

Rapport N° 192 de minorité

Réponse au postulat « Changez de trottoirs... » déposé par MM. les Conseillers communaux Bernhard Willi et Maurice Gay, le 12 mai 2014.

Nyon, le 28 février 2015

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission s'est réunie à la ferme du Manoir le 6 janvier 2015 en présence de la majorité de ses membres. La commission était composée de : Mmes Sandrine Breitenmoser, Béatrice Enggist, et des MM. Pierre Wahlen, Maurice Gay, Bernhard Willi, Pierre Girard, Alex Braunwalder (absent) et Fred Tschuy président et rapporteur. La commission a reçu MM. Olivier Mayor, Municipal et François Menthonnex Chef du Service Travaux et environnement. La commission les remercie pour leurs explications et les réponses en relation avec le rapport.

Après avoir entendu une brève présentation du rapport, la commission a pu poser toute une série de questions ou faire des remarques plus ponctuelles, principalement liées aux trois tronçons routiers récemment aménagés avec la nouvelle configuration d'une partie des trottoirs. Pour rappel, les tronçons concernés sont : la Vy-Creuse, la route du Stand et la route des Tattes d'Oie.

Information de la Municipalité

Après la séance, M. Mayor a envoyé à la commission un document de 2009 intitulé « Organisation des circulations au centre-ville » qui a été établi suite à des études faites dans le sillage de la votation populaire sur la "Petite Ceinture". La ville a dû repenser l'ensemble de sa circulation dans le centre-ville et s'est fixée des objectifs de diminution du trafic au centre-ville et de la requalification des espaces publics. Ce document articule les logiques sous-jacentes aux projets d'aménagements récents.

Débat autour des trois axes nouvellement requalifiés

Une partie de la discussion concernait des cas très précis liés à un tronçon ou une partie d'un tronçon spécifique. Le rédacteur a décidé de ne pas alourdir ce rapport en y développant chaque cas, mais a essayé de faire la synthèse des thématiques importantes traitées en commission.

a) Choix des axes requalifiés

M. Mayor mentionne lors du débat qu'il y a trois types d'axes à considérer : les routes principales, les routes de transit et celles desservant les quartiers. Les requalifications concernent ces derniers : Les axes à peu de trafic tels que les routes du Stand, de la Redoute (non-réaménagé suite à la décision du Conseil communal) et les Tattes d'Oie.

Ces routes, qui desservent principalement les quartiers d'habitation, ont un trafic entre 2000 et 5000 véhicules par jour. La volonté municipale est de faire circuler les véhicules selon une logique

hiérarchisée où le trafic de transit ne pénètre pas dans les zones à 30 km/h où l'on cherche plutôt à améliorer la qualité de vie des quartiers en réduisant le trafic au strict nécessaire.

b) La sécurité des routes

Le point de départ des postulats est que l'abaissement des trottoirs pour en faire des « polyvalents » n'améliore pas la sécurité des piétons, et plus particulièrement les enfants qui y circulent. Certains autres membres de la commission, y compris celui d'un conseiller communal extérieur à la commission et qui a été rapporté et résumé, sont du même avis. Les postulants mentionnent aussi qu'il existe un débat public à la vue du nombre des interventions sur le sujet faites tant au Conseil communal que dans la presse locale.

Un des postulants dit que le rapport municipal donne une impression que « tout va bien » alors que lui-même et d'autres personnes ont le sentiment que l'insécurité a augmenté. La réponse amenée par ces aménagements ne correspond pas à ce qui était attendu.

A ce sujet, M. Mayor a mentionné que des études démontrent que les zones à 30 km/h ne sont pas plus « accidentogènes » que des tronçons classiques. À la route du Stand, avec la zone à 30 km/h devant l'école, il y a même une amélioration de la situation sécuritaire. La directrice de l'école primaire à la route des Tattes d'Oie a félicité la commune pour l'aménagement de la chaussée devant son établissement. M. Menthonnex a ajouté que la charge en trafic de ces trois axes, de l'ordre de 5000 véhicules par jour, est similaire à celle dans certains villages évoqués dans la discussion.

