

Rapport N° 2024/131

Infrastructures de mobilité active et collective

Demande d'un crédit de CHF 1'129'200.– TTC pour la réalisation de 10 mesures destinées aux piétons, aux vélos et aux transports publics

Demande de crédit de CHF 91'300.– HT pour les travaux d'infrastructures des SIN

Nyon, le 2 avril 2024

Au Conseil communal de Nyon

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

La Commission s'est réunie le 20 février 2024, en présence des Conseiller·ère·s communaux·ales Chloé Besse, Armelle DuPasquier, Doris Uldry, Christine Vuagniaux, Christian Karcher, Olivier Monge, Willy Nicole, Thomas Valea et Marius Diserens (président et rapporteur). Le Conseiller Monsieur Christos Kornaros était excusé.

La Municipalité était représentée par Madame la Municipale Roxane Faraut et Monsieur Philippe Maag, Chef de service du SDI. La Commission les remercie pour leur présentation et pour les réponses apportées aux diverses questions.

La Commission s'est réunie une seconde fois, le 13 mars 2024, en présence des Conseiller·ère·s communaux·ales Doris Uldry, Christine Vuagniaux, Christian Karcher, Olivier Monge, Thomas Valea et Marius Diserens (président et rapporteur).

Introduction générale et contexte

Le territoire de la ville de Nyon évolue constamment. Alors que les constructions anciennes ne répondent plus aux normes et pratiques de circulation actuelles, de nouveaux bâtiments et une augmentation du trafic piétonnier et cycliste sollicitent davantage les infrastructures de mobilité active. Il est donc essentiel d'adapter ces infrastructures pour répondre aux nouveaux besoins et aux normes légales en vigueur. Plusieurs projets locaux sont prévus pour améliorer les infrastructures et la sécurité des citoyens, en réponse aux demandes des résident·e·s ou pour profiter des opportunités de chantiers privés.

Adapter les domaines tant public que privé, et favoriser le report modal vers la mobilité douce, active et collective, est non seulement à charge de l'autorité publique, mais est également un de ses objectifs, notamment dans le cadre de la feuille de route climatique **Nyon s'engage** (préavis N°201/2020).

Suivant le même modèle de préavis que les préavis sur l'entretien constructif, il s'agit ici d'un dépôt en bloc, dû notamment à l'unité de matière. Ce préavis se distingue par la demande d'un crédit nécessaire à l'exécution de 10 projets distincts en termes de localisation, mais très similaires quant aux travaux à effectuer. Tous les aménagements et travaux seront réalisés entre le printemps 2024 et l'été 2026, si ce préavis venait à être accepté par notre autorité.

Toutes les informations concernant les cartes et compléments spécifiques aux projets concernés par le préavis se trouvent dans le préavis initial, notamment la grille des frais engendrés par la demande de préavis ; seules certaines informations clés ainsi que les incidences financières finales seront rapportées dans le présent rapport.

Contexte et descriptions des projets

Mise en conformité « LHand » de l'arrêt de bus Monastier : une coordination entre les travaux privés et fouilles pour le chauffage urbain, et l'adaptation du trottoir sur domaine public s'organise. La mise en conformité – hauteur du quai – de tous les arrêts et trottoirs, afin de respecter l'adaptation de la loi LHand du 1^{er} janvier 2024, se fera au compte-goutte, au rythme des projets et espaces en cours de requalification ou d'aménagement, par exemple. Les investissements et les considérations temporelles se feront suivant l'urgence des projets en cours. Cette réflexion est aussi portée à l'agenda politique au travers de l'étude en cours sur les abribus, et aidera à la priorisation des différentes actions à travers le territoire communal.

Trottoir traversant à l'extrémité du chemin de la Croisette : deux problématiques principales ont été relevées par les habitant-e-s du quartier : une vitesse de transit problématique, car trop élevée, ainsi qu'une visibilité insuffisante à l'endroit du passage. Les modifications visent donc à réduire les rayons disponibles aux véhicules afin de manœuvrer, de les forcer à ralentir, et finalement la création d'un trottoir en prolongation. Cette zone étant densément peuplée, et notamment d'enfants et de jeunes, il semble impératif de renforcer les normes sécuritaires. Énormément d'enfants dans le quartier et questions de sécurité. La haie en bordure est du charme ; étant donné son impact positif sur la biodiversité, il est essentiel de la protéger et de ne pas la sacrifier pour une question de visibilité routière. Aucune refacturation aux privés des travaux et aménagements n'est envisagée.

Trottoir au chemin du canal : le but principal de ces travaux est l'amélioration de la progression des piétons, avec la prolongation du trottoir, ceci en négociation avec les propriétaires de la parcelle 712, qui exécuteront des travaux en parallèle. La collaboration entre les privés et la commune s'appuie sur une convention de servitude, un accord de principe ayant été obtenu. La Commission a notamment souligné un point d'attention à la visibilité du coin supérieur du trottoir, et demandé que la Municipalité matérialise une réponse adéquate à ce manque de visibilité dans les aménagements futurs.

