

Rapport de minorité N° 43 Aménagement Route des Tattes-d'Oie

Nyon, le 6 août 2012

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission traitant le préavis 43 s'est réunie à la Ferme du Manoir le 23 avril 2012 en présence de Mme Elisabeth Ruey-Ray, M. Olivier Mayor, Mme Mameri (Mobilité), M. Rubatel (Espaces Verts), M. Menthonnex (Travaux), M. Favre (Ingénieur civil). La commission les remercie de leur présence et pour les informations qu'ils ont fournies.

Suite à l'ajout du volet « éclairage », la commission a décidé de se réunir une nouvelle fois le 11 juin 2012 à la Ferme du Manoir.

Tous les membres étaient présents à l'exception de M. Gay qui était excusé pour la première séance.

Préambule

Nous n'allons pas reprendre dans ce rapport de minorité les différentes explications données par la Municipalité et ses Services. Ceux-ci ont été largement commentés dans le rapport de majorité.

En résumé, il s'agit d'aménager un espace public dans un quartier diversifié (écoles, locatifs, terrains de sport, logements pour les personnes âgées, gendarmerie, ambulances) plutôt que de simplement rénover une route.

Ce projet s'inscrit dans le « Concept de Mobilité Urbaine » (CMU) visant à requalifier des espaces (routes) en réduisant la vitesse pour tenter de faire cohabiter voitures, vélos et piétons de tous âges tout en améliorant la vie des habitants du quartier.

D'autres aménagements similaires sont prévus sur plusieurs tronçons de la ville.

Concept de Mobilité Urbaine - CMU

En janvier 2011, notre Conseil prenait acte du Concept de Mobilité Urbaine. Ce document élaboré par la Municipalité donnait, entre autre, sa vision stratégique et globale du déplacement à Nyon. Comme elle l'explique dans son préavis, cette planification aboutit à l'élaboration d'une liste de mesures infra structurelles **qui ne prévalent cependant pas sur les processus de décisions habituels d'approbation des budgets et des crédits d'investissements.**

Elle poursuit en disant clairement, à plusieurs reprises, que la mise en œuvre des mesures identifiées dans le concept, surtout mesures à forts enjeux politiques et financiers, dépendra de l'approbation par le Conseil communal des crédits d'investissements spécifiques.

La Municipalité définit également la priorisation de ces différentes réalisations selon l'ordre suivant :

- Le degré d'urgence
- Le financement
- La dépendance à d'autres projets
- L'échelle territoriale et les collaborations
- Le secteur qu'elles touchent

A terme et selon le CMU (Concept de Mobilité Urbaine), ce sont la route du Stand en 2011, la route de Divonne en 2011-12, la route des Tattes d'Oies en 2011, le chemin des Eules en 2015-18, la route d'Oulteret en 2015-18, la route de l'Etraz en 2011, la liaison route de Divonne/route de St-Cergue en 2011-12 et route de St-Cergue en 2015-18 qui deviendront des routes de desserte Niveau 1, c'est-à-dire du même niveau que celle présentée dans le préavis 43. Elles sont toutes définies également comme Type 2, c'est-à-dire de "cohabitation" avec plus de 4'000 véhicules/jour.

Ces deux classifications nécessitent selon le CMU des aménagements lourds et coûteux !

Le CMU définit un concept de circulation avec des voies à vitesse réduite et des voies à vitesse plus élevée. L'aménagement concret de ces routes ne dépend pas d'un concept, mais d'un préavis de réalisation.

Le préavis 43 est le premier préavis de réaménagement de route selon le CMU.

En janvier 2011, **le Conseil Communal a seulement pris acte du Concept de Mobilité Urbaine**. La Commission a étudié les grandes lignes voulues par la Municipalité et a rapporté favorablement sur les généralités des différents thèmes.

En aucun cas, elle ne s'est penchée sur la réalisation et le coût de ces mesures.

Aujourd'hui, il est temps d'aborder cet aspect du CMU et de réagir lors du premier préavis que la Municipalité nous propose. Comme il a été dit plus haut, un certain nombre d'axes routiers seront aménagés selon la même optique et avec les mêmes coûts.

