

Rapport N° 2024/134

Route de Divonne - **Etude d'aménagement du secteur**

Demande d'un crédit de CHF 590'000.– TTC pour l'établissement des études pour la requalification de la route de Divonne

Nyon, le 21 février 2024

Au Conseil communal de Nyon

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

La commission chargée de l'étude du préavis s'est réunie le 8 février 2024. Elle était composée de Mesdames les Conseillères Taïna Pieren, Alexia Seguy, Armelle DuPasquier (présidente et rapportrice) et Messieurs les Conseillers Yvan Fagnoli, Alexander Federau, Daniel Grosjean, Olivier Monge, Eric Bieler en remplacement de Michael Sauerlaender, Julien Urfer et Sacha Vuadens.

La Municipalité était représentée par Mesdames les Municipales Roxane Faraut et Stéphanie Schmutz, accompagnées de Monsieur le Chef du service des infrastructures M. Philippe Maag, Madame la Cheffe du service du territoire Giovanna Ronconi, et Monsieur Marco Ribeiro, délégué aux espaces publics. La commission les remercie pour leur disponibilité et leurs réponses détaillées.

Contexte

La route de Divonne fait déjà l'objet d'études pour un premier secteur (A) via le préavis N° 2022/36. Le secteur B, sur lequel porte le préavis N° 2024/134, est un secteur du projet d'agglomération deuxième génération (PA2), et peut donc prétendre à 40% de subventionnement de la Confédération, à 15% du canton pour ce qui est des infrastructures cyclables et jusqu'à 5% de la Région de Nyon. Ce secteur est un espace important à considérer au-delà d'une route, mais également et surtout comme un espace public.

La Municipalité a pu rappeler que ce tronçon est vraisemblablement celui qui, du réseau nyonnais, est dans le plus mauvais état : la route est marbrée, causant des émissions sonores conséquentes, qui plus est avec un trafic rapide et important (7'000 véhicules/jours). La réfection est donc attendue par les riverains et les usagers.

Ce tronçon présente plusieurs particularités. Parmi elles, le fait que cette section de la route de Divonne traverse d'Ouest en Est une zone villa, les abords d'un gymnase ainsi que des activités : la route doit donc s'adapter à la mixité des usages et des utilisateurs. Elle fait également le lien entre trois infrastructures vertes en reliant l'Asse, l'ancien cours d'eau du Corjon et le Boiron. Finalement, elle doit s'intégrer dans le développement de la gare à venir, dont elle fait partie du périmètre d'intervention.

Etat des lieux – historique

La rue, préalablement identifiée comme pénétrante dans la ville, apparaît dans les plans dès 1940. Historiquement, elle permettait le contournement du trafic du centre-ville. Elle a gardé un caractère très motorisé, avec peu de traversées piétonnes sécurisées. Cependant, elle est désormais un enjeu majeur de mobilité active. Située à côté de la gare, elle mérite un caractère convivial. Le PA2 l'identifie comme un axe structurant et prévoit sa requalification d'ici 2027.

Domaines d'études

Les opportunités d'un réaménagement sont multiples. Du point de vue de l'urbanisme, le réaménagement de cette route participe au rayonnement et à l'attractivité de la ville. L'opportunité est donc de créer un espace arborisé, multi-usage, accueillant, tout en impliquant les usagers dans l'amélioration des espaces. Du point de vue environnemental, ce tronçon comporte un grand potentiel d'adaptation aux changements climatiques en cours et à venir. Au regard de l'espace public, il sera possible de créer sur des aires importantes, des espaces de rencontre de qualité, notamment grâce aux giratoires qui offrent un grand potentiel de réappropriation de l'espace. Finalement, du point de vue de la mobilité, le réaménagement permettra de rendre ce tronçon plus sécurisé, de diminuer le risque d'accidents et donc, d'encourager le report modal.

La Municipalité a également prévu dans le financement l'ajout d'une étude historique et patrimoniale, permettant de s'inspirer de l'histoire du lieu et de valoriser le patrimoine nyonnais. Comme il sera nécessaire d'ouvrir de toute façon cette route pour la requalification, on saisit ici l'opportunité d'explorer le sous-sol. Les études géotechniques identifieront les contraintes du réseau sous-terrain et préciseront l'insertion du CAD à cet endroit.

Les démarches participatives prévues s'inscrivent dans l'extension de la logique participative en cours actuellement sur le secteur A, et garantiront l'acceptation des aménagements par les usagers. L'art intégré peut à la fois participer à l'image de la ville et attirer l'attention des gens sur leur ville. Afin de garantir une homogénéité, le mandat de l'artiste pour le secteur A sera étendu au secteur B.

Questions de la commission

Après l'abandon de la RDU, est-il prévu que cette route soit uniquement un axe de desserte ?
C'est déjà le cas, cette route a été catégorisée selon le concept de mobilité urbaine (CMU) en route de desserte.

Un rapport de la Cour des comptes sorti récemment¹ fait état de nombreux retards dans les projets de réaménagement. Bien que cette mesure n'y apparaisse pas, est-ce que les retards pourraient mener à des pertes de financement ?

