

# **RAPPORT MUNICIPAL N° 10**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

**Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Jacques Pittet intitulé « De la nécessité de parcours sécurisés pour les piétons » du 13 janvier 2016**

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Introduction**

---

La Municipalité répond par le présent rapport aux questions soulevées par le Conseiller communal Jacques Pittet concernant la sécurité des piétons, en particulier dans les zones limitées à 30km/h.

Pour rappel, il faisait le constat que les zones 30 étaient aménagées de diverses manières sur le territoire communal et mentionnait également un relâchement de la discipline des automobilistes. Il estimait également que les personnes âgées et les enfants rencontraient des difficultés à traverser la rue.

C'est pourquoi il demandait à la Municipalité de créer un passage pour piétons en haut de la Vy-Creuse et de rétablir de manière définitive les deux passages pour piétons situés à la jonction de la rue de la Colombière et de la rue de la Porcelaine.

Il souhaitait également que la Municipalité réalise un bilan de l'aménagement des différentes zones 30, en partenariat avec la brigade Prévention/Proximité de Police Nyon Région.

## **2. Le piéton dans le Concept de mobilité urbaine**

---

Une des thématiques centrales du Concept de mobilité urbaine élaboré en 2010 par la Municipalité est la place du piéton dans la chaîne de tous les déplacements qui se pratiquent dans la ville.

Notre manière de nous déplacer ayant fondamentalement évolué ces 30 dernières années, le piéton se définit de manière plus large, il peut être à pied, sur une chaise roulante, avec une poussette simple ou double, en trottinette, etc. rendant ainsi la place qu'il occupe sur l'espace public beaucoup plus importante. L'automobiliste qui a occupé dans le passé l'essentiel de l'espace public se trouve contraint à laisser de la place à tous les autres modes de déplacements qui revendiquent un partage de l'espace et une visibilité légitimes.

En revanche, nos villes fonctionnent encore sur le même parcellaire avec un réseau routier restreint ; la ville grandit et se construit sur la ville, les piétons dans leur diversité sont plus nombreux à occuper ce réseau routier, en plus de la nouvelle problématique du cycliste, notamment avec le vélo électrique qui complexifie la donne.

En traitant ces données nombreuses et complexes, le Concept de mobilité urbaine, tout comme d'autres études, prône le partage de l'espace public dans les zones à vitesses réduite à 30 km/h ou à 20 km/h. Si le principe du partage de l'espace public dans les centre-ville et les zones résidentielles est un bon moyen pour faire cohabiter les différents modes de déplacement pour plus de convivialité et de sécurité, des problèmes de sécurité peuvent néanmoins apparaître dans certains cas particuliers. Notre pratique quotidienne et les expériences acquises démontrent néanmoins que le partage de l'espace public réduit le nombre d'accidents et que les codes de partage de la rue se généralisent et sont de plus en plus acquis par les nouvelles générations.

L'un des volets du Concept de mobilité étant le déplacement des piétons sur le territoire communal, depuis 2010 la Municipalité a appuyé en priorité sur les leviers de la promotion des transports publics et du stationnement dans les P+R pour donner la possibilité aux automobilistes de basculer sur les transports publics et de réduire ainsi le nombre toujours plus

important de véhicules individuels qui occupent nos rues. La rue deviendra ainsi le lieu du partage et de la convivialité pour tous.

Le postulat de Monsieur le Conseiller communal Jacques Pittet tombe au bon moment puisque l'étude sur les déplacements piétonniers a été prévue pour 2017. La question de la place des zones piétonnes, de rencontre (20 km/h) et zones 30 sera traitée dans la logique de la chaîne de déplacements effectués par le piéton. Au terme de cette étude, la Municipalité présentera un rapport municipal pour renseigner votre Autorité sur l'état des lieux de nos cheminements et du réseau piétonnier ainsi qu'une liste des mesures à réaliser. A rappeler qu'une étude partielle sur les déplacements scolaires a été réalisée en juin 2014 pour nous renseigner sur la sécurisation des déplacements des écoliers dans le cadre des rocadés des établissements scolaires prévues ces prochaines années.

Dans un premier temps, nous tenons à répondre aux questions soulevées par Monsieur le Conseiller communal Jacques Pittet en commençant par rappeler quelques principes concernant les passages pour piétons et le sens de la zone 30 dans la législation suisse.

