

Rapport N° 66

Route de distribution urbaine (RDU)

Allée de la Petite Prairie – route de Saint-Cergue

Demande de crédit d'études de CHF 378'000.- TTC

Nyon, le 12 février 2018

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Présidence Jacky Colomb

Préambule

La Commission s'est réunie au complet le mardi 24 octobre 2017 à la salle du Manoir 1.

MM. Thierry Campiche, Jacky Colomb, Claude Farine, Jean-François Füglistler, Yves Gauthier-Jaques, Fabien Héritier, Olivier Tripet et Pierre Wahlen étaient les commissaires nommés pour cette occasion.

La Municipalité était représentée par Madame la municipale Roxanne Faraut Linares, en charge du service Travaux, Environnement et Mobilité (TEM) et par Monsieur François Menthonnex, Chef de service.

Une deuxième séance a été nécessaire pour répondre à des questions concernant la capacité du giratoire de la Gravette, une étude paysagère sur le tronçon de la RDU en territoire communal, le croisement de la RDU avec le NStCM. Cette réunion a eu lieu le mardi 30 janvier 2018 à la salle de la Municipalité. En plus des personnes citées plus haut, la Commission a pu entendre M. Sylvain Guillaume-Gentil, ingénieur au Bureau Transitec qui nous a présenté les études concernant le giratoire et répondu à toutes les questions des commissaires.

La Commission tient à remercier les représentants de la Municipalité pour les nombreuses informations fournies et les réponses claires aux questions des commissaires

Buts du préavis

Le préavis soumis au Conseil communal propose d'octroyer un crédit pour étudier la liaison, par une route qui suit le tracé présumé de la future RDU (Route de Distribution Urbaine) entre le premier tronçon construit en 2015 nommé allée de la Petite prairie à la hauteur du P+R provisoire, jusqu'à la route de St-Cergue à la hauteur du N° 118. L'alignement du tracé, entré en force en 2004, ne nécessite pas de compensation LAT, c'est le projet de construction de la route qui va apporter le changement d'affectation, en revanche, les terrains devront être achetés par la Commune. Une demande de permis de construire pour la route devra être faite et des oppositions seront vraisemblablement déposées ce qui pourrait retarder d'autant la réalisation du projet.

Le préavis est basé sur une étude sommaire consistant à fixer les objectifs de l'étude financée par la présente demande de crédit.

Le projet final de la RDU prévoit l'aménagement de deux fois deux voies de circulation indépendantes et arborisées. L'étape qui concerne cette étude comportera une seule chaussée (à double sens), côté lac du gabarit. Dans un premier temps la route servira à répartir le trafic routier sur les différents axes pénétrants en Ville. L'effet desserte urbaine ne sera effectif que lorsqu'elle sera totalement réalisée et que des constructions auront pris place le long du tracé. Dans cette perspective, la Commission a émis des inquiétudes à propos de l'augmentation de trafic attendu sur la route de St-Cergue, dont le trafic a déjà beaucoup augmenté ces dernières années.

Etude de la suite du tracé

La Commission s'est interrogée sur les projets concernant la continuation de l'ouvrage au-delà de la route de St-Cergue. La réponse municipale fait état des études menées au sein du Conseil régional, de l'importance de l'implication des communes concernées, du statut non encore défini de cet axe routier, de l'opposition de la Municipalité de Prangins à une étape intermédiaire jusqu'à la route de Duillier. A ce jour aucune autorisation n'est délivrée pour la partie au-delà de la Route de St-Cergue. Une étude de faisabilité en provenance de Régionyon va partir prochainement au Canton, qui pourrait éventuellement reprendre la suite des opérations.

Motion Bucciol

Une motion déposée au Conseil communal de Prangins, propose de modifier le plan directeur communal afin de limiter les développements urbains futurs à un périmètre qui est déjà bâti et d'exclure, même si ce n'est pas dit dans le texte de la motion, l'urbanisation de part et d'autre de la RDU. Des commissaires se sont inquiétés des conséquences que pourraient avoir une telle décision sur la RDU.

