

# Rapport de la commission chargée de l'étude du rapport No 168

## Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon

Nyon, le 12 janvier 2011

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission formée de MM Dominique Blanchard (excusé pour la 2<sup>ème</sup> réunion), Yvan Cornu, Maurice Gay, Jacky Colomb (1<sup>ère</sup> réunion, remplaçant R. Jenefsky, excusé), Robert Jenefsky, Petr Lukas, Jean-Claude Mermilliod (président et rapporteur), Christian Udasse (absent lors de la 2<sup>ème</sup> réunion) s'est réunie à deux reprises, le mardi 5 octobre à 18h30 à la salle Urba-Bat et le 7 décembre à la salle de réunion de la Police à 18h30.

Elle a entendu Mme la Municipale Elisabeth Ruey Ray et Mme Naïma Mameri Khiat, déléguée à la mobilité. Les commissaires les remercient pour leurs explications, bien développées et argumentées. Ils ont pu apprécier la profonde connaissance du dossier de Mme Mameri.

### Introduction

La commission a travaillé sur la base du texte complet décrivant le « Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon » que l'on trouve sur le site Web de Nyon à l'adresse : <http://www.nyon.ch/multimedia/docs/2010/09/Concept-mobilite-urbaine-document-complet.pdf>

Ce document présente trois parties principales : les constats (Ch. 2), la définition des objectifs (Ch. 3) et la présentation détaillée des concepts (Ch. 4). La commission a examiné le chapitre 2 (Constats) le 5 octobre et les chapitres 3 (Objectifs) et 4 (Concepts) le 7 décembre.

L'introduction expose les raisons de définir un Concept de mobilité. Ce document « *fixe une vision politique stratégique dans la planification et la gestion des différents modes de déplacement sur le territoire nyonnais. Il définit les orientations et les principes directeurs ainsi que les mesures à mettre en oeuvre pour améliorer la qualité de vie des Nyonnais, réduire les nuisances (bruits, pollution de l'air) et maîtriser la mobilité à l'échelle communale et régionale* ». Ces concepts doivent diriger les réflexions et les actions de la Municipalité pour les 20 ans à venir. Un des buts importants est de stabiliser, puis diminuer le trafic, malgré l'augmentation de la population durant les 20 prochaines années.

Une consultation a été menée auprès de divers milieux, notamment les commerçants et les écoles. L'examen par le Conseil communal apporte encore un autre regard sur le projet. La Municipalité déclare vouloir rester souple et ouverte aux propositions, afin qu'ensemble nous arrivions à rendre la vie à Nyon aussi agréable que possible.

Dès le début du projet des contacts ont été établis avec les communes d'Eysins et de Prangins puisque tout développement dans l'une des communes a des conséquences sur les autres, notamment par le trafic qui est lié, sans toutefois apporter de retour concret dans cette phase de conception.

L'étude « Coordination Urbanisation-transport-environnement » menée par les bureaux Ecoscan SA et Transitec SA en 2008 a démontré que « *l'augmentation des déplacements engendrée par le futur développement de la ville nécessite non seulement des compléments d'éléments de réseau routier, mais également des changements fondamentaux de*

**comportements en matière de choix modal** ». C'est le but du Concept de mobilité urbaine (ci après CMU) de prévoir et coordonner les transformations à l'horizon de planification 2030.

L'office de la mobilité poursuivra le travail en collaboration avec les chefs de service. Le CMU deviendra une référence pour les services lors de l'établissement de plans de quartier et d'autres planifications.

Finalement le rapport présente une liste des mesures et des travaux à entreprendre avec un planification dans le temps, allant de 2010 à 2018 (court et moyen terme) et au-delà de 2018 (long terme).

La commission a apprécié le fait que l'élaboration du CMU tienne compte des plans directeurs, des plans généraux d'affectation des communes concernées et des différentes planifications au niveau cantonal, régional, de l'agglomération et finalement au niveau communal. Ceci afin d'insérer le mieux possible le niveau local dans son environnement territorial.

