

RAPPORT MUNICIPAL N° 267

AU CONSEIL COMMUNAL

Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Sacha Soldini intitulé « Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot » du 22 juin 2015.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

La Municipalité souhaite répondre par le présent rapport au postulat déposé le 22 juin 2015 par M. le Conseiller communal Sacha Soldini, qui fait référence au marquage réalisé le long de l'avenue Alfred-Cortot dans le cadre de la mise en œuvre de la réorganisation des transports publics.

L'avenue Alfred-Cortot est une route dite à « orientation trafic », avec une vitesse limitée à 50 km/h, sur laquelle les différentes catégories d'usagers sont séparées. Elle est empruntée quotidiennement par environ 15'000 véhicules, dont environ 5 % de poids-lourds. Une ligne de bus urbaine emprunte cet axe dans les deux sens, et éventuellement une ligne régionale à court terme.

Dans le but d'assurer le respect de l'horaire au quart d'heure introduit en décembre 2014 et le rabattement des bus en direction de la gare, il a été décidé d'insérer une voie réservée aux bus dans le sens descendant. Cette voie a été implantée à droite de la chaussée afin de desservir directement les arrêts sans franchir une voie de circulation. Le nombre de voies de circulation sur cette avenue est donc passé de deux à trois voies.

A noter aussi que le trafic des deux-roues légers a été séparé du trafic automobile ; les cycles empruntant la voie réservée aux bus à la descente et une bande cyclable à la montée.

2. Données de base

Le Service travaux et environnement, accompagné d'experts, a analysé le fonctionnement de l'avenue Alfred-Cortot qui a permis de répondre aux propositions du postulat, soit :

1. la suppression de la voie bus sur l'avenue Alfred-Cortot depuis le giratoire Tattes d'Oie / Cortot / Eules jusqu'au chemin Monastier ;
2. la création d'une bande cyclable continue dans le sens de la descente ;
3. la création de voie de présélections au centre de l'avenue entre les deux îlots.

Le périmètre de nos réflexions s'étend entre les giratoires Tattes d'Oie / Cortot / Eules et celui de Morâche / Edouard-Rod / Reverdil.

L'analyse du secteur a été réalisée en considérant les données de base actuelles qui sont les suivantes :

- L'avenue Alfred-Cortot est empruntée par la ligne TPN 804 (Gare CFF → Chantemerle) avec un bus toutes les 15 minutes par sens ;
- Deux arrêts sont situés le long de l'avenue, le premier au Chemin Monastier et le second en Marens ;
- La charge de trafic sur l'avenue Alfred-Cortot est d'environ 15'000 véhicules / jour en 2015. Cette charge est restée relativement stable entre 2004 et 2012 avant une augmentation assez marquée depuis 2012 (+ 12 % environ) ;
- Les deux giratoires situés à chaque extrémité du périmètre d'étude disposent de bonnes réserves de capacité sur toutes les branches durant les heures de pointe. Il est à noter que durant les hyperpointes de trafic, la capacité du giratoire Tattes d'Oie / Cortot / Eules est supérieure à 100 % uniquement sur la branche de la route de Signy.

3. Diagnostic

3.1 Analyse de la situation actuelle en termes de file d'attente à l'heure de pointe du matin

Afin d'appréhender au mieux la situation actuelle en termes de remontées de file d'attente sur l'axe de l'avenue Alfred-Cortot / rue de la Morâche des relevés ont été effectués entre 7h00 et 9h00 (période de pointe du matin), 10h00 et 11h00 (en heure creuse) puis entre 15h30 et 18h30 (période de pointe du soir).

3.1.1 Analyse à l'heure de pointe du matin (HPM)

Les observations qui ont été faites sont les suivantes :

- les files d'attente se concentrent essentiellement sur le bas de la rue de la Morâche, soit aux abords de la traversée piétonne régulée à proximité du pont CFF ;
- à l'exception du quart d'heure d'hyperpointe du matin, les files d'attente sur la rue de la Morâche ne remontent jamais au-delà du giratoire Cortot / Divonne. L'avenue Alfred-Cortot reste ainsi parfaitement fluide en direction du centre de Nyon, y compris en entrée de giratoire ;
- l'hyperpointe se situe entre 07h55 et 08h10.



Durant le quart d'heure d'hyperpointe (7h55-8h10), la file d'attente sur la rue de la Morâche remonte au-delà du giratoire Cortot / Divonne créant ponctuellement un auto blocage du giratoire et une remontée d'environ 110 mètres sur l'avenue Alfred-Cortot.

A noter que cette période a vu le passage d'un seul bus de la ligne 804 (à 7h57). Cette file n'est ainsi jamais remontée au-delà du premier tronçon de voie de bus long de 140 mètres.