Dans une réponse détaillée au motionnaire, la Municipalité de Prangins rappelle, entre autres, que le plan directeur cantonal (n° 4) a été adopté par le Grand Conseil en juin 2017. La Municipalité de Prangins, avec soumission à son Conseil communal, a apporté au plan directeur des planifications. A la lumière de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (LAT) lorsque le plan entrera en force ces planifications ne seront plus des possibilités offertes aux communes de développer mais deviendront un objectif cantonal. Les « chances » de voir cette motion paranginoise venir bloquer la RDU semblent peu probables.

Croisement avec le NStCM

Le croisement de la route avec le Chemin de fer NStCM est un invariant, il passe en-dessous des voies qui, elles, demeurent au niveau actuel. Un pont métallique sera construit avec pour but de pouvoir un jour démonter facilement l'ouvrage au moment d'élargir la RDU à deux chaussées. S'agissant d'une entrée très fréquentée de la ville, une attention particulière sera prise en compte en ce qui concerne l'esthétique du pont.

Les conséquences sur l'urbanisation entre la Levratte et la RDU ont été évoquées à la lumière de la décision de passer la RDU sous le NStCM. La volonté politique de la Municipalité est de ne pas développer de centralité supplémentaire en Mangette, préjudiciable au Centre-ville, Gravette est en cours et suffisant pour l'instant, il n'y a pas de projet d'enterrement du train avant 2035 2040.

Halte du Reposoir

L'étude pour une halte au Reposoir montre que l'arrêt des Plantaz est actuellement indispensable et que la halte du Reposoir ne sera nécessaire que lorsque les équipements immobiliers au nord de la RDU seront réalisés. Les habitations sont nombreuses dans le rayon autour des Plantaz et très disséminées dans celui d'une future halte au Reposoir. Les habitants de la Petite-Prairie sont actuellement desservis par la ligne 815 des bus nyonnais. En fait, la construction d'un arrêt supplémentaire du NStCM ne pourrait seulement se faire que lorsque la RDU elle-même sera terminée. Probablement pas avant 2050... Il faudrait d'abord prouver sa nécessité auprès de l'OFT

(Office Fédéral des Transports), une procédure assez longue. A noter qu'un arrêt supplémentaire ralentirait aussi la cadence horaire du train.

Mobilité douce

Une piste cyclable tout au long du nouveau tracé ainsi qu'un cheminement piétonnier permettant le franchissement de la RDU au niveau du chemin de Bourgogne ont été prévus dans le projet. Ce point n'a pas soulevé de remarques de la Commission.

Financement

Cette étude fait partie du dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) et fera l'objet d'une participation financière encore à définir. La décision concernant la fraction de financement régional est de la compétence du CODIR et du Conseil intercommunal. Les aménagements de mobilité douce sont susceptibles de recevoir un financement dans le cadre des mesures du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Perspectives d'avenir

Les quartiers Marens-Couchant et Petite Prairie 1 sont en train de faire le plein de nouveaux habitants, Petite-Prairie 2 va bientôt débiter et de nombreuses constructions sont en cours, tout indique que la pression ne va pas se relâcher sur le front du trafic.

Giratoire de la Gravette

Bien que situé en dehors du périmètre du préavis la capacité du giratoire de la Gravette a interpellé l'un des commissaires, celui-ci s'inquiète des chiffres de comptage et de la capacité du giratoire à absorber la circulation future.

Cette question en particulier a décidé de la tenue de la deuxième séance.

Le giratoire dont nous parlons est un objet routier cantonal ; lors de la présentation du projet de reconstruction dudit giratoire au Canton en 2013, ce dernier n'était pas favorable à engager et à financer ces travaux. La Municipalité a alors fait une étude qui a démontré la nécessité de réaménager le giratoire, au vu des développements urbains du nord de la ville, des mesures à court terme de modification de la jonction autoroutière et de la création d'une 3^e voie descendante sur la route Blanche.

