

# PRÉAVIS N° 239/2021 AU CONSEIL COMMUNAL

## **Grand Genève – Projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération Passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy**

Etudes détaillées et préparation des appels d'offres publics  
pour la réalisation

Demande d'un crédit de CHF 1'416'000.-  
TTC

Sous déduction de la participation de la Commune de  
Prangins pour la passerelle Nyon-Prangins CHF 338'000.-  
TTC

**Déléguée municipale : Mme Roxane Faraut Linares**

### **1<sup>re</sup> séance de la commission**

Date	Mardi 2 mars 2021 à 19h15
Lieu	Place du Château 1, Salle de la Bretèche

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Ce préavis fait partie intégrante de la feuille de route climatique *Nyon s'engage*, présentée à votre Autorité dans le préavis N° 201/2020. La Municipalité vous invite à l'étudier à la lumière de cette stratégie générale et sous l'angle de l'urgence climatique.

## **I. Introduction**

---

Le développement de notre commune s'inscrit dans le cadre des planifications supérieures, soit la Loi fédérale sur l'Aménagement du Territoire (LAT-2014) et sa traduction cantonale, la 4<sup>e</sup> adaptation du Plan Directeur Cantonal (PDCn4 - 2017). Ces nouveaux principes d'aménagement du territoire visent à protéger le paysage et les terres agricoles en limitant le déploiement des communes qui doivent réduire et prioriser la création de nouvelles zones à bâtir. Ces planifications visent également, afin de réduire l'impact climatique de nos déplacements, à localiser une grande part de la croissance démographique autorisée dans le canton de Vaud au sein de 5 *périmètres compacts d'agglomération*, périmètres bénéficiant d'un niveau de desserte de transport public élevé et de services et d'infrastructures facilement accessibles pour la majorité de la population.

La commune de Nyon, aux côtés de 8 autres communes du district de Nyon, fait partie d'un de ces 5 périmètres compacts : *le périmètre compact d'agglomération Grand-Genève*. Ce territoire, définit dans le PDCn4, s'articule autour de 4 espaces fonctionnels de centralité en lien avec la desserte de 4 gares ferroviaires, soit Nyon-Prangins-Eysins, Coppet-Commugny, Gland-Vich et Rolle-Mont-sur-Rolle. En application du PDCn4, ces 4 centralités accueilleront avec une vision coordonnée la plus grande partie du développement urbain et de la croissance démographique planifiée au sein du district de Nyon à l'horizon 2030-2040.

A une échelle plus large, ce *périmètre compact d'agglomération Grand-Genève* s'inscrit dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, dénommée Grand-Genève, un bassin de vie transfrontalier qui compte plus d'un million d'habitants. Cet espace comprend l'ensemble du district de Nyon, le canton de Genève ainsi que les régions françaises riveraines (*annexe 1*). Le projet d'agglomération (PA) du Grand-Genève apporte une vision coordonnée du développement urbain et des mesures d'environnement et d'infrastructures de mobilité qui accompagnent la croissance démographique de cette agglomération. Les mesures de mobilité du Grand-Genève, cofinancées par le Fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), invitent activement à réduire le transit au travers de localités : l'accès aux grands axes interurbains (rail/autoroute) doit être facilité et les mouvements intra-urbains fluidifiés en renforçant l'offre des transports publics et les conditions appropriées aux mobilités actives (vélos et piétons).

Au sein du territoire urbanisé Nyon-Prangins-Eysins, une des mesures d'infrastructure de mobilité qui permet d'accompagner la croissance économique et démographique de cet espace vise à améliorer l'accessibilité en mode doux à la gare de Nyon. La Municipalité de Nyon a inscrit cette mesure en 2012 au projet d'agglomération du Grand-Genève de 2<sup>ème</sup> génération. Elle comporte 4 sous-mesures spécifiques : une passerelle reliant Prangins et Nyon, la passerelle Bois-Bougy, un passage sous-voies à Viollier-Martinet et une station de vélos (*annexe 2*).

Les deux passerelles de mobilité douce qui permettront de relier Bois-Bougy au pont de la Redoute à Prangins en passant par l'avenue Reverdil et la gare de Nyon sont des actions emblématiques en faveur d'une mobilité sobre en carbone. Elles permettent à la fois de développer des axes forts pour piétons et vélos et d'exploiter le potentiel de la ville en matière de courtes distances.

Ces infrastructures efficaces, sécurisées et confortables pour les déplacements actifs répondent ainsi aux mobilités pendulaires mais également de loisirs. Elles contribueront à la qualité de vie des habitants.

Ces passerelles ont fait l'objet entre 2018 et 2019 d'une procédure de mandats d'étude parallèles (MEP) qui a permis de désigner un projet lauréat qui se caractérise par un bilan carbone et une emprise au sol très limités.

La passerelle Nyon-Prangins est un projet porté conjointement et avec conviction par les Municipalités de Nyon et de Prangins. Toutes deux animées par la volonté d'agir avec ambition, efficacité et rapidité face à l'urgence climatique, elles considèrent ce projet de mobilité douce comme prioritaire au sein de leurs politiques respectives de réduction du CO2. Le texte de ce préavis est le résultat d'un travail commun des deux communes. Les aspects en lien avec la passerelle Nyon-Prangins ont été distingués de ceux concernant la passerelle Bois-Bougy de façon à faciliter la compréhension des enjeux financiers propres à chaque commune.

