

Rapport N° 154

Missions de l'Office de la mobilité en 2014

Demande d'un crédit de fonctionnement de CHF 87'400.- pour financer les mandats nécessaires à la réalisation des projets facilitant le trafic et les déplacements à Nyon

Nyon, le 21 mars 2014

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'étudier le préavis 154 s'est réunie le 18 mars 2014 à la salle de la Bretèche de 19h15 à 21h30.

Etaient présents les commissaires suivants : Mmes Aline Angeli et Suzanne Favre ainsi que MM. Philippe Beuret, Maurice Frei, Pierre Girard, Hans Rasmus Nilsson et Pierre Wahlen, Président rapporteur, M. Bernard Ueltschi étant absent.

En première partie, Mme la Municipale Elisabeth Ruey-Ray accompagnée de Mme Naïma Mameri, cheffe de l'Office de la Mobilité ont répondu aux nombreuses questions des commissaires. Qu'elles soient ici remerciées pour les éclairages qu'elles nous ont apportés.

1. Préambule

A l'occasion du vote du budget en décembre 2013, un amendement demandant la diminution d'une partie du budget de l'Office de la Mobilité a été accepté par notre Conseil. Le préavis 154 permet de donner un contenu à ces montants. C'est aussi l'occasion de faire le point sur les missions de l'Office. Missions dont les résultats ne sont pas toujours compris par le Conseil et/ou l'ensemble de la population nyonnaise. Une première partie des discussions a donc porté sur les missions de l'Office.

La Commission s'est ensuite attachée à comprendre le contenu et le bien-fondé des différentes demandes de crédit.

2. Missions de l'Office de la Mobilité

L'Office de la Mobilité a été créé en 2007. Il résulte de la volonté de la Municipalité de proposer une vision politique de la mobilité claire et cohérente capable d'accompagner le fort développement économique et démographique de notre Ville.

Cette vision est explicitée dans le Concept de Mobilité Urbaine (CMU) que notre Conseil a adopté en 2010.

En répondant à l'attente et au besoin de hiérarchiser les divers usages des espaces publics, qui ne peuvent plus, comme c'est le cas depuis les années 1950 être destinés qu'au seul trafic individuel motorisé, il fait face aux enjeux auxquels est soumise notre Ville. L'espace public doit être partagé entre ses différents utilisateurs et les différents types de mobilité, et ne plus être considéré que comme des couloirs de circulation automobile ou les places comme des parkings. De plus, le fort développement de la Ville pose de nouveaux problèmes auxquels il s'agit de répondre : engorgement, voire saturation des axes routiers, concurrence des centres commerciaux

périphériques aux commerces du centre ville, pollution de l'air engendrée par la densité du trafic motorisé qui elle même devient un problème de santé publique, etc.

L'Office de la Mobilité est engagé auprès de nombreux autres services et est associé à tous les projets de planification urbaine et de constructions. Soit il agit en tant que service responsable (pilote) ou en appui à un autre service. Il se réfère systématiquement au Concept de Mobilité Urbaine (CMU) dont il est garant de la bonne application.

Au besoin l'Office fait appel ponctuellement à des mandataires externes. Il s'agit dans ces cas de réaliser des études particulières, sous la direction de l'Office. Cette manière de faire est commune à l'ensemble des Services de la Ville qui ne disposent pas de bureaux techniques. Elle permet de diminuer les frais fixes de personnel tout en faisant appel à des compétences spécifiques pour traiter d'un sujet ou d'un autre. Pour faire appel à ces spécialistes, l'Office établit un cahier des charges précis, supervise et coordonne les études et rapporte à la Municipalité.

