

Rapport N° 267

Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Sacha Soldini intitulé « Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot » du 22 juin 2015.

Nyon, le 10 mai 2016

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La Commission composée de Mmes Aline Angeli, Inés Abeya (en remplacement de M. G. Dutruy) et de Mrs Dominique Karlen, Sacha Soldini, Bernard Ueltschi, Jean-Pierre Vuille, Bernhard Willi et Pierre Wahlen Président et Rapporteur s'est réunie le lundi 9 mai à 20h00 à la salle du Manoir. En première partie de séance elle a entendu M. le Municipal Olivier Mayor accompagné de M. F. Menthonnex, chef de Service. Qu'ils soient ici remerciés pour la présentation du rapport municipal et pour les réponses qu'ils ont apportées aux interrogations de la commission.

Préambule

Le rapport 267 est la réponse de la Municipalité au postulat de M. le Conseiller Sacha Soldini. Pour rappel ce dernier demandait à la Municipalité d'étudier une reconfiguration de l'Avenue Alfred-Cortot, soit

- Suppression de la voie de bus entre le giratoire Tattes d'Oie/Cortot/Eules jusqu'au chemin de Monastier
- Création d'une bande cyclable continue dans le sens de la descente
- Création de voies de présélection au centre de l'avenue en remplacement de la voie de bus

Réponse de la Municipalité

La Municipalité rappelle que les aménagements de cette voirie ont pour objectif une priorisation des bus qui doivent respecter l'horaire quel que soit l'engorgement du trafic individuel.

Afin de vérifier la compatibilité des aménagements proposés par le postulant avec cet objectif, elle a fait procéder à des observations et mesures *in situ*. Il en ressort qu'aux heures dites d'hyper pointes le matin (entre 7h55 et 8h10) des files d'attente se forment en amont du giratoire Cortot/Divonne sur une longueur de plus de 100 mètres. En fin de journée (hyper pointe entre 16h30 et 17h00) le trafic entrant et sortant reste fluide.

Compte tenu de l'augmentation de la population nyonnaise, la charge de trafic devrait encore s'amplifier sur cet axe, estimée à 9% dans les 5 ans à venir, soit 1'300 véhicules/jour supplémentaires. Son corolaire sera une augmentation des files d'attente qui pourraient remonter au-delà du chemin de Monastier, jusqu'au chemin de Bonmont.

Fort de ces constats et afin d'anticiper l'augmentation de la charge de trafic, la Municipalité estime qu'une modification de la chaussée n'est pas souhaitable sur l'ensemble du tronçon souhaité par le postulant.

Si des modifications devaient être apportées, la Municipalité préconise de les limiter dans la partie amont, soit entre le giratoire Tattes d'Oie/Cortot/Eules et le premier îlot (au niveau du N°12 de l'Avenue Alfred-Cortot).

Pour ce tronçon, il est proposé de supprimer la voie réservée aux bus. On aurait ainsi pour la voie descendante une bande cyclable et une voie bus/4 roues. Au centre, entre les voies montante et

descendante la Municipalité propose l'aménagement d'une « bande mixte », qui permet, sans autres formes de marquages, d'utiliser cet espace central pour effectuer les présélections autant à la montée qu'à la descente.

Interrogations de la commission

La réponse municipale a été l'occasion pour la commission de se réinterroger sur l'ensemble des dispositions mises en œuvre pour la priorisation des bus, comme la nécessité de réguler le trafic avec des feux.

Ci-après, on trouve dans le désordre les questions et réponses en relation directe avec l'objet du postulat :

Coût des aménagements prévus ?

Les coûts ascendants à environ CHF 30'000.- correspondant au rabotage des marquages existants, aux nouveaux marquages réalisés ainsi qu'au marquage de la bande mixte sur l'entier de sa surface. (surface légèrement réfléchissante de couleur beige)

Nécessité de procéder à ces modifications ?

Selon la Municipalité, ces modifications ne sont pas prioritaires. Si elles ne péjoreront pas la situation actuelle, elles n'apporteront pas de bénéfice particulier, ni en terme de fluidité du trafic, ni en terme de sécurité pour les différents usagers de la chaussée.

Homogénéité du dispositif entre le giratoire Tattes d'Oie/Cortot/Eules et le passage sous-voie ?

Avec cette modification, on aurait trois occupations différentes de la voie centrale (bande mixte dans la partie supérieure, voie 4 roues descendante dans la partie intermédiaire et voie bus+vélos dans la partie inférieure). Selon la Municipalité, ces différentes occupations, articulées par des îlots ou des giratoires ne sont pas problématiques. Au contraire, elles permettent une modération de la vitesse.

Sécurité du dispositif actuel ?

La Municipalité estime que la situation actuelle n'est pas dangereuse. Les cyclistes qui partagent à la descente, la voie des bus sont en sécurité. De même, le trafic perpendiculaire s'engageant sur la chaussée descendante est en sécurité, compte tenu de la faible occupation de la voie bus+2 roues.

Position de la commission

La Commission est pour le moins divisée sur la proposition municipale.

Des doutes sont émis par un commissaire à propos de la validité des observations et comptages faits *in situ*.

Des commissaires estiment que la situation actuelle donne entière satisfaction et qu'il n'y a pas de raison objective de la modifier.

Un autre estime que la solution préconisée permettrait d'améliorer très nettement la sécurité des usagers qui sortent des voies perpendiculaires pour s'introduire dans le trafic.

Un autre juge que cet aménagement n'aurait de sens que s'il pouvait se prolonger sur l'ensemble du tronçon giratoire Tattes d'Oie/Cortot/Eules jusqu'au passage sous-voie.

Un autre juge la bande polyvalente centrale, sans marquage, très dangereuse.

Enfin, la proposition de la Municipalité ne règle pas l'accès, par la voie descendante, aux nouvelles constructions édifiées dans le cadre du Plan de Quartier Vallon du Cossy.

Des commissaires souhaitent qu'un essai de mise hors service des feux à l'entrée du giratoire Divonne/Cortot soit réalisée afin d'en vérifier/tester l'efficacité ou l'inefficacité.

Conclusion

Malgré les avis divergents de la commission sur l'efficacité de la réponse apportée, la commission est unanime pour reconnaître que la Municipalité a répondu au postulat du Conseiller Sacha Soldini.

De même, la Commission est unanime pour admettre que d'éventuelles modifications ne doivent pas compromettre la fluidité et la cadence des bus.

Pour les dispositions qui devraient être prises, les opinions opposées de la commission paraissent difficilement conciliables. Chacun a, en l'espèce, un avis autorisé. Entre le *statut quo* prôné par certains à la reprise de l'ensemble du tronçon souhaité par d'autres, il appartiendra à la future Municipalité de proposer, si elle le juge nécessaire, des aménagements capables d'emporter, si ce n'est l'adhésion de tous, celle d'une large majorité ; la question de l'accès des voies perpendiculaires sur l'Avenue Alfred-Cortot et de l'Avenue Alfred-Cortot sur les voies perpendiculaires paraissant la plus problématique.

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° 267 relatif à la réponse au postulat "Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot" déposé par M. le Conseiller communal Sacha Soldini le 22 juin 2015,

ouï les conclusions du 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° 267 valant réponse au postulat "Une étude pour le réaménagement de l'avenue Alfred-Cortot" déposé par M. le Conseiller communal Sacha Soldini le 22 juin 2015.

La Commission :

Inés Abeya
Aline Angeli
Dominique Karlen
Sacha Soldini
Bernard Ueltschi
Jean-Pierre Vuille
Bernhard Willi
Pierre Wahlen, Président et rapporteur