Le présent préavis fait suite au MEP et a pour objet une demande de crédit destinée à financer les études détaillées pour la réalisation de ces passerelles. Ce financement permettra à une équipe de mandataires d'élaborer ces projets puis de procéder aux appels d'offres publics permettant d'établir un devis général du coût des travaux sur la base des soumissions rentrées. Cette phase du projet permettra, entre autres, de traiter finement les questions techniques telles que l'évacuation des eaux de surfaces, l'éclairage public, l'entretien, leurs intégrations paysagères ainsi que la problématique liée à leurs exploitations hivernales. Ces propositions concrètes et chiffrées constitueront ensuite la base permettant de présenter un deuxième préavis, soit une demande de crédit pour la réalisation de ces infrastructures.

## **2. Projet « Gradient » lauréat du MEP**

---

Le projet des 2 passerelles a fait l'objet d'une procédure de mandats d'étude parallèles (MEP) organisé par la Commune de Nyon entre juin 2018 et juin 2019. A l'issue de cette procédure, le collège d'experts et les spécialistes-conseils ont élu à l'unanimité le projet « Gradient » proposant deux passerelles aux profils épurés et élégants. Pour rappel, une demande de crédit destinée à financer les prestations des MEP pour ces infrastructures a été acceptée par le Conseil communal nyonnais (préavis N° 91/2018).

### **2.1 Objectifs des MEP**

A l'objectif minimal d'accessibilité et d'efficacité de ces liaisons, la réalisation des MEP a permis d'ajouter une haute qualité architecturale et esthétique aux ouvrages planifiés. En effet, ces passerelles auront un fort impact sur le paysage de ces lieux. Il s'agit également de donner une identité forte à ces nouvelles voies par le travail d'un artiste et cela dès la genèse de l'avant-projet.

### **2.2 Projet lauréat – Gradient : minimaliste, élégant et particulièrement adapté à l'environnement**

Le projet « Gradient », lauréat désigné par le collège d'experts, satisfait évidemment aux objectifs cités ci-dessus, mais il présente aussi de nombreux atouts dont nous en rappelons quelques-uns ci-après :

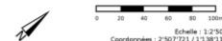
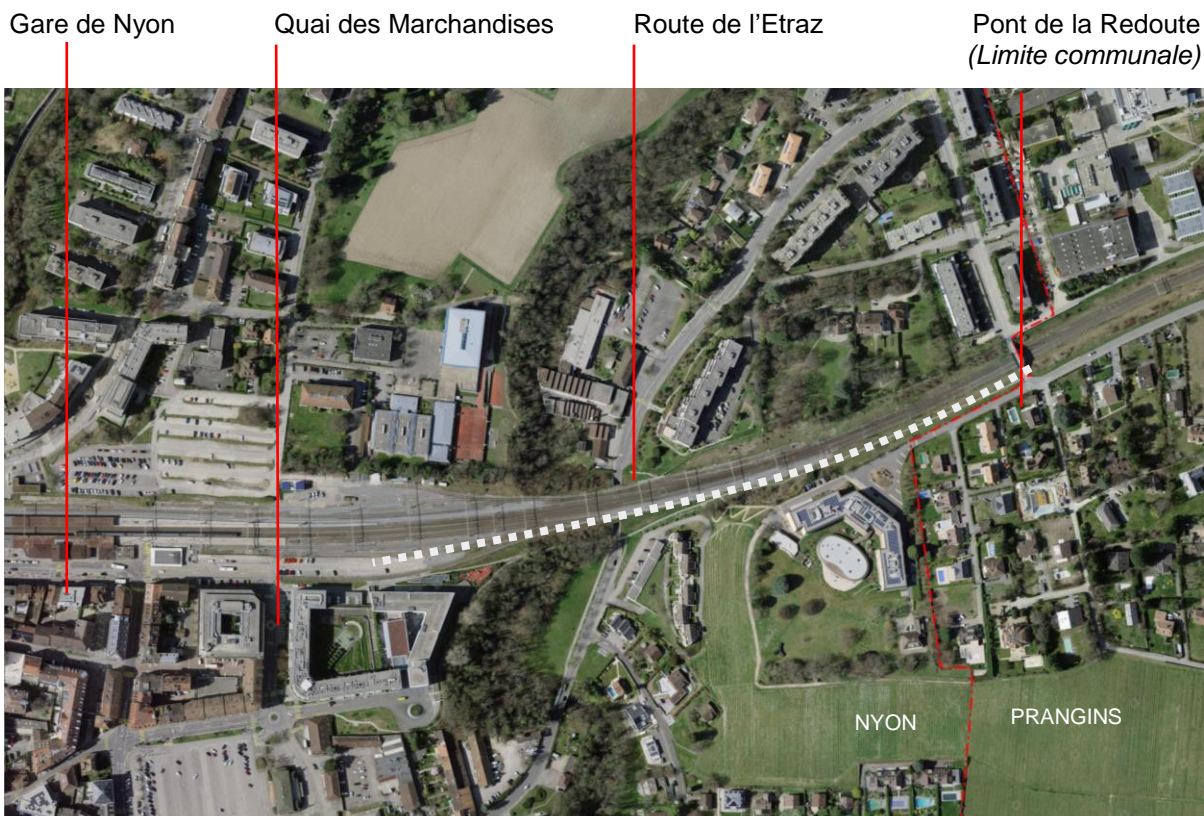
- un tracé transparent et illuminé qui offre un sentiment de sécurité évident ;
- les structures ont un impact minimum sur le périmètre des voies ferroviaires et la stabilité des talus existants. Elles permettent de garder le fibrage du sol et de prévoir le renforcement de la biodiversité en corrélation avec son environnement ;