Beaucoup de dossiers sont ouverts, entraînant une masse de travail important. Les calendriers auxquels ils sont soumis ne dépendent que rarement de l'Office : plans de quartiers à légaliser, écoles à construire, projets régionaux ou fédéraux à suivre, demande du Conseil,... Ne pas être associé à ces dossiers c'est prendre le risque qu'ils se développent sans la prise en compte des objectifs du CMU et en perdant la cohérence de l'ensemble. Il n'est donc pas souhaitable de renoncer à l'une ou l'autre étude pour diminuer ou reporter les coûts induits.

La Ville se trouve aujourd'hui dans une période de transition et de mise en œuvre de la politique de mobilité. Cette mise en œuvre est longue et coûteuse. Les nombreux investissements consentis mettront du temps à déployer leurs effets. Par exemple, le fort développement des transports publics urbains et régionaux soutenu par notre Conseil, sera efficient dès décembre 2014, date à laquelle les bus circuleront « au quart d'heure », rendant leur utilisation beaucoup plus efficace et attractive. En parallèle les parkings périphériques pourront, parce qu'ils seront mieux desservis, jouer leur rôle de délestage du centre ville.

La requalification des routes ne peut se faire que tronçon par tronçon. Ici, il s'agit toujours de trouver un nouvel équilibre entre les différents usages. Des réalisations qui ne sont pas contre les voitures, mais qui laissent une place aux autres usagers. Cet équilibre est parfois difficile à trouver. Des trottoirs paraissent trop larges au regard de l'espace réservé aux voitures. Pourtant, les habitudes évoluant, la vitesse des voitures diminuant, beaucoup se réjouissent, selon la Municipalité, des travaux entrepris, comme les habitants aux abords de la route des Tattes d'Oie par exemple.

Tous les projets routiers respectent les nombreuses normes en vigueur et sont soumis aux instances cantonales concernées qui les valident.

Enfin, dans quelques mois, la Municipalité va déposer un rapport sur le réseau cyclable qu'il s'agit de développer.

3. Crédits objet du préavis 154

3.1 Etude d'avant-projet sommaire des abris bus pour Nyon.

Actuellement la Ville n'est dotée que de quelques abris bus dépareillés et de qualité variable. Il est important que la réorganisation des transports publics urbains et régionaux s'accompagne de l'amélioration du confort des usagers. A cet effet, il est prévu d'augmenter le nombre d'arrêts et à terme d'installer 50 abris bus. Avec le crédit demandé, il s'agit d'une commande de mandats d'études parallèles confiés à trois bureaux d'architectes-designers. Le lauréat aura la charge d'étudier la réalisation d'un ou deux prototypes qui seront installés à l'Avenue Edouard Rod, avant la mise en fabrication d'environ 50 abris bus dans la ville. Le cahier des charges pour ces mandats d'études précise en outre que le coût par unité ne devrait pas dépasser chf 25'000.- et que trois typologies doivent être étudiées : abri « standard » abri en pente, abri minimum (lorsque la place est très restreinte). Les avant-projets doivent également tenir compte de l'éclairage, de la durabilité, et de l'entretien.

Ce préavis s'inscrit dans la suite des cinq préavis précédents déposés au Conseil Communal concernant notre participation au fond régional, puis aux études et réalisations des mesures urgentes et enfin aux études et réalisations des mesures d'accompagnement de la mise en place d'un réseau de bus urbain et régional efficace.

Le crédit de chf 35'000.- permet d'indemniser les trois bureaux invités et de mandater un bureau externe en charge de l'organisation de la procédure. Il doit être mis en relation avec le montant global de cette réalisation qui va dépasser 1 million.

Avant de retenir la forme d'un mandat d'études parallèles, la Municipalité a évalué d'autres manières de procéder et à étudié comment d'autres villes ont procédé. Compte tenu de l'importance du marché, il n'est pas possible de passer un marché de gré à gré en choisissant un modèle « sur catalogue ». La procédure retenue permettra de choisir un modèle adapté aux différentes contraintes de la ville, d'en développer les détails constructifs avec un artisan de manière à en optimiser les coûts. L'objectif de chf 25'000.- est en effet ambitieux lorsque l'on sait que les coûts peuvent varier de 30 à 150'000.- par unité selon les villes étudiées. La Ville aura la propriété des abris, c'est à dire qu'elle pourra en reproduire sans l'autorisation de leur auteur et sans frais de droit d'auteur.