Les travaux doivent débuter en 2027 pour obtenir des financements fédéraux. A ce sujet, une précision est apportée sur les délais du PA2 et les mesures concernées. Plusieurs délais ont été adaptés, car ils ne pouvaient être respectés, pour diverses raisons (oppositions, collusions avec d'autres travaux, etc.). Les nouveaux délais prévoient qu'au 31 décembre 2027, la convention de financement doit être signée. Celle-ci intervient après le vote du crédit de réalisation par le conseil.

¹ <https://www.vd.ch/toutes-les-actualites/actualite/news/17515i-rapport-n-82-performance-des-mesures-de-report-modal-dans-le-district-de-nyon>

Les appels d'offres ont-ils eu lieu avant que le crédit de réalisation ne soit obtenu ?
C'est toujours de cette façon que l'on procède, avec une clause de conditionnement au vote du Conseil. Les chiffres sont donc issus du résultat de l'appel d'offres. Cette façon de faire garantit de présenter des montants le plus exacts possibles.

Ce préavis s'inscrit-il dans la continuité du préavis N° 2022/36 ? Pourquoi n'avoir pas traité toute la route de Divonne en un bloc ?

Ici, en raison du contexte mentionné, la route s'approche plus de l'espace public. Ce n'est pas un tronçon pénétrant mais de desserte, tel que prévu par le CMU. Le type de circulation et de fréquentation diffèrent du secteur A. C'est bien la raison pour laquelle ce tronçon est traité de manière séparée.

Est-ce que le concept de mobilité urbaine (CMU) est amené à évoluer ?

Oui, mais cela ne remet pas en cause le devenir de ce tronçon. Le but n'est pas d'amener de grandes quantités de voitures par cette route.

Il semble que le gymnase ait amené beaucoup de trafic motorisé, alors qu'il était prévu que ces usagers y viennent en mobilité douce. Est-ce que des réaménagements ne risquent pas de causer des bouchonnements à cet endroit ?

Sur ce tronçon, il y a des problèmes de sécurité, d'accessibilité, et c'est le but de ces études d'identifier les usages et de mettre en avant la mobilité active. C'est en offrant des aménagements sécurisés qu'on change les habitudes de mobilité, ce qui illustre le bien-fondé de ce préavis.

Quant à la problématique des dépose-minutes devant les établissements de formation, on parle ici de gymnasiens, capables d'accéder à leur établissement par d'autres moyens.

En 2018, des démarches participatives avaient déjà été organisées sur ce tronçon. Qu'a fait la Municipalité de ces données ?

Cette marche exploratoire a permis d'identifier les problèmes du tronçon, notamment en lien avec la sécurité. Les démarches participatives décrites dans ce préavis permettront quant à elles de préciser les types d'aménagements souhaités par la population.

Comment la Municipalité peut-elle intégrer du territoire cantonal et du domaine privé dans le périmètre de l'étude ?

Dans le cadre du précédent préavis N° 2022/36, il est apparu au fil des démarches participatives que les propriétaires privés sont intéressés par la requalification. Dans ce cadre, il apparaît possible d'utiliser une partie du domaine privé pour le passage, comme cela a déjà été le cas sur d'autres projets de réaménagements. On peut donc réalistement envisager que les propriétaires puissent collaborer sur ce tronçon également.

Quel est l'état de vos réflexions par rapport aux deux giratoires ?

L'étude n'a pas encore été réalisée. On peut cependant constater qu'un des giratoires constitue un espace vert inaccessible et possède un gabarit routier surdimensionné, vecteur de dangerosité. C'est une opportunité remarquable pour la création d'espaces publics.

Pourquoi le prix est-il aussi élevé par rapport au N° 2022/36, alors que le tronçon est bien plus court ?

Ces deux préavis sont des bons exemples de différences entre une route pénétrante, rectiligne, plus homogène, pour lesquelles les études sont plus simples, et une route de desserte traversant plusieurs milieux et destinée à être valorisée en espace public. Le projet est plus complexe, ce qui explique aussi les différences de coûts pour les démarches participatives.

Comment le planning du préavis N° 2022/36 est-il impacté par ce nouveau préavis ?

Il est prévu que les demandes de crédit de réalisation soient déposées idéalement fin 2024. Les calendriers doivent cependant s'adapter à d'autres travaux, d'éventuels recours et parfois des changements de prix avec le temps. Dans tous les cas, les demandes de crédit seront dans les temps pour l'obtention des subventionnements.

Quand il y aura les travaux, est-ce que le plan lumière sera mis en œuvre sur ce tronçon ?

Oui, le plan lumière est une feuille de route, intégrée par défaut dans les projets de réaménagement.

Pour revenir sur les trames vertes, traversées par la route, est-il prévu d'assurer la continuité aussi sur ce tronçon, pour harmoniser l'ensemble ?