- la transparence du garde-corps qui permet la visibilité sur le paysage pour tous ;
- la possibilité de conserver le choix de cheminer par les sentiers actuels offrant une plus grande proximité avec les zones forestières et une promenade plus intime ;
- un faible impact carbone de par le mode constructif faisant appel à une utilisation réduite de matériaux de construction. L'évaluation globale de durabilité la plus favorable (emprise au sol, biodiversité, interactions sociales, ambiance, modularité, etc.) ;
- l'apport artistique manifeste grâce au choix d'une équipe qui inclut la proposition de Xavier Veilhan, un artiste au rayonnement international, qui a été associé à l'équipe Gradient. Ce projet invite à la contemplation surélevée des trains pour les usagers de la passerelle ainsi que pour les usagers du train qui percevront un ouvrage d'art remarquable au passage en ville de Nyon. En plus du soin dans les proportions et dans le trait minimaliste de l'ouvrage, il introduit un subtil dégradé de couleurs, qui, travées après travées, s'assombriera en s'approchant de la gare puis s'éclaircira en s'éloignant de la gare. Pour les voyageurs des CFF cela modifiera leur perception de la passerelle lors du ralentissement puis de l'accélération du train. Ce seront donc des ouvrages singuliers et uniques sur l'arc lémanique, sans doute un objet de tourisme architectural et artistique.

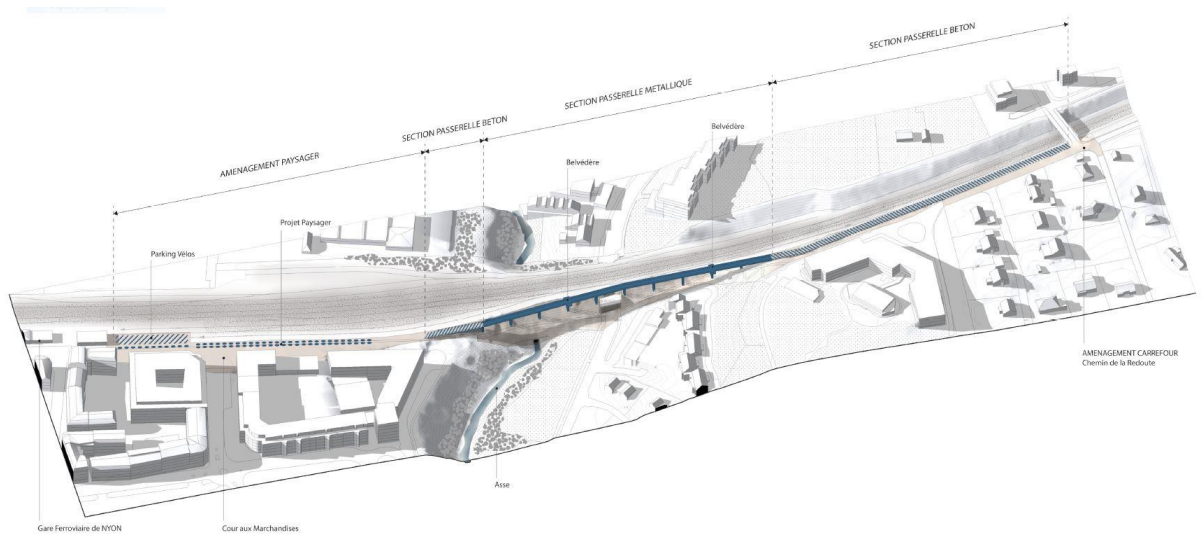
### 3. Passerelle Nyon-Prangins

La passerelle Nyon-Prangins est implantée en bordure sud des voies CFF. Son tracé débute près de la gare de Nyon, au niveau de la Cour aux Marchandises, et se prolonge pour franchir la route de l'Etraz, rejoindre le plateau de la Mobilière et se terminer au niveau du pont de la Redoute. La passerelle est entièrement située sur le territoire de la Commune de Nyon.

Orthophoto du périmètre concerné par la passerelle Nyon-Prangins – Etat existant



Vue axonométrique de la passerelle Nyon-Prangins, extrait du projet lauréat – *Les liaisons existantes de la route de l'Etraz vers la gare de Nyon et vers le pont de la Redoute seront conservées*



**Vue aérienne** Sentier de Nyon-Prangins

Il existe actuellement un chemin piétonnier permettant de se déplacer entre la gare de Nyon et la route de l'Etraz et ensuite jusqu'au pont de la Redoute. Ce chemin est toutefois interdit aux deux roues, malaisé, très étroit, en pente et difficilement praticable par les personnes à mobilité réduite. De plus, n'étant pas éclairé, il n'offre par ailleurs pas de sentiment de sécurité à ses usagers. Cette liaison sera maintenue et ses qualités en matière de biodiversité et de nature en ville seront valorisées.

La passerelle permettra une liaison directe, plus rapide, séduisante et efficace améliorant ainsi l'agrément des déplacements doux, à pied ou en deux-roues, ainsi que l'interface avec la gare de Nyon. Elle augmentera l'attractivité des services, des commerces et des offres culturelles du Cœur de ville. Elle permettra également de rejoindre rapidement le chemin paysager remarquable qui mène au cœur historique de Prangins et de son château qui abrite le Musée national Suisse (itinéraires nationaux *SuisseMobile* du Panorama Alpin et de Saint-Jacques de Compostelle). Elle bénéficiera ainsi aux Pranginois, aux habitants de l'est de la ville de Nyon, aux employés de la Mobilière (Nyon - 340 emplois), d'Edwards Life Sciences (Nyon - 220 emplois) et de GSK (Prangins - 1'200 emplois) mais également aux touristes.

