

**Rapport de la commission chargée d'étudier la motion de M. Jacques Hanhart intitulée
« pour avancer avec la RDU »**

Nyon, le 12 mars 2020

Au Conseil communal de Nyon

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

La Commission composée de MM Patrick Buchs, Alexandre Démétriadès, Yves Gauthier-Jaques, Jacques Hanhart, Claude Farine, Christian Perrin, Sacha Soldini et Pierre Wahlen, Président et Rapporteur s'est réunie à deux reprises, soit le lundi 18 novembre 2019 et le mardi 25 février 2020. Lors de la séance du 25 février, Patrick Buchs était excusé alors qu'Alexandre Démétriadès était remplacé par Jacqueline Naepflin Karlen .

A la suite de la séance du 18 novembre une série de questions ont été posées par écrit à la Municipalité. La séance du 25 février a été consacrée à l'examen de ces réponses qui ont permis à la Commission de se déterminer.

CONTEXTE

D'abord grande ceinture avant de devenir route de distribution urbaine, le projet d'une liaison est-ouest est à l'étude depuis plus d'une décennie. Sur le territoire nyonnais, une partie du tracé est d'ores et déjà réalisée depuis le giratoire de Terre-Bonne jusqu'au P+R de la Petite Prairie.

En 2017 notre Conseil a accepté un crédit d'études pour la prolonger jusqu'à la route de Saint-Cergue (préavis 66/2017). Le projet tel que présenté dans ce préavis prévoit la construction de rampes de part et d'autre du tracé du Nyon-Saint-Cergue qui lui reste en surface.

Depuis lors, la commune de Prangins, a annoncé son retrait du projet au motif qu'elle souhaite concentrer son développement urbain à l'intérieur du périmètre d'ores et déjà urbanisé et n'a donc plus d'intérêt pour une route dont la vocation est de desservir de nouveaux quartiers.

En réponse à une interpellation qui faisait suite à ce retrait, Monsieur le Syndic D. Rossellat rappelait que : *[...] la partie route de St-Cergue-route de Duillier allait prendre au minimum entre 7 et 10 ans, [...]. Les échanges avec l'Agroscope demandaient sept années de transferts des terrains, en fonction des essais agricoles qui ne peuvent être faits que sur des terrains qui n'ont eu aucun traitement durant 7 ans. Les transferts de terrains étaient prévus sur Prangins, notamment avec des terrains communaux, raison pour laquelle des membres du Conseil de Prangins s'opposaient au transfert. On savait qu'en allant jusqu'à la route de St-Cergue, il y aurait un certain temps avant la suite du projet. [...]. Ce qui est certain, c'est que la décision de Prangins remet fondamentalement en question 12 ans d'études et fait questionner tout le concept de mobilité urbaine de notre ville.*¹

¹ Procès-verbal de la séance du Conseil Communal du 1 octobre 2018, page 15

MOTION OU POSTULAT

La commission s'est longuement interrogée pour savoir si le texte déposé par Jacques Hanhart devait être une motion ou un postulat. La réponse à cette question par le Service des Communes n'a pas apporté beaucoup de clarté et n'a pas permis de faire l'unanimité sur l'interprétation de la réponse apportée.

Pour rappel et selon la loi sur les Communes, chaque membre du Conseil Communal peut exercer son droit d'initiative

- en déposant un postulat, c'est-à-dire en invitant la municipalité à étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de faire une proposition dans un domaine particulier et de dresser un rapport;
- en déposant une motion, c'est-à-dire en chargeant la municipalité de présenter une étude sur un objet déterminé ou un projet de décision du conseil général ou communal;²

Quoi qu'il en soit, c'est au bureau de notre Conseil de déterminer si les textes déposés sont correctement intitulés.

La Commission a donc finalement accepté l'idée que le texte déposé pouvait être admis comme étant une motion.

PRESENTATION DE LA MOTION

Alors que le projet développé a une vocation de desserte de quartier, la motion propose de faire de la RDU une route de contournement de la Ville, sans qu'elle permette d'accéder aux quartiers qu'elle longe.

Selon le motionnaire, ce changement permettrait de profiter de la topographie pour passer sous le Nyon-Saint-Cergue et prolonger ce tunnel jusqu'à l'Asse où le franchissement serait alors plus simple et plus économique.

Par ailleurs la RDU ne compromettrait pas le cheminement piétonnier JURA-LAC existant.

Enfin, de cette manière on éviterait de surcharger le réseau de routes de quartier.

POSITION DE LA MUNICIPALITE

Avant de prendre une décision, la Commission a souhaité connaître l'état d'avancement des études en cours et aussi avoir une appréciation de la Municipalité sur la proposition du Conseiller Hanhart. La Municipalité a apporté les réponses suivantes aux questions posées :

Question de la Commission :

Quel est l'état d'avancement des études qui ont fait l'objet du préavis 66/2017?

