

# **RAPPORT N° 206**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

Réponse au postulat « De la fin du slalom spécial sur Alfred-Cortot » rédigé par MM. les Conseillers communaux Robert Jenefsky, Bernhard Willi, Sacha Soldini et David Vogel, le 27 octobre 2014

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Introduction**

---

La Municipalité souhaite répondre par le présent rapport au postulat qui fait référence aux derniers aménagements réalisés à 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 plus de 14'000 véhicules/jour, dont environ 5 % de poids-lourds. Une ligne de bus urbaine emprunte également cet axe dans les deux sens.

Dans le but d'assurer le respect de l'horaire au quart d'heure introduit en décembre 2014, il a été décidé d'insérer une voie réservée aux bus dans le sens descendant, en profitant de la largeur généreuse de la chaussée existante. 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, rendant nécessaire l'adaptation des traversées piétonnes.

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. Démarche technique**

---

L'aménagement des traversées piétonnes doit satisfaire un nombre important d'exigences définies dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), l'objectif étant de garantir un franchissement sécurisé de la chaussée. Les contraintes principales suivantes doivent être prises en compte :

- les piétons ne doivent pas franchir plus d'une voie par sens de circulation sauf si la traversée est régulée par des feux de signalisation lumineuse (norme VSS 640'241, p.6);
- l'aménagement d'un îlot comme aide au franchissement doit être privilégié (norme VSS 640241, p.4).

Ces exigences ont nécessité l'élargissement des îlots existants, permettant ainsi de réduire à deux le nombre de voies de circulation au droit des traversées piétonnes. L'autre solution aurait été de détruire les îlots existants et d'installer des feux de signalisation pour sécuriser la traversée des trois voies de circulation. Elle n'a pas été retenue, principalement pour éviter de péjorer la fluidité du trafic sur cet axe structurant du réseau.

Le profil de la chaussée a été défini conformément à la norme VSS 640 212 qui prévoit une largeur de chaussée de 4.20 m. au droit de l'îlot, en cas de trafic important de bus et/ou de deux-roues légers<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Norme VSS 640212, § 9 – Eléments d'aménagement en milieu de chaussée, îlots centraux

La norme VSS 640 240 qui traite du gabarit des différents usagers de la chaussée spécifie précisément que :

- le dépassement d'un cycliste par une automobile, roulant à une vitesse de 50 km/h, nécessite une largeur de voie de 3.90 m.
- le dépassement d'un cycliste par un bus ou un poids lourd, roulant à une vitesse de 40 km/h, nécessite une largeur de voie de 4.20 m.

On constate ainsi que la largeur de la voie, au droit des îlots, permet à une automobile de dépasser un cycle en toute sécurité et à la vitesse légale. Un chauffeur de bus ou de poids-lourd qui souhaiterait hypothétiquement doubler un cycliste à la hauteur des îlots et non sur le reste du tronçon, devrait quant à lui réduire légèrement sa vitesse pour atteindre 40 km/h.

### **3. Conclusion**

---

Les aménagements sur l'avenue Alfred-Cortot ont été réalisés dans le respect des normes en vigueur et en tenant compte des différents modes de déplacement, avec comme principale préoccupation la sécurité des usagers de l'espace routier et la fluidité du trafic. Pour maintenir cette dernière, les traversées piétonnes ont été sécurisées en élargissant les îlots plutôt que par l'installation de feux de signalisation.

Il est à noter enfin, concernant l'aspect sécurité, que la Police n'a recensé à ce jour aucun accident de la circulation sur l'avenue Alfred-Cortot en lien avec ces nouveaux aménagements (îlots ou voie de bus). De plus, et même si la survenance d'un accident ne peut jamais être exclue, les aménagements comparables dans de nombreuses autres localités ont démontré le bien-fondé de telles mesures en termes de sécurité.

Par conséquent, la Municipalité confirme ses choix d'aménagements réalisés à l'avenue Alfred-Cortot.

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

## **Le Conseil communal de Nyon**

**vu** le rapport municipal N° 206 relatif à la réponse au postulat «De la fin du slalom spécial sur Alfred-Cortot» déposé par MM. les Conseillers communaux Robert Jenefsky, Bernhard Willi, Sacha Soldini et David Vogel, le 27 octobre 2014,

**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° 206 valant réponse au postulat «*de la fin du slalom spécial sur Alfred-Cortot*» rédigé par MM. les Conseillers communaux Robert Jenefsky, Bernhard Willi, Sacha Soldini et David Vogel, le 27 octobre 2014.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 2 mars 2015 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia

## **Annexe :**

Postulat "De la fin du slalom spécial sur Alfred-Cortot".

### **1<sup>ère</sup> séance de la commission**

Municipal délégué	M. Olivier Mayor
Date	
Lieu	

## **Postulat**

### **De la fin du slalom spécial sur Alfred Cortot**

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les Conseillers Communaux,

Se basant sur une interprétation pour le moins extensive de l'expression « adaptations mineures des îlots », le service Travaux et Environnement a décidé de mettre en place un slalom spécial à l'entrée de la ville de Nyon, sur l'avenue Alfred-Cortot, entre la route de Signy et la rue de la Morâche, obligeant les voitures à se rabattre brusquement, par deux fois, sur la ligne de bus, occupée également par les cyclistes.

Cette manière de concevoir « l'harmonie » entre les divers modes de transports ne nous semble pas judicieuse et nous pensons qu'à terme, ces « aménagements » seront source d'accidents entre voitures, bus et cyclistes, particulièrement dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire des bus.

Par conséquent, nous demandons que la Municipalité revoie, dans les plus bref délais, les aménagements des deux îlots sur Alfred-Cortot, qu'elle en étudie le redimensionnement de ceux-ci et envisage éventuellement le redimensionnement des voies de circulation afin d'éviter les incessants changements de direction.

Afin de gagner du temps, nous proposons également que ce postulat soit envoyé directement à la Municipalité.

Robert Jenefsky  
Bernhard Willi  
Sacha Soldini  
David Vogel

Nyon, le 27 octobre 2015