Passerelle Nyon-Prangins implantée en bordure sud des voies CFF



*Vue de la passerelle Nyon-Prangins depuis l'Inter Regio 2524*



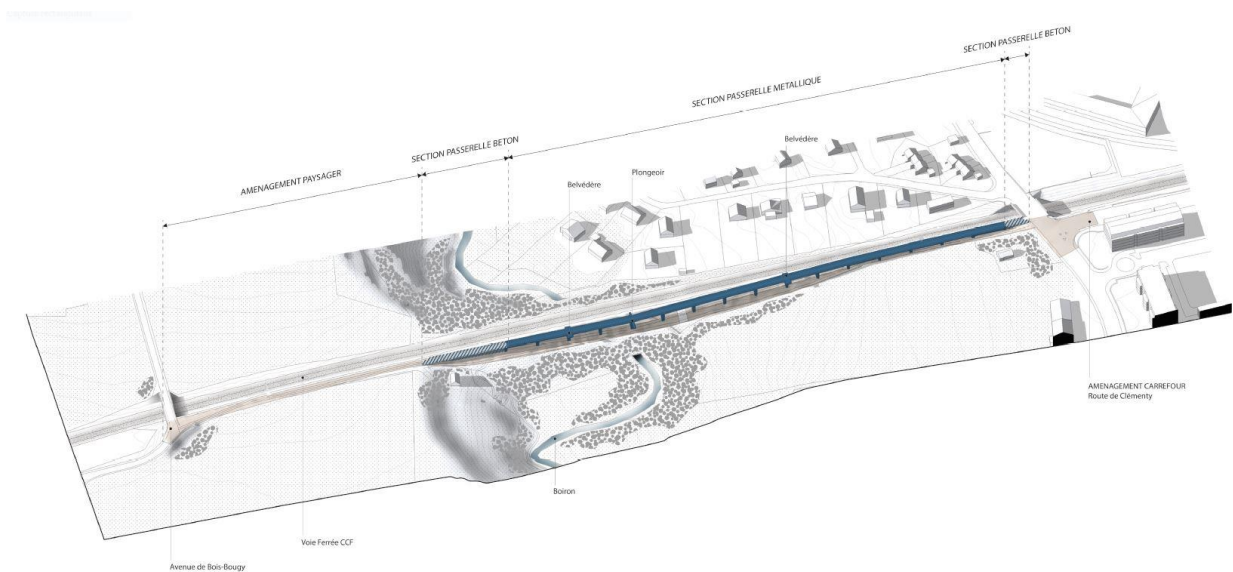
#### **4. Passerelle Bois-Bougny**

---

La passerelle Bois-Bougny est implantée sur le talus sud des voies CFF. Son tracé débute entre l'avenue de Bois-Bougny et le pont ferroviaire de la route de Clémenty. Elle sera prolongée par l'aménagement des chemins existants jusqu'à la nouvelle place des sports de Colovray, puis en empruntant les pistes cyclables et trottoirs de la route Suisse jusqu'à Crans.

