

Rapport municipal N° 206

**RAPPORT DE MAJORITE**

**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 25 octobre 2014**

---

Nyon, le 9 avril 2015

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'étudier la réponse municipale s'est réunie le mardi 24 mars à 20h00. Tous les membres de la commission étaient présents et ont pu écouter les explications et arguments de Mme Ruey-Ray, Municipale en charge de la Mobilité, et de M. Mayor, en charge de Travaux et Environnement. Qu'ils soient ici remerciés pour leurs réponses. La séance s'est poursuivie par une discussion entre les commissaires présents.

En préambule, Monsieur Soldini, nommé président par le bureau, prend la parole et explique qu'en tant que signataire du postulat, il n'est pas souhaitable qu'il soit également le Président de la commission. Dès lors, il demande si d'autres personnes veulent prendre en charge la présidence ainsi que la rédaction du rapport. Après un long temps marquant le manque total d'enthousiasme des commissaires, Mme Abeya finit par se déclarer d'accord pour présider la séance mais indique qu'elle ne rédigera pas le rapport elle-même. Cette répartition formelle des choses étant faite, la présidente passe la parole aux Municipaux présents.

Mme Ruey-Ray et M. Mayor indiquent être là afin de répondre de manière précise aux problèmes soulevés par le postulat. Ils expliquent que le but des aménagements est de faire passer le bus au quart d'heure et que l'élargissement de 2 à 3 voies fait partie de cette stratégie. Le fait qu'aujourd'hui les bus arrivent à l'heure dans presque 100% des cas est le signe de la réussite de cette stratégie.

Pour M. Mayor, 3 options sont à choix.

- Supprimer la voie de bus sur toute la longueur d'Alfred-Cortot, ce que la Municipalité ne souhaite pas car cela irait contre ses objectifs.
- Réduire la largeur des îlots et mettre des feux
- Maintenir la situation actuelle

Un membre de la commission témoigne que les îlots sont utiles pour les personnes à mobilité réduite car cela leur permet de passer tranquillement sur cette avenue fort fréquentée.

Les postulants expliquent que, selon eux, la voie de bus entre le giratoire Cortot-Eules et le chemin Monastier est inutile et dangereuse. En effet, elle oblige les automobilistes à se rabattre par deux fois sur la ligne réservée aux bus et aux vélos, au moment précis où un passage piéton se trouve devant eux. Cette situation n'est pas satisfaisante et risque de provoquer des accidents. D'autre part, les normes évoquées par la Municipalité dans sa réponse indiquent des minima qui sont, par la suite, interprétés par les services communaux. Par exemple, les îlots sont mentionnés à 180 cm au minimum alors que le choix des services communaux a été fait à 250 cm.

M. Mayor explique que les autorités vaudoises compétentes ont jugé que ces aménagements ne posaient pas de problèmes et que les choix de la Municipalité étaient acceptables. D'autre part, le fait que 2 îlots se trouvent si rapprochés s'inscrit dans l'objectif de la Municipalité, faire ralentir les voitures. D'autre part, Mme Ruey-Ray explique que, même si cela peut sembler étonnant, l'apparente dangerosité de certains aménagements améliore la sécurité car cela pousse les utilisateurs à la plus grande prudence, à réduire leur vitesse et, par conséquent, à diminuer le nombre d'accidents. Le « slalom » forçant les voitures à ralentir, cela améliore la sécurité. D'après la Municipale de la police, il n'y a pas d'augmentation du nombre d'accidents enregistrés suite aux aménagements. D'autre part, les comportements parfois inadaptés des cyclistes constituent un facteur de risque supplémentaire.

Ce point de vue très positif n'est pas partagé par l'ensemble de la commission qui voit dans le rabattement des voitures une source de danger car les priorités ne sont pas clairement établies et que le fait de devoir se préoccuper des piétons – devant - et des bus ou des cyclistes – derrière – n'est guère sécurisant. Des accidents à cet endroit précis seront, à terme, plus que probable. Il y a également lieu aussi de relever que la sécurité d'accès des utilisateurs du chemin du Couchant, du chemin de la Dôle et du chemin de Chantavril est grandement diminuée, vu la priorité des cyclistes et du bus

L'utilité de la ligne de bus en site propre est remise en cause par certains commissaires qui souhaiteraient que les aménagements soient maintenus en dessous du chemin Monastier mais ne voient pas en quoi les aménagements sur le haut de l'avenue sont utiles, aucun bouchon n'ayant été constaté à cet endroit. D'autre part, il ne semble pas que quelques aménagements soient compliqués à mettre en place.

Pour M. Mayor, il n'y a pas d'obstacles techniques majeurs mais il pense que les gens vont finir par s'habituer aux nouveaux aménagements et qu'ils les trouveront satisfaisants, à terme. Il admet que, si c'était à refaire, une ligne de bus n'aurait probablement pas été mise en site propre sur le haut de l'avenue (entre l'Avenue desEules et la Route de Divonne) et que l'on est toujours plus intelligent après. Cependant, il ne voit pas l'utilité de modifier ce tronçon pour si peu de chose et ne voit pas très bien ce qu'on aurait à y gagner. D'autant plus que, pour lui, le sentiment de sécurité des vélos sur cette ligne de bus, s'est grandement améliorée.