### **3. Les passages pour piétons**

---

Il est important de rappeler que l'installation d'un passage pour piétons, non régulé par des feux lumineux, ne se résume pas à un simple marquage de bandes jaunes. Un nombre important d'exigences doivent être remplies afin que la sécurité attendue par les piétons puisse être garantie. Ce n'est évidemment pas la seule présence des bandes jaunes sur la chaussée qui met en sécurité les piétons.

En Suisse, outre les bases légales qui spécifient les devoirs des usagers aux abords des passages pour piétons, c'est la norme VSS 640241<sup>1</sup> qui définit les exigences à respecter par rapport à la mise en œuvre, l'emplacement et l'équipement des passages pour piétons.

Ainsi, il y a plusieurs critères à respecter pour que le passage pour piétons ne représente pas une sécurité subjective mais bien une sécurité objective, donc réelle. Le premier est celui de la visibilité des piétons attendant pour traverser, puis celui de la vitesse des véhicules. Viennent ensuite les paramètres relatifs au volume de piétons et au volume de trafic motorisé.

La vitesse et la visibilité sont des paramètres importants pour le choix d'un emplacement ; cela explique par exemple pourquoi la norme précise qu'aucun passage pour piétons (sans régulation) ne devrait être aménagé si la vitesse des véhicules est supérieure à 60 km/h.

Concernant le volume de piétons, il faut comprendre que la sécurité provient de l'association que fera l'automobiliste entre « bandes jaunes » et « présence de piétons qui traversent ». Ainsi, un passage peu fréquenté ne sera pas sûr, l'automobiliste verra les « bandes jaunes » mais presque jamais de piétons, il ne sera donc pas attentif à l'approche de ce passage.

Le nombre de véhicules motorisés est lui aussi important, s'il est trop faible, la traversée étant aisée, la plupart des piétons refuseront d'allonger leur trajet pour traverser la chaussée sur le passage. D'autant plus dans une zone où la vitesse est réduite.

---

<sup>1</sup> Version révisée entrée en vigueur le 31 janvier 2016

## 4. Les zones 30 km/h dans la législation

### 4.1 Généralités

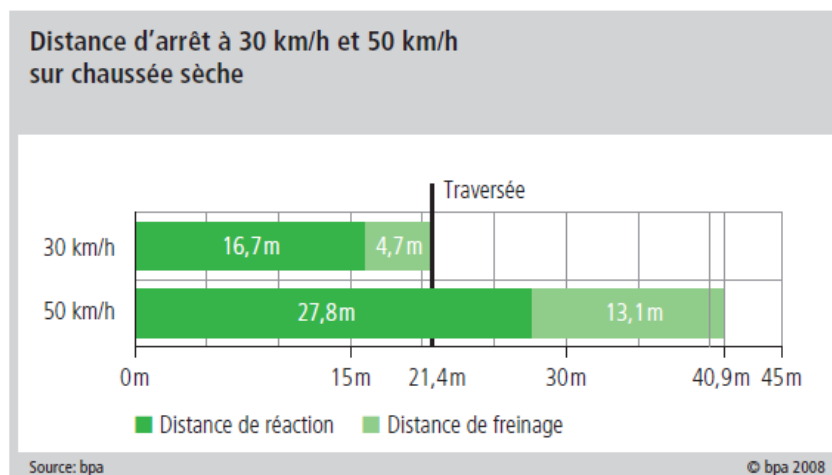
L'aménagement des rues ou zones à 30 km/h est régi par l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre.

L'ordonnance définit les éléments caractéristiques des zones 30 :

- Portes d'entrée reconnaissables ;
- Pas de passages pour piétons (excepté besoins spéciaux) ;
- Application systématique de la priorité de droite ;
- Signalisation réduite.

La limitation de vitesse à 30 km/h a bien sûr pour objectif d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers résidentiels. La conduite est apaisée, les émissions sonores et de substances nocives diminuent, le trafic de transit recule. Le nombre et surtout la gravité des accidents baissent, les trajets scolaires sont moins dangereux, la sécurité du trafic lent augmente.

Comme la distance d'arrêt diminue avec la vitesse, le risque qu'une collision se produise diminue lui aussi. De plus, les chances de survie d'un piéton augmentent considérablement en cas de collision avec un véhicule circulant à 30 km/h.



Par contre, pour qu'une zone ne soit pas un simple alibi et qu'elle remplisse son objectif, elle doit comporter les éléments d'aménagement nécessaires permettant d'empêcher la circulation à une vitesse trop élevée. Il faut préciser ici que l'on considère que la vitesse de circulation dans la zone est conforme si 85% des véhicules circulent à une vitesse inférieure à 38 km/h<sup>2</sup>.