Orthophoto du périmètre concerné par la passerelle Bois-Bougny – Etat existant





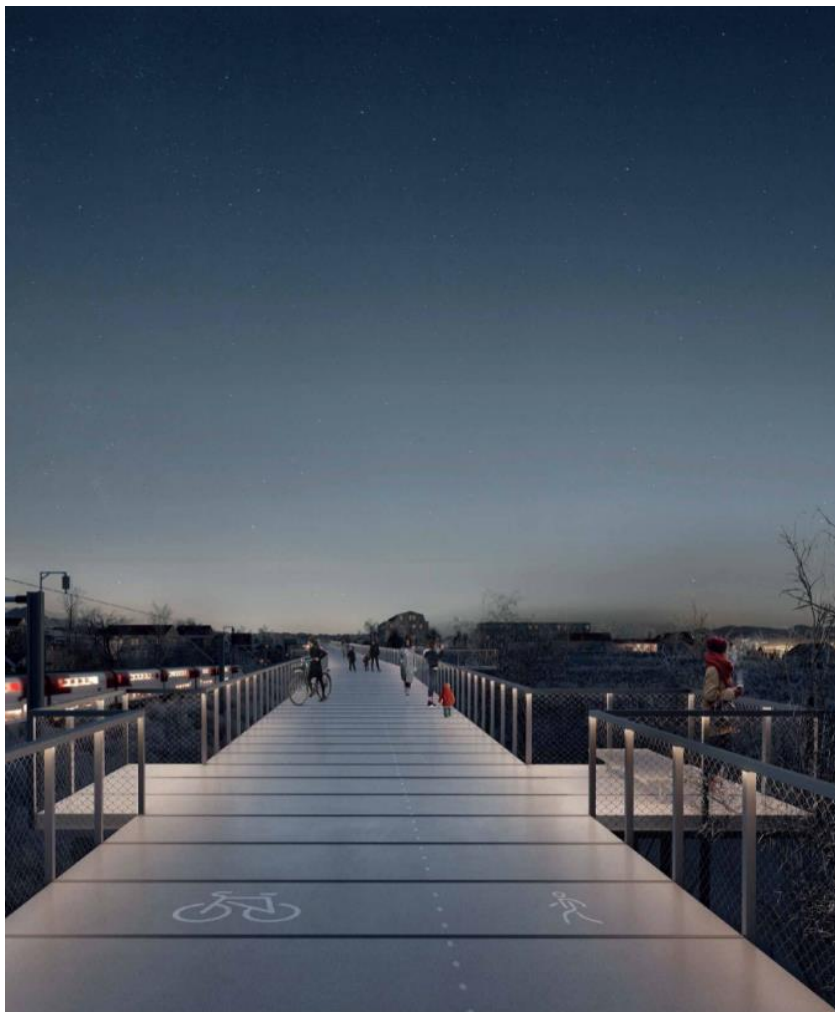
**Vue aérienne** Sentier de Bois-Bougy

Le sentier de Bois-Bougy est identifié comme un axe de mobilité douce majeur. Ses atouts sont nombreux : il est situé sur le réseau piéton et cyclable de randonnée touristique régional, il traverse un lieu riche en diversité végétale et faunistique, et il relie la gare et le Cœur de ville à des pôles importants tels que le centre sportif et la piscine de Colovray, le Tennis club de Nyon, le siège de l'UEFA (600 emplois), les cliniques de La Métairie et de Bois-Bougy (260 emplois), le futur «Park&Bike» (parking voitures associé à une offre de vélos en libre-service) de Colovray et enfin la commune de Crans. La liaison avec le sentier le long du Boiron sera maintenue.

Actuellement, sa faible largeur et sa pente importante le rendent peu adapté à la circulation des vélos et des personnes à mobilité réduite. Son aménagement offrira une promenade attractive et l'opportunité de mettre en scène la végétalisation et sa riche biodiversité, ainsi qu'une vue appréciable sur la forêt, les champs et le Jura.

Sa conception sera confortable pour tous les usagers et sa largeur adaptée à une circulation relativement importante. En résonance avec la passerelle entre Nyon et Prangins, elle est l'occasion de proposer un axe de mobilité douce régional efficace de Gland à Crans.

*Vue nocturne de la passerelle de Bois-Bougy, implantée en bordure sud des voies CFF*



## **5. Prestations du crédit d'études détaillées**

---

Cette demande de crédit d'études détaillées correspond à la première étape du projet. La deuxième étape, soit la phase d'exécution, fera l'objet d'une demande de crédit ultérieure pour la réalisation des travaux.

Les prestations prévues dans le cadre de ce préavis seront assurées par :

- le groupement Gradiant mandataire lauréat du MEP composé de l'ingénieur ouvrage d'art, l'artiste, l'architecte et l'architecte paysagiste ;
- les mandataires et experts régionaux composés de l'entreprise de sondage, le géotechnicien, l'ingénieur en charge d'établir les terrassements nécessaires aux travaux, les fondations, les murs de soutènement et les protections vis-à-vis des voies CFF, l'environnementaliste, le spécialiste de la pollution des sols, l'ingénieur mobilité. Ces mandataires seront pilotés par le Service travaux, environnement et mobilité (TEM) de la ville de Nyon.



Ces prestations permettront de financer les études de projet, les appels d'offres publics et l'établissement d'un devis général du coût des travaux. Les missions précises sont les suivantes :

- avant-projet définitif – adaptations de l'avant-projet à l'issue du MEP (phase SIA 31) ;
- projet de l'ouvrage (phase SIA 32) ;
- procédure de demande d'autorisation (phase SIA 33) ;
- appel d'offres, comparaison des offres, proposition d'adjudication (phase SIA 41).

Les prestations, objet de ce préavis, sont relativement complexes du fait des contraintes particulières des sites (proximité des voies CFF, bordures de zone forêt, topographie marquée) et aussi de la difficulté des objectifs (ouvrages en hauteur, recherche d'une grande durabilité et d'une haute qualité des ouvrages, limitation de l'impact sur l'environnement). Par ailleurs, la conception devra prendre en compte l'exploitation et l'entretien de ces nouvelles infrastructures. Il faudra notamment limiter la glissance des sols en période hivernale, prévoir un travail aisé du personnel et des véhicules en charge du nettoyage, s'assurer de la facilité d'intervention et de remplacement des éléments pouvant se dégrader. De plus, une attention particulière sera apportée à l'éclairage public qui devra prendre en compte la sécurité des usagers d'une part et la problématique liée à la vie nocturne de la faune d'autre part.

Les prestations comprendront : les sondages complémentaires (géotechnique, pollution des sols), les études détaillées (fondations, soutènement, structure des passerelles, sécurité vis-à-vis des voies CFF, architecture et traitement paysager, impact sur la biodiversité, flux de mobilité, etc.), la mise à l'enquête publique et le dossier d'appel d'offres pour les travaux de construction.

Il faut noter qu'il est opportun pour la passerelle Nyon-Prangins d'intégrer l'aménagement définitif du tronçon entre la Cour aux Marchandises et la fin de la passerelle proprement dite aux études d'aménagement de la place de la Gare que conduira prochainement le Service de l'urbanisme de Nyon. La phase d'études, incluse dans le présent préavis, définira ainsi un aménagement transitoire de ce tronçon qui sera en fonctionnement dans l'attente de la fin des travaux d'aménagement de la gare de Nyon prévu en 2030.

## **6. Aspect artistique**

---

La procédure de concours invitait les équipes pluridisciplinaires à associer un artiste dès la phase d'avant-projet. Cette procédure innovante a démontré que cet apport a un véritable impact sur les projets délivrés. L'artiste Xavier Veilhan, associé à l'équipe Gradient, est reconnu internationalement pour les œuvres sculpturales et les installations qui subliment les espaces publics où il intervient.