Arrêt de bus à la place de Savoie : afin de ne pas sacrifier de la végétation existante, c'est un travail sur le profil en long pour intégrer le nouvel arrêt qui a été réfléchi. La DGMR a été consultée, et l'approbation préalable des TPN obtenue. Le projet est au stade de consultation, et sera rapidement mis à l'enquête public. La RC1 est bien plus large que ce que les normes demandent aujourd'hui, d'où la possibilité offerte par cette requalification de favoriser la mobilité douce et collective. De plus, la création de cet arrêt s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'animation de la place de Savoie et de la place devant le lac.

Abris vélos à Rive : ces modifications s'inscrivent dans une évolution des besoins, car de plus en plus de familles privilégient les vélos cargos pour se déplacer, nécessitant des abris adaptés,

qui n'avaient bien évidemment pas été pensé à l'époque de la construction des bâtiments. Ce projet répond à l'absence marquée d'infrastructures de stationnement cyclable, offrant ainsi aux habitant·es la possibilité de favoriser la mobilité active. Les frais d'études et leur temporalité ont été questionné par certaines personnes au sein de la Commission ; la Municipalité a pu expliquer et détailler ces charges comme étant relatives aux dépôts de permis de construire, la commande du matériel, les relevés, les travaux avec les géomètres, etc. Une multiplicité de tâches qui expliquent les valeurs indiquées dans le préavis.

Connexion du chemin des Rosiers au sentier du Cossy : c'est le propriétaire qui a approché la Commune dans le cadre de cette servitude pour offrir une partie de sa parcelle. De ce geste découle une amélioration significative des rapports modaux dans l'espace public à cet endroit précis. La Commune assurera l'entretien de ce chemin de connexion.

Élargissement du chemin au stade de Marens : l'objectif principal avec cette proposition de modification est l'amélioration de l'attractivité et du confort d'usage. Plusieurs facteurs ont motivé cette demande de travaux : l'homogénéité de traitement, un cheminement de qualité, un transfert modal amélioré, et l'élargissement pour permettre les croisements entre usager·ères. La Municipalité a proposé à la Commission, et dans son préavis, de travailler sur une unité de matière avec l'entier du secteur pour le remplacement de bancs et des poubelles qui seront utilisés ailleurs, ou stockés. *Voir ci-dessous pour la discussion et la proposition d'amendement.*

Construction de deux trottoirs à la Vuarpillière : les entreprises Hublot SA et NGL Cleaning Technology SA développent actuellement leurs projets d'aménagements extérieurs respectivement sur les parcelles N° 1914/1915/1916 et 1917. Il apparaît donc judicieux de coordonner les travaux du trottoir, actuellement absents, avec ceux réalisés par ces deux entreprises pour que l'interface entre ces projets soit réussie. Ce sont les sous-sols des nouvelles et anciennes constructions qui seront utilisés pour les places de parc, qui disparaissent en surface, et permettent une prolongation du trottoir en accord futur avec les propriétaires des parcelles. Il y aura également l'ajout de passages-piétons.

Mesures de tranquillisation provisoires à la route du Stand : cette action est en réalité une des neuf mesures du projet d'agglomération deuxième génération, mesure qui se fait en parallèle et la réalisation d'une autre mesure du projet d'agglomération, celle de la Route de Divonne (route affectée à la circulation générale), qui est un axe très utilisé et actuellement pas du tout sécurisé. Il est très vraisemblable que les travaux de la Route de Divonne créent un report de trafic sur la Route du Stand. Il s'agit donc ici de mettre en place des mesures temporaires concrètes (rendre la circulation désagréable et dissuasive pour empêcher le report) permettant de tranquilliser la circulation automobile sur cette dernière, et d'en profiter pour tester les mesures, y faire des démarches participatives et prendre en compte les problématiques et recommandations populaires actuelles. La réflexion se fait par étape dans la zone (i.e. Champ-Colin pour favoriser le transfert pédestre dans cette zone et notamment des enfants et jeunes avec l'établissement scolaire). Les mesures tests seront superficielles, adaptables et propres à la configuration du site. Les 80cm de bande herbeuse appartenant à la Commune sur le bord de la route du Stand côté Lausanne depuis la voie de chemin de fer, ainsi que les 3m de largeur mis à disposition de la mobilité douce sur la parcelle 1081 seront utilisés afin d'aménager une route mieux sécurisée pour les cyclistes.