La suppression des passages piétons et l'instauration générale de la priorité de droite dans les zones 30 découle aussi du constat que trop de règles nuisent à la sécurité en diminuant l'attention que chacun porte aux autres. L'idée étant de développer une meilleure attention mutuelle entre les usagers de la chaussée par la suppression des règles permettant de prioriser certains usagers ou catégories d'usagers.

<sup>2</sup> Cette valeur limite appelée V85 découle d'un consensus entre le DETEC, les cantons et les associations bpa et TCS.

## 4.2 Cas des piétons

En zone 30, les piétons doivent cheminer sur le bord de la chaussée ou sur le trottoir s'il existe et ne doivent pas gêner le trafic. L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis conformément à l'art. 4, al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre.

Ceux-ci peuvent toutefois être maintenus pour répondre à des besoins de priorité particuliers des piétons, comme aux abords des écoles ou des EMS. Le *bpa* préconise aussi cette solution pour les trajets scolaires très fréquentés. Il faudrait toutefois d'abord tenter de sécuriser les traversées par d'autres mesures constructives.

L'absence de passages pour piétons en zone 30 implique que ces derniers peuvent traverser la chaussée là où ils le souhaitent, ce qui n'est plus le cas si un passage pour piétons existe à moins de 50 mètres<sup>3</sup>. Mais ils ne sont plus prioritaires, contrairement au cas de la zone de rencontre ; mais ceci ne pose pas de problème majeur du fait de la vitesse de circulation réduite.

## 5. Cas de la Vy-Creuse et de la rue de la Porcelaine

---

### 5.1 Vy-Creuse

La Vy-Creuse est une rue affectée en zone 30, l'entrée de la zone est marquée par une bordure légèrement inclinée qui marque la différence avec la rue Saint-Jean, complétée par un panneau d'entrée de zone situé dans la banquette et le marquage au sol « ZONE 30 » habituel.

Une mesure de vitesse et un comptage réalisé du 5 au 12 février 2016 nous ont montré que la vitesse V85 était de 36.7 km/h, soit conforme aux exigences de la zone 30. Le trafic journalier moyen étant de 3'500 véhicules/jour.

La création d'un passage pour piétons en haut de la Vy-Creuse, à proximité du débouché sur la rue Saint-Jean, donc en zone 30, serait contraire aux dispositions de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. En effet, il n'y a pas d'école ou d'EMS à proximité permettant de justifier l'installation de ce passage<sup>4</sup>.

Si l'on souhaitait tout de même réaliser un passage pour piétons à cet emplacement, il faudrait le positionner à environ 10 mètres en retrait de la ligne de « STOP » afin de diminuer la distance à franchir et laisser la place pour un ou deux véhicules en attente. Malheureusement, ce passage ne correspondant pas à la « ligne de désir » des piétons longeant la rue St-Jean, une part de ceux-ci traverserait toujours en ligne droite devant le « STOP », en commettant une infraction puisqu'un passage se trouverait à moins de 50 m.

---

<sup>3</sup> Conformément à l'art. 47, al. 1 de l'OCR

<sup>4</sup> L'école ou l'EMS le plus proche sont situés à plus de 500 m. à vol d'oiseau.

