

## Rapport de minorité N° 90/2018

### **Chemin de Terre-Bonne - Réaménagement** Approbation du projet et levée des oppositions

---

Nyon, le 14 mai 2018

Au Conseil communal de Nyon

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

La commission composée de Mmes Suzanne Favre, Corinne Vioget Karadag, Amparo Lazcani et de MM Jean-François Füglistner, Claude Farine, Yves Leuzinger, Bernard Ueltschi et Pierre Girard (président et rapporteur) s'est réunie le 20 mars 2018. Elle a reçu Mme la Municipale R. Faraut Linares accompagnée de M. F. Menthonnex, chef de service et M. JM Favre, adjoint. Elle les remercie pour les informations et renseignements fournis.

L'objectif est de réaliser un axe dévolu à une mobilité douce sécurisée et confortable entre les routes du Stand et de Saint-Cergue, le but est bon mais la commission minoritaire est en désaccord sur certains points :

- La présentation de ce projet date de 2012 suite à la construction de Business Terre-Bonne. Il avait été demandé un trottoir le long du chemin de Terre Bonne. A l'époque c'était le démarrage de la mobilité douce, tout pour le vélo et rien pour la voiture. C'était la mode de mélanger les piétons avec les vélos censés se déplacer avec une vitesse acceptable par rapport aux piétons. C'était aussi la volonté de vouloir exclure la motorisation de la ville. Tout le monde a vu ou a subi les problèmes ainsi créés. Actuellement la mobilité douce a évolué dû aux vélos électriques, leur vitesse (25 ou 45 km/h) n'est plus compatible avec la proximité des piétons. La mobilité douce doit être corrigée pour séparer piétons et vélos avec des trottoirs ou quelque chose d'équivalent. Finalement le chemin de Terre Bonne équipé d'un trottoir et réaménagé en zone 30 km/h ou de rencontre (20 km/h) solutionne le problème à moindre coût.
- Comme mentionné dans le préavis, le chemin de Terre-Bonne s'inscrit comme un barreau horizontal et dessert tant la zone industrielle de Champ-Colin que la zone tertiaire de Terre-Bonne – Le Nipy située sur le territoire de la commune d'Eysins. Supprimer l'accès motorisé à une zone industrielle semble être un non-sens. D'autant plus qu'il existe des solutions pour maintenir la motorisation et introduire une mobilité douce sur ce chemin.

- Une question importante posée :  
*Q : La Municipalité a-t-elle envisagé de passer le chemin de Terre-Bonne en vitesse maximale 20 zone de rencontre ?*  
*R : Selon le CMU, le chemin de Terre-Bonne est une desserte de niveau 2 qui est aménagée pour être sûr et agréable pour les déplacements à pied et à vélo. Dans ce réaménagement, les transports individuels motorisés ne sont pas autorisés à circuler sur cette voie. Par conséquent, une zone 20, regroupant tous les modes de déplacement ne se justifie pas.*

Dans le CMU 2010 la définition de desserte de niveau 2 mentionne:

*Le réseau de desserte de niveau 2 sert à alimenter les quartiers et les secteurs du centre-ville. Il est aménagé de manière à être sûr et agréable pour les déplacements à pied et à vélo, c'est pourquoi toutes les rues de desserte de niveau 2 situées dans des secteurs urbanisées sont en principe classées en zone 30 ou en zone de rencontre (20 km/h).*

Contrairement à la réponse de la Municipalité, une zone de rencontre (20km/h) devrait être possible sans gros aménagement et favoriser tout le monde.

Dans tous les cas un chemin doit pouvoir servir les propriétés pour lequel il a été créé.

