

INTERPELLATION

30 km/h sur les axes structurants : le Conseil communal mis devant le fait accompli ?

**Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,**

La Communication municipale n° 2026-10 pourrait, à première lecture, apparaître comme une simple information sur l'avancement de la politique d'apaisement de la circulation. Elle va pourtant nettement plus loin.

La Municipalité annonce désormais la mise à 30 km/h d'une sélection de routes affectées à la circulation générale (RACG), avec notamment une mise en œuvre prévue dans le secteur Centre-Ville au premier semestre 2027. Elle indique que les axes retenus résultent d'une analyse menée entre 2024 et 2026 et que les projets concernant la route du Stand et le secteur Centre-Ville ont déjà été validés par la DGMR.

Sur le principe, nous avons toujours soutenu une pacification raisonnable des quartiers. Mettre certaines rues résidentielles à 30 km/h peut parfaitement se justifier et améliorer la sécurité et la qualité de vie. Mais appliquer cette même logique aux axes structurants et pénétrants de Nyon est une autre question. La route de Divonne, l'avenue Alfred-Cortot, la route de l'Oulteret ou encore la route de l'Etraz n'ont évidemment pas la même fonction qu'une rue de quartier.

C'est précisément pour cette raison que le dossier présenté au Conseil communal lors de la précédente législature prévoyait une démarche progressive en trois étapes : d'abord les dessertes fines de quartier, ensuite les RACG et enfin le 30 km/h nocturne. Le préavis alors soumis au Conseil concernait l'étape 1 et les études nécessaires à l'étape 2. Les RACG susceptibles d'être concernées n'étaient alors même pas identifiées.

Plus important encore, le rapport de commission indiquait clairement que ce préavis était « le premier d'une série » et qu'un deuxième préavis serait déposé pour mettre en œuvre la deuxième étape qui, elle, serait suivie par une troisième étape.

C'est là que nous avons un problème.

Le Conseil communal a accepté une méthode et financé une étude. Il n'a pas voté une liste d'axes à passer à 30 km/h. Il n'a pas non plus, à notre connaissance, donné un blanc-seing à la Municipalité pour sélectionner seule ces axes et mettre ensuite la deuxième étape en œuvre sans revenir devant le délibérant. Du moins, ce n'est clairement pas ainsi que le dossier avait été présenté.

Aujourd'hui pourtant, la Municipalité nous informe que l'analyse est terminée, que certains axes ont été sélectionnés, que des validations cantonales ont déjà été obtenues et que la légalisation du secteur Centre-Ville doit intervenir fin 2026, pour une mise en œuvre quelques mois plus tard. Pour cette seule mesure, environ CHF 90'000 seraient prélevés sur le crédit accordé en 2024.

À quoi sert alors le Conseil communal ?

La question se pose d'autant plus que le cadre fédéral vient précisément d'être renforcé. Le Conseil fédéral a adopté le 12 août 2026 de nouvelles dispositions applicables aux RACG dès le 1er octobre 2026. Une expertise devra désormais notamment démontrer qu'un abaissement de vitesse ne provoque pas de trafic d'évitement indésirable dans les quartiers. Le régime des priorités sur les RACG à 30 km/h est également précisé afin de préserver leur fonction de circulation.

Dans le canton de Vaud, la DGMR rappelle par ailleurs que l'expertise reste obligatoire pour les routes principales de liaison et de distribution ainsi que pour les routes cantonales en traversée de localité, et qu'elle doit démontrer que la mesure est nécessaire, opportune et proportionnée.

Dans ces circonstances, il paraît difficile de comprendre pourquoi la Municipalité souhaite avancer aussi rapidement sans soumettre au Conseil le résultat des études sur lesquelles elle fonde désormais ses choix.

