

PRÉAVIS N° 91/2018

AU CONSEIL COMMUNAL

Mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^e génération (2015-2018)

Demande d'un crédit destiné au financement des mandats d'étude parallèles pour la nouvelle passerelle Nyon-Prangins et l'élargissement du sentier de Bois-Bougy de CHF 610'000.- TTC

Déléguée municipale : Mme Roxane Faraut Linares

1^{re} séance de la commission

Date	Mardi 13 mars 2018 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir, Salle de conférences N° 1

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

La présente demande de crédit est destinée à financer les prestations des mandats d'étude parallèles (MEP) pour la passerelle mobilité douce Nyon-Prangins et l'élargissement du sentier de Bois-Bougy. Ces deux projets nyonnais, du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^e génération (PA2), favoriseront l'accessibilité au « Cœur de ville » et à la plateforme des transports publics (Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NSStCM), lignes de bus urbaines et régionales) fréquentée par plus de 23'000 voyageurs par jour, dont environ 17'000 sur le réseau CFF et plus de 6'000 sur les autres lignes de transport public.

L'historique de ces deux projets, leurs caractéristiques, leurs apports ainsi que les descriptions et les coûts des études proposées, sont présentés ci-dessous.

2. Historique

Les principales étapes et décisions liées aux études de la passerelle de mobilité douce Nyon-Prangins et de l'élargissement du sentier de Bois-Bougy sont :

- 2008 : établissement du schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN), fruit d'un partenariat entre le Canton et les communes concernées ;
- fin 2010 : validation du concept de mobilité urbaine (CMU) de la Ville de Nyon, par le Conseil communal ;
- 2012 : inscription dans le PA2 de neuf projets, issus du CMU ;
- août 2015 : signature par la Confédération et les cantons de Vaud et Genève de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération Grand Genève 2^{ème} génération (projet franco-valdo-genevois) ;
- 2015 : réalisation des études préliminaires de la passerelle mobilité douce Nyon-Prangins, leur financement ayant été approuvé par le Conseil communal en septembre 2014 ;
- mai 2016 : approbation par le Conseil communal de l'engagement d'un chef de projet dédié à la mise en œuvre des mesures nyonnaises du projet d'agglomération 2^{ème} génération pour une durée déterminée de cinq ans ;
- mai 2017 : approbation par le Conseil communal du financement des sondages géotechniques nécessaires aux études de ces deux projets.

3. Description des deux liaisons de mobilité douce

3.1 Passerelle Nyon-Prangins

Le tracé de cette voie de mobilité douce débutera au niveau de la cour aux Marchandises, ce qui nécessitera le déplacement de la voie CFF N°57 (voie d'entretien), puis se déploiera en passerelle pour franchir la route de l'Etraz et rejoindre le plateau de la Mobilière.

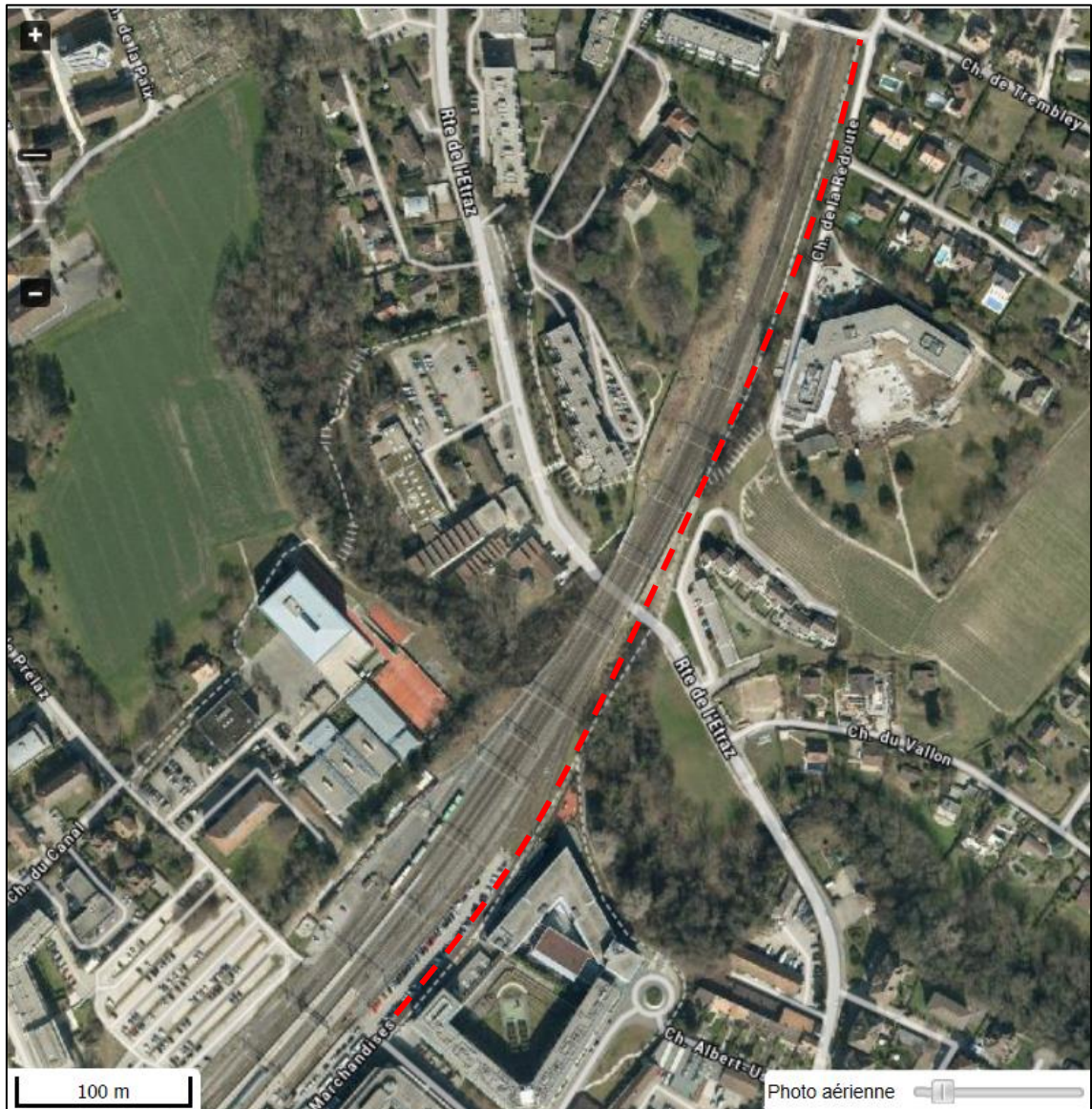
Enfin, en surlargeur du chemin de la Redoute, ce cheminement se prolongera jusqu'au pont de la Redoute. Les liaisons mobilité douce existantes entre la route de l'Etraz et la cour aux Marchandises d'une part, et le plateau de la Mobilière d'autre part, seront conservées.

NYON · PRÉAVIS N° 91/2018 AU CONSEIL COMMUNAL

La géométrie de cette nouvelle voie de mobilité douce sera choisie de manière à assurer une circulation confortable et sécurisée pour un flot important de piétons et de cyclistes à long terme.

Des espaces de repos et de contemplation seront prévus. L'ambition est de créer une liaison de mobilité particulièrement séduisante et adaptée pour les usagers, et d'opter pour une haute qualité architecturale et esthétique car elle aura un fort impact sur le paysage urbain de cette partie de la ville.

Il s'agit également de projeter cette nouvelle liaison en considérant l'art intégré dès la naissance de l'avant-projet.



Source : GEOPORTAIL SITNYON

--- : tracé indicatif de la passerelle Nyon-Prangins

3.2 Elargissement du sentier de Bois-Bougy

Cette nouvelle liaison devra permettre une circulation confortable et attrayante pour les marcheurs, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite entre le centre-ville, depuis le pont ferroviaire de la route de Clémenty et le pont ferroviaire de l'avenue de Bois-Bougy, pour rejoindre le secteur de Bois-Bougy. Des aménagements permettant des temps de repos seront prévus le long de cette liaison, ainsi qu'une composante artistique intégrée.

Dans ce cas, l'objectif est de proposer également une alternative séduisante pour les usagers, mais cette fois l'impact visuel devra être réduit en construisant une passerelle en symbiose avec la zone boisée et les champs dans lesquels elle s'inscrit.



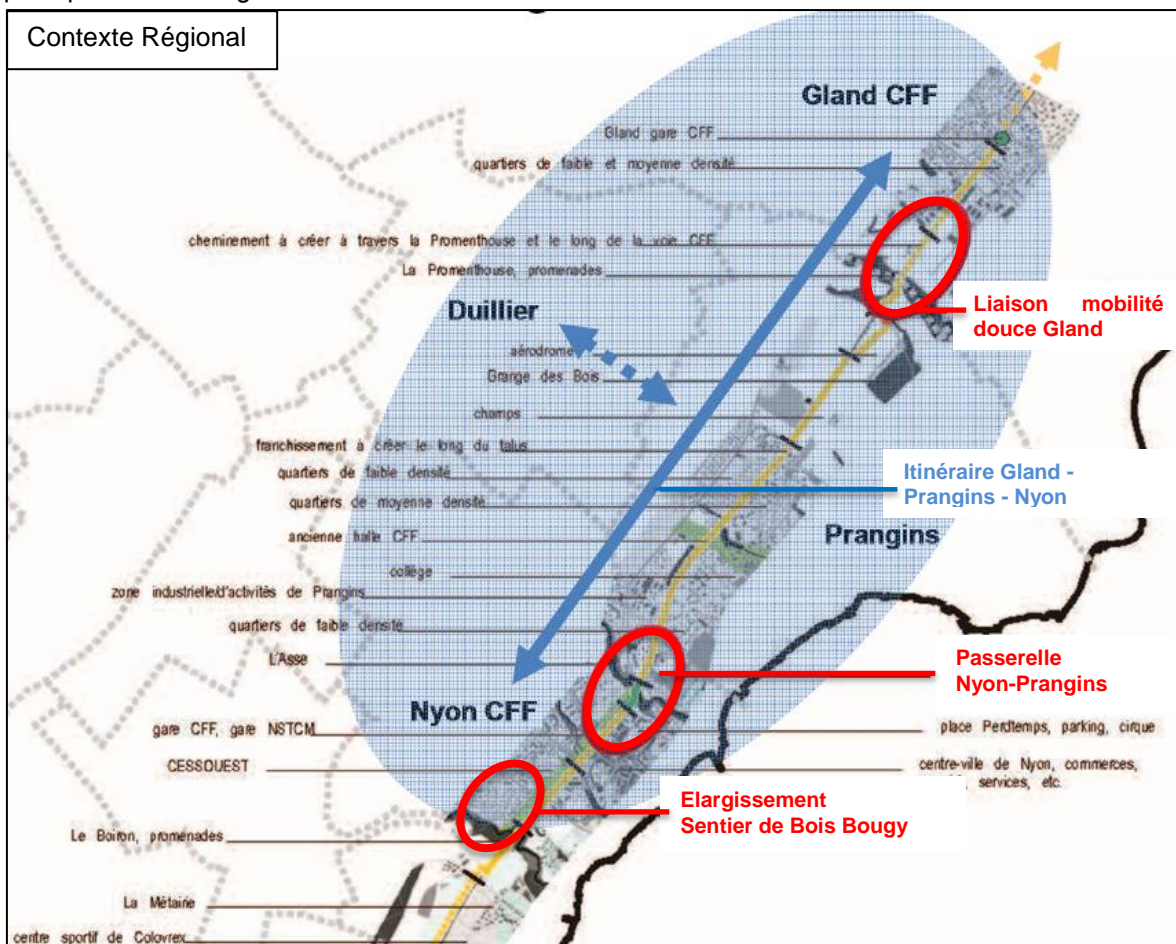
Source : GEOPORTAIL SITNYON

--- : tracé indicatif de l'élargissement du sentier de Bois-Bougy

4. Apports pour la mobilité et l'agrément de la ville de Nyon

4.1 Passerelle Nyon-Prangins

Globalement, cette nouvelle passerelle constituera un premier maillon important de l'axe régional mobilité douce Gland – Crans-près-Céligny, défini dans le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise. La passerelle Prangins-Gland est inscrite au réseau cyclable principal d'intérêt régional.



Source : Conseil Régional

Localement, elle fournira un itinéraire attrayant vers la gare de Nyon et le « Cœur de ville » pour :

- les employés des entreprises à l'est de la route de l'Etraz, et notamment ceux de La Mobilière (environ 350 employés), du site de GSK (environ 900 employés), d'Edwards Life Science (environ 120 employés) ;
- les gymnasiens, les employés et les clients habitant les quartiers de la Redoute, En Champ Mogins et En Ulteret ainsi que ceux de la commune de Prangins ;
- faciliter l'accès à l'offre culturelle de Nyon (musées, cinéma, etc.).

