

Postulat pour le prolongement de l'allée de la Petite-Prairie

Introduction

Longtemps à Nyon, on a parlé de petite ceinture et de grande ceinture. Puis en 2006, à travers le schéma directeur de l'agglomération nyonnaise est apparue une nouvelle appellation : route de distribution urbaine (RDU). Egalement dans CompaNyon en 2007 ; à de multiples reprises lors de commissions ad hoc, il a été souvent question de la RDU. En commission, nous avons quelques fois entendu qu'il faudrait 20 ou 30 ans pour aboutir ce projet.

Le temps passe et le but a l'air de s'éloigner. Récemment, deux Conseillères d'Etat sont venues à Prangins apporter à notre Région un message énergique afin de faire avancer la RDU. A peine les magistrates parties, les techniciens et politiques impliqués nous ont clairement dit que cela prendrait du temps et que nous ne construirions la RDU que pour desservir des nouveaux quartiers, au fur et à mesure de leur développement. Et qu'en *aucun cas la RDU ne sera une route de contournement*.

Il serait utile de mettre ces certitudes prospectives au sujet de la RDU en relation avec d'autres concernant l'installation de feux de signalisation routière à Rive. En 2005 et 2009, il était affirmé devant le Conseil qu'il ne fallait pas de feux à Rive ; les services relevaient que tant qu'à Ouchy, Morges et Nyon tout allait très bien, des feux étaient inutiles. On a vu la suite !

La même chose pour les parkings, le Concept de mobilité urbaine prévoyait en 2011 aux Ruettes 150 places souterraines. Des promoteurs offraient la construction d'un parking souterrain derrière la gare (à la Morâche), cela n'était pas possible, car il y aurait eu trop de places de stationnement avec les Ruettes et le Martinet qui lui était prévu pour 2017, voir avant. Fin 2015 on ne sait toujours pas quand et comment sera valorisé le Martinet, cette acquisition immobilière d'il y a 30 ans. Finalement, il n'y aura pas de parking aux Ruettes, ni à la Môrache et peut-être même pas au Martinet.

Ces quelques exemples démontrent qu'il serait parfois utile que les politiques méritent leur qualificatif de membres d'exécutif. Qu'ils reprennent le leadership sur les bureaux d'études et portent les dossiers stagnants avec conviction et réalisme.

L'absence de fluidité du trafic automobile au départ et à l'arrivée du Nord de Nyon ne peut durer encore 20 ou 30 ans. La gracieuse arabesque qui se mime à 2 mains, pour expliquer la dispersion du trafic automobile tant à l'Est qu'à l'Ouest sans pénétrer le centre ville, est pour l'instant un réseau manchot qui génère des bouchons.

Conclusion

Nous ne pouvons attendre une RDU officielle subordonnée au développement de quartiers pranginois, eux-mêmes dépendants de l'application de la Loi sur l'aménagement du territoire. Tout comme nous ne pouvons pas attendre la réalisation d'un carrefour autoroutier à Gland, afin d'entreprendre la réalisation de notre route. Comme la circulation automobile ne diminuera pas entre-temps, nous devons impérativement quitter l'attentisme de tous les feux verts.

Mieux vaut sans tarder, sur notre territoire, une route à 6 mètres de largeur qu'une super chaussée intercommunale de 60 mètres de gabarit afin de desservir 12'000 habitants et 7'000 emplois supplémentaires à la saint-glinglin.

Par ce postulat, nous chargeons la Municipalité d'étudier et rapporter sur la construction d'une route en prolongement de l'allée de la Petite-Prairie, selon le tracé prévu pour la RDU, jusqu'à la route de Duillier.

La construction de cette « RDU nyonnaise » pourra même devenir projet phare 2016-2021, ce qui évitera à la « RDU officielle » de devenir un projet séculaire.

Ce sera un beau coup d'accélérateur dans le sens de la demande du Conseil d'Etat. Si nécessaire, le moment venu, cette chaussée pourra céder sa place à la « RDU officielle ».

Victor Allamand 31.12.15

Soutiennent ce postulat:

Doris Uldry ; Giovanni Alessandro ; Jacky Colomb ; Pierre Girard ; Jacques Hahnart