

# **RAPPORT N° 192**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

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

**Délégué municipal : M. Olivier Mayor**

Nyon, le 17 novembre 2014

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Introduction**

---

La Municipalité souhaite répondre par le présent rapport au postulat qui fait référence aux derniers aménagements réalisés à la Vy-Creuse, à la route du Stand et à la route des Tattes d'Oie au sujet du traitement des trottoirs, en particulier.

Le traitement de ces tronçons traduit la volonté de la Municipalité de développer des aménagements urbains qui invitent les différents usagers au respect mutuel et au partage de l'espace public; il n'est plus admis aujourd'hui de construire la ville sur des principes d'aménagements qui mettent en opposition l'automobiliste, le piéton et le cycliste. Leur réserver un couloir (ou trottoir) propre pousse à la vitesse et est contraire à la planification de rues de quartier conviviales et à vitesse réduite (les zones 30 km/h).

Les choix opérés dans l'aménagement de ces tronçons visent à privilégier la cohabitation des usages à l'inverse des axes dont la vitesse est supérieure à 50 km/h et de plus 10'000 véh/j, pour lesquels la dissociation des usages est fortement recommandée; on sépare clairement les différents modes de déplacement.

Ces principes d'aménagement se basent bien évidemment sur des normes et directives de construction d'espace routier qui sont autant de repères techniques pour les communes et le Canton, qui est par ailleurs le seul organe à préavisser définitivement les options techniques soumises par les instances municipales.

## **2. Rappel du contexte global**

---

Les tronçons de route des Tattes d'Oie, du Stand et de la Vy-Creuse s'inscrivent dans le réseau de mobilité douce développé dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Nyonnaise (SDAN) et/ou dans le concept de mobilité urbaine (CMU).

## **3. Objectif de la requalification**

---

Derrière ce terme de spécialiste, la requalification d'une route ou d'une rue consiste à définir l'esprit du projet d'ensemble, avec diagnostic et orientation des aménagements qui comprennent des mesures qualitatives et de sécurité sont définis, entre autres, des séquences paysagères et l'esprit urbain à donner à cet espace fonctionnel.

Dans ce contexte global, le tronçon doit tenir compte des objectifs suivants :

- requalifier la route selon son niveau hiérarchique, conformément au CMU ;
- garantir le régime de vitesse (50, 30 ou 20 km/h) ;
- développer et sécuriser les déplacements des piétons et vélos selon le principe de cohabitation préconisé dans le CMU ;
- si nécessaire, intégrer la ou les mesures de priorisation du transport public.

## 4. Démarche technique – Exemple de la route des Tattes d'Oie

---

### Rappel

La route des Tattes d'Oie est le premier maillon de la liaison transversale Est-Ouest majeure (Médiane), qui permettra aux piétons et aux cyclistes de traverser l'agglomération compacte au départ de la route de Divonne jusqu'à celle de l'Etraz.

Pour que la Médiane puisse jouer son futur rôle d'axe de mobilité douce sur l'entier du parcours et pour les transports publics sur certains tronçons, la vitesse de circulation et le volume du trafic devront nécessairement baisser, en particulier sur les axes Eules et Oulteret. Cela sera possible à long terme qu'avec la réalisation de la route de distribution urbaine (RDU). Cette dernière aura pour principal rôle de dévier le trafic à l'entrée Nord de la ville et d'absorber le trafic de l'axe Eules-Oulteret.

Conformément à cette planification, la Médiane sera donc classée dans les types d'aménagements dédiés aux routes à trafic moyen à fort (TJM=3'000 à 10'000 (véhicules/jour.) et bénéficiera d'aménagements adaptés afin d'assurer la cohabitation entre les piétons/vélos, les automobiles et les bus.

En 2009, la route des Tattes d'Oie devait faire l'objet d'un entretien constructif suite à l'obtention du crédit par la Municipalité; toutefois en 2010, elle a différé cette dépense en demandant à l'Office de la mobilité et au Service des travaux et environnement de proposer un réaménagement de l'espace "mobilité" qui tienne compte des objectifs du CMU tout en y intégrant l'entretien constructif.