## **Constats**

### Evolution de la population

Les évaluations du SCRIS prévoient une population de plus de 27'000 habitants à Nyon en 2030, pour 17'000 places de travail. L'agglomération compacte atteindrait alors 36'600 habitants. Pour planifier les développements futurs, il faut tenir compte des 4 orientations adoptées par le Grand conseil vaudois, soit :

1. Contenir l'étalement urbain et développer des logements de qualité
2. Améliorer la qualité des espaces publics
3. Promouvoir la mixité des affectations du sol et du bâti
4. Favoriser l'offre en équipements et en services dans les agglomérations et les villes

sans oublier le plan d'agglomération franco-valdo-genevois, le plan directeur régional et le schéma directeur de l'agglomération nyonnaise.

### Aspects environnementaux

Le trafic actuel génère du bruit qui dépasse les limites d'immission sonore le long de la majorité des axes principaux. Les valeurs d'alarme peuvent même être dépassées pour les façades des bâtiments les plus proches des chaussées.

Outre les moyens techniques (revêtement phono-absorbant), la diminution et le ralentissement du trafic sont clairement des moyens à considérer pour atteindre les buts souhaités.

Le bruit de la circulation en ville est une des principales nuisances qui poussent les habitants à quitter les villes et chercher un domicile dans les localités extérieures, engendrant par conséquent un nouveau trafic, pendulaire ou non.

Second point critique, la qualité de l'air. Les mesures faites dans le cadre de travaux réalisés au gymnase en collaboration avec le SEVEN ont montré que les valeurs-limite définies par l'OPair, sont dépassées en maints points de la ville. Les conséquences se font sentir sur la

santé des habitants. En été, les oxydes d'azote sont des précurseurs à la formation d'ozone troposphérique, gaz particulièrement irritant pour les poumons. Les statistiques pour l'année 2010 données sur la page du réseau Vaud'air (<http://www.vd.ch/fr/themes/environnement/air/reseau-vaudair/statistiques/>) reproduite pour Nyon dans le tableau suivant, montrent que les valeurs limites OPair ont été dépassées à de nombreuses reprises.

Gaz	Mesure [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Nyon	Normes OPair
<b>Ozone (<math>\text{O}_3</math>)</b>			
	Valeur horaire maximale	195.2	120.0
	Nombre d'heures > 120	350	1
	Nombre d'heures > 180	17	1
<b>Dioxyde d'azote (<math>\text{NO}_2</math>)</b>			
	Valeur journalière maximale	62.3	80
	Nombre de jours > 80	0	1
<b>Poussières fines (<math>\text{PM}_{10}</math>)</b>			
	Valeur journalière maximale	66.1	50
	Nombre de jours > 50	8	1

Parmi les mesures possibles, la diminution du trafic et la limitation du trafic de transit devraient permettre de mieux respecter les normes OPair en ville.

### Multimodalité et intermodalité des déplacements

Les données à disposition montre que la part des transports individuels motorisés (TIM) est très importante à Nyon aussi bien pour les déplacements à longue distance (TIM : 90%) que pour les déplacements internes : TIM : 61%, transport public (TP) : 10%. Bien que Nyon soit bien reliés aux villes voisines par le train, la part des TIM atteint 87% : la voiture est toujours largement préférée aux transports publics.

Pour comparaison, notons qu'à Berne en 2000, le part du trafic individuel (TIM) était inférieur à 40%.

### Stationnement

L'offre actuelle de parcage en ville de Nyon est d'environ 3'350 places de parc qui se répartissent comme suit :

- Sur voirie : 415 places
- Dans des parkings publics : 1255 places
- Dans des parkings privés à usage public : 1570
- Dans le P+Rail CFF : 100

L'offre est toujours attractive et n'incite pas au changement de comportement des usagers (répartition modale par ex.). De plus la localisation centrale des parkings engendre des surcharges de trafic sur le réseau du centre-ville.

Il faut noter que la mise en souterrain des parkings, si elle apporte un très net avantage en ce qui concerne la qualité de vie et l'aménagement des surfaces en espace vert, ne diminue en rien le trafic qui est engendré, avec en plus un coût très important.

