanne (depuis novembre 2020), et à Genève (depuis mars 2017, la troisième vague de mise à l'orange clignotant la nuit a été déployée sur vingt nouveaux carrefours. Cette action vient compléter les deux premières vagues conduites en septembre 2014 et juillet 2015 et porte ainsi le nombre total de carrefours concernés à 106, correspondant à près du quart des installations genevoises).

La Commune de Morges n'a constaté aucune augmentation des accidents et une grande satisfaction de la population. Par conséquent, la Municipalité a décidé de pérenniser la mesure et d'étudier son extension à d'autres carrefours.

Nous demandons à la Municipalité

1. D'étudier les carrefours qui peuvent être candidats à être mis en mode clignotant durant la nuit, sans remettre en question le régime des vitesses.
2. Revenir devant le Conseil avec une communication du bilan après 6 mois.

Nous demandons que ce postulat soit directement renvoyé en Municipalité pour étude et rapport.

Merci de votre attention.

Caroline Bordier, pour le groupe PLR

Au Conseil communal de Nyon

POSTULAT

### **30 km/h en Ville de Nyon**

Moins de bruit et moins d'accidents, plus de fluidité, une plus grande qualité de vie et davantage de convivialité : il est temps de repenser la limitation de vitesse à Nyon. De nombreuses villes en Europe et en Suisse généralisent le 30 km/h. Il s'agit d'une mesure efficace et peu coûteuse.

La ville de Paris vient de franchir le pas, en s'appuyant sur l'expérience de Grenoble et de Lille qui ont adopté cette réglementation depuis plusieurs années. Les villes suisses suivent aussi le mouvement : Winterthour a instauré le 30 km/h dans toute la ville et même le 20 km/h dans les quartiers d'habitation. A Zurich, presque la totalité des rues va bientôt passer au 30 km/h. Lausanne vient d'instaurer cette limitation de nuit. La ville de Fribourg applique cette mesure sur 75 % de son réseau routier depuis cet été. Les villes de Berne, Bâle et Zoug étendent aussi cette réglementation. Genève considère cette option comme mesure de protection du bruit, et souhaite également instaurer le 30 km/h sur l'ensemble du territoire municipal. L'Office fédéral des routes (OFROU) recommande désormais cette réglementation à l'intérieur des localités.

Notre ville a l'avantage d'être assez compacte, ce qui implique que les automobilistes et deux-roues motorisés ne perdront que peu de temps par rapport à la situation actuelle. Et les gains sont nombreux : réduction du bruit, sécurité, fluidité, convivialité, incitation à la mobilité durable.

**Réduction du bruit :** Le 30 km/h protège du bruit : il permet une diminution de près de trois décibels en comparaison avec le 50 km/h, ce qui correspond à une diminution de moitié du volume de trafic, en termes d'intensité sonore perçue. Il s'agit donc d'une mesure en adéquation avec l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), qui vise à protéger la population des nuisances sonores. Selon les axes, elle pourrait permettre d'éviter l'installation de dispositifs infrastructurels qui coûtent très chers à la Ville comme les revêtements phono-absorbants ou les parois anti-bruit.

**Amélioration de la sécurité :** D'après le BPA, en cas de choc à 30 km/h, les chances de survie du piéton heurté sont 6x plus grandes qu'à 50 km/h ! Dans les zones 30, il n'y a ainsi pratiquement plus d'accidents mortels. Pour les enfants, les trajets scolaires sont plus sûrs. Les cyclistes se sentent aussi nettement plus en sécurité. À 30 kilomètres à l'heure, il est par ailleurs plus facile pour les piétonnes et piétons de traverser la route. Le 30 km/h accroît aussi la sécurité des trottoirs : avec une chaussée plus sûre, les enfants à vélo et les utilisateurs de trottinettes électriques iront plus volontiers sur la route au lieu du trottoir.

**Fluidification du trafic :** C'est peut-être contre-intuitif, mais diminuer la vitesse permet de fluidifier le trafic, selon l'OFROU. Par ailleurs, cette limitation de vitesse est mieux respectée lorsqu'elle est généralisée.