### Définition

Une zone 30 délimite un périmètre urbain situé dans des quartiers ou des lotissements dans lequel non seulement la vitesse maximale fixée est de 30 km/h, pour tous les véhicules, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers. En règle générale, la priorité de droite prévaut.

Ces zones favorisent un usage mixte de la chaussée, leur conception incitera les conducteurs à adopter une conduite modérée et à faire preuve d'égards vis-à-vis des autres usagers. Les véhicules sont prioritaires, mais doivent accorder tous les égards nécessaires aux autres usagers, notamment aux piétons. La mixité des usages a aussi une autre conséquence : la suppression, sauf exception, des passages pour piétons.

Ces objectifs peuvent être atteints par des aménagements adéquats permettant à l'usager de comprendre sans ambiguïté la nature de l'espace qu'il traverse.

### Requalification de l'espace public

Afin d'atteindre ces objectifs, l'étude de la route des Tattes d'Oie a été réalisée conformément aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) .

Dimensionnement de l'espace public :

VSS 640-200a « Profil géométrique type ; principe généraux, définition et éléments »

VSS 640-201 « Profil géométrique type ; dimension de base et gabarit des usagers de la route ».

Conformément à ces documents, la route des Tattes d'Oie a été dimensionnée pour une vitesse légale de 30 km/h. La chaussée a une largeur de 5 mètres, bordée côté Jura par un trottoir, tous deux séparés par une bordure semi-franchissable. Ce gabarit permet le croisement d'un camion et d'une voiture. Le croisement de deux camions nécessite l'empiètement sur le

trottoir. Cette mesure de réduction du gabarit a pour rôle de réduire la vitesse de circulation de 50 km/h à 30 km/h.

Les détails constructifs des trottoirs dit "continus" situés de part et d'autre de la route des Tattes d'Oie ont été définis conformément aux normes VSS suivantes :

- VSS 640-070 « Circulation des cycles »
- VSS 640-075 « Trafic piétons, espace de circulation sans obstacles »
- VSS 640-212 « Conception de l'espace routier ; éléments d'aménagement »
- VSS 640-240 « Traversée à l'usage des piétons et des deux roues légers ».
- VSS 640-242 « Trottoirs Traversants ».

Au sujet du trottoir mixte piétons/vélos côté "lac", l'Ordonnance sur la Signalisation Routière (OSR) a introduit en 1980 le panneau 2.63 "Piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation" et en 1989 "Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation".

### **Procédure de validation du projet**

Le projet ainsi développé a fait l'objet d'une consultation auprès de l'Etat de Vaud conformément à la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LR). Le projet a été soumis à l'examen préalable auprès du Service des routes avant l'enquête publique. Les Services cantonaux concernés examinent le projet et rédigent, éventuellement, des observations. Suite à cette prise de position, les plans sont adaptés pour la mise à l'enquête publique.

Dans le cas de la requalification de la route des Tattes d'Oie, les services cantonaux ont émis quelques remarques et jugé le projet conforme aux normes et directives. En conséquence, l'Etat de Vaud a délivré à la Commune de Nyon un préavis positif ainsi que le permis de construire.

### **Suivi du projet**

Depuis la fin des travaux de requalification de la route des Tattes d'Oie, les services communaux concernés suivent attentivement les effets qu'apporte ce nouveau type d'aménagement urbain sur le comportement des différents utilisateurs, notamment les automobilistes.

Il a été mené quatre observations d'une heure à différents moments de la semaine (lundi, mercredi, vendredi) et de la journée (8h00 ; 11h00 ; 13h30 ; 16h00); il a été constaté que la plupart des véhicules roulent sur la chaussée à bas régime, et que de nombreux piétons et vélos pratiquent sans heurts le trottoir mixte. Comme prévu, le croisement de véhicules lourds déporte celui côté Jura sur une partie du trottoir, ceci à vitesse très modérée dans les cas observés.

Les constats réalisés sur le terrain nous ont amenés à prendre une première mesure de sécurisation en posant des potelets au droit des décrochements verticaux, ceci afin de mieux canaliser le trafic sur la chaussée et non sur le trottoir situé côté Jura.

A la suite de ces premières adaptations, nous poursuivons l'analyse du comportement des différents usagers. Après une nouvelle période d'étude, nous déterminerons les éventuelles mesures nécessaires afin d'améliorer la mixité des piétons et des cycles.

## 5. Conclusion

---

Les aménagements réalisés à la route des Tattes d'Oie répondent aux objectifs fixés; ils répondent parfaitement à l'objectif de réduction de la vitesse. En effet, les contrôles réalisés démontrent que le V85<sup>1</sup> est atteint. De plus, cet abaissement de la vitesse a permis de sensiblement réduire les nuisances dues au bruit routier pour les riverains situés à proximité de la route.

La cohabitation entre les vélos et les piétons le long du trottoir mixte se passe bien dans un respect mutuel. Ce type d'aménagement, qui privilégie la mixité, renforce la notion de respect mutuel entre les différents modes de déplacements. Il n'est plus à prouver que le partage de l'espace public renforce la sécurité car chaque usager est conscient et respectueux de la présence de l'autre. Les statistiques confirment aussi que les accidents sont plus rares et surtout beaucoup moins graves. Néanmoins, comme le mentionnait le Conseiller communal Philippe Beuret, lors de la séance d'octobre dernier, il est procédé à un complément de marquage afin de mieux indiquer l'espace dédié aux piétons et aux cycles.

Afin de limiter le passage des véhicules sur le trottoir semi-franchissable côté Jura, des potelets ont été mis en place sur les bordures séparant la chaussée du trottoir. Cette mesure a permis de réduire drastiquement la circulation des quelques véhicules peu scrupuleux, le long du trottoir.

Deux nouveaux passages pour piétons ont été balisés afin d'améliorer les conditions de sécurité des piétons pour rejoindre le trottoir mixte. Ils sont possibles dans cette zone 30 km/h, car localisés à proximité des écoles.

Quant à la rue de la Vy-Creuse, il a été possible de réaliser un trottoir sur cette route qui n'en possédait pas à l'origine. Le compromis a été de le prévoir semi-franchissable car la vitesse et le nombre de véhicules/jour le permet, alors que le gabarit de la route rendait impossible la réalisation d'un trottoir « traditionnel ».

L'expérience acquise lors de la réalisation de ces tronçons routiers ainsi que ceux de la route du Stand et des aménagements créés à la rue de la Morâche et à l'avenue Edouard-Rod vont nous permettre d'en tirer des conclusions qui influenceront la suite des études de requalification de l'espace public en ville de Nyon. Enfin, il n'est pas exclu qu'un accident se produise bien qu'à ce jour les aménagements réalisés semblent moins « accidentogènes » qu'auparavant.

Depuis plusieurs années, le même type d'aménagement sur les routes cantonales en traversée de localité avec plusieurs milliers de véhicules par jour sont réalisés selon ce même type d'aménagement dans les environs de Nyon et dans le Chablais à la suite de préavis favorables du Canton (exemple : Borex, Duillier, Genolier, Gingins, Trélex, Huémoz, etc.).

<sup>1</sup>La vitesse appelée V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules observés. La mesure des vitesses s'effectue à l'insu des conducteurs, en dehors des vacances scolaires et sur une période d'une semaine. La limite a été définie à 38 km/h pour qu'une zone 30 soit validée par le canton. Dans le cas de la route des Tattes d'Oie le V85 est de 32 km/h.

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

## **Le Conseil communal de Nyon**

**vu** le rapport municipal N° 192 relatif à la réponse au postulat «*Changez de trottoirs..* » déposé par MM. les Conseillers communaux Bernhard Willi et Maurice Gay, le 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.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 17 novembre 2014 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia

## **Annexe :**

Postulat "Changez de trottoirs.."

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

Municipal délégué	M. Olivier Mayor
Date	Mardi 6 janvier 2015, 19h00
Lieu	Ferme du Manoir – Salle N° 1