Dans l'autre sens, elle contribuera :

- à l'accès à Prangins pour les employés, les habitants et les écoliers depuis la gare de Nyon ;
- au cheminement agréable vers le musée national de Prangins pour les touristes et les habitants de Nyon pour des promenades.

De plus, située à 500 mètres de la place de la Gare, cette passerelle offrira un point de vue magnifique sur les vignes du coteau de la Redoute, le lac Léman, le massif du Mont-Blanc, sans oublier une pause familiale pour observer les trains de la ligne Lausanne - Genève.

Enfin, par son architecture, son traitement artistique, ludique et didactique soignés, la passerelle deviendra un but de promenade et certainement un ouvrage emblématique de la ville de Nyon.

4.2 Elargissement du sentier de Bois-Bougy

Cet aménagement constitue le deuxième maillon important de l'axe régional mobilité douce Gland – Crans-près-Céligny, il relie la ville de Nyon au centre sportif de Colovray. Il se place en continuité et à 700 mètres de la passerelle Nyon-Prangins pour offrir une forte liaison est-ouest de la ville de Nyon le long des voies CFF.

Cette liaison stimulera la mobilité douce. Elle permettra, depuis la gare et le haut de Nyon, de se rendre de manière rapide et confortable au site sportif de Colovray, y compris à sa piscine et à sa future salle multisports, à l'UEFA (environ 460 employés), ainsi qu'à la Clinique de la Métairie (environ 114 employés). Elle aura aussi un intérêt pour les promeneurs ou les joggeurs souhaitant s'éloigner de la zone urbaine rapidement et hors de la circulation automobile pour rejoindre le réseau des chemins vicinaux de Bois-Bougy, Eysins, Crans-près-Céligny, etc.

Cette voie sera aussi particulièrement utile lors des grandes manifestations se déroulant sur le site de Colovray afin de garantir un transfert piéton et cyclable bien dimensionné et accueillant depuis la gare.

5. Description et objectifs des études d'avant-projet

5.1 Pertinence des mandats d'étude parallèles

Il faut rappeler que ces deux liaisons doivent répondre à la fois à des contraintes complexes (ouvrages satisfaisant tous les modes doux, topographie accidentée, proximité des voies CFF, contrainte environnementale forte, interactions importantes avec différents projets de la Ville) et à un souhait d'obtenir des participants aux mandats d'étude parallèles des ouvrages uniques et de qualité pouvant être audacieux dans leurs solutions techniques et architecturales, ainsi qu'une réelle inventivité de leur apport artistique.

Dans ce contexte, les mandats d'étude parallèles avec présélection sont particulièrement adaptés. Ils permettront dans un premier temps de choisir des groupements ayant de hautes compétences dans les différents domaines pertinents pour ces projets. Puis, les équipes de mandataires sélectionnées auront 5 mois pour développer des solutions créatives abouties en collaboration avec le jury et les experts de la Ville.

Cette solution permet d'une part de pouvoir disposer d'une vraie variété de propositions, et d'autre part, elle autorise une discussion entre les concurrents et les experts du maître d'ouvrage durant le développement des concepts, ce qui est ici essentiel pour répondre pleinement à la totalité des contraintes.

5.2 Principaux objectifs des mandats d'étude parallèles

Les différents concurrents devront travailler en collaboration avec le jury et les spécialistes de la Ville de manière à :

- arrêter la meilleure implantation de ces deux axes de mobilité douce ;
- concevoir deux projets adaptés aux pendulaires, promeneurs, familles, personnes âgées, touristes, cyclistes utilisateurs de vélo classique ou électrique, personnes à mobilité réduite ;
- procurer un attrait particulier à ces axes de mobilité qui devront également être des lieux favorisant la rencontre et le repos ;

- coordonner ces projets avec les autres projets de la Ville et notamment l'élargissement du pont de la Redoute, l'élargissement du passage inférieur de l'Etraz, le réaménagement de la cour aux Marchandises et de la place de la Gare ;
- proposer des projets ambitieux et innovants de par leur architecture et leurs apports artistiques, pouvant devenir des ouvrages emblématiques de la ville de Nyon ;
- apporter un soin particulier à la protection de l'environnement et favoriser les solutions prenant en compte le développement durable ;
- optimiser les coûts de ces deux projets et respecter le coût total estimé actuellement à CHF 11.5 millions (hors taxes).

Le résultat de cette phase équivaudra à un rendu d'un avant-projet sommaire chiffré.