Ici également, la délicate intervention de l'artiste, qui prendra la forme d'un gradient de couleur bleue, créera un effet cinétique qui sera particulièrement visible pour les voyageurs ferroviaires arrivant et repartant de la gare de Nyon.

Ce sera un ouvrage singulier et unique sur l'arc lémanique, sans doute un objet de tourisme architectural et artistique. La participation de Xavier Veilhan à ce projet renforcera le rayonnement de la ville et valorisera l'ensemble de son engagement en faveur de l'art dans l'espace public.

## 7. Calendrier planifié pour la mise en œuvre du projet

---

Sans blocage et retard dans la procédure d'autorisation de construire liée à ces projets, le déroulement des principales étapes est envisagé de la manière suivante :

Dépôt au Conseil communal de la demande de crédit d'études détaillées	Février 2021
Démarrage des études de détails	Eté 2021
Mise à l'enquête publique	Eté 2022
Dépôt au Conseil communal de la demande de crédit de réalisation	Fin 2022
Début des travaux	Eté 2023
Mise en service	Début 2025

## 8. Coûts totaux et coûts des prestations pour les études détaillées (objet de ce préavis)

---

Les coûts présentés ci-après rappellent les montants déjà engagés, ceux demandés dans le présent préavis pour les études détaillées et l'estimation de ceux qui seront demandés dans le préavis de réalisation.

### 8.1 Coûts totaux projetés pour les deux passerelles

Les coûts totaux (+/- 25%) projetés pour les études détaillées et la réalisation des deux passerelles sur la base des avant-projets ont été estimés en 2019 à :

Coût total passerelle Nyon-Prangins CHF 5'877'000.- (HT) arrondi à **CHF 6'330'000.- TTC**

Coût total passerelle Bois-Bougy CHF 6'441'000.- (HT) arrondi à **CHF 6'937'000.- TTC**

### 8.2 Coûts des études déjà réalisées

Les coûts pour les études déjà réalisées dans le cadre de la phase de préparation, de la procédure de mandats d'étude parallèles (MEP) et du pilotage des études (préavis de la Commune de Nyon N°255/2016, N° 34/2017 et N° 91/2018) s'élèvent à un total de CHF 792'000.- TTC.

La Municipalité de Prangins a accepté de soumettre à son Conseil communal la proposition de participer rétroactivement aux coûts des études déjà réalisées selon un montant forfaitaire de CHF 120'000.- (TTC). Ce montant correspond au cofinancement des études préliminaires effectuées par la Commune de Nyon et de l'avant-projet élaboré par le groupement lauréat dans le cadre du MEP organisé par la Commune de Nyon en 2018-2019. Lors de cette procédure, la Commune de Prangins était représentée au sein du collège d'experts qui a élu à l'unanimité le projet « Gradient ». Cette demande de crédit rétroactive est formulée dans le cadre du préavis pranginois uniquement.

### 8.3 Coûts des prestations pour les études détaillées (objet de ce préavis) des 2 passerelles

Les coûts totaux des prestations nécessaires à la réalisation des études détaillées sont répartis entre le Groupement Gradient lauréat du MEP, les différents mandataires-experts et autres frais.

Ces prestations seront pilotées directement par le Service travaux environnement et mobilité de la Ville de Nyon (TEM) et la direction générale du projet (montant de CHF 72'000.- déjà accordé dans le préavis N° 255/2016), en étroite collaboration avec le Service de l'urbanisme de Prangins.

<b>Coûts pour les études détaillées (objet du préavis) des 2 passerelles</b>	<b>Montant total (TTC)</b>
Groupement Gradient	CHF 1'013'200.-
Mandataires /Experts/ sondages pilotés par TEM	CHF 267'200.-
Divers et imprévus 10% (% calculé avec le montant du préavis 255/2016)	CHF 135'200.-
<b>Total TTC arrondi à</b>	<b>CHF 1'416'000.-</b>

#### **8.4 Imputations des coûts des études détaillées (objet de ce préavis) à chaque passerelle**

Sur la base des coûts totaux projetés pour les deux passerelles, les montants totaux des honoraires pour les prestations pour les études détaillées des deux passerelles qui sont de CHF 1'416'000.- TTC sont divisés à raison d'une part de 47.71% pour la passerelle Nyon-Prangins et de 52.29% pour la passerelle Bois-Bougy soit :

Coûts études détaillées Passerelle Nyon-Prangins arrondi à	CHF 676'000.- TTC
Coûts études détaillées Passerelle Bois-Bougy arrondi à	CHF 740'000.- TTC
<b>TOTAL</b>	<b>CHF 1'416'000.- TTC</b>

### **9. Principes de pilotage et de financement**

#### **9.1 Passerelle Nyon-Prangins**

Les Communes de Nyon et Prangins ont établi les principes généraux suivants concernant le pilotage du projet de la passerelle Nyon-Prangins et le financement des études et de la réalisation de celle-ci.

La Commune de Nyon sera le maître de l'ouvrage, puisque la passerelle devra se réaliser intégralement sur son territoire. Toutefois, la Commune de Prangins sera associée aux études et à la réalisation ; les décisions devront se prendre d'un commun accord entre les deux communes. La Commune boursière sera Nyon.