### Transports publics

L'agglomération de Nyon est desservie par une gare importante, la 6<sup>ème</sup> de Suisse romande, soit env. 15'000 passagers par jour. Le réseau régional de TP est constitué d'une ligne de chemin de fer (NStCM) et de 5 lignes de bus (TPN et la Poste). Le réseau urbain actuel de Nyon-Prangins est composé de 6 lignes.

L'enquête sur la fréquentation faite en 2008 montre que 43% des usagers des TP sont des actifs (dont 2/3 vont à la gare), 35% sont des écoliers/étudiants, 11% des retraités.

Une étude de l'EPFL<sup>1</sup> constate que la part modale consacrée aux TP diminue entre 1990 et 2000 dans le district, même si le nombre de trajets en TP semble se stabiliser. Ce sont surtout les pendulaires sortant du district qui utilisent les TP, nettement plus que ceux qui viennent.

Parmi les points faibles relevés, on notera que les TP ne bénéficient d'aucune mesure de priorité dans la circulation. Ce qui rend le respect des horaires difficile, et ne permet pas toujours d'être à la gare à temps pour les correspondances avec les CFF.

### Mobilité douce

La part modale des la mobilité douce (MD) est estimée à un peu moins de 30% pour l'ensemble des déplacements. Pour les pendulaires, elle n'est que de 15 à 20%. Le trafic cycliste et piéton est principalement orienté vers les écoles, le centre-ville et la gare.

Le réseau de MD n'est pas adapté sur plusieurs points. Il est difficile d'aller du nord au sud de la ville en évitant les grands axes de circulation. Le réseau n'est pas non plus adapté aux personnes à mobilité réduite. Les structures de stationnement des vélos sont insuffisantes et peu sûres (vandalisme trop fréquent).

Concernant la mobilité douce, l'étude de l'EPFL<sup>1</sup> arrive à la conclusion que ce sont les pendulaires entrants qui constituent une part importante de la mobilité douce, cette fois nettement plus que les pendulaires sortants.

## **Objectifs**

Le document présente trois objectifs généraux :

1. Coordonner mobilité et développement urbain
2. Réduire les nuisances du trafic automobile
3. Favoriser l'intermodalité et le report modal vers la mobilité douce et les transports publics.

### Transports individuels motorisés

Cinq objectifs sectoriels sont déclinés.

En premier lieu, il faut réduire la génération de trafic de 15%, et même 25% dans les nouveaux quartiers (TIM1). Pour cela, la charge de trafic sera plafonnée (tableau p. 10 du rapport No 168) en favorisant l'utilisation de grands axes (TIM2) et en diminuant le trafic

---

<sup>1</sup> Bettex Laetitia, Vetter Joël, Stefani Raffaele, « District de Nyon : Avenir et passé » 2009, EPFL, Laboratoire Choros

dans les quartiers qui seront mis en zone 30 km/h ou 20 km/h (TIM3), ce qui devrait améliorer la sécurité de tous les usagers (TIM4). Finalement la politique de stationnement sera redéfinie (TIM5), (cartes p. 14 et 15 du rapport).

Notons que, sans le Concept de mobilité, le trafic exploserait en 20 ans sur certains axes, par exemple sur l'avenue Alfred-Cortot (estimé (sans RDU): 20'850 véhicules par jour, plafonné à 13'000) ou l'avenue des Eules (estimé (sans RDU) :21'300, plafonné à 6'000), comme le montrait la diapositive présentée au Conseil.

### Transports publics

Un gros effort sera fait pour augmenter l'attractivité des TP (TP1) et améliorer les interfaces de transport (TP2). Il est prévu d'assurer une desserte au quart d'heure sur le réseau urbain en 2012. Le préavis No 192 présente les améliorations proposées sur le réseau régional en coordination avec le Conseil régional et les communes du district. (cartes p. 18 et 19)

### Mobilité douce

L'amélioration de la continuité et de la sécurité des tracés devrait rendre la mobilité douce plus confortable (MD1). Le renforcement des infrastructures de stationnement pour les deux-roues est prévu dans les endroits stratégiques (MD2), (carte p. 22).