L'idée, portée aussi par la stratégie de végétalisation, est de créer un véritable maillage. Dans ce sens, les études porteront également sur cet aspect et viseront à créer des réseaux. De manière générale, la végétalisation est toujours intégrée, mais elle doit tenir compte des contraintes du sous-sol, notamment les réseaux qui y passent actuellement et ceux qui devront y passer prochainement. Les études géotechniques identifieront ces contraintes.

Quels impacts auront les travaux ?

Les travaux seront conséquents et sur des longues durées, mais tout sera mis en œuvre pour limiter le dérangement. Pour garantir une fluidité, durant ces travaux, le reste du réseau ne sera pas touché.

Pourquoi les montants dédiés aux démarches participatives et à la communication sont-ils si importants sur le budget total ?

Il y a des mandataires externes pour les démarches participatives, en raison de l'importance du travail. La communication d'éléments d'architecture et d'urbanisme au grand public est importante. Ces postes sont primordiaux pour toucher le plus grand nombre de publics (personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduites, associations locales, etc.). Les interventions sont multiples et dépassent les ateliers grand public : cela peut prendre la forme d'entretiens individuels ou la sollicitation d'associations diverses. Il n'est pas possible de le faire à l'interne, d'autant plus que les données doivent ensuite être traitées, transmises aux mandataires techniques, et intégrées correctement dans le projet de réalisation.

Pourquoi parle-t-on d'Avenue de Divonne dans le préavis N° 2022/36 et ici, de Route de Divonne ?

Ce sont les noms de projets, utilisés pour différencier les deux tronçons. Il n'est pas prévu de changer le nom de cette rue.

Le réaménagement de cet axe permettra-t-il la bonne circulation des feux bleus ?

Les feux bleus sont consultés et intégrés dans la discussion. Il n'y a de prime abord, pas de problématique identifiée sur ce tronçon, dont la largeur est suffisante.

Est-ce que la fontaine sur le rond-point sera conservée ?

Elle pourrait être déplacée, mais sera conservée.

Discussion

Dans son ensemble, la commission comprend la position stratégique de ce tronçon et l'opportunité de le revaloriser, en connectant des itinéraires de mobilité douce. Certains commissaires, riverains ou utilisateurs, relèvent à quel point ce réaménagement est attendu : le manque de sécurité sur cette route est souligné, notamment pour les cyclistes et les enfants, ainsi que le manque de végétalisation et les nuisances sonores liées à l'état de la chaussée. La commission s'accorde sur le fait que cette mesure améliorera la sécurité et la santé de tous les usagers. La commission relève aussi l'importance du tronçon pour relier le centre à l'établissement secondaire Nyon-Marens et l'Hôpital.

La commission est, dans sa majorité, enthousiaste et salue cette mesure de grande envergure, les bénéfices qui en découleront et l'approche globale allant jusqu'à l'étude des réseaux souterrains. Ces études paraissent s'intégrer dans une bonne temporalité, car plusieurs aspects doivent être traités simultanément : le déploiement du CAD, la préservation du patrimoine, la sécurisation et la végétalisation.

Une partie de la commission a exprimé sa surprise face à des coûts qui semblent importants en comparaison avec le secteur A, tout en appréciant l'opportunité de soutiens financiers importants.

Quelques commissaires sont réticents face à l'empressement de lancer ces études après l'annonce récente de l'abandon du projet de RDU. Dans l'attente de l'actualisation du concept de mobilité urbaine, le fait de débiter des études de grande envergure sur cette rue sans une vision globale de la mobilité pourrait être précipité. Le fait d'avoir des subventions importantes ne justifierait pas selon eux cet empressement avant d'obtenir cette vision. Cet avis n'est cependant pas partagé par la commission dans sa majorité, qui estime que ce projet s'intègre dans le PA2 et fait donc précisément partie d'une vision à long terme.

Conclusion

Les études doivent conduire à des travaux d'envergure, qui permettront de revaloriser ce tronçon et ainsi de contribuer à l'image de la Ville de Nyon. Ce tronçon, large et dangereux, constitue une véritable rupture qu'un réaménagement global permettra d'atténuer. Il offre de multiples potentiels en termes d'urbanisme, d'espaces publics, de mobilité et de végétalisation, tout en intégrant la population dans la démarche. La commission accueille avec bienveillance cette approche globale au travers d'études multidisciplinaires, bénéficiant de surcroît d'importants financements fédéraux et cantonaux.

Malgré les réserves de quelques commissaires concernant les coûts de certaines dépenses et la temporalité du projet, la majorité de la commission approuve le préavis en soulignant son intégration dans une vision à long terme pour le développement urbain.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et les Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 2024/134 concernant la « Demande d'un crédit de CHF 590'000.– pour l'établissement des études pour la requalification de la route de Divonne »,

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 :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 590'000.– TTC pour l'établissement des études pour la requalification de la route de Divonne ;
2. de porter ce montant en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépense du patrimoine administratif*, amortissable en 5 ans.

La Commission
Yvan Fagnoli
Alexander Federau
Olivier Monge
Taïna Pieren
Eric Bieler
Alexia Seguy
Julien Urfer
Sacha Vuadens
Armelle DuPasquier (présidente et rapportrice)