5.3 Calendrier prévisionnel

Les mandats d'étude parallèles choisis comporteront trois phases :

- La première phase de mai à juin 2018 sera une présélection des concurrents ;
- La deuxième phase de juin à octobre 2018 permettra aux concurrents sélectionnés d'étudier les projets et de réaliser une première présentation de leur développement ;
- La troisième phase d'octobre 2018 à janvier 2019 permettra aux concurrents de finaliser leur travail et de soutenir leurs projets devant le jury et les spécialistes. Après délibération, le lauréat sera désigné et l'exposition publique du résultat des mandats d'étude parallèles organisée dans la foulée.

Suite à ces mandats, le maître d'ouvrage aura la possibilité d'attribuer la suite des études détaillées et le suivi des travaux à l'une des équipes de mandataires sans avoir recours à une nouvelle procédure d'appel d'offres public.

Le planning prévisionnel de ces deux ouvrages est présenté dans le graphe ci-dessous.



6. Stratégie de communication

Trois vecteurs de communication sont prévus pour accompagner le résultat de ces mandats d'étude parallèles :

- les documents produits par les concurrents sélectionnés feront l'objet d'une présentation publique, puis d'une exposition ;
- les images de synthèses issues du rendu des concurrents serviront de support aux articles de la presse écrite et seront incorporées sur le site web de la Ville et dans le géoportail SIT Nyon ;
- enfin, des supports seront réalisés pour les différents outils de communication de la Ville.

7. Incidences financières

7.1 Coûts

Les coûts associés à cette phase d'étude pour la création de la passerelle Nyon-Prangins et pour l'élargissement du sentier de Bois-Bougy s'élèvent à CHF 610'000.- TTC.

Ils comprennent l'organisation complète des mandats d'étude parallèles pour les deux projets, la rémunération des concurrents, du jury et du collège d'experts et les coûts des études préliminaires des CFF pour déplacer la voie N°57.

Ces mandats d'étude parallèles communs aux deux projets permettent, au-delà de la recherche d'une continuité dans leurs solutions techniques et esthétiques, de rationaliser le montant de cette étape.

7.2 Aides et subventions

Les différentes subventions, ou participations attendues, pour la passerelle Nyon-Prangins et l'élargissement du sentier de Bois Bougy (Confédération, Canton, Conseil Régional, Communes intéressées et éventuellement des fonds privés) couvriront environ 50% de l'investissement total (études et travaux).

8. Aspects du développement durable

Dans cette phase d'étude, le développement durable sera inclus dans les critères d'évaluation des projets concurrents. Cette notation sera inspirée d'un outil d'évaluation du développement durable intitulée « la Boussole bernoise ». Elle pourra donner une plus-value aux meilleures études sans qu'elle constitue le critère principal dans le choix du jury. L'évaluation, qui se veut simple et pragmatique, ne nécessitera que peu de moyens pour les concurrents et pour la Ville. Elle sera réalisée par la Déléguée à l'énergie et au développement durable de la Ville qui, éventuellement, pourra s'appuyer sur un conseil extérieur.

De manière générale, ces voies de mobilité douce auront un bénéfice certain pour les trois aspects usuels du développement durable.

8.1 Dimension économique

L'aménagement de ces deux liaisons vers la gare CFF facilitera d'une part le déplacement des résidents nyonnais, pendulaires ou touristes vers les commerces de la ville dont l'attractivité sera par conséquent augmentée, et d'autre part la desserte des gares CFF et NStCM et des lignes de bus urbaines et régionales.

Par ailleurs, il permettra aux entreprises situées en zone est et ouest de la gare d'améliorer leur accessibilité à la plateforme des transports publics.

Le cofinancement des travaux par la Confédération, les Communes et par les autres partenaires permettra de réduire l'investissement à la charge de la Ville de Nyon.

8.2 Dimension sociale

Le cadre de vie des Nyonnais sera amélioré grâce au renforcement des flux de mobilité douce du centre vers l'est et l'ouest de la ville. De plus, ces aménagements sont conçus pour tous, y compris les familles et les personnes à mobilité réduite. Ils ont aussi l'ambition de favoriser la pause et la rencontre.

L'intégration de l'art dans les projets participera à l'attrait de ces lieux de passage important.

8.3 Dimension environnementale

L'impact environnemental en général, et plus particulièrement la protection des zones boisées et de la faune, sera pris en compte dans la conception des ouvrages et dans la réalisation des travaux.

