

Rapport N° 92 – Compléments d'informations

Nyon, le 16 avril 2013

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Suite au vote du dernier Conseil et à la proposition de retirer de l'ordre du jour le préavis par la Municipalité, la commission composée de Mmes Véronique Burki-Henriod, Jessica Jaccoud, Chantal Thuillard et de MM. Victor Allamand, Jean-Claude Mermilliod, Sacha Soldini, Maurice Gay et David Vogel (Président et rapporteur) traitant du préavis 92 s'est à nouveau réunie à la ferme du Manoir le 11 avril 2013.

A cette occasion, elle a entendu Mme Elisabeth Ruey-Ray, M. Olivier Mayor, Mme Mameri (Mobilité), M. Menthonnex (Travaux). La commission les remercie de leur présence et pour les informations qu'ils ont fournies.

Une série de questions, dont une bonne partie avait déjà été traitée lors de la première séance, a été soumise aux Municipaux et cette séance a permis de préciser ou de rappeler certaines choses.

Par ce complément au rapport, la commission souhaite reprendre les principaux points qui ont nécessité des précisions.

Ce texte n'est qu'un complément au préavis déposé lors du dernier conseil et non un nouveau rapport.

Questions complémentaires et remarques

1. *Le fait de n'installer de feux que pour un des deux passages pour piétons situés dans le passage sous-voie ne va-t-il pas engendrer un blocage (les piétons passant sur le passage « sans feu » et bloquant les bus) ?*

Dans un premier temps, la Municipalité, a estimé que la question de ce « feu à bus » (puisque'il ne s'enclenche qu'à l'arrivée des bus) n'était pas centrale et le flux des piétons avait été étudié et l'existence d'un seul feu était tout à fait satisfaisante. Au besoin un deuxième feu pourrait être installé si nécessaire par la suite. La fréquence des bus (6 par heure) n'allait pas engendrer un embouteillage majeur, même aux heures de pointe.

Néanmoins, à la recherche d'informations de dernière minute et afin de permettre d'avancer dans la discussion, M. Menthonnex, suite à un téléphone rapide avec le bureau d'ingénieur, a pu annoncer

que, prenant en compte les derniers comptages, un deuxième feu (sous les voies CFF) allait bel et bien être installé et coordonné avec le premier. Cette nouvelle n'était pas encore connue, et pour cause, puisque cette décision datait du jour même. Cette annonce à ce sujet (très important pour certains et mineur pour d'autres) a permis de débloquer la situation et donnant satisfaction à tout le monde.

2. *Malgré toute la bonne volonté du monde, l'idée de décourager les automobilistes transitant en direction du lac, la circulation en direction du centre-ville va être fortement péjorée et les commerçants une fois de plus pénalisés.*

Le trafic de transit évite le « cœur » de Nyon pour ne maintenir que le trafic « utile » (commerces). Pour schématiser, la Gravette « trie » de gauche et de droite pour le transit et ne laisse passer que le transit « utile ». Ces aménagements viseront à fluidifier le trafic nécessaire. Actuellement, il y a des embouteillages car le trafic de transit n'évite pas le centre.

3. *Il reste encore beaucoup d'incertitudes concernant la piste cyclable côté Genève (des entrées de parking, des arbres, une cohabitation avec les piétons, les poussettes). D'autre part, la piste cyclable incorporée à la voie de bus est-elle la meilleure solution pour garantir la sécurité des cyclistes ?*

Les aménagements côté Genève ont pour but de récupérer tous les espaces disponibles. Des arbres sépareront les cyclistes (côté route) des piétons (côté immeubles). Ils seront planifiés après adoption des PQ concernés. Ces derniers ne nécessiteront pas d'expropriation, les distances aux limites étant suffisantes. En outre, les cyclistes à la descente seront mieux protégés, dans l'état actuel, en empruntant la voie de bus centrale et en évitant ainsi les nombreuses entrées et sorties dans les chemins connexes (station service, immeubles, garage, parking devant l'ancien immeuble Swisscom). Enfin, selon des études effectuées, la grande majorité des cyclistes empruntant cette route à la descente se rendent au parking à vélo situé derrière la gare. Depuis la voie de bus, ils prendront la bonne présélection.

Cependant, ces aménagements ne peuvent figurer dans ce préavis vu que l'horizon de réalisation est de plusieurs années.

4. *Le préavis n°43 de 2011 nous indiquait que le tronçon des Tattes d'Oie allait être un projet pilote pour voir comment il était possible d'intégrer la mobilité douce et le trafic routier. Pourquoi n'attendons-nous pas que cet axe soit terminé pour voir le résultat ?*

On ne peut pas faire de copier-coller entre les deux projets. Impossible de comparer une zone 30 avec un axe pour les transports publics (si ce n'est dans l'usage des matériaux).

5. *Le plan de quartier pour les « Résidences du parc » a été adopté depuis longtemps. Pourquoi ce préavis n'intervient que quelques semaines avant l'entrée des habitants des Résidences du Parc ?*

La précipitation tient au fait que le plan de quartier a été déclenché par les promoteur et que la Municipalité doit suivre. La finalité de ce préavis est de réussir à faire que les bus arrivent à temps à la gare et de lier leurs horaires à ceux des CFF. Lier les 2 chantiers semble plus logique et moins cher. Lors de la délivrance du permis de construire, la région n'avait pas encore adopté le plan TP 2013, nonobstant une vision globale des transports régionaux pensée et réfléchi depuis de nombreuses années.

6. *Le préavis indique une largeur variable de 5 à 9m du trottoir. Or, il semble que cela soit erroné, non ?*

Le trottoir passera effectivement de 3,5 à 9 mètres. Cependant, la partie à 3,5 mètres l'est pour une raison de contrainte physique et se trouve être très courte. La majeure partie du trottoir sera beaucoup plus grande.

7. *Cette zone est-elle prévue pour devenir une zone 30 ? Si oui, pourquoi ne pas directement en faire une zone 30 ?*

Cette zone n'est pas encore une zone 30 mais le deviendra à terme. Vu le nombre actuel de véhicules (6000 à la montée, 8000 à la descente), il faudra prévoir d'autres aménagements avant de

passer en zone 30, il ne suffit donc pas de décider qu'une zone 30 est une zone 30, sans que les aménagements idoines soient réalisés. Le trafic ne pourra être réduit que lorsque les liaisons RDU et Morâche-Marchandise seront réalisées. Ainsi, le centre ville dans son entier pourra être pensé comme une zone 30km/h. Modifier la vitesse sur un tronçon aussi petit que la rue de la Morâche sans en faire coïncider les autres axes n'aurait aucun impact sur le trafic et nuirait à la fluidité de ce dernier.

Les aménagements côté Genève n'étant pas prêts pour le moment et attendu qu'ils sont nécessaires, on ne peut pas tout faire en zone 30 pour l'instant. D'autre part, comme dit plus haut, ces aménagements côté Genève ne pourront pas se réaliser dans les 2 ou 3 prochaines années, vu la complexité de la procédure et l'adoption d'un Plan de Quartier. Donc, mieux vaut un seul côté bien réalisé que d'attendre des années sans rien avoir du tout.

8. *Comment vont se parquer les nouveaux bus articulés ? Au vu de l'augmentation de la fréquentation ceux-ci ne vont-ils pas se généralisés ces prochaines années ? Comment et où seront-ils parqués ?*

Les arrêts de bus prévus ne sont là que pour le passage et non pour que les bus stationnent longuement. Actuellement il n'y a que les car postaux qui ont des bus articulés, les TPN ne prévoient rien dans ce sens. Néanmoins, le cas échéant, cela serait possible de faire passer des bus articulés.

9. *Pourquoi ne pas présenter un projet qui va des rails au giratoire de la Gravette afin d'avoir un projet cohérent et non une suite de « bouts de routes » (quitte à échelonner la réalisation) ?*

Le tronçon de ce préavis fait partie du « centre-ville » et n'est donc pas lié jusqu'à la Gravette. Cependant, la Municipalité a une vision très claire de ce qu'elle veut au niveau des plans de quartier mais pas encore au stade de la réalisation. Elle a eu l'occasion, lors de la commission de nous présenter le schéma directeur de circulation qui offre sa vision des axes de circulation prévus à terme. Concernant l'adoption des différents plans de quartiers, la planification globale s'effectue via des actes appelés schémas directeurs et plans d'affectations. Certains ont déjà été adoptés, d'autres sont en cours de réalisation. Il ne faut pas assimiler planification et réalisation. Mais « l'image finale » est connue par la Municipalité.

10. *Serait-il possible de séparer les travaux prévus au-dessous des rails et ceux au-dessus des rails ?*

Oui, mais ce n'est pas le but de ce préavis.

11. *Combien a coûté l'aménagement de la bande de verdure arborisée au centre de la rue de la Morâche, aménagement qui d'ailleurs représente une sérieuse diminution de visibilité pour les voitures arrivant au croisement, route de Divonne, Cortot/Morâche ?*

Le coût de l'aménagement de la bande de verdure a été de 6500.-. La bordure ayant dû être réalisée en urgence par les SI, la plantation des arbres n'a été que la suite de ces travaux d'urgence. La bordure n'a pas été réalisée pour y mettre des arbres mais on a mis des arbres parce qu'il y avait une bordure.

Les conclusions ne changeant pas entre le rapport déposé il y a un mois et celui-ci, nous vous recommandons de relire la conclusion du rapport initial.

La Commission :

Véronique Burki-Henriod
Jessica Jaccoud
Chantal Thuillard
Maurice Gay
Jean-Claude Mermilliod
Sacha Soldini
David Vogel, Président, Rapporteur