L'aspect financier

Si l'on compte 2.165 millions pour cette route de 530m en ayant déduit les CHF 793'000.- pour le giratoire, cela nous fait un coût d'environ CHF 4'000.- par mètre linéaire de route ! (voir annexe 1.1)

Extrapoler sur les autres tronçons de niveau 1 que la Municipalité souhaite aménager en Type 2, soit 5.5 km de route (voir annexe 1.2), cela fait un total de 22 millions sans compter les aménagements périphériques de ces tronçons.

Il faut également tenir compte des autres routes à entretenir, par exemple la rue de la Morâche !

22 millions, c'est environ 1,5 fois le budget d'investissement de la ville pour une année !

Le préavis 79/2009 prévoyait un montant de CHF 600'000.- pour la réfection de la route des Tattes-d'Oie, c'est-à-dire un tiers du montant du préavis 43.

On peut se demander si ces deux tiers économisés, soit environ 15 millions, ne seraient pas mieux utilisés pour financer d'autres projets chers à la Municipalité et à notre Conseil : aménagement de la place de la Gare, construction d'UAPE et d'immeubles à loyers abordables, équipements sociaux, subvention des jeunes sportifs, déchetterie ou pourquoi pas aménagement des rives du lac (voir annexe 1.3 pour comparaisons)

L'usage

La route des Tattes-d'Oie est maintenant définie comme une « rue de quartier » et non comme une route de transit, l'aménagements visant au partage de l'espace avec les piétons.

On peut se poser la question si cela se justifie et si cet axe ouest-est, un des rares en ville de Nyon, ne devrait pas rester une route permettant aux habitants, commerçants et artisans d'emprunter ce chemin afin d'éviter d'allonger leurs trajets et ainsi générer plus de nuisance sur les autres tronçons de la ville !

Par ailleurs, cette route est fréquemment utilisée par les véhicules de première intervention, soit les pompiers et les ambulances. Bien qu'une limitation à 30 km/h permettrait une meilleure pénétration dans la circulation pour les ambulances, la diminution de la largeur de la route ainsi que son aménagement créeront certainement des encoubles et un ralentissement inévitable des véhicules d'urgences. La panique engendrée par les sirènes et feux bleus de ces véhicules provoque souvent un arrêt inadéquat des automobilistes. Il devient alors impossible de passer à côté et génère une perte de temps pour la ou les personnes à secourir qui pourrait être cruciale.

Pompiers et ambulanciers ne semblent pas favorables à ces aménagements le long de leurs voies de sorties de ville.

Le CMU définit également que, mis à part la RDU, toutes les transversales deviendront des routes de quartiers. En cas de problèmes sur cette RDU (accident, travaux, etc) le trafic ne pourra plus être absorbé par les autres dessertes routières sans apporter désagréments et risques pour les usagers de mobilité douce.

On peut également se demander si la généralisation du principe d'utiliser une partie du trottoir pour le croisement des véhicules n'est pas dangereuse pour les piétons et cyclistes. Comment faire comprendre aux enfants que des fois le trottoir est une zone sécurisée et que, une autre fois, avec son petit vélo, il va se retrouver face à un camion de 20 tonnes !

La Vy-Creuse en est un exemple vraiment peu concluant, les véhicules se déportant brusquement sur le trottoir lorsqu'un "obstacle" se présente en face.

On peut également constater que les accidents arrivent souvent lorsque la visibilité n'est pas bonne. Avec tous ces aménagements, avancement de trottoir, îlots avec des arbres, véhicules sortant des chemins privés, etc., la visibilité des conducteurs est réduite et ne permet plus d'anticiper sur le comportement d'un enfant ou d'un piéton.

La route de Clémenty, Alfred Cortot, les Eules ou Oulteret sont des exemples où la visibilité est excellente et il ne doit pas y avoir plus d'accidents sur ces tronçons, bien au contraire.

La route des Tattes-d'Oie comporte actuellement 54 places de parc. Qu'en est-il dans le futur ? Sûrement moins. Ces places permettent aux habitants du quartier de stationner aisément et ainsi de diminuer le trafic pour la recherche de places.