En résumé, la situation à l'heure de pointe du matin est la suivante :

Le trafic reste fluide sur l'avenue Alfred-Cortot dans les deux directions et aucune remontée de file d'attente n'est observée sur l'avenue Alfred-Cortot en approche du giratoire avec la route de Divonne. En outre, les files d'attente sur la rue de la Morâche ne gênent pas la fluidité du giratoire avec la route de Divonne.

En revanche, pendant le quart d'heure de l'hyperpointe, les files d'attente depuis le giratoire Morâche / Edouard-Rod / Reverdil remontent jusque sur la route de Divonne (~60 mètres au-delà du giratoire Cortot / Divonne et sur l'avenue Alfred-Cortot (~110 mètres). Ces remontées de file créent ponctuellement un auto blocage du giratoire qui se résorbe toutefois très rapidement.

3.1.2 Analyse à l'heure de pointe du soir (HPS)

Les observations qui ont été faites sont les suivantes :

- les files d'attente se concentrent sur la rue de la Morâche. Elles ne remontent jamais au-delà du giratoire Cortot / Divonne ;
- l'avenue Alfred-Cortot reste fluide durant la période de pointe du soir. Aucune remontée de file d'attente n'a été observée sur l'avenue Alfred-Cortot en entrée ville ;
- l'hyper pointe se situe entre 16h30 et 17h00 ;



- en sortie de ville, une file d'attente se forme ponctuellement sur l'avenue Alfred-Cortot aux abords du giratoire Tattes d'Oie / Cortot / Eules. Elle ne dépasse cependant jamais 13 véhicules.



En résumé, la situation à l'heure de pointe du soir est la suivante :

Le trafic reste fluide sur l'avenue Alfred-Cortot dans les deux directions et aucune remontée de file d'attente n'est observée sur l'avenue Alfred-Cortot en approche du giratoire avec la route de Divonne. En outre, les files d'attente sur la rue de la Morâche ne gênent pas la fluidité du giratoire avec la route de Divonne.

Aucune remontée de file d'attente n'est observée sur l'avenue Alfred-Cortot en approche du giratoire avec la route de Divonne.

3.2 Evolution du temps de parcours entre la route de Divonne et l'avenue Reverdil durant la journée

L'évolution du temps de parcours entre les giratoires Cortot / Divonne et Morâche / Edouard-Rod / Reverdil durant différentes périodes de la journée est la suivante :

En dehors des périodes d'hyperpointe, le temps de parcours est relativement constant. Il dépend essentiellement des demandes sur les mouvements antagonistes aux voitures, soit des demandes piétons d'une part, et des demandes bus d'autre part. Le temps parcouru varie ainsi entre 50 secondes, lorsqu'il n'y a aucune demande, et 90 secondes ce qui correspond à la durée d'un cycle de feu.

Durant l'hyperpointe du matin qui correspond à la période la plus chargée en piétons (étudiants se rendant au gymnase) et en bus en accès à la gare, le temps de parcours peut atteindre plus de 3 minutes. Le temps "perdu" dans la file d'attente de la rue de la Morâche est ainsi au maximum de 2 minutes et 40 secondes.

Mis à part le quart d'heure d'hyperpointe du matin, le temps de parcours entre les deux giratoires est relativement constant durant la journée. Il se situe entre 50 et 80 secondes pour parcourir environ 230 mètres et traverser le carrefour régulé Morâche / Edouard Rod / Reverdil.

Ainsi, avec une file d'attente qui remonte jusque sur la route de Divonne, un cycle de feu suffit généralement à franchir la rue de la Morâche et s'engager dans le giratoire Morâche / Edouard-Rod / Reverdil.

4. Synthèse

4.1 Etat actuel

Le giratoire Cortot / Divonne ne pose aucun problème de capacité aux heures de pointe du matin et du soir. La capacité du mouvement entrant de l'avenue Alfred-Cortot est de 75 % à l'HPM et de 80 % à l'HPS.

Le trafic sur l'avenue Alfred-Cortot reste fluide pendant toute la journée à l'exception du quart d'heure d'hyperpointe du matin (7h55-8h10) où une file d'environ 110 mètres se crée sur l'avenue Alfred-Cortot à l'approche du giratoire avec la route de Divonne. Cette file est due à la traversée piétonne régulée de la rue de la Morâche et la saturation ponctuelle du giratoire Morâche / Edouard Rod / Reverdil. Toutefois, cette file ne dépasse jamais le premier tronçon de voie bus (longue de 140 mètres).