Le solde des coûts d'études et de réalisation de la passerelle seront répartis à concurrence de 50% à la charge de la Commune de Nyon et de 50% à la charge de la Commune de Prangins.

Les subventions versées par la Confédération au titre du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) pour la réalisation de ce projet d'agglomération seront partagées à concurrence de 50% en faveur de la Commune de Nyon et de 50% en faveur de la Commune de Prangins. Il en est de même pour les subventions cantonales ainsi que les montants éventuels obtenus de la part de sociétés privées. La participation obtenue au travers du Dispositif d'investissement solidaire de la région de Nyon (DISREN) reviendra uniquement à Nyon qui est membre de l'association Région de Nyon et qui a accepté le but optionnel DISREN.

L'ensemble de ces principes ont été formalisés par les deux communes dans le cadre d'une convention signée en automne 2020.

## **9.2 Répartition entre les 2 communes des coûts pour les études détaillées**

Comme expliqué au point 8.4, les coûts pour les études détaillées imputés à la passerelle Nyon-Prangins s'élèvent à CHF 676'000.- TTC. Ils sont partagés à 50% pour chaque commune soit :

- Coûts études détaillées passerelle Nyon-Prangins imputés à Nyon **CHF 338'000.- TTC**
- Coûts études détaillées passerelle Nyon-Prangins imputés à Prangins **CHF 338'000.- TTC**

## **9.3 Passerelle Bois-Bougy**

Cette passerelle est un maillon de la liaison cyclable régionale structurante dont l'objectif est d'assurer des connexions directes vers les centralités, notamment la gare de Nyon. A ce titre, Nyon a entamé des discussions avec la commune de Crans afin de définir une participation financière à la réalisation de cette infrastructure.

## **10. Subventions fédérales et cantonales ainsi que participations autres**

---

Ce projet pourra bénéficier de subventions dont les montants doivent encore être précisés et seront inscrits dans le cadre du préavis de demande de crédit de réalisation des travaux. Elles sont toutefois présentées ci-après.

### **10.1 Subventions fédérales (fonds FORTA) pour mesure d'agglomération 31-3 du PA2**

La subvention fédérale est attribuée à hauteur de 40% des coûts imputables et a été calculée sur la base de l'estimation faite par la Ville de Nyon en 2012 du coût global (études et réalisation) des 4 sous-mesures de la mesure 31-3 soit CHF 14.11 millions HT – valeur 2005 hors renchérissement. La subvention s'élève à un total de cofinancement de CHF 5'644'000.- et sous réserve d'une livraison avant fin 2025. Les détails des coûts des 4 sous-mesures et de la quote-part de la subvention fédérale pour chaque sous-mesure sont présentés en annexe 3.

Le montant de la subvention de la Confédération 2019 (IPC+TVA) pour les sous-mesures des 2 passerelles est le suivant :

- Passerelle Nyon-Prangins Subvention Confédération **CHF 2'531'700.- TTC**
- Passerelle Bois-Bougy Subvention Confédération **CHF 2'774'600.- TTC**

Il est important de rappeler que le mode d'attribution de ces subventions dans le cadre du PA2 ne permet pas de garantir les montants indiqués. Ce sont en effet les études développées qui constituent le support des demandes de financement auprès de la Confédération.

Une fois l'autorisation de construire obtenue, une demande de détermination de la contribution fédérale débouchera sur la signature d'une convention de financement et les premiers versements de la Confédération. Cette convention débloquera également la participation du Canton. A l'instar de toutes les mesures du projet d'agglomération de 2e génération, ces participations sont conditionnées à une mise en service d'ici 2025.

### **10.2 Subventions cantonales**

Le Canton, au titre de la subvention vélo, participera à hauteur d'environ 10% des montants de l'ensemble.

### 10.3 Participation par le Dispositif d'investissement solidaire de la région de Nyon (DISREN)

La commune de Nyon étant membre du Région de Nyon et ayant accepté le but optionnel DISREN, elle devrait bénéficier d'une participation de Région de Nyon à hauteur de 5.0 % des coûts des études et de la réalisation.

### 10.4 Participation potentielle par des sociétés ayant leur siège à Prangins et Nyon

Différentes sociétés ont été sollicitées pour contribuer à ces projets. Les sociétés GSK, la Clinique de Bois-Bougy et La Mobilière se sont dites sensibles à ces ouvrages. Les Municipalités de Nyon et de Prangins recontacteront ces sociétés avant la demande de crédit de réalisation pour statuer sur leur éventuelle participation financière aux travaux.

## 11. Coûts totaux pour les passerelles subventions déduites

### PASSERELLE NYON-PRANGINS (sur la base des avant-projets 2019 à +/-25% TTC)

<b>Total réalisation</b>	<b>CHF</b>	<b>6'329'500.-</b>
Subvention Confédération (40 %)	CHF -	2'531'700.-
Subvention Canton (10 %)	CHF -	633'000.-
<b>Total réalisation après déduction des subventions</b>	<b>CHF</b>	<b>3'164'800.-</b>
Participation de Prangins (25 %)	CHF	1'582'400.-
<b>Total pour Nyon</b>	<b>CHF</b>	<b>1'582'400.-</b>
Subvention DISREN (3 %)	CHF -	189'900.-
<b>Participation de Nyon (22 %)</b>	<b>CHF</b>	<b>1'392'500.-</b>

### PASSERELLE BOIS-BOUGY (sur la base des avant-projets en 2019 à +/-25% TTC)

<b>Total réalisation</b>	<b>CHF</b>	<b>6'937'000.-</b>
Subvention Confédération (40 %)	CHF -	2'774'600.-
Subvention Canton (10 %)	CHF -	693'700.-
<b>Total réalisation après déduction des subventions</b>	<b>CHF</b>	<b>3'468'700.-</b>
Subvention DISREN (5.0 %)	CHF -	346'300.-
Participation de Nyon (45 %)	CHF	3'122'400.-

Les participations éventuelles détaillées aux points 10.4 sont à déduire de ces montants.