Il ne s'agit pas seulement de compter combien de voitures passent sur un tronçon, mais aussi de savoir pourquoi elles passent sur ce tronçon. Les schémas directeurs du CMU seraient peut-être alors à revoir !

La question du parcage des véhicules lors des matchs au stade de Marens n'est pas résolue selon la Municipalité. Comment va-t-elle gérer le stationnement alors que la surface sera occupée par des pistes cyclables et des îlots de verdure ?

L'urgence

Selon les critères de la Municipalité, y a-t-il urgence à créer ces nouveaux aménagements ?

Pour le degré d'urgence, il semble qu'il y ait d'autres tronçons routiers qui mériteraient une réfection bien avant la route des Tattes-d' Oie.

Nous rappelons par exemple à la Municipalité que notre Conseil a accepté le 2 avril 2012, et à l'unanimité, la motion Willi qui demandait de traiter la réfection de la rue de la Morâche en priorité. Les bus, les cyclistes, les motocyclistes ainsi que les automobilistes se plaignent de l'état lamentable et délabré de cette voie d'accès au centre ville. Elle n'est d'ailleurs certainement plus conforme avec les normes VSS, norme que cite souvent la Municipalité dans le cadre de la mobilité douce.

Dans sa discussion du 11 juin, la majorité de la Commission était également d'accord qu'il fallait repousser les travaux après l'aménagement du giratoire de la Gravette afin de laisser une route transversale accessible. Elle demandait aussi d'attendre la fin de la construction des appartements protégés de la Route des Tattes-d'Oie. La circulation, l'usure et les différentes fouilles qui devront être faites ne pourraient qu'endommager la nouvelle route.

L'urgence n'entre pas dans les critères retenus.

A-t-on les finances pour réaliser ce projet ?

Il semble que la Commune ne soit pas dans une période faste et que quelques économies seraient peut-être les bienvenues. La Municipalité nous dit dans le vœu numéro 2 de la CoGes parlant des zones 20 et 30 km/h "*les routes seront traitées avec de hauts standards de sécurité et de qualité d'aménagements*", donc coûteux !

Ne serait-il pas plus profitable pour nos citoyens de limiter certaines dépenses pour de simples routes et utiliser les montants ainsi économisés pour des projets réellement à l'intention de notre population. Quelques exemples ont été cités plus haut ou sont répertoriés dans l'annexe 1.3 en fin de rapport.

Est-ce que ce projet dépend d'autres projets ?

Oui, les projets en cours comme Gravette, construction d'appartements protégés et surtout RDU qui demandent plutôt de retarder ces travaux afin de connaître aussi le réel impact de cette nouvelle desserte sur la circulation nyonnaise.

Ayant répondu ainsi à ces trois questions, il apparaît que cet aménagement n'a rien d'urgent et que la Municipalité devrait plutôt mettre toutes ses ressources et son énergie sur la RDU.

Une fois la RDU réalisée ainsi que la liaison rte de Divonne-Rte de St-Cergue, il sera peut-être temps de reprendre ce projet des Tattes-d'Oie.

La réalisation

Concernant la réalisation de la route, il y a encore quelques doutes sur le bien-fondé de son aménagement et de son redimensionnement.

La largeur de 5m est insuffisante !

Lorsque deux véhicules croisent, c'est tout naturellement que l'un des deux grimpe sur le trottoir en voyant l'autre arriver en sens inverse. Il suffit d'observer quelques instants la circulation à la Vy-Creuse pour en avoir un exemple parfait.

Comme ailleurs à Nyon, le plan prévoit des trottoirs avec des bordures non franchissables soit des bordures en granit avec une arrête tranchante. Quelles seront les blessures si un cycliste ou un piéton tombe sur une de ces arrêtes ?

Les seuils qui avancent entre les véhicules parkés donnent un semblant de sécurité. Un enfant est caché par les voitures parkées et l'automobiliste qui arrive, même à 30 km/h, devant le passage piétons n'a pas le temps d'anticiper !

La cohabitation des piétons et des cyclistes sur un même trottoir n'est pas bon. Il suffit également d'observer la route de Clémenty pour se rendre compte de la dangerosité de ce principe. En cas de croisement, personne ne sait sur quelle partie du trottoir rester et un écart a souvent lieu au dernier moment.

Le revêtement n'a pas encore été choisi, pourquoi ? et de combien le coût final sera-t-il augmenté ?

Rien n'a été prévu pour l'éclairage !

Comment se fait-il que la Municipalité souhaite aménager une route pour plus de CHF 4'000.- le mètre linéaire et qu'elle n'ait pas pensé à l'éclairage. Certains tronçons seront bordés d'arbres et de plantes, quelle sera la luminosité derrière ce rideau de végétation illuminé uniquement par le nord de la route ?

La Municipalité souhaite planter des arbres déjà assez gros afin de "*ne pas attendre 10 ans avant que cela soit joli*". Si les finances le permettent, pourquoi pas ? Mais un arbre déjà grand demande plus de travail pour sa plantation et surtout coûte beaucoup plus cher. Pourquoi ne pas faire des économies sur ce point ? Quelle est la provenance de ces arbres ?

Cela fait maintenant plusieurs années que l'on parle mobilier urbain, il n'y a toujours rien de fait et l'on va encore aménager une nouvelle route pour 3 millions avec de l'ancien mobilier pour finir les stocks....

Pourquoi supprimer la présélection de la route de Divonne qui permet de tourner sur la route des Tattes - d'Oie. Ce carrefour est déjà surchargé et on veut concentrer toute la circulation sur une même file. Mieux vaudra alors prendre la route de Divonne et monter Alfred-Cortot que de monter la route de Divonne pour rejoindre la Gravette...!

Certaines conduites d'eau ou d'électricité se trouvent actuellement sous les plantations prévues, a-t on tenu compte de leurs déplacements dans l'élaboration du financement ?

Beaucoup de points semblent inadéquats ou approximatifs dans l'aménagement de cette route. Elle a été conçue comme une petite route de quartier résidentiel et non comme une transversale à faible trafic. Transversale nécessaire, en tous cas actuellement, depuis le refus de la petite ceinture et jusqu'à la réalisation de la RDU.

Le giratoire

Sa réalisation est indispensable afin d'assurer la sécurité de tous les usagers qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes.

Cependant, il est étonnant que le plan présenté prévoie la création d'un nouveau passage piéton sur la route Alfred-Cortot au sud du giratoire. Il y a déjà la possibilité de traverser la route par le passage souterrain quelques mètres plus bas.

Lorsque la Municipalité parle de sécurité, quoi de mieux qu'un passage souterrain à cet endroit pour les piétons et particulièrement les écoliers. Si la réalisation de ce marquage et des aménagements routiers inhérents devaient se faire, il est évident que plus personne n'utilisera alors le passage sous la route.

De plus, la visibilité au virage Avenue des Eules - Route de Signy est très limitée et nécessite une amélioration. La Municipalité ne devrait-elle pas envisager une correction du contour pour permettre une meilleure visibilité du passage piétons ?

Au point 3 des conclusions du préavis, la Municipalité demande l'autorisation de pouvoir exproprier afin de permettre certains travaux d'améliorations. Est-ce que cela concerne le giratoire ou la route ?

Si les deux projets, route et giratoire, sont complètement étudiés, pourquoi alors faire une réserve pour une expropriation éventuelle ?

Dans le préavis, aucune mention n'est faite concernant un accord ou une expropriation sur la parcelle 538 appartenant à la Levratte. Pourquoi ?

Nous proposons que la Municipalité dépose un nouveau préavis pour la réalisation de ce giratoire, préavis tenant compte de ces quelques remarques.

Conclusions

Nous demandons à la Municipalité d'informer notre Conseil sur l'état des routes principales de la ville et de leur priorité de réfection. Nous rappelons la motion WILLI, acceptée à l'unanimité par notre Conseil pour donner la priorité à la réfection de la Rue de la Morèche.

De plus, avec ces remarques faites en Commission, avec ces amendements et modifications des conclusions du préavis, le Conseil prend l'habitude de compléter ou même de faire le travail de la Municipalité ! On ne vote plus les préavis Municipaux, on les refait !