Au vu des observations qui ont été faites durant les périodes de pointe, il apparaît que les deux premiers tronçons de voies bus situés au nord de l'avenue Alfred-Cortot ne sont pas nécessaires puisque les files d'attente ne remontent jamais au-delà du chemin Monastier.

4.2 Etat futur (environ 2020)

A terme, avec les développements prévus, les charges de trafic devraient augmenter de quelque 1'300 véhicules par jour (+ 9 %) par rapport aux charges actuelles pour atteindre environ 16'300 véhicules par jour.

Le giratoire Divonne / Cortot devrait être à même d'écouler les charges de trafic futures durant les heures de pointe du matin et du soir. La capacité du mouvement entrant de l'avenue Alfred-Cortot sera de 85 % à l'HPM et de 90 % à l'HPS (la file d'attente moyenne ne devrait pas dépasser 10 véhicules).

Compte tenu de la saturation du bas de la rue de la Morâche, il est possible que la période d'hyperpointe soit allongée par rapport à la situation actuelle et que les files deviennent plus importantes qu'aujourd'hui sur l'avenue Alfred-Cortot et remontent au-delà du chemin Monastier.

5. Coût

Le coût pour la modification du marquage le long du tronçon compris entre le giratoire Tattes d'Oie / Cortot / Eules et la première traversée piétonne située au droit du N° 12 de l'avenue Alfred-Cortot est estimé à CHF 30'000.- (TTC) à +/- 20 %.

6. Conclusion

Compte tenu des observations et des analyses qui ont été faites, il est possible de ne suivre que partiellement les propositions du Conseiller communal Sacha Soldini, soit :

- de supprimer le premier tronçon de voies bus/cycles situé entre le giratoire Tattes d'Oie / Cortot / Eules et la première traversée piétonne située au droit du N° 12 de l'avenue Alfred-Cortot ;
- de maintenir l'aménagement actuel entre le passage piéton et le chemin Monastier. En effet, au vu de la tendance en constante hausse du volume de trafic sur cet axe due aux développements prévus à court et moyen terme, le maintien de ce tronçon est recommandé afin d'assurer la progression des bus en direction de la gare, notamment pendant la période d'hyperpointe ;
- de maintenir l'aménagement actuel entre le chemin Monastier et le giratoire Cortot / Divonne. En effet sur ce secteur la voie bus est indispensable pour permettre aux transports publics de remonter la file d'attente observée pendant la période d'hyperpointe actuelle ;
- d'aménager une bande centrale mixte qui permettra d'accueillir les véhicules tournant sur des accès perpendiculaires de se présélectionner sans gêner la fluidité du trafic, et de créer une bande cyclable continue dans le sens de la descente.

La synthèse de ces propositions d'aménagement est représentée sur le plan de situation annexé.

NYON · PRÉAVIS N° 267 AU CONSEIL COMMUNAL

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

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport municipal N° 267 relatif à la réponse au postulat "Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot" déposé par M. le Conseiller communal Sacha Soldini le 22 juin 2015,

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° 267 valant réponse au postulat "Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot" déposé par M. le Conseiller communal Sacha Soldini le 22 juin 2015.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 4 avril 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 « Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot »
- Plan de situation

1^{ère} séance de la commission

Municipal délégué	M. Olivier Mayor
Date	Lundi 9 mai 2016 à 20h00
Lieu	Ferme du Manoir, Salle de conférence N° 2

**Motion Postulat du Conseiller communal Sacha Soldini pour
"Une étude pour le réaménagement de l'Avenue Alfred Cortot"**

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Ce texte se veut la suite logique au refus de la réponse municipale au postulat, "De la fin du slalom spécial sur Alfred Cortot", qui demandait de revoir les aménagements des deux îlots sur cette avenue.

La nécessité du maintien de la largeur actuelle des îlots pour les personnes à mobilité réduite se déplaçant en véhicule électrique ainsi que pour les parents munis d'une poussette ne se justifie pas. (Norme SN 640 212 page 8). Les îlots ont actuellement une largeur de 3.60 m et une chaise roulante au grand maximum 1.80 m. Un raccourcissement est donc parfaitement possible et légal. Toutefois pour des questions d'économie ces travaux ne sont pas souhaités.

Lors des discussions, la nécessité d'une voie de bus à cet endroit a souvent été évoquée.

Cette voie se situe sur un axe où le trafic ne pose jamais problème aux uniques bus de la ligne 804 qui l'empruntent et ceci seulement quatre fois par heure. Cependant, ce texte propose de maintenir le dernier tronçon de la voie, en amont du giratoire Alfred Cortot, entre la route de Divonne et le chemin Monastier, afin de permettre aux bus de rester prioritaires à l'entrée du giratoire.