Des négociations ont eu lieu et le Canton a finalement accepté de subventionner le giratoire à hauteur de CHF 800'000.-, reconnaissant par-là l'utilité de son aménagement.

Analyse et évolution du giratoire

M. Guillaume-Gentil nous a fait une présentation détaillée de l'analyse qui couvre plusieurs années et inclut les chiffres de la campagne de comptages 2017.

Passé

Tout d'abord si l'on considère l'évolution passée récente de la circulation, on constate qu'entre 2007 et 2017, l'augmentation du trafic sur ce carrefour est de 4%, une stabilité du trafic sur ce carrefour depuis 10 ans, alors même que la ville de Nyon a gagné 20% d'habitants et près de 25% d'emplois durant la même période ! Effet du report modal, notamment.

Présent

Aujourd'hui on peut faire deux constats :

- Le carrefour fonctionne mieux en 2017 qu'en 2012 grâce à son réaménagement en 2015.

- La bretelle ouest en direction de la route de la Gravette soulage le giratoire des véhicules tournant à droite.
- Une bretelle reliant la RDU à la route Blanche pour les véhicules venant de l'est est en service.
- Le giratoire est sollicité à hauteur de 85% à l'heure de pointe du soir et dispose ainsi d'environ 15% de marge de capacité.

Avenir

En matière de prévision, le développement à venir de Nyon et ses secteurs voisins a été pris en compte en totalité.

- Augmentation de la population + 5'200 hab. + emplois
- Le trafic devrait augmenter sur la route Blanche, de 4'500 véh/jour.
- La capacité utilisée du giratoire atteindrait environ 100% à l'heure de pointe du soir. Cette capacité pourrait être atteinte en 2025 ; cela ne signifie pas pour autant que cet objet routier va dysfonctionner.
- L'OFROU (Office Fédéral des Routes) a relevé le problème de la saturation de l'autoroute à certaines heures. Le Canton a planifié sur la Route-Blanche, une deuxième voie descendante en direction de Nyon.
- Ces travaux devraient être effectués par le Canton
- Cette voie ne rajoute pas de trafic en tant que tel (ce sont les projets urbanistiques pris en compte qui le génèrent).
- Le fait de pouvoir rallonger la double voie en pénétration de Nyon facilitera le mouvement de tourner-à-droite avec Gravette et la route de Divonne (conforme à l'accessibilité souhaitée), en évitant à ce trafic les éventuelles files d'attente du giratoire.
- Ce renforcement du tourner-à-droite aura potentiellement un effet de soulagement du giratoire.

Et avec la RDU ?

L'effet attendu de la RDU (1^{ère} étape) sur le giratoire est globalement le suivant :

- Soulagement de l'axe de la route de Signy/Cortot de 6'000 véh/jour
- Basculement de ce trafic sur la RDU (+6'000 véh/jour).

Projet paysager

Le préavis tel qu'actuellement rédigé, ne prévoit pas d'étude paysagère car on ne connaît pas les implantations futures des constructions en bordure de la route et surtout côté jura.

Dans le tableau « Incidences financières » page 4 du préavis figure la ligne « Ingénieur environnemental – Etude d'impact CHF 33'000.- » concerne l'étude d'impact paysager qui est obligatoire mais n'inclut aucune étude de réalisation de projet paysager. Un Commissaire a regretté qu'il n'y ait pas de projet paysager défini dans le cadre de ce préavis, entre Terre-Bonne et la Route de St-Cergue côté lac.

Cette question a également justifié la tenue de la seconde séance.

Selon des projections précédentes, la RDU est un boulevard arborisé et il serait cohérent de faire, sur l'entier du secteur en terrain communal, soit du giratoire de Terre-Bonne à la route de St-Cergue, une étude paysagère simultanément à l'étude routière de la RDU.