Réponse de la Municipalité :

Le préavis 66/2017 concerne la demande de crédit d'étude de CHF 378'000.- TTC pour la RDU 1ère étape (Allée de la Petite Prairie – route de Saint-Cergue).

Pour des questions de planification, la RDU 1ère étape a été segmentée en deux sous étapes :

- *RDU étape 1.1 (allée de la Petite Prairie – Petite Prairie 3) : l'Avant-Projet Définitif (APD) est en cours de réalisation ;*
- *RDU étape 1.2 (Petite Prairie 3 – route de Saint-Cergue) : l'Avant-Projet Sommaire (APS) est réalisé.*

Question de la Commission :

Quelle est la planification pour la réalisation du tronçon RDU qui fait l'objet du préavis 66/2017

Réponse de la Municipalité :

La réalisation de la RDU 1ère étape est planifiée en 2023/2024.

² Loi sur les Communes du 28.02.1956, Article 31

https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/etat_droit/democratie/fichiers_pdf/lcom.pdf

Question de la Commission :

Le désistement de Prangins modifie-t-il le financement prévu pour la réalisation de ce tronçon ?

Réponse de la Municipalité :

la réalisation du barreau routier de la RDU 1ère étape est à la charge de la ville de Nyon, indépendamment du désistement de Prangins.

Le cofinancement de la Confédération concerne l'aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre le long du premier barreau de la RDU première étape. Ce dernier a fait l'objet d'un accord sur les prestations avec le Département fédéral concerné. Aussi, le désistement de Prangins ne devrait pas avoir d'impact sur cette participation financière.

Question de la Commission :

Compte tenu du désistement de Prangins, la réalisation de la RDU pour la relier à la route de l'Etraz est-elle d'actualité ? Si oui, avec quelle planification ?

Réponse de la Municipalité :

Le rôle de cette nouvelle route est le suivant :

- *comme son nom l'indique, il s'agit d'une route de desserte urbaine. Sa fonction est de distribuer le trafic dans la ville de Nyon et les communes situées le long du tracé via les radiales qui y sont directement connectées (route de Divonne, route de Signy, route de Saint-Cergue, route de l'Etraz, ...)* ;
- *il s'agit d'une route fonctionnellement destinée à supporter un trafic d'une certaine importance ;*
- *il ne s'agit pas d'une rocade destinée à supporter le trafic de transit (l'autoroute remplit cette fonction).*

Ayant une fonction essentielle pour la ville de Nyon, la réalisation de la RDU est toujours d'actualité. Au regard du désistement de Prangins, la RDU s'arrêtera à la route de Duillier mais conservera son rôle majeur pour la ville de Nyon.

En effet, rappelons que le réseau routier nyonnais est hérité pour l'essentiel du début du XXe siècle. Aujourd'hui, le trafic peine à s'écouler et les possibilités d'amélioration tendent à se réduire.

En outre, l'urbanisation en cours, qui autorisera une population de l'ordre de 28'000 habitants, contribuera à péjorer la situation aux heures de pointe, pour le moins.

La RDU est ainsi une véritable opportunité pour la ville de Nyon et est complémentaire aux projets en cours :

- *La mise en place d'un système de P+R sur la RDU contribuera probablement à alléger la charge de trafic, notamment au centre-ville ;*
- *Sans la RDU, le Cœur de Ville ne pourra pas être activé concrètement et la place de la Gare ne pourra pas être rendue à ses habitants et à ses usagers. Il conviendra de préciser que l'élargissement du passage inférieur de l'Etraz est nécessaire pour la mise en place du Cœur de ville (schéma de circulation Christie et Gygax).*

Rappelons que les estimations de trafic sur la RDU prévoient qu'elle sera empruntée par 13'000 à 14'000 véhicules selon l'étude précitée.

Comme mentionné précédemment, le premier barreau est planifié en 2023/2024. Le deuxième barreau est quant à lui planifié en 2026/2027.

Question de la Commission :

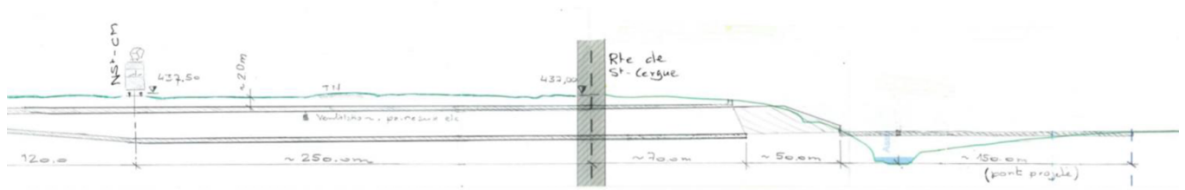
La Municipalité a-t-elle étudié la possibilité d'enterrer la RDU comme le propose la motion ?