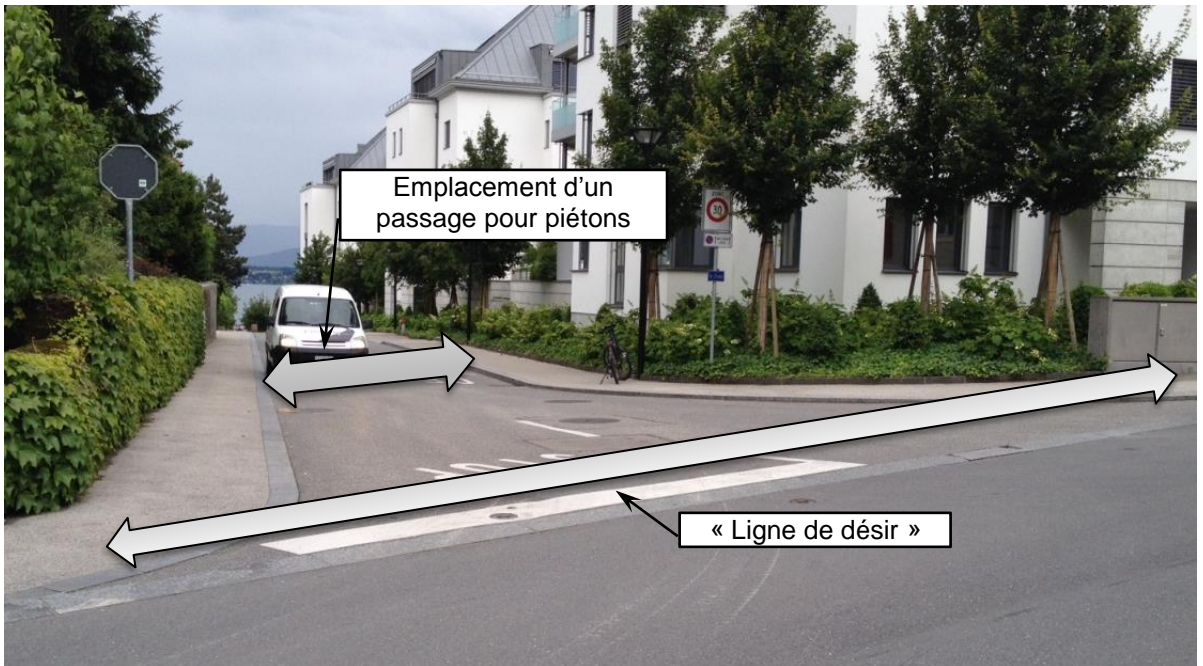


Fig. 1 : Carrefour Vy-Creuse – rue St-Jean

Ainsi, la mesure appropriée pour sécuriser cette traversée est l'aménagement d'un trottoir traversant. En effet, il offre aux piétons une continuité parfaite de cheminement en étant situé sur la « ligne de désir ». Il constitue également, pour les automobilistes, un seuil à franchir qui permet de marquer physiquement l'entrée dans la zone 30.

Les piétons sont en sécurité puisque les automobilistes et les cyclistes, quel que soit leur mouvement, sont tenus de leur céder la priorité comme lorsqu'ils franchissent n'importe quel trottoir. Un pictogramme piéton pourra être marqué au milieu du trottoir traversant pour rappeler que les piétons sont prioritaires.



Fig. 2 : Exemple de trottoir traversant au chemin de la Paix

## 5.2 Colombière – Porcelaine

Ces deux rues sont affectées en zone 30, les automobiles y circulent en sens unique vers le lac. L'entrée dans la zone est signalée par le panneau de zone et le marquage « ZONE 30 ». Le trafic journalier moyen était, au dernier comptage de 2012, de 1'100 véhicules/jour dans la rue de la Colombière et de seulement 1'000 véhicules/jour sur la rue de la Porcelaine, soit inférieur aux 3'000 véhicules par jour prévus par la norme VSS 640241.

Nous avons constaté des vitesses trop élevées en haut de la rue de la Colombière ; ainsi nous projetons de réaliser des aménagements dans le carrefour Porcelaine – Colombière permettant de réduire la vitesse des véhicules. Il s'agirait notamment de créer un trottoir du côté Lausanne de la rue de la Colombière ainsi qu'un rétrécissement de la chaussée à la jonction des deux rues, côté Genève.

En complément, un marquage particulier sera appliqué à l'axe et sur toute la longueur de la rue de la Porcelaine, il provoquera un effet optique de rétrécissement de la chaussée qui conduira à réduire la vitesse.

Il faut préciser qu'avec les nouveaux aménagements prévus, la largeur de la chaussée de la rue de la Colombière serait réduite à 3.30 mètres, permettant de sécuriser la traversée située en haut de la rue. La traversée de la rue de la Porcelaine est également courte puisqu'elle mesure 4.50 mètres ; de plus, la circulation des véhicules individuels se fait uniquement à la descente (voie réservée aux bus et aux vélos à la montée, avec deux passages de bus par heure).

Les passages piétons situés à la jonction de ces deux rues ont été logiquement supprimés lors de leur affectation en zone 30. Leur rétablissement ne se justifie pas pour les raisons suivantes :

- Ils sont situés en zone 30, sans école ou EMS à proximité ;
- Les rues concernées ont un faible volume de trafic et dans un seul sens ;
- Les chaussées à traverser sont étroites ;
- Le nombre de piétons souhaitant traverser est probablement trop faible pour justifier l'installation d'un passage pour piétons.

Les aménagements à réaliser cet automne, à la fin des travaux du projet Mangeat-Wahlen, seront à l'essai pendant quelques mois et observés par les techniciens de la ville afin d'identifier les éventuelles mesures complémentaires à apporter pour que cette zone 30 atteigne les objectifs de fonctionnement selon les critères en vigueur.

## 6. Conclusion

---

De manière générale, l'aménagement d'un nouveau passage pour piétons est un projet en soi. De nombreux critères, exposés dans la norme VSS 640241, doivent être remplis préalablement à sa réalisation. Ceci ayant pour objectif d'assurer une sécurité objective aux piétons qui l'emprunteront.

Dans les zones 30, l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et zones de rencontre spécifie qu'il n'est pas admis d'aménager des passages pour piétons, excepté pour répondre à des besoins de priorité particuliers des piétons, comme aux abords des écoles ou des EMS.

Par conséquent et pour les raisons exposées dans le rapport, la Municipalité n'entre pas en matière concernant la demande du postulant de créer un passage pour piétons en haut de la

Vy-Creuse et de rétablir les passages à la jonction des rues de la Colombière et de la Porcelaine.

Par contre, elle s'engage à réaliser les aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des piétons sur les traversées mentionnées. Ainsi, l'aménagement d'un trottoir traversant en haut de la Vy-Creuse sera étudié. Le carrefour Porcelaine-Colombière sera modifié afin que les objectifs de vitesse de la zone 30 soient atteints.

D'autre part, la Municipalité prévoit de réaliser en 2017 une étude sur les déplacements piétonniers au terme de laquelle elle présentera un rapport municipal sur le réseau piétonnier, qui comprendra notamment une liste des mesures à réaliser.



Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

## **Le Conseil communal de Nyon**

**vu** le rapport municipal N° 10 relatif à la réponse au postulat "De la nécessité de parcours sécurisés pour les piétons" rédigé par M. le Conseiller communal Jacques Pittet le 13 janvier 2016,

**ouï** le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,

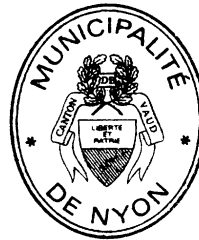
**attendu** que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

**décide :** de prendre acte du rapport municipal N° 10 valant réponse au postulat "De la nécessité de parcours sécurisés pour les piétons" rédigé par M. le Conseiller communal Jacques Pittet le 13 janvier 2016.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 18 juillet 2016 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

## **Annexes**

---

- Postulat de J. Pittet intitulé « De la nécessité de parcours sécurisés pour les piétons »

### **1<sup>ère</sup> séance de la commission**

Municipale déléguée	Mme Roxane Faraut Linares
Date	Mercredi 14 septembre 2016 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir – Salle de conférences 1

## **Postulat**

### **De la nécessité de parcours sécurisés pour les piétons**

Notre Ville, par son engagement fort pour une politique de mobilité douce, se doit d'offrir un parcours sécurisé à chaque usager, spécialement aux enfants devant se rendre à l'école à pied. A l'heure actuelle, suivant le lieu de résidence, le chemin de l'école manque de sécurité, particulièrement dans les zones 30.

Dans notre ville les nombreuses zones 30 étant toutes aménagées de manières différentes (avec ou sans ralentisseurs, avec ou sans passages piétons...), force est de constater un relâchement de la discipline, de nombreux automobilistes ignorant les règles d'usage en ces lieux (vitesse non adaptée, facilitations pour la circulation des piétons non appliquée). Les usagers, les enfants et les personnes âgées spécialement, sont désorientés et peinent à trouver leurs marques, car ils éprouvent des difficultés à traverser la rue quand il n'y a pas de passage piétons.

Certaines de ces zones sont aujourd'hui dénuées de traversées sécurisées permettant aux usagers de franchir les voies de circulation en relative confiance. Or une telle limitation de vitesse, sans mesures complémentaires de modération de trafic, est dangereuse pour les piétons.

Pour toutes ces raisons, je prie la Municipalité :

- de créer un passage piétons en haut de la Vy-Creuse
- de rétablir de manière définitive les deux passages piétons situés à la jonction de la rue de la Colombière et de la rue de la Porcelaine (actuellement marquage rouge provisoire)
- d'identifier, en partenariat avec la brigade prévention/proximité, les différentes zones pouvant encore prêter à confusion.

Aucune suite n'ayant été donnée à ma requête faite devant ce Conseil le 9 décembre 2013, je dépose ce postulat en demandant qu'il soit directement renvoyé à la Municipalité.

Jacques Pittet

13 janvier 2016