Ce sentiment de sécurité accru des cyclistes n'est pas partagé par la majorité des commissaires qui pensent, au contraire, que les vélos sont mis en danger par le fait que les voitures se rabattent sur leur ligne. Selon M. Mayor, seul un carrefour, sur la commune de Signy, est considéré comme dangereux par le service des routes du canton. Il n'y a donc pas lieu de s'alarmer pour les autres aménagements nyonnais qui, pour un profane, peuvent sembler dangereux mais qui, pour un expert, ne le sont pas. D'autre part, il est souligné que, selon la Municipalité, la population nyonnaise est globalement contente des aménagements et qu'il faut, comme dans tout projet, laisser aux gens le temps de s'habituer. Pour la majorité de la commission, le fait de coincer les cyclistes là où se trouvent les îlots n'apparaît pas comme une amélioration de leur sécurité, ni de leur espérance de vie. Par ailleurs, la majorité ne partage pas l'affirmation qui veut que la population nyonnaise soit globalement contente des nouveaux aménagements, (il suffit de voir les nombreuses interventions au Conseil Communal, dans la presse ou lors de pétitions.)

Si personne ne remet en doute l'utilité de faciliter l'arrivée des bus à l'heure à la gare, il est demandé quelle est l'utilité d'une ligne de bus en site propre (permettant de doubler des voitures prises dans des bouchons, comme à la Morâche, par exemple) si aucun bouchon n'est constaté sur ce tronçon.

Pourquoi avoir mis une ligne en site propre à cet endroit ?

Les Municipaux ne peuvent pas répondre avec précision à cette question ne se rappelant plus des raisons qui avaient motivé ce choix mais réaffirment que ce type de décision n'est pas pris à la légère et que si les bureaux professionnels ont proposé une ligne en site propre, cela doit avoir une signification.

Les TPN ont-ils été contacté au sujet de ces aménagements qui ne semblent pas être du goût des premiers concernés par la conduite des bus ?

M. Mayor s'étonne de la question car il n'y a, pour lui, pas lieu de contacter les TPN pour ce type de questions. Ils n'ont donc pas été consultés à ce sujet. Il est souligné, d'autre part, que s'il n'y a pas de bouchons pour l'instant, peut-être qu'il y en aura plus tard et que cela pourra se révéler utile dans 30 ans.

La police a-t-elle été contactée au sujet de ces aménagements ?

Selon Mme Ruey-Ray, la police n'aime pas les cyclistes et favorise, globalement, la voiture dans ses décisions. Selon M. Mayor, leur avis technique peut avoir un intérêt mais cela reste un avis parmi d'autres et le contrôle suprême revient au Canton, sur proposition de la Commune. Cela étant, il est rappelé que les services cantonaux ne trouvent rien à redire aux aménagements nyonnais.

La ligne de bus en site propre n'étant pas jugée comme nécessaire par la plupart des commissaires, plusieurs commissaires évoquent d'autres possibilités, celles qui consisterait à réaliser une piste cyclable en site propre depuis la Morâche jusqu'au haut d'Alfred Cortot ou d'envisager une piste centrale pour bifurque à droite ou à gauche. Ces perspectives ne sont, pour l'heure, pas étudiées par la Municipalité qui défend les aménagements actuels et ne voit pas pourquoi il faudrait en changer.

Pour une minorité de commissaires, il est trop tôt pour rediscuter des aménagements et il faut laisser le temps au temps. Pour la majorité, il y a lieu d'intégrer les modifications déjà au plan d'améliorations, avant la période des vacances, car si les Nyonnais ont déjà de la peine à s'y habituer, il n'en sera pas de même pour les touristes. Actuellement, certains non-initiés aux subtilités nyonnaises cherchent un chemin parmi les marquages qui, surtout en cas de pluie, ne sont pas très visibles. Pour une majorité de commissaire, il ne faut pas attendre pour agir sur ce point-là et, d'autre part, une réflexion plus globale sur l'ensemble du tronçon s'impose.

## **Conclusion**

La majorité de la commission a été pour le moins étonnée de la squelettique réponse au postulat tant sur la forme que sur le fond. D'autre part, les réponses orales des deux Municipaux consistent, en gros, à dévier en corner toute critique et à justifier *a posteriori* toutes les options prisent sans envisager que des erreurs dans la mise en place du dispositif aient pu être commises. Il faudrait, selon eux, laisser aux citoyens le temps de s'adapter et tout finira par s'arranger. Enfin, le manque de consultation des principaux intéressés (TPN, Police) dénote d'une absence d'écoute étonnante pour une Municipalité qui prône le dialogue.

La majorité de la commission, ne peut, dès lors, que regretter cette attitude niant les problèmes que posent ces îlots et l'absence de volonté de reconsidérer l'ensemble du tronçon afin de le rendre plus sécurisé pour tous les usagers (dont les cyclistes en particulier) et insiste auprès de la Municipalité de réétudier la problématique constatée par beaucoup de Nyonnais à l'Avenue Alfred Cortot.

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 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 25 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 refuser le 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 25 octobre 2014

La majorité de la Commission :

Inès Abeya (Présidente)  
Robert Jenefsky  
Sacha Soldini  
Bernhard Willi  
David Vogel (Rapporteur)