Nous posons dès lors les questions suivantes à la Municipalité :

1. Sur quelle base précise la Municipalité considère-t-elle que le vote du rapport-préavis n° 2023/121 lui donne aujourd'hui compétence pour sélectionner et mettre à 30 km/h des RACG sans nouveau préavis, alors que le rapport de commission annonçait explicitement un deuxième préavis pour la mise en œuvre de deuxième étape ?
2. Pourquoi la Municipalité ne revient-elle pas devant le Conseil communal et une commission, comme cela avait été annoncé lors de la précédente législature ? Qu'est-ce qui a changé depuis 2024 pour justifier l'abandon de cette procédure ?

3. La Municipalité indique qu'une analyse menée entre 2024 et 2026 a permis de distinguer les axes de transit, devant rester à 50 km/h, des autres RACG susceptibles de passer à 30 km/h. Quels critères précis ont été utilisés pour effectuer cette distinction et le Conseil peut-il disposer de cette étude ?
4. Pour chacun des trois secteurs retenus – route du Stand, route de Divonne et Centre-Ville –, quelles expertises ont été réalisées et quelles conclusions ont-elles apportées concernant la fluidité du trafic, les temps de parcours, les transports publics, les services d'urgence et les reports de trafic vers les quartiers avoisinants ?
5. Les validations déjà données par la DGMR pour la route du Stand et le secteur Centre-Ville ont-elles été rendues sur la base des règles actuellement en vigueur ou tiennent-elles déjà compte des nouvelles dispositions fédérales entrant en vigueur le 1er octobre 2026 ? Ces dossiers devront-ils être complétés ou réexaminés ?
6. Le nouveau droit fédéral imposera notamment de démontrer l'absence de trafic d'évitement indésirable. La Municipalité dispose-t-elle déjà de cette démonstration pour chacun des axes concernés ? Dans l'affirmative, peut-elle transmettre au Conseil les études de trafic, comptages et modélisations correspondants justifiant les modifications pour ces axes RACG ?
7. La Communication précise que les RACG sont notamment des axes assurant des flux d'échange, desservant des pôles d'attraction ou accueillant des transports publics. Comment la Municipalité entend-elle préserver concrètement cette fonction sur les axes qui seront abaissés à 30 km/h ?
8. La DGMR souligne que le principal impact sur les transports publics ne provient pas nécessairement du 30 km/h mais notamment des régimes de priorité. Quel régime de priorité est prévu sur chacun des axes concernés et quelles conséquences ont été mesurées sur les temps de parcours des TPN ?
9. La Communication mentionne également une étude spécifique sur l'accessibilité à la caserne des pompiers et une coordination avec le SDIS, la PNR et les ambulances. Pourquoi engager la mise en œuvre de certaines mesures avant que cette analyse générale sur les déplacements prioritaires soit achevée ?
10. L'avenue Alfred-Cortot figure dans le secteur Centre-Ville mais la Communication n'est pas claire sur le régime qui lui sera appliqué : elle mentionne un élargissement des bandes cyclables et de la voie bus/vélo, puis annonce globalement le passage du secteur Centre-Ville à 30 km/h. L'intention de la Municipalité est-elle bien de passer Cortot à 30 km/h ? Si oui, sur quelle portion et avec quelles conséquences sur sa fonction d'axe pénétrant ?
11. Plus généralement, quels axes la Municipalité considère-t-elle comme devant conserver durablement leur fonction structurante à 50 km/h ? Quelle est notamment sa position concernant la route de Divonne, Cortot, l'Oulteret, l'Etraz et les autres principales pénétrantes de Nyon ?
12. Enfin, plus généralement, comment la Municipalité justifie-t-elle le recours à une simple communication, qui ne permet ni amendement ni vote du Conseil, pour annoncer des choix qui modifient substantiellement le régime de circulation sur plusieurs axes structurants ? Ne considère-t-elle pas qu'en procédant ainsi elle place le Conseil devant le fait accompli et le prive du débat qui lui avait pourtant été annoncé lors de la précédente législature ?

Nous remercions la Municipalité pour ses réponses.

Michael Sauerlaender, Brigitte Perez, Rodolphe Bisseret

Références : rapport de commission 2023/121 ; Communication municipale n° 2026-10 ; nouvelles dispositions fédérales relatives aux limitations à 30 km/h sur les RACG ; prescriptions de la DGMR.