- Le préavis proposé demande le réaménagement d'un premier tronçon du projet entre les routes du Stand et de Divonne. La deuxième partie « Est » en cours d'élaboration et donc non résolu va sûrement poser des problèmes d'échange de terrains et d'éventuelles nouvelles oppositions. Avec la grande difficulté du raccordement sur le giratoire de la route de Divonne. Ce deuxième tronçon va être partiellement bloqué sans que les négociations sur la planification territoriale avec les propriétaires riverains ne soient résolues.
- Le principe d'un chemin Terre-Bonne dévolu à une mobilité douce sécurisée, vélos et piétons seulement ne fonctionne pas sur ce premier tronçon puisque le passage du bus 815 et l'accès de la parcelle N° 1087 doivent être garantis. C'est sur cette partie que le problème de sécurité est le plus élevé. Sans compter sur le trafic dû à l'accès à la nouvelle crèche « pop e poppa », il est bien connu que les enfants sont principalement déposés en voiture. En fait, le projet prône une mobilité douce sécurisée, vélos et piétons seulement mais ne le respecte pas pour ce premier tronçon.

D'autres points sont à prendre en compte:

- La mode actuelle de vouloir mélanger les piétons et les vélos représente un danger réel, les vitesses de déplacement n'étant pas les mêmes. Le moyen d'éviter cette situation c'est de loger les piétons sur des trottoirs ou de définir une zone 20 km/h où la priorité est donnée aux piétons et cela forcerait les cyclistes à prendre leurs responsabilités, si cela est possible ! La route de Saint-Cergue derrière la gare fonctionne depuis plusieurs années selon ce mode.
- Avec l'acceptation de levée des deux oppositions, la Municipalité transmettra le dossier au DIRH pour approbation. Le DIRH notifiera à chaque opposant sa décision d'approbation préalable et la décision du Conseil Communal en indiquant les voies de recours au Tribunal cantonal, Cour de droit administratif et public, dans un délai de 30 jours, dès réception de la réponse de la Commune et sur l'approbation préalable conformément à l'article 61 et 61a LATC. Mais à la suite de cela d'autres recours sont encore possibles.
- Avec son projet, la commune semble créer des inégalités dans le traitement des propriétaires, elle permet des accès pour les gens d'Eysins et la parcelle 1087 au

détriment des autres parcelles. Cela donne l'impression que ce préavis a été étudié principalement pour la commune d'Eysins sans tenir compte des intérêts des gens de la commune de Nyon. Malgré cela la part de la charge des frais qui revient à la Commune de Nyon est de 78% et 22% pour celle d'Eysins. C'est difficile à comprendre.

- Le devis général de réaménagement de ce tronçon Terre-Bonne est de CHF 1'150'000.- TTC (+/- 20 %) ce qui est une somme importante alors que faire passer ce chemin en zone de rencontre (20 km/h) devrait coûter nettement moins cher même si des aménagements doivent être entrepris.

## **Conclusion**

Suite à une demande de trottoir sur ce chemin de Terre-Bonne, le Conseil communal se retrouve face à un projet présentant des incertitudes techniques - notamment le raccordement à la route de Divonne ou son giratoire, et financières dues à ces oppositions, même si elles vont être levées.

Il faudra aussi remettre l'ouvrage sur le métier pour la deuxième partie du tronçon avec éventuellement les mêmes problèmes alors qu'avec une zone de rencontre (20 km/h) cela solutionnerait tous ces problèmes.

Les propriétaires concernés devraient tous être traités sur le même pied ce qui n'est pas le cas dans ce préavis et qui semble, entre autres, favoriser la commune d'Eysins aussi bien financièrement qu'au niveau de l'accès aux propriétés.

Le fait de réaménager ce chemin en dehors des possibilités standards d'une simple zone 30 km/h ou 20 km/h semble propulser les frais d'investissement vers le haut.

La commission minoritaire demande donc à la Municipalité de revoir son projet de réaliser un axe dévolu à une mobilité douce sécurisée et confortable entre les routes du Stand et de la route de Divonne, mais sans exclure le trafic motorisé, et en faisant passer ce chemin Terre-Bonne en zone 20.

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 préavis N° 90/2018 concernant l'approbation et la levée des oppositions au projet de réaménagement du chemin de Terre-Bonne,
- oui** 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. de renvoyer le préavis 90 « Chemin de Terre-Bonne - Réaménagement » pour une nouvelle étude

La Commission minoritaire :

Füglister Jean-François (Rapporteur)