Un commissaire a mentionné que sur la route des Tattes d'Oie des automobilistes parquaient mal leurs véhicules et débordaient sur la chaussée rétrécissant ainsi la largeur de la « chaussée utile » pour les automobilistes de passage. Un autre a mentionné que si l'ensemble de la chaussée roulante avait été décalé d'environ 20 cm côté lac en réduisant d'autant le trottoir/piste cyclable, il n'y aurait pas eu nécessité d'abaisser le trottoir côté Jura.

Un autre point soulevé est que sur la route du Stand des cyclistes utilisent le trottoir dans les bandes mixtes et là, où la route devient étroite, les cyclistes doivent partager la route avec les voitures. En réponse, M Mayor fait remarquer qu'avant les modifications à cet endroit il n'y avait rien pour les cyclistes.

Concernant la perception d'insécurité qui est souvent avancée dans ce débat, M. Mayor a souhaité que des éléments précis soient rapportés aux services concernés afin de pouvoir avoir matière à y apporter une réponse adaptée. Chaque rue étant un cas particulier.

c) La procédure de la requalification des routes

Dans le but général cité plus haut, certains axes ayant des charges de trafic plus faibles et qui desservent des quartiers résidentiels ont été modifiés afin d'avoir une vitesse réduite à 30 km/h (norme V85). Des mesures constructives, censées inciter les automobilistes à adapter leur vitesse, ont été entreprises.

Une fois que l'administration communale a terminé son projet de requalification d'un tronçon, le dossier passe dans plusieurs services cantonaux afin de vérifier le respect de l'application des lois et des normes. Le dossier est ensuite renvoyé à la commune pour, le cas échéant, une adaptation avant la mise à l'enquête publique. Cette procédure est similaire à celle utilisée pour la validation des plans de quartiers.

d) Normes

Dans la discussion, il y a eu une certaine controverse concernant la valeur juridique et contraignante des normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports). Les liens en bas de page donnent davantage d'informations à ce sujet¹. Pour aller plus loin, on peut également consulter la Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 et l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979.

D'une manière plus générale et pour la simplification du débat, on peut constater que ces normes s'appliquent à toute la Suisse et ont un statut quasi légal. Ces normes couvrent autant les

¹ <http://www.vss.ch/fr/normes/que-sont-les-normes/>,
http://www.vss.ch/fileadmin/redacteur/Alle_Files/Normen/Normung_Normalisation_et_droit_F.pdf

infrastructures, leurs dimensions ainsi que leur principe de fonctionnement et elles sont couramment utilisées par les professionnels et les autorités concernés. Elles laissent aussi une certaine marge d'interprétation aux planificateurs.

L'application des normes donne, dans l'exemple de la Vy-creuse et quand dans la pratique la largeur disponible de la chaussée roulante est un peu juste, qu'un des trottoirs soit abaissé afin de permettre à deux poids lourds de se croiser.

Dans les zones à 30 km/h la norme « V85 » exige que le 85 % des véhicules contrôlés ne doivent pas dépasser les 38 km/h. Des mesures constructives sont entreprises afin d'obtenir le résultat escompté. Une fois que les vérifications de vitesse indiquent que la norme est respectée, la nouvelle vitesse maximale peut être légalisée et des contrôles de vitesse sont alors possibles. Selon M. Menthonnex, la vitesse moyenne la circulation sur la route de la Vy-Creuse est actuellement trop élevée pour être légalisée. M. Mayor ajoute que la norme n'est pas encore respectée et que l'on constate encore une vitesse supérieure à environ 10 km/h par rapport à la norme V85. Des mesures d'améliorations devront encore être effectuées afin d'abaisser ces excès de vitesse. Par contre, la vitesse mesurée à la route des Tattes d'Oie est dans les normes et la route a pu être légalisée à 30 km/h.

Considérations des commissaires de la minorité de la commission

Le concept propose une hiérarchisation de la circulation de véhicules sur les routes désignées en fonction de la destinée des conducteurs. Cette hiérarchisation tient également compte des besoins des autres usagers de ces voies de circulation et des habitants des quartiers de la ville. En résumé, cela signifie qu'il faut inciter les véhicules en transit à rouler sur les axes de transit prévus, les véhicules se déplaçant entre les quartiers à utiliser les routes principales dans la ville et que les véhicules dont la destination est un quartier particulier à utiliser la voie de circulation de l'endroit. Ainsi, la population habitant ces quartiers n'a pas à être inutilement exposée aux nuisances de la circulation des véhicules qui ne font que passer. Le but de tout cet exercice des zones à 30 km/h est de calmer la circulation automobile dans ces quartiers d'habitation.