La suppression partielle de la voie de bus aurait plusieurs avantages :

- la possibilité de créer des voies de présélection pour les tourner à gauche au centre de l'avenue, actuellement occupée par la voie de circulation,
- la présélection venant du nord pour bifurquer au chemin de Pré Fleuri n'étant pas conforme, cette proposition crée plus d'espace et de clareté pour les véhicules en attente d'obliquer dans les rues perpendiculaires,
- la possibilité de disposer sur cette large avenue d'une bande cyclable continue dans les deux sens,
- aucune nécessité de procéder à des travaux de génie civile, uniquement des modifications de marquage au sol,
- une priorisation du bus garantie avant le giratoire.

Par conséquent et au vu des arguments développés, je demande à la Municipalité de présenter au Conseil communal une étude sur le réaménagement de l'Avenue Alfred Cortot, incluant :

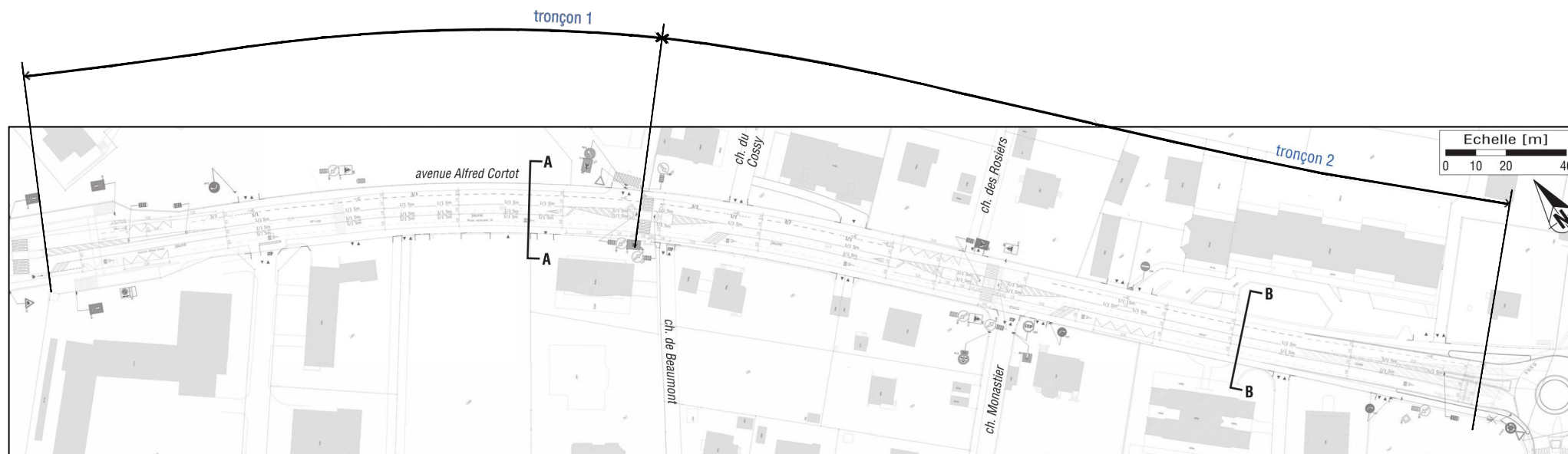
- 1- La suppression de la voie de bus sur l'Avenue Alfred Cortot depuis le giratoire Signy-Tattes d'Oie-Eules jusqu'au chemin Monastier.
- 2- La création d'une bande cyclable continue dans le sens de la descente.
- 3- La création de voies de présélection au centre de l'avenue, entre les deux îlots.

Je vous demande d'envoyer cette motion directement en Municipalité.

Sacha Soldini

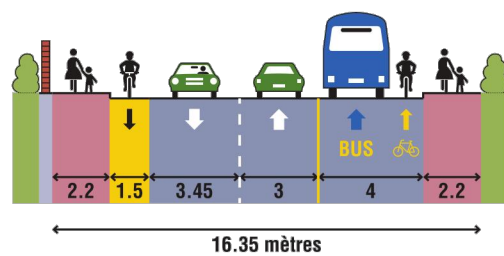
Conseiller communal - Nyon

■ Aménagement de l'avenue Alfred Cortot – Profils types recommandés

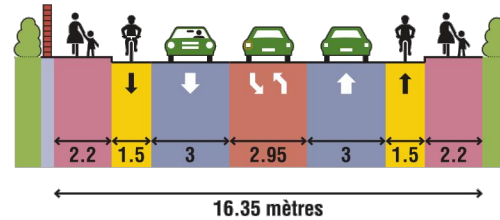


Tronçon 1 – Coupe A-A

Situation actuelle



Situation recommandée



Tronçon 2 – Coupe B-B

Situation actuelle = situation recommandée