Le cas échéant, la Municipalité a-t-elle une estimation des coûts (ou des plus-values) engendrés par cette variante ? Le cas échéant, pourquoi la Municipalité a-t-elle renoncé à cette variante ?

Réponse de la Municipalité :

La réalisation d'une liaison enterrée est contraire aux objectifs de la RDU. En effet, la fonction principale de la RDU est de distribuer le trafic dans la ville de Nyon via les radiales qui y sont directement connectées. Le but premier de cette desserte en « peigne » est de supprimer le trafic d'échange dans les quartiers d'habitations et centraux. Si la RDU n'est pas raccordée à la route de Saint-Cergue, elle n'assurera plus son rôle de distribution. Il s'agira alors d'une route de contournement.

Toutefois, suite à la motion « pour avancer avec la RDU », la Municipalité a évalué la mise en sous terrain de la RDU. La motion propose d'enterrer la RDU entre le quartier Petite Prairie et l'intersection entre le chemin de Changins et le chemin du Groseillier. Aussi, selon notre compréhension de la motion, la RDU serait enterrée depuis le secteur Petite Prairie (en amont du NStCM) jusqu'à son arrivée à proximité de l'Asse (qui resterait traversé via un passage supérieur). Voici ci-dessous un croquis de notre compréhension de la tranchée couverte.



Le coût estimé d'un tel ouvrage est de CHF 25'000'000.-, soit environ CHF 18'000'00.- de plus qu'une route «classique» pour le même tronçon. Par ailleurs, les contraintes géologiques nécessiteront d'être évaluées et peuvent générer la prise de mesures importantes et occasionner des surcoûts considérables. Enfin, les coûts d'exploitation et de maintenance sont extrêmement élevés pour un tunnel (entretien, ventilation, éclairage, ...). Cette contrainte financière est à budgétiser.

Commentaire de la Commission

La commission est divisée quant à la définition du rôle de la RDU, entre route de contournement et accès aux quartiers.

Force est de constater que le projet actuel, compte tenu de la présence en surface du Nyon-Saint-Cergue oblige la construction de deux rampes de quelques 120 mètres de part et d'autre du Nyon-Saint-Cergue le long desquelles la RDU ne jouera pas son rôle distributif.

Force est de constater aussi que le profil en long ci-dessus montre que d'un point de vue strictement topographique, la solution proposée par la motion a du sens.

La commission estime par ailleurs que les coûts avancés par la Municipalité devraient être relativisés en fonction d'une part de la réduction des coûts du franchissement et d'autre part en proposant par exemple dans un premier temps une chaussée en tranchée, dont la couverture pourrait être réalisée dans un deuxième temps.

CONCLUSION

La commission est unanime pour reconnaître que le projet de RDU n'a de sens que s'il permet de relier le giratoire de la Gravette à la Route de Duillier. Par contre elle est divisée quant à la définition de son rôle : route de contournement vs route de distribution de quartier.

Pour certains, une variante pourrait être d'admettre une route en tranchée avec des rampes d'accès à la route de Saint-Cergue.

Il est incontestable qu'un risque existe aujourd'hui que le tronçon Route de Saint-Cergue-Route de Duillier ne soit jamais réalisé compte tenu du désistement de Prangins et ceci notamment pour les échanges de terrain avec Changins.

Compte tenu de ces différents éléments, la Commission unanime propose une prise en considération partielle de la motion selon la modification suivante : nous demandons à la Municipalité d'étudier la réalisation de la RDU jusqu'à la route de Duillier, notamment sous la forme d'une tranchée avec la possibilité de raccorder cette dernière à la route de St-Cergue, et de fournir un profil en long des différentes variantes.

Il est en effet indispensable que les études en cours soient compatibles avec le franchissement de l'Asse comme il est indispensable que la réalisation du tronçon Petite Prairie-route de Saint-Cergue ne débute que lorsque les études de l'ensemble du tracé seront réalisées voire idéalement les permis de construire pour l'ensemble du tracé délivrés.

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

Le Conseil communal de Nyon

vu la motion de M. Jacques Hanhart intitulée « Pour avancer avec la RDU »,
ouï 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 prendre en considération partiellement la motion de M. Jacques Hanhart intitulée « Pour avancer avec la RDU »
2. de renvoyer la motion ainsi modifiée à la Municipalité pour étude et rapport

La Commission :
Patrick Buchs
Yves Gauthier-Jaques
Jacques Hanhart
Claude Farine
Jacqueline Naepflin Karlen
Christian Perrin
Sacha Soldini
Pierre Wahlen, Rapporteur