Il est évident que faire des aménagements routiers pour des automobiles dans une structure urbaine créée et dimensionnée pour des piétons et des chevaux au début ou avant l'ère de l'automobile, à une époque où peu de véhicules circulaient, n'est pas toujours chose aisée et que quelques difficultés peuvent surgir.

Ces aménagements dans les zones à 30 km/h amènent les usagers des voies publique à changer certaines habitudes et certains réflexes. Ces nouvelles infrastructures peuvent parfois avoir quelques « maladies de jeunesse » comme à la Vy-Creuse où le nouveau trottoir abaissé n'apporte pas encore suffisamment de sécurité aux piétons. Pour ce cas particulier par exemple, on peut suggérer que la Municipalité dispose de quelques obstacles comme des potelets sur le trottoir abaissé afin d'empêcher que les automobilistes y roulent en permanence et à trop vive allure.

Sur les tronçons suffisamment larges, la Municipalité a également fait aménager des plates-bandes et fait planter des arbres qui augmentent l'esthétique visuelle des routes requalifiées, améliore le microclimat sur les trottoirs et dans les parcelles voisines. Même si la largeur de la chaussée roulante s'en trouve réduite, ces aménagements contribuent à y tranquilliser la circulation automobile. En toute bonne logique, ceci devrait augmenter la sécurité pour tous les usagers et réduire le bruit pour les riverains. Une fois les « maladies de jeunesse » passées sur ces tronçons et que les différents usages adoptent les comportements adéquats les commissaires soussignés sont convaincus, et ce jusqu'à preuve du contraire, que les trottoirs apporteront, au minimum, la même sécurité qu'avant.

Conclusion

Le concept de mobilité urbaine (CMU) en vigueur à la Ville de Nyon est l'expression concrète de la volonté politique de gérer les différentes formes de déplacement dans le milieu urbain nyonnais.

De l'avis des commissaires de la minorité de la commission, ces réalisations vont dans le sens général de cette politique de circulation communale acceptée en son temps par le Conseil communal. Cette politique de circulation n'est pas une spécificité nyonnaise car il est facile de constater qu'elle est pratiquée depuis des années dans d'autres villes et villages suisses ou

étrangères et ceci parfois depuis des décennies. Les aménagements techniques sont en usage dans toutes les zones de 30 km/h du pays. Ces politiques sont venues en réaction à la très forte augmentation du nombre de véhicules roulant dans les centre-villes au point d'en chasser les résidents qui sont allés chercher le calme et l'air fraîche à la campagne.

Les soussignés reconnaissent que ces aménagements, comme c'est le cas dans la mise en route de tout projet très complexe, doivent parfois, au cours du temps, être adaptés aux comportements humains. Comme devant la commission, la Municipalité a déjà à plusieurs reprises répété qu'elle améliorera les infrastructures des cas particuliers qui le nécessitent.

Lors de la séance de la commission, les commissaires ont pu poser des questions complémentaires au rapport et ont entendu les réponses orales de la Municipalité. Les cas mentionnés dans le postulat ont été abordés.

Considérant les réponses que la Municipalité a donné aux postulants, les arguments présentés en commission et que ces mesures de requalifications s'inscrivent dans le sens du concept de mobilité urbaine, la minorité de la commission recommande au Conseil communal de Nyon d'accepter ce rapport comme valant réponse au postulat cité en titre.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport N° 192 réponse au postulat « *Changez de trottoirs...* » des MM. les Conseillers communaux Bernhard Willi et Maurice Gay du 12 mai 2014.

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 :

- de prendre acte du rapport municipal N° 192 valant réponse au postulat « *Changez de trottoirs...* » déposé par MM. les Conseillers communaux Bernhard Willi et Maurice Gay, le 12 mai 2014.

La Commission

Madame ; Sandrine Breitenmoser,

Messieurs ; Pierre Wahlen, Fred Tschuy président et rapporteur.