Améliorations du réseau cyclable : ce sont des petites interventions pour améliorer le réseau cyclable, notamment en termes de marquage, et pas des mesures d'envergure. Une partie de la Commission s'inquiète de la maigreur des coûts étant donné les améliorations nécessaires sur le réseau cyclable à travers le territoire communal. La Municipalité a mis en place une planification

spécifique et étudiée, qui a été établie notamment suite à la prise en considération de plusieurs requalifications d'axes spécifiques dans le futur. Certaines mesures sont également sélectionnées selon des considérations politiques.

Discussion

En plus de l'impact financier croissant de telles modifications d'infrastructures de mobilité, la Commission s'est notamment inquiétée de trois points : les montants des frais d'étude, les places de vélos derrière la gare, ainsi que le projet spécifique au stade de Marens.

Au regard des frais d'étude, une partie de la Commission s'est questionnée sur la manière d'établir leur taux. Ceux-ci dépendent principalement des offres de mandataires, dépendant des prix du marché. Les frais d'étude ne sont pas que des frais qui visent à étudier une mesure, mais sont aussi des frais engagés pour accompagner et diriger les travaux, comme des mandats d'accompagnement de mise en œuvre, qui sont, étant donné la multiplication des sites en travaux, nécessaires.

Les riches discussions ayant suivi la thématique des pistes cyclables sur le territoire communal ont soulevé le sujet des places de vélos disponibles au nord de la gare. À l'unanimité, la Commission souhaite éveiller l'attention de la Municipalité sur la situation tendue que représente cet emplacement et espère qu'elle sera rapidement résolue, au travers notamment d'une augmentation des places de stationnement couvertes disponibles, malgré les relations parfois complexes avec les CFF.

Enfin, c'est l'élargissement du chemin au stade de Marens qui a soulevé le plus de débat et d'interrogations. Actuellement, il y est permis aux cyclistes d'y circuler, bien que ce soit un chemin majoritairement piéton. Cependant, selon les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports) et dans un rapport dont la rédaction a été soutenue notamment par l'Office fédérale des routes, il est indiqué qu'en localité, « la largeur minimale d'une surface commune (avec des flux faibles) ne devrait pas être inférieure à 3 m ; dans le cas de tronçons plus longs, elle devrait être de 4 m. Par principe, deux piétons au moins devraient toujours pouvoir marcher l'un à côté de l'autre, même lorsqu'ils croisent ou dépassent d'autres usagers. Le non-respect de cette largeur minimale n'est toléré que sur des surfaces où la fréquence des piétons est très faible, ce qui est le cas par exemple sur les trottoirs à l'extérieur des localités »¹.

Ainsi, pour la sécurité des piétons, des enfants empruntant ce chemin, des familles et poussettes, et tout en permettant aux cyclistes de l'emprunter, il a été demandé à la Municipalité de penser à une alternative pour réduire les coûts du projet tout en satisfaisant les besoins de mobilité active. En effet, il aurait été regrettable d'interdire ce tronçon aux cyclistes en cas de refus des crédits d'aménagement. Des questionnements d'une partie de la Commission sur le bien-fondé de travaux sur ce chemin malgré l'incertitude régnant autour du projet du stade de Marens ont émergé ; la Commission a toutefois été sensible aux arguments précédemment évoqués ainsi qu'à la question d'homogénéité de la planification future du site, ce pourquoi elle favorise un amendement sur ce point spécifique au lieu d'un refus total.

Questions à la Municipalité

Selon un panneau déjà présent sur place, le sentier serait déjà accessible aux cyclistes. Pouvez-vous confirmer ceci, et nous détailler donc les besoins spécifiques

¹ Document disponible au lien suivant : https://mobilitépiétonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/surfaces_partagees_f.pdf

d'agrandissement du sentier, et pour quelles raisons potentiellement légales il nous est demandé ce crédit ?

« Nous confirmons que le panneau existant autorise le passage de cyclistes. Néanmoins, le gabarit actuel de 1.50 mètres n'est plus conforme aux normes et directives en vigueur pour un usage mixte (piétons-vélos). En effet, les normes actuelles exigent une largeur de chemin de 3.0 mètres pour un usage mixte. Cette largeur permet de sécuriser le croisement de vélos et de piétons en toute sécurité. Dans le cas où ce projet d'élargissement ne se réalise pas, il sera nécessaire d'adapter la signalétique en retirant la possibilité aux vélos de transiter par ce chemin pour des questions de sécurité. »

Serait-il possible que vous nous proposiez un amendement sur la somme du point 2.7 (page 10) de CHF 210'000.- pour la revoir à la baisse et ainsi favoriser tant l'agrandissement et la possibilité de croisement/la sécurisation du sentier pour les enfants, les PMR et les cyclistes ?

« Le projet initial prévoyait en plus de l'élargissement du chemin, des zones de détente et de végétation pour une surface totale estimée à 690 m² (375 m² de cheminement et 315 m² de zones de détentes et de végétation). En coordination avec l'architecte paysagiste, l'ampleur du projet a été retravaillée afin de rechercher des pistes d'économies. Il a été convenu, tout en gardant la qualité du projet, de réduire les zones de détentes, de simplifier la végétalisation tout en maintenant la largeur du chemin. Dès lors, la surface aménagée passe de 690 à 450 m².

Ces modifications permettent de réduire le montant du projet de CHF 258'000.- à CHF 184'000.- HT (CHF 100'000.- HT pour le génie civil, CHF 40'000.- HT pour les aménagements paysagers, CHF 6'000.- HT pour le mobilier et CHF 38'000.- HT pour les honoraires). En complément d'information, l'éclairage public existant a été rénové dans le cadre des travaux des chemins « Saules-Couchant » en 2020, il ne sera donc pas remplacé. De plus, le mobilier existant sera conservé. Le montant précité de CHF 6'000.- HT est nécessaire pour le démontage, le stockage et la remise en place du mobilier sur de nouveaux socles. »

Proposition d'amendement

À la suite des différentes réunions et débats, ainsi qu'aux réponses apportées par la Municipalité à ses questions, la Commission propose l'amendement suivant :

1. d'accorder à la Municipalité les crédits nécessaires relatifs à l'entretien constructif des réseaux routier et de mobilité qui seront comptabilisés de la manière suivante :
 - a. ~~CHF 130'000.- TTC~~ CHF 120'000.- TTC pour les études de projets confiés à des bureaux externes à porter en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 10 ans ;
 - b. ~~CHF 999'200.- TTC~~ CHF 935'200.- TTC pour les travaux de renforcement des infrastructures de mobilité active relatifs au réseau routier, à porter au compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 40 ans ;
 - c. CHF 91'300.- HT pour les travaux d'infrastructure des Services industriels pour un montant total de CHF 91'300.- HT, travaux d'éclairage public, à porter au compte N° 9144.33 – *Dépenses du service de l'éclairage public*, dépense amortissable en 20 ans.

Ces calculs ont été fait en prélevant CHF 10'000.- aux frais d'études (les honoraires de l'élargissement de chemin au stade de Marens passant de CHF 48'000.- à CHF 38'000.-) et CHF 64'000.- aux frais de travaux (les travaux passant de CHF 210'000.- à CHF 146'000.-).

Conclusion

La Commission salue le travail qui a été fait dans la priorisation spatiale de ces améliorations des infrastructures pour une meilleure mobilité active et collective. Elle salue également les efforts considérables qui ont été faits par l'administration dans la proposition de l'amendement ici proposé, et l'en remercie. Au regard de la thématique des aménagements de la mobilité, la Commission espère que la justification des choix de chantiers et le calendrier de priorisation seront, dans les préavis bloc à venir, plus explicites et transparents.

Plus largement, l'exécution de ces projets vise à aligner les infrastructures urbaines existantes avec les normes réglementaires, notamment la Législation sur l'Accessibilité aux Personnes en situation de Handicap (LHand) tout en anticipant les besoins futurs en matière de mobilité active à Nyon.

Ces initiatives ne se limitent pas à des considérations techniques, elles visent à renforcer la sécurité publique et à favoriser la cohésion sociale. Elles s'inscrivent dans une stratégie globale de transition vers des modes de déplacement durables, avec une flexibilité quant à leur mise en œuvre. En élargissant le réseau de trottoirs, en sécurisant les voies pour les piétons et les cyclistes, et en rendant les transports publics plus accessibles, ces projets incarnent l'engagement continu de la Ville de Nyon en faveur de la mobilité active.

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

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 2024/131 concernant le renforcement des infrastructures de mobilité active,

ouï les conclusions du 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. d'autoriser la Municipalité à procéder aux travaux de renforcement des infrastructures de mobilité active relatifs au réseau routier, aux infrastructures des Services industriels, et aux réseaux de mobilité;
2. d'accorder à la Municipalité les crédits nécessaires relatifs à l'entretien constructif des réseaux routier et de mobilité qui seront comptabilisés de la manière suivante :
 - a. CHF 120'000.- TTC pour les études de projets confiés à des bureaux externes à porter en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 10 ans ;
 - b. CHF 935'200.- TTC pour les travaux de renforcement des infrastructures de mobilité active relatifs au réseau routier, à porter au compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 40 ans ;
 - c. CHF 91'300.- HT pour les travaux d'infrastructure des Services industriels pour un montant total de CHF 91'300.- HT, travaux d'éclairage public, à porter au compte N° 9144.33 – *Dépenses du service de l'éclairage public*, dépense amortissable en 20 ans.

La Commission

Besse Chloé
DuPasquier Armelle
Karcher Christian
Kornaros Christos
Monge Olivier
Nicole Willy
Uldry Doris
Valea Thomas
Vuagniaux Christine
Diserens Marius (président et rapporteur)