

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Nyon renonce officiellement à sa grande ceinture

Nyon, le 14 mars 2023

Lors de l'élaboration de ses Lignes directrices « Nyon 2030 », la Municipalité avait renoncé à y faire figurer le projet de « route de distribution urbaine » (RDU), non seulement au vu du renoncement de Prangins, mais aussi des changements de paradigmes rendant ce qui était devenu de fait une « route de contournement » politiquement voire juridiquement indéfendable en matière d'aménagement du territoire. Des réflexions sur la faisabilité actuelle du projet ont été menées en parallèle à de premières évaluations sommaires du fonctionnement du réseau routier sans RDU. Les résultats de ces démarches sont sans appel quant à l'impossibilité factuelle de réaliser un tel aménagement routier en 2023. En revanche ils relativisent a priori l'impact négatif de cet abandon sur le réseau routier ; un abandon qui pourrait à l'inverse se transformer en une réelle opportunité pour repenser de manière différente la mobilité nyonnaise, pour en garantir la fluidité à long terme.

Les petite et grande ceinture nyonnaises sont depuis une cinquantaine d'années une arlésienne, de manière plus ou moins intense selon les périodes. C'est ainsi que simultanément à l'abandon en 2006 de la petite ceinture après une campagne de votation houleuse, la grande ceinture avait été repensée en « route de distribution urbaine » (RDU) intégrée au Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN).

Celui-ci prévoyait d'importants développements urbains sur les trois communes concernées par le tracé envisagé, à savoir Prangins, Nyon et Eysins. Plusieurs études ont porté tant sur la RDU que sur les développements sur les trois communes. L'investissement du Canton, de la Région et des communes dans ce projet avaient même abouti à l'engagement d'un chef de projet qui lui était entièrement dédié.

Un projet dépassé par de très rapides changements de paradigmes

Le renoncement de la Commune de Prangins aux développements prévus et son retrait formel en 2018 du projet de RDU, la non-prolongation du poste de chef de projet RDU de la Région ont fortement questionné la Municipalité sur la faisabilité du projet. Questionnement encore renforcé par les nouvelles restrictions en matière d'aménagement du territoire et de surfaces d'assolement, les nouveaux paradigmes en matière de mobilité et d'objectifs climatiques dictés par la Confédération et le Canton, qui ont de fait vidé de sens ce projet au point de devenir en 2023, en total décalage avec son époque.

Impacts et opportunités

Toutefois soucieuse de garantir à long terme l'accessibilité de son centre et de ses commerces avant de se résoudre à abandonner formellement ce projet jusque-là pensé comme étant structurant pour l'évolution de son réseau routier, la Municipalité a conduit plusieurs réflexions et analyses. Celles-ci ont porté d'une part sur les impacts d'un tel renoncement et, d'autre part, sur les mesures compensatoires pouvant permettre de disposer à terme d'un réseau de mobilité fluide et diversifié.

Suite en page 2 >

> Suite de la page 1

Les premiers enseignements tirés de ces démarches préliminaires, dont la Municipalité a pris connaissance début mars, sont a priori rassurants, pour ne pas dire très encourageants.

Premièrement au vu de l'évolution des mobilités constatée ces dernières années, avec une stabilisation du trafic individuel motorisé, compensée par une forte progression de l'utilisation des transports publics et, encore plus, des mobilités actives. Sur ce plan donc, et même si des études détaillées devront rapidement être menées pour consolider ce constat, il apparaît que l'abandon du projet de RDU n'aura que peu – voire pas – d'impacts négatifs sur le réseau routier futur.

Deuxièmement surtout, les toutes premières évaluations des effets de la volonté municipale exprimée dans ses Lignes directrices 2030 de « *mettre un accent particulier sur la réalisation et l'aménagement de voies dédiées aux mobilités actives et collectives* », de « *renforcer les liaisons transversales entre quartiers* » et « *d'apaiser les circulations* » devraient permettre, à l'aide de mesures incitatives attractives, de renforcer la tendance constatée ces dernières années ; à savoir une utilisation plus rationnelle des différents moyens de déplacements à disposition, complémentaires entre eux.

Forte de ces différents constats convergents, la Municipalité a donc décidé de prendre ses responsabilités en abandonnant formellement ce projet devenu en quelque sorte anachronique ; et qui était tout de même, pour mémoire, devisé à plus de 55 millions de francs, montant qui, au vu du contexte, auraient très probablement été à l'entière charge de la seule Ville de Nyon.

Elaboration et mise en œuvre d'un plan d'actions puis de mesures concrètes

Pleinement consciente de l'importance vitale de disposer d'un réseau de mobilités efficace et fluide, non seulement pour la population mais aussi pour le commerce, l'économie et la vitalité de la ville et de la région en général, la Municipalité souhaite transformer ce renoncement en une opportunité de mettre toute son énergie à l'élaboration d'un plan d'actions et de mesures concrètes, notamment basé sur les volontés exprimées dans ses Lignes directrices (renforcement des voies de mobilité actives, meilleures transversalités, apaisement des circulations, etc.).

Elle soumettra ainsi d'ici à la fin de l'automne 2023 ce plan d'actions et de mesures, en sollicitant évidemment les moyens de les déployer.

Informations complémentaires

M. Daniel Rossellat, Syndic de la Ville de Nyon, 079 200 52 01