### Services de mobilité

Diverses mesures, telles qu'autopartage, plan de mobilité des entreprises, pédibus, vélos en libre service (objet du préavis No 198) devraient contribuer à développer des alternatives aux TIM (SER1).

## **Concepts**

### ***TIM***

Les concepts généraux se déclinent en 5 thèmes et de nombreuses mesures. Il s'agit de hiérarchiser le réseau, chaque classe de route ou chemin définissant la vitesse maximum autorisée : 50 km/h sur les grands axes, 30 ou 20 km/h à l'intérieur de la ville et des quartiers. Les mesures conduisant à la mise en place de ces concepts sont conçues à court, moyen et long terme.

Un des points centraux du concept est la construction de la route de distribution urbaine (RDU). A terme la RDU doit permettre d'acheminer le trafic entre Eysins et Prangins sans passer par le centre de Nyon. La réalisation du premier tronçon, qui desservira le quartier de la Petite Prairie, va devenir urgente pour permettre l'accès au quartier qui va se construire, et le passage des TP, à l'horizon 2012. L'offre en TP doit en effet aller de paire avec le développement urbain.

### Discussion / Commentaires

Le trafic motorisé contribue pour une partie non négligeable aux émissions de gaz à effet de serre et sa maîtrise est donc une nécessité pour atteindre les exigences du protocole de Kyoto ou des engagements qui lui succéderont. Outre la charge de trafic journalière, d'autres

indicateurs pourraient être utilisés pour mesurer les effets de la politique mise en oeuvre sur la qualité de l'air et le niveau de bruit généré par le trafic. Mais il n'est prévu d'effectuer une campagne complète que tous les 5 ans seulement pour mesurer le trafic, y compris les vélos et la fréquentation des TP, la pollution de l'air, le bruit. (cf TIM1).

La même démarche sera entreprise dans les quartiers qu'au centre-ville.

A la question de savoir si l'on peut prédire la fraction de véhicules électriques dans 20 ans, il a été répondu que ce n'est pas le rôle de la ville de favoriser le changement de véhicules, mais de s'adapter à l'évolution de la population.

On peut rétorquer (1) que le fait que le véhicule soit électrique ou non ne change pas l'encombrement des routes et (2) qu'une politique adéquate des autorités peut largement favoriser la reconversion du parc automobile, ce qui tout dans l'intérêt de la préservation du climat et de la qualité de l'air.

Les termes de *valorisation / modération* signifie un aménagement de l'espace public, une valorisation des caractères du lieu par les matériaux et/ou le mobilier urbain. Le but est de marquer la différence entre l'extérieur et l'intérieur de la ville en agissant sur le sentiment d'être en ville, afin que chacun adapte sa vitesse et son comportement vis à vis des autres usagers (convivialité et sécurité). Cette (re)valorisation de l'espace public devrait, selon les vœux de certains commissaires, passer aussi par la plantation d'arbres, en adéquation avec la volonté de rendre la mobilité douce plus attrayante et initier un nouvel art de vivre à Nyon.

L'utilisation de l'axe Morâche-Marchandises, ainsi que la Vy-Creuse, avec sa zone polyvalente (à la fois trottoir, piste cyclable et espace de croisement pour les gros véhicules), comme voies principales pour sortir de la ville risque à terme de poser des problèmes de trafic.

### ***Stationnement***

Cinq principes généraux ont été retenus, qui sont développés différemment pour le centre-ville, les parkings publics, les parkings d'échange et dans les quartiers. Ce sujet est considéré comme très sensible, la réflexion est actuellement moins développée que pour d'autres. Une étude très détaillée sera nécessaire pour affiner le concept.

### **Discussion / Commentaires**

Ce point a suscité bien des discussions au sein de la commission. Diverses questions ont été abordées.

Il est craint que les places réservées aux habitants au centre-ville ne limitent le nombre de places disponibles pour les clients des commerces. Un équilibre devrait être trouvé pour satisfaire au mieux les demandes. Mais on peut noter que si l'on veut favoriser la MD au centre-ville, les habitants seront amenés à utiliser moins souvent la voiture et à profiter davantage des zones piétonnes.