Nous rappelons encore une fois que la qualité des plans ou des coupes sont inacceptables pour pouvoir se prononcer valablement sur un projet, ils sont illisibles. La Commission avait demandé à la Municipalité d'obtenir une meilleure copie des coupes afin de pouvoir étudier correctement le projet.

La Commission n'a jamais rien reçu !

On constate une fois de plus que l'aménagement de cette route et les travaux qui y seront exécutés ont été prévus avec le plus grand luxe. Certains aménagements ne correspondent pas à l'utilisation logique de cette route ou alors créent une problématique de sécurité plutôt que de l'améliorer.

Certains aspects, comme la lumière par exemple, n'ont pas été étudiés ou des procédures légales ne sont pas terminées ou non conformes. Actuellement, il semblerait que ces points ont été corrigés, mais sans information à la Commission.

L'effort financier pour notre commune est beaucoup trop important en rapport avec tous les projets en attente, projets eux vraiment nécessaires au bon fonctionnement de notre cité. Il est impératif de créer aussi des projets pour le bien direct de nos concitoyens et pas seulement pour l'amélioration de l'administration ou la réalisation de projets accessoires.

Economie ne veut pas dire abandon de l'entretien du réseau routier, mais nous ne pouvons pas souscrire pour des investissements toujours plus importants et luxueux.

Mesdames, Messieurs, soyons responsables, ce projet est cher, mal adapté, incomplet et surtout ouvre la porte à des dépenses de plus de 22 millions pour les autres réfections de routes en ville de Nyon.

C'est pourquoi, la minorité de la Commission vous recommande de refuser ce préavis d'un montant total de 3 millions et de demander à la Municipalité de déposer un nouveau préavis pour le giratoire. **La réfection de la route peut très bien être effectuée avec le montant octroyé par le préavis 79/2009.**

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° 43 concernant une demande de crédit de CHF 2'156'200.- TTC pour financer le réaménagement de la route des Tattes-d'Oie- Giratoire Signy/Tattes d'Oie/Cortot/Eules, en intégrant la mobilité douce :
- de la route des Tattes d'Oie et
 - du giratoire des Tattesd'Oie / Signy / Cortot / Eules,
- oui** 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 refuser la demande de crédit pour l'aménagement de la route des Tattes-d'Oie et le giratoire Signy/Tattes-d'Oie/Alfred-Cortot/Eules

La minorité de la Commission : Bernhard WILLI Maurice GAY



Annexes :

1.1 Tableau financier :

Page 6 – Total brut TTC :	CHF 2'756'200.-
Services industriels	CHF 55'000.-
Amendement de la Commission – Eclairage	CHF 147'000.-
Total des travaux :	CHF 2'958'200.-
Coût du giratoire	CHF 793'000.-
Total de la route :	CHF 2'165'200.-

1.2 Tableau de la longueur des routes prévues dans le Concept de Mobilité Urbaine :

Rte des Tattes d'Oie	530 m
Rte du Stand	1'110 m
Rte de Divonne	330 m
Av. des Eules	500 m
Rte d'Oulteret	600 m
Rte de l'Etraz	150 m
Liaison Rte de Divonne / Rte de St-Cergue	290 m
Rte de St-Cergue	800 m
Av. Reverdil	350 m
Rue Morâche Nord	220 m
Vy-Creuse / Marchandises	650 m
Total des routes Niveau 1 / Type 2 :	5'530 m

1.3 Tableau d'exemple de coût de réalisation d'autres projets :

	<u>Préavis</u>	
Immeuble de Bourgogne, rénovation	21/2011	CHF 988.000.-
Déchèterie à l'Asse	193/2010	CHF 3'649'000.-
Théâtre de Marens, rénovation	137/2009	CHF 725'000.-
UAPE Couchant	82/2008	CHF 1'528'000.-
4 saisons de patinoire	78/2008	CHF 497'000.-
Aménagement des Jardins de la Duche	51/2007	CHF 1'884'300.-
Giratoire de la Vuarpillière	35/2007	CHF 454'000.-
Place de jeux du Vieux collège	32/2007	CHF 153'000.-