**Promotion de la mobilité durable et convivialité :** Le sentiment d'insécurité sur la route est le premier frein à l'adoption de modes de locomotion durables. La cohabitation entre modes de déplacement est d'autant plus difficile que les différences de vitesse sont grandes. Un abaissement de la vitesse favorise donc la multimodalité. D'autre part, les surfaces dévolues au réseau routier ne sont pas extensibles à souhait. En réduisant les gabarits nécessaires au trafic motorisé, l'abaissement généralisé de la vitesse permet de libérer de la place en faveur de la mobilité douce, de la végétation et de la biodiversité, contribuant ainsi à la qualité de séjour dans l'espace public et à la nature en ville. Globalement, une circulation apaisée rend la ville plus durable et plus conviviale.

Le postulat demande par conséquent à la Municipalité :

- D'étudier le passage à une limitation de 30 km/h maximum de l'ensemble du territoire communal, à l'exception des routes où une loi cantonale ou fédérale prescrit une vitesse maximale supérieure.

Nous proposons au Conseil communal de renvoyer directement ce postulat à la Municipalité.

Alexander Federau, Christos Kornaros, Frédéric Rast  
pour les Vert·e·s

Déposé à Nyon le 20 septembre 2021



Axes considérés comme affectés à la circulation générale

Route de Pullyet

Route de Crassier

Route de Nyon

Nyon





## Typologie du réseau routier – Etat actuel (2023)

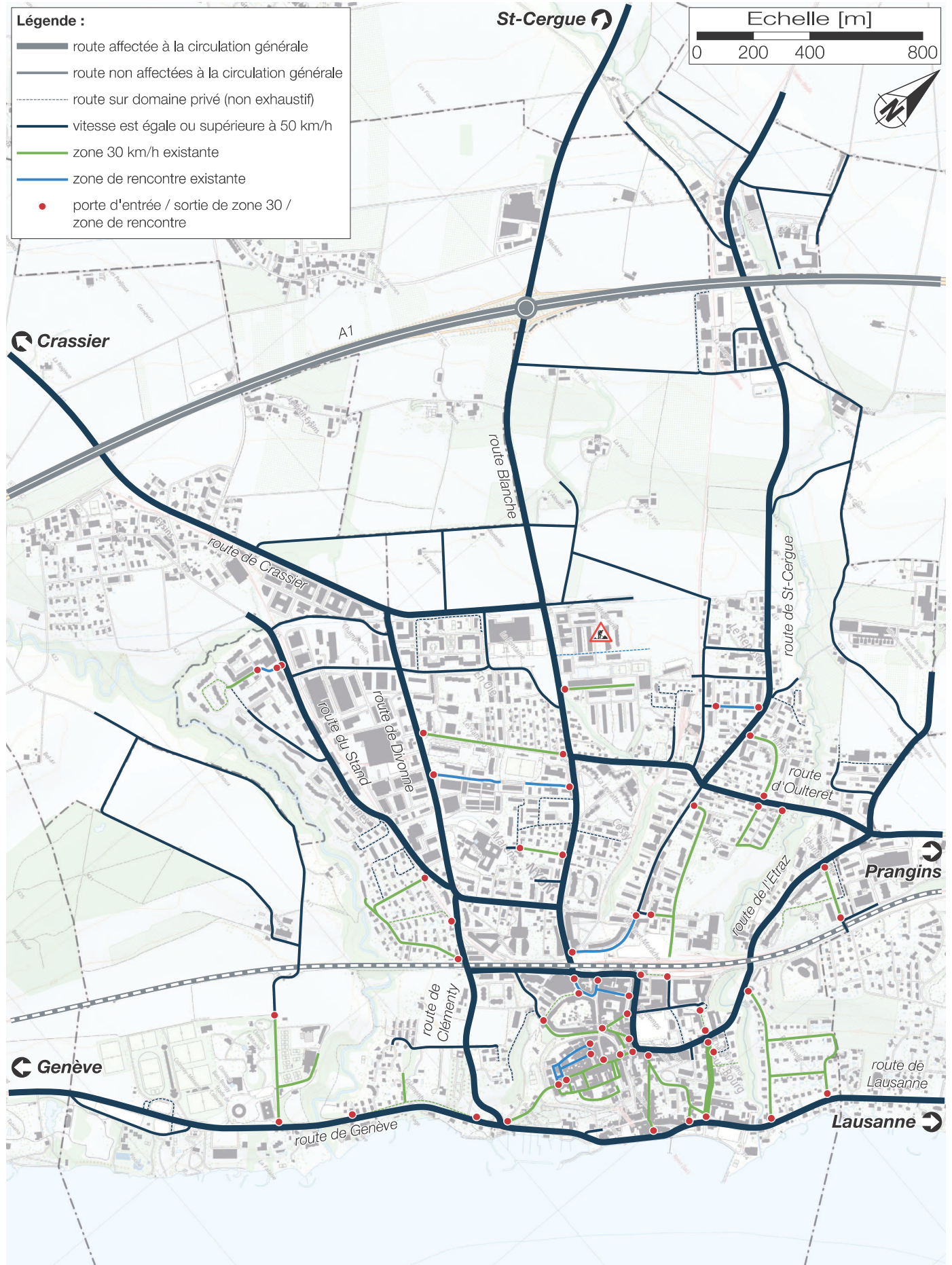


Figure 1



## Proposition de rues sur domaine public à modérer - Phase 1

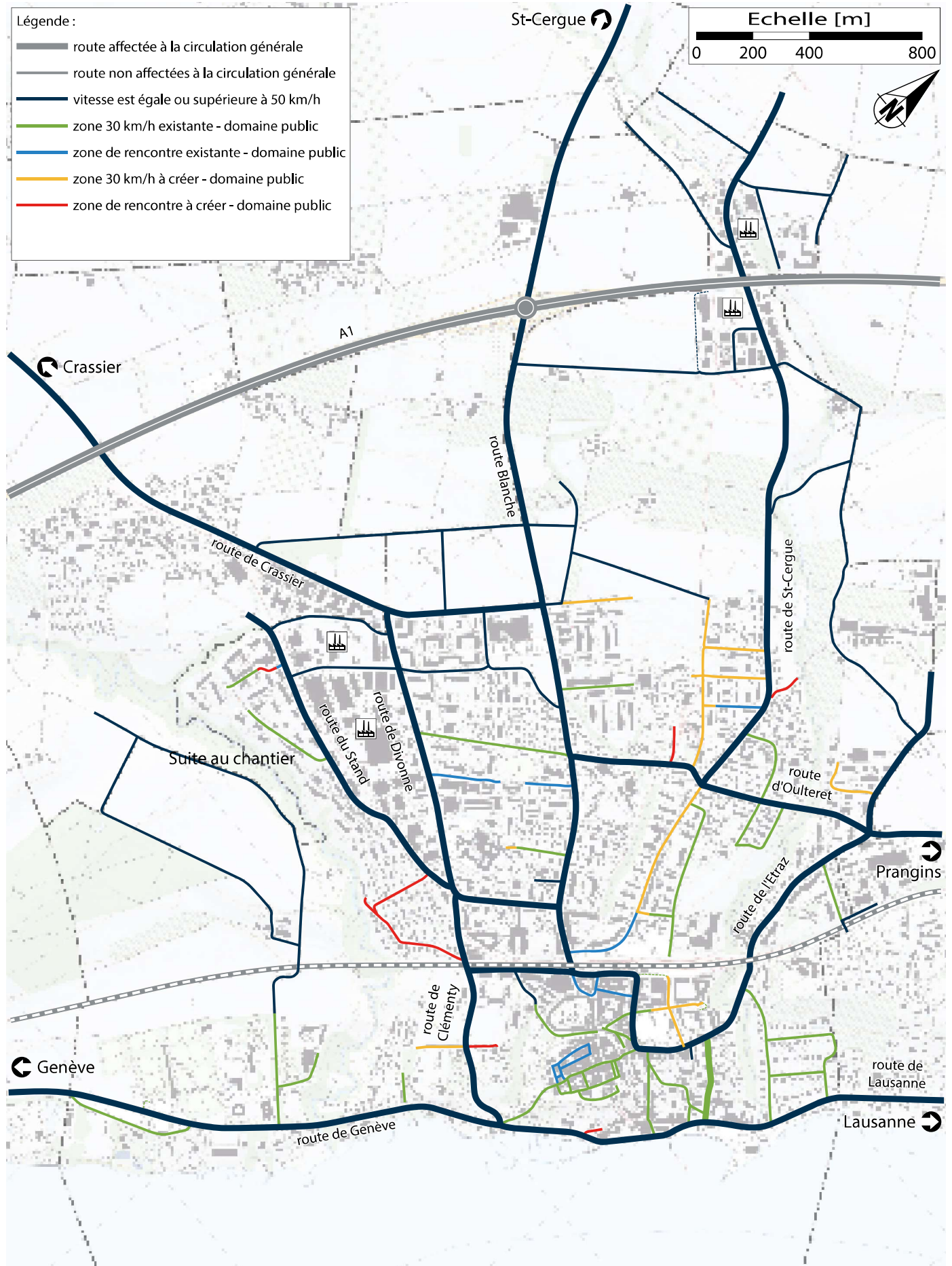


Figure 2



## **Annexe 7 – Précisions méthodologiques sur les différentes solutions techniques pour une pacification des vitesses en ville**

Pour modifier les régimes de vitesse, plusieurs stratégies coexistent ; elles varient selon leur champ d'application, leur pérennité et leur complexité de mise en œuvre. Les options (pouvant être combinées) sont les suivantes :

- **Généralisation du 30 km/h via un changement de limite générale** : adoptée par de plus en plus de communes en Europe et dans le monde, cette solution consiste à remplacer la limite générale par une limite à 30 km/h. Cette mesure a l'avantage d'être très lisible pour les automobilistes au lieu d'une superposition de dispositions, parfois peu compréhensibles.

En revanche, changer le régime général de vitesse en milieu urbain n'est pas une prérogative dans les mains des communes en Suisse, ni même du Canton, mais dans celles de la Confédération. C'est l'Ordonnance sur la Sécurité Routière (OSR) qui régit les vitesses de circulation concernant son application générale, il faudrait donc une modification de cette dernière afin de pouvoir appliquer cette mesure, au risque d'avoir de nombreux recours.

- **« Zones 30 » étendues** : les zones 30, au-delà de la limitation de vitesse, impliquent un changement de priorité aux intersections (instauration de la priorité à droite) et autorise la traversée des piéton·ne·s à n'importe quel endroit de la chaussée, sans priorité. Cela a donc une répercussion plus vaste que l'unique question de la vitesse de circulation et nécessite certains aménagements de la voirie (engendrant des travaux et coûts plus conséquents). C'est l'outil technique et réglementaire le plus couramment utilisé en Suisse pour pacifier les vitesses avec les zones de rencontre (20 km/h). Ces dernières années elles se sont diffusées à plus large échelle et au sein de périmètres toujours plus vastes (poches résidentielles et non plus sur un axe donné).
- **Le 30 km/h de nuit** : il s'agit de la mesure phare portée par le chef-lieu cantonal depuis 2021, qui a permis d'activer le débat public autour de cet enjeu. Cette mesure de limitation nocturne (22h à 6h) permet de lutter essentiellement contre les nuisances dues au bruit en milieu urbain, elle est donc liée à l'étude d'assainissement sur le bruit. Elle s'applique aux axes ayant les plus grandes densités d'habitation à leurs abords. Elle peut donc constituer un volet supplémentaire dans une stratégie plus globale de pacification.
- **Limite ponctuelle à 30 km/h sur tronçon** : cette mesure intervient ponctuellement et consiste – sauf exception – à réduire la vitesse de circulation sur des tronçons particuliers, sans toucher au régime général. Dans le contexte suisse, ces limitations peuvent intervenir en cas de danger clairement identifié pour d'autres usagères ou usagers de la chaussée (présence de traversées piétonnes d'un public sensible près d'un hôpital ou une école), d'un espace aux caractéristiques touristiques où beaucoup de piéton·e·s traversent ou encore pour protéger sanitaire les riverain·e·s (bruit). Dans le cadre de la nouvelle directive cantonale de la DGMR sur les zones 30, cette méthode s'incorpore aux zones 30. En effet, le tronçon ponctuel d'une route affectée à la circulation générale est compris dans le périmètre de la zone 30 mais les obligations de suppression des traversées piétonnes et modification des régimes de priorité en priorité de droite ne s'appliquent pas.