Après le choix d'un mandataire, c'est le service de travaux & environnement qui sera en charge de piloter les études du prototype et de la réalisation des 50 unités. Ces deux phases feront l'objet de deux demandes de crédit distinctes.

A priori, la Municipalité ne souhaite pas que ces abris soient « vendus » à des annonceurs publicitaires. Il ressort de l'expérience de plusieurs villes que cette manière de faire n'est pas satisfaisante et engendre des conflits avec les sociétés chargées de gérer ces espaces publicitaires, à tel point que certaines ont mis fin à leur contrat avec les sociétés d'affichage (Genève, Yverdon, Neuchâtel, Berne, Meyrin). La Commission entend ces arguments. Certains commissaires regrettent la perte de revenu que cette décision entraîne. D'autres se demandent si il ne serait pas opportun d'associer ces abris à des espaces d'affichage pour les différentes manifestations de la Ville.

Avec le préavis 127, notre Conseil a voté un crédit important pour la conception et l'aménagement d'espaces publics de qualité. Dans ces aménagements est inclus le mobilier urbain, soit l'éclairage, les bancs, les poubelles, la signalétique et l'arborisation de l'espace public. Il est évident que les abris bus sont un élément majeur de ces installations dans l'espace public.

On doit regretter que le calendrier ne permette pas de réfléchir simultanément à l'ensemble des éléments précités, tout comme le fait que les services concernés par le préavis 127 (urbanisme et travaux & environnement) ne soient pas associés à cette phase d'études. Dans tous les cas il est indispensable que l'implantation et la conception de ces édicules s'inscrivent dans une logique plus vaste, y compris dans leur design qui doit être en harmonie avec ce qui sera fait pour le mobilier proprement dit.

3.2 Etude concept d'aménagement du ch. Terre-Bonne.

Il s'agit d'un aménagement à cheval sur les communes d'Eysins et de Nyon qui s'inscrit dans la logique du Schéma Directeur de l'Agglomération Nyonnaise (SDAN) et permettra à terme de lier Eysins jusqu'au Reposoir (via le chemin du Joran) pour la mobilité douce.

La Commune d'Eysins participe à hauteur de 22% aux frais d'études (au prorata des surfaces aménagées sur sa commune). Un des propriétaires des parcelles bordant ce chemin a cédé une surface permettant d'aménager un trottoir. Il souhaite d'ailleurs réaliser ses aménagements extérieurs en cohérence avec ce qui sera fait par la collectivité. La Ville est encore en discussion avec un autre propriétaire pour réaliser la continuité de ce trottoir le long du Chemin de Terre-Bonne.

3.3 Etudes de tarification et organisation stationnement et P+R Colovray.

Il s'agit de trois éléments distincts.

La tarification des parkings n'est pas la même dans l'ensemble de la Ville, mais se fait de manière concertée en fonction de l'offre et de la demande. Il est également question de favoriser les usagers qui empruntent les transports publics en combinant un abonnement parking/transport public.

A Colovray, il s'agit de tenir compte de la présence d'un grand parking gratuit (parking de la piscine) pour organiser le P+R

3.4 Etude d'accompagnement du Plan de Mobilité du Site Vuarpillière

Le parking public de la Vuarpillière est saturé. La Ville avec le soutien important du Canton (qui finance cette étude à hauteur de 80%) a réuni l'ensemble des acteurs concernés de manière à initier un dialogue et trouver des alternatives à l'augmentation constante du nombre de véhicules. Un mandataire externe est chargé de faire un certain nombre de propositions en concertation avec les entreprises concernées, comme par exemple la mise en place d'un service Mobility, d'un site de covoiturage, d'une station vélos en libre service. Toutes ces dispositions se feront en accord avec les entreprises concernées et à leurs frais.

3.5 Participation aux études régionales et cantonales

Diverses études sont initiées par la Région ou le Canton, voire la Confédération. La Ville n'agit pas dans ce cadre comme pilote, mais il est important qu'elle participe à ces études et fasse entendre ses besoins. Cela concerne le tracé de deux lignes régionales de bus qui actuellement suivent le même tracé par la Route du Stand, ce qui n'est pas satisfaisant ; l'étude sous l'égide de l'Office Fédéral des Routes (OFROU) des améliorations de la jonction autoroutière ; des aménagements de la Route Cantonale qui doivent être réalisés entre 2015 et 2018 pour bénéficier du statut de projet d'agglomération ; et enfin un budget pour financer les études que doit initier le chef de projet RDU, ces dernières étant cofinancées par les trois communes concernées.

4. Conclusion

La réduction budgétaire décidée en décembre dernier par notre Conseil est l'occasion pour la Municipalité et son Office de la Mobilité de communiquer sur les différents projets qu'elle initie ou qu'elle accompagne. Il est évident que la période actuelle qui voit la mise en place progressive de nombreuses mesures destinées à améliorer le cadre urbain perturbe les habitudes des usagers qui ne comprennent pas toujours les objectifs des décisions qui sont prises, ni de quelles manières elles s'inscrivent dans une vue d'ensemble.

Pourtant, les importants investissements qui sont consentis permettent la mise en œuvre du Concept de Mobilité Urbaine (CMU) qui est le document de référence en la matière. Gageons que le futur lui donnera raison, que la mise en place d'un réseau de transports publics urbain et régional efficient permettra d'absorber une part importante des déplacements, que la mise en place concomitante des parkings périphériques permettra de désengorger le centre. Toutes ces mesures sont non seulement nécessaires mais indispensables. La Ville croit, se densifie, et cela ne peut se faire au détriment de la qualité de vie de ses habitants.

Plus concrètement, la Commission est satisfaite des réponses et éclaircissements apportés par la Municipalité et elle est convaincue que l'ensemble des crédits demandés sont justifiés. Elle relève que sur un montant total de chf 87'400.- seul un montant de chf 13'500.- concerne des prestations externalisées et environ chf 39'000.- des participations à des études pilotées par la Région ou le Canton.

Le dernier montant de chf 35'000.- permettra à la Ville de trouver un abri bus correspondant à ses besoins et à son budget. A ce sujet, la Commission souhaite que le choix se fasse en cohérence étroite avec les objectifs du préavis 127, *Concepts et principes d'aménagement des espaces publics* : il est en effet indispensable que l'implantation et la conception de ces édicules s'inscrivent dans une logique plus vaste, y compris leur design qui doit être en harmonie avec ce qui sera fait pour le mobilier proprement dit. La Commission souhaite également que la possibilité d'intégrer une possibilité d'affichage soit étudiée en priorité pour les manifestations locales et régionales.

C'est donc une commission unanime qui vous prie de prendre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre les décisions suivantes:

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 154 concernant une demande de crédit de fonctionnement de CHF 87'400.- pour financer durant l'année 2014 les mandats nécessaires à la réalisation des projets facilitant le trafic et les déplacements,

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. d'octroyer à la Municipalité un crédit de CHF 87'400.- pour financer durant l'année 2014 les mandats nécessaires à la réalisation des projets facilitant le trafic et les déplacements ;
2. que ce montant sera porté au compte N° 615.3185.00 du budget 2014 de la Ville au chapitre de l'Office de la mobilité.

La Commission :

Mmes
Aline Angeli
Suzanne Favre
MM.
Philippe Beuret,
Maurice Frei,
Pierre Girard,
Hans Rasmus Nilsson
Bernard Ueltschi
Pierre Wahlen, Président rapporteur.