La question d'un parking de substitution lors de la suppression des places aux Ruettes et à Clémenty lors de l'extension du gymnase, en attendant la mise à disposition de places dans un parking souterrain, n'est pas totalement résolue et suscite bien des inquiétudes.

Certains parkings d'échange devraient être situés sur le territoire des communes voisines pour être vraiment efficaces en termes de limitation du trafic en ville. Mais leur acceptation n'est pas encore garantie. Il est clair que tous les développements qui se font, soit à Nyon, soit à Eysins ou Prangins, ont des répercussions, en termes de trafic, sur les communes attenantes. Ces parkings ne seraient pas ouverts à tout le monde, mais principalement sur abonnement. Il faudra justifier du besoin de se déplacer avec un véhicule privé. La réflexion doit évidemment se faire au niveau de la région. L'idée sous-jacente est d'établir plusieurs filtres à différents niveaux, afin les automobilistes laissent leur véhicules le plus proche possible de leur domicile et utilisent les TP. En ce sens, les P+R seront les derniers filtres.

Une étude a permis de montrer que ce n'est pas le personnel de Generali qui remplit le parking Perdtemps. Le fait que le parking soit gratuit entre 12h00 et 13h30, cumulé avec le fait que la première heure est gratuite, conduit à une occupation du parking maximale pour un coût supportable. Le remède proposé est la suppression de la gratuité entre 12h00 et 13h30 pour limiter l'occupation à la journée.

### ***Transports publics***

Dans le concept général, il est prévu une amélioration des TP en termes de cadence, de temps de parcours, de couverture du territoire, et de coordination entre le réseau urbain et régional. Une des mesures importantes est la priorité donnée à l'axe Eules-Oulteret, appelé la médiane, pour le passage des TP et de la mobilité douce, avec une réduction du trafic individuel d'env. 12'000 véhicules par jour à quelques 6'000.

L'introduction récente de la communauté tarifaire « Mobilis » facilite l'utilisation de plusieurs moyens de transports publics à l'intérieur du canton. Cet avantage se paie au prix d'une augmentation des tarifs locaux.

Pour encourager l'utilisation des TP, il est prévu d'améliorer les réseaux et les cadences en coordonnant les tracés et les horaires entre les lignes urbaines et régionales. (cf Préavis No 192 en ce qui concerne les lignes régionales).

### **Discussion / Commentaires**

Un des problèmes importants à résoudre pour les TP est le nombre de transbordement entre deux points : plus il y a de changements (et donc aussi d'attente), moins les usagers choisissent les TP. Cela débouche sur un autre facteur conditionnant la mobilité : la comparaison entre le temps mis en TP et en TIM. Dans bien des cas, c'est-à-dire en dehors des axes principaux (inter-villes), le résultat n'est malheureusement pas favorable aux TP.

Une étude sera demandée pour cerner les besoins des bus, étant données les cadences souhaitées, la localisation des arrêts et des carrefours traversés, afin d'améliorer l'efficacité des TP et le respect des horaires. Pour cela divers aménagements seront certainement nécessaires: voie pour les bus, notamment aux carrefours, priorité de démarrage au feu tricolores, ...

### ***Mobilité douce***

Le concept général d'aménagement de l'espace public est basé sur la différence entre la vitesse autorisée pour les véhicules (50, 30 ou 20 km/h) et celle de marche normale d'un

piéton. Ces trois cas donnent lieu à trois standards d'aménagement : « dissociation », « cohabitation » et « appropriation », respectivement, auxquels il faut en ajouter un de plus : les « rues piétonnes ».

Il faut aussi aménager les lieux en fonction des besoins des personnes malvoyantes. En effet, les espaces partagés entre différents usagers peuvent manquer de repères et rendre les déplacements des personnes malvoyantes plus difficiles.

#### Discussion / Commentaires

La commission a regretté que le document ne mentionne pas une seule fois les besoins des personnes à mobilité réduite (quel que soit leur âge), alors que tout concept de mobilité digne de ce nom devrait en tenir compte, car ils ont des répercussions pour l'ensemble des utilisateurs des routes, trottoirs et transports publics.

Le concept prévoit l'augmentation du nombre de supports à vélo, mais la question de la sécurité des parcs à vélo reste posée, au vu de ce qui se passe autour de la gare.

Il faudrait prévoir une signalisation adéquate pour pouvoir relier le centre-ville et les quartiers au nord des voies sans passer par les grands axes (par exemple : de la gare au Brico-loisirs, le cheminement n'est pas évident, bien que possible).

#### *Services à la mobilité*

Tout ce qui touche à la zone de la gare est en attente de la réorganisation des places nord et sud. Les besoins sont liés au développement des TP, en tenant compte de la nécessité de permettre la « dépose minute », à ceux du stationnement des taxis, mais aussi de la modification de l'utilisation des espaces proches, liée par exemple au changement d'affectation envisagé des entrepôts CFF.

#### Discussion / Commentaires

L'attente des voyageurs arrivant en train, notamment en cas de retard, n'est pas suffisamment bien prise en compte.

La dépose minute au port est aussi une question à examiner.

## **Conclusions**

La mobilité est un domaine complexe. Le besoin de déplacements résulte, pour moitié, de la distance qui augmente entre les lieux d'habitation et de travail, et pour moitié du développement des loisirs. Il est de plus lié au rythme de vie (trop) rapide dans nos pays occidentaux

Plusieurs facteurs conditionnent la mobilité. La disponibilité de places de parcs, en ville ou sur le lieu de travail, en est un, mais ce n'est de loin pas le seul. En effet, le développement urbain a été essentiellement centré dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle autour de la voiture (par exemple, la position des centres commerciaux en dehors des localités). Par conséquent, les leviers qui permettent d'agir sur la fréquence et la longueur des déplacements ne se situent pas uniquement dans le domaine des transports, mais, par exemple, dans la politique du logement et de l'aménagement du territoire.



Le temps disponible et les contraintes familiales font que les voitures sont encore indispensables. Pour faciliter la résolution de cette problématique, il faudrait que les horaires de travail, ceux des écoles, mais aussi des commerces, voire de l'administration, permettent de prendre le temps. Le récent préavis No 160 sur les heures d'ouvertures des commerces va dans le bon sens, ainsi que l'homogénéisation des horaires scolaires.

La présence de commerces de proximité, par exemple boulangerie, qui manquent cruellement dans les quartiers nord, serait un moyen de réduire le besoin de déplacement interne à la ville.

Moins de places de parcs n'entraînent pas **automatiquement** une utilisation accrue des TP, même si ceux-ci développent une nouvelle offre, combinée avec des P+R et un meilleur confort. Il faut une prise de conscience et un changement de comportement, une modification des habitudes. Le concept de mobilité urbaine développé dans le rapport No 168 indique la voie à suivre. Ce ne sera ni facile, ni gratuit, mais le maintien de la qualité de vie dans notre commune, de surcroît densifiée, nécessite des mesures immédiates et à plus long terme, afin d'assurer non seulement la qualité de l'air et un niveau sonore supportable, mais aussi la protection du climat.

C'est pourquoi, ayant pris connaissance du rapport qui lui a été soumis et examiné les objectifs et concepts proposés, la commission unanime vous propose, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers de prendre la décision suivante :

## **Le Conseil communal de Nyon**

**vu** le rapport No 168 relatif au Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon,  
**ouï** le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,  
**attendu** que ledit rapport a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

### **décide :**

1. de prendre acte du rapport No 168 relatif au Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon ;
2. de prendre acte de la liste des préavis à présenter par la Municipalité dans le domaine de la mobilité, courant 2010 – printemps 2011.

La commission

Blanchard Dominique,  
Cornu Yvan,  
Gay Maurice,  
Jenefsky Robert,  
Lukas Petr,  
Mermilliod Jean-Claude (président et rapporteur),  
Udasse Christian