La Commission est d'accord de dégager un montant supplémentaire au crédit pour réaliser une telle étude dans le cadre du présent préavis. Cette demande prend la forme d'un amendement, présenté ci-dessous et chiffré selon les données de la Municipalité.

Incidences financières

Le service des Espaces verts a chiffré, à la demande de TEM, le coût d'une étude de projet paysager pour la section du giratoire de Terre-Bonne jusqu'à la route de St-Cergue à CHF 50'000.-.

En conséquence la Commission demande d'ajouter par amendement un point 2 aux conclusions du préavis.

Amendement

Les conclusions du préavis 66 sont modifiées de la manière suivante :

Vu, ouï, attendu, décide :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 378'000.- TTC pour financer les prestations d'ingénieurs permettant d'établir le projet de route de distribution urbaine (RDU) reliant l'allée de la Petite Prairie à la route de Saint-Cergue, montant qui sera à porter au compte N° 9143.20 - Dépenses du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.
2. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 50'000.- TTC pour financer une étude de projet paysager couvrant la zone bordant la route de distribution (RDU) côté lac entre le giratoire de Terre-Bonne et la route de St-Cergue, montant qui sera à porter au compte N° 9143.20 - Dépenses du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.

Conclusion

La construction de nouveaux quartiers, génère une augmentation de la population ainsi que création de nouvelles places de travail, principalement dans les quartiers nord de la Ville.

L'augmentation constante du trafic en provenance de l'autoroute demande de mieux répartir l'entrée des véhicules à Nyon selon des axes diversifiés. Les usagers en direction de Prangins, Gland, Duillier, Coinsins, Vich, etc. rechignent à prendre le contournement de Nyon par les routes de la Gravette, de Divonne, de Clémenty et la RC1 et préfèrent tenter leur chance à travers la ville surchargeant la route de Signy, les avenues des Eules et d'Oulteret ainsi que l'avenue Alfred-Cortot, la place de la Gare et le tunnel de l'Etraz. La nouvelle route permettra dans un premier temps de répartir le trafic routier sur les différents axes pénétrants en Ville.

Le délai de réalisation de la RDU dans son ensemble est suffisamment éloigné pour que l'on prenne des mesures transitoires en matière de circulation et mobilité douce. Une fenêtre est actuellement ouverte qui permettra de prendre un peu d'avance sur la planification à long terme et de soulager principalement la route de Signy et l'avenue des Eules. Il s'agit d'une étape raisonnable dans une perspective de développement à plus long terme.

L'aménagement paysager de la route permettra de mieux intégrer cet axe routier dans la zone qui délimite la ceinture urbaine nyonnaise. Elle devra tenir compte des voisinages afin de limiter les nuisances liées au trafic routier.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la (les) décision(s) suivante(s) :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 66/2017 concernant un crédit d'études de CHF 378'000.- TTC pour la route de distribution urbaine (RDU) reliant l'allée de la Petite Prairie à la route de Saint-Cergue,

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 :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 378'000.- TTC pour financer les prestations d'ingénieurs permettant d'établir le projet de route de distribution urbaine (RDU) reliant l'allée de la Petite Prairie à la route de Saint-Cergue, montant qui sera à porter au compte N° 9143.20 - Dépenses du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.
2. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 50'000.- TTC pour financer une étude de projet paysager couvrant la zone bordant la route de distribution (RDU) côté lac entre le giratoire de Terre-Bonne et la route de ST-Cergue, montant qui sera à porter au compte N° 9143.20 - Dépenses du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.

La Commission :

Thierry Campiche,
Claude Farine,
Jean-François Füglistner,
Yves Gauthier-Jaques
Fabien Héritier,
Olivier Tripet,
Pierre Wahlen,
Jacky Colomb Président et rapporteur