Ces liaisons ont pour but d'encourager les personnes motorisées à préférer la mobilité douce, ce qui réduirait le trafic de transit et par conséquent les nuisances sonores et les rejets polluants.

9. Conclusion

Dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^e génération, il s'agit de poursuivre les études de la passerelle Nyon-Prangins et de l'élargissement du sentier de Bois-Bougy par des mandats d'étude parallèles.

Ces deux ouvrages offrent l'opportunité de construire de nouvelles liaisons modernes, confortables et à l'esthétique soignée à destination des piétons et des cycles. La réussite de ces projets témoignera de la détermination de la Ville de Nyon à répondre durablement à son développement par des infrastructures emblématiques qui faciliteront grandement l'accessibilité à la plateforme des transports publics et à son « Cœur de ville ».

Pour rendre ce défi possible et pouvoir bénéficier des différents cofinancements, il est important de mettre en place une collaboration très étroite au sein des services de l'administration nyonnaise, avec les différents propriétaires, les communes intéressées, le Conseil régional et le Canton. Les Autorités nyonnaises pourront ainsi porter ces projets en faveur d'une mobilité ambitieuse à l'échelle d'une agglomération en pleine expansion.

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

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N°91/2018 concernant les mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^e génération (2015–2018) - Demande de crédit destiné au cofinancement des mandats d'études parallèles pour la passerelle Nyon-Prangins et l'élargissement du sentier de Bois-Bougy,

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 un crédit d'études de CHF 610'000.- TTC à la Municipalité, pour le financement des mandats d'études parallèles pour la passerelle Nyon-Prangins et l'élargissement du sentier de Bois-Bougy dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^e génération (2015–2018) comprenant les mesures nyonnaises ;
2. de porter ce montant en augmentation du compte N°9143-20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 5 ans.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 5 février 2018 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic:



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

Annexe

- Fiche d'investissement

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 91/ 2018 Mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2e génération Date: Nyon le 07.02.2018

Demande d'un crédit de CHF 610'000 TTC destiné au financement des mandats d'études parallèles pour la nouvelle passerelle Nyon-Prangins et l'élargissement du sentier de Bois-Bougy

Situation des préavis au 07.02.2018	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total des préavis votés par le Conseil communal	50'380'112	23'536'763	140'743'407	39'200'329	24'546'702	2'636'000

Situation des emprunts au 07.02.2018	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Plafond d'emprunt selon préavis N°15/2016 adopté le 12.12.2016	225'000'000	225'000'000	225'000'000	225'000'000	360'000'000	360'000'000
Emprunts au 1er janvier	127'883'270	142'797'505	156'706'657	168'024'886	213'000'000	263'000'000
Evolution des emprunts durant la période +/-	14'914'235	13'909'152	11'318'229	44'975'114	50'000'000	10'000'000
Emprunts fin période/date du jour	142'797'505	156'706'657	168'024'886	213'000'000	263'000'000	273'000'000

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis N°15/2016)	30'000'000
Engagé	-10'515'799
Caution demandée	0
Disponible	19'484'201

Dépenses et recettes d'investissement	CHF	Estimation des dépenses d'investissements nets					2018-2022
		2018	2019	2020	2021	2022	
Descriptif/Libellé							
Mandats d'études parallèles	610'000	450'000	160'000	0	0	0	610'000
Subventions Confédération, canton et autres	-305'000	0	0	0	-305'000	0	-305'000
Total de l'investissement	305'000	450'000	160'000	0	-305'000	0	305'000

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	61'000	
	61'000	0

Financement du préavis	
	CHF
Budget de fonctionnement:	
Trésorerie courante	
Investissement:	
Emprunts	305'000
Total des besoins en financement	

Coûts d'exploitation	Libellé / années	Estimation des coûts d'exploitation					2018-2022
		2018	2019	2020	2021	2022	
Coût total d'exploitation		6'100	6'100	67'100	67'100	67'100	213'500
Intérêts en %	2.00%	6'100	6'100	6'100	6'100	6'100	30'500
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		0	0	61'000	61'000	61'000	183'000
Personnel supp. en CHF		0	0	0	0	0	0
Personnel supp. en EPT		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Recettes		0	0	0	0	0	0
Recettes		0	0	0	0	0	0
Coûts nets d'exploitation		6'100	6'100	67'100	67'100	67'100	213'500