## **12. Aspects du développement durable**

---

Une évaluation de durabilité a été réalisée tout au long du MEP. C'est le projet le moins émissif en CO2 et le plus pertinent du point de vue de la durabilité de façon générale qui a été retenu.

### **12.1 Dimension économique**

Ces passerelles, en améliorant la mobilité pendulaire, auront pour avantage de renforcer l'attractivité des emplois proposés par les sociétés du centre-ville ainsi que des entreprises telles que l'UEFA, la Métairie, la Mobilière, GSK, Edwards Life Sciences.

Autant pour la liaison Bois-Bougy que pour Nyon-Prangins, le cofinancement de la Confédération et du Canton est une excellente opportunité d'envisager cet investissement qui accompagnera le développement du territoire urbanisé à un coût mesuré pour les communes de Nyon et Prangins.

Par ailleurs, ces projets permettront d'augmenter la collaboration économique régionale, car ils pourront être réalisés par des entreprises lémaniques.

### **12.2 Dimension sociale**

Ces passerelles ont pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité en mode doux à la gare de Nyon qui est l'interface la plus fréquentée du district de Nyon au niveau des transports publics. Elles permettront toutefois également d'encourager la mobilité de loisirs. Elles offriront des vues privilégiées vers le lac et le paysage, et une expérience artistique intégrée pour tous les usagers le long du parcours. A terme, elles permettront d'augmenter l'attractivité de l'activité physique favorable à la santé (distances parcourues perçues positivement, parcours attractifs et stimulants, etc.) et de renforcer le sentiment d'appartenance et de fierté des habitants.

Ces cheminements permettront l'amélioration d'accès vers des espaces de rencontre existants à proximité. Ils encourageront l'interaction et la convivialité.

Ces itinéraires réaménagés auront pour avantage d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes. Par ailleurs, ils seront accessibles par tous, intégrant les personnes âgées, à mobilité réduite et en situation de handicap.

### **12.3 Dimension environnementale**

Plusieurs raisons en faveur de l'environnement appuient le choix de construction de passerelles plutôt que l'élargissement des sentiers existants.

Un sol qui respire a son importance en cas de fortes précipitations, puisqu'il aide à réguler les phénomènes d'inondations. Une passerelle, au lieu d'une voie de mobilité douce bétonnée, permettra dès lors de prévenir ou de réduire les effets néfastes liés à l'imperméabilisation du sol.

La mise en place de ces deux liaisons a été planifiée avec un objectif clair qui est de favoriser les modes actifs tout en cherchant à apaiser et fluidifier le trafic motorisé. L'intention est de réduire au maximum la pollution de l'air et l'empreinte carbone de la ville tout en se souciant des aspirations des habitants en améliorant leur qualité de vie.

Par ailleurs, le projet prévoit un renforcement et une plus-value du végétal existant et des continuités vertes. Il s'agira d'améliorer les habitats des espèces indigènes. La volonté est de préserver les espaces naturels et la biodiversité. L'intervention prendra en considération les contraintes environnementales particulières liées à la proximité de la forêt et des lignes ferroviaires.

Un concept d'afforestation pour dynamiser et compléter les synergies avec l'environnement est envisagé comme ourlet végétal, afin d'augmenter la biodiversité participant au décorum des passerelles et assurer la couture avec le paysage environnant. Le Service espaces verts et forêts veillera particulièrement à l'atteinte de ces objectifs et à la cohérence des propositions avec les développements prévus sur l'ensemble de la commune.

Une notice d'impact sur l'environnement accompagnera la construction de ces passerelles afin de connaître les mesures nécessaires pour réduire ou compenser les impacts des projets.

### **13. Conclusion**

---

Une mobilité active facilitée et attractive augmente considérablement les possibilités de choix modal et constitue une alternative réaliste au transport individuel motorisé. La volonté des municipalités de Nyon et Prangins est de répondre aux enjeux de mobilité de l'agglomération franco-valdo-genevoise et au défi climatique en mettant à disposition des habitants des réseaux dédiés pour les déplacements au quotidien et pour les loisirs dans leur bassin de vie.

Les passerelles de Nyon-Prangins et de Bois-Bougy sont des mesures emblématiques en faveur d'une mobilité confortable, sécurisée, continue et sobre en carbone. Elles permettent à la fois de développer des axes forts pour piétons et vélos et d'exploiter le potentiel de la ville des courtes distances, participant ainsi à la qualité de vie de ses habitants. Ces infrastructures de mobilité douce qui améliorent l'accessibilité à la gare de Nyon permettront d'accompagner la croissance démographique et économique planifiée au sein du territoire urbanisé Nyon-Prangins-Eysins.

De plus, elles seront accessibles et praticables par tous, intégrant les personnes âgées, à mobilité réduite ou encore en situation de handicap.

L'ambition est également de créer des liaisons particulièrement séduisantes et opter pour une haute qualité architecturale et esthétique.

Ces liaisons ont également pour objectif de promouvoir la marche et le vélo pour les activités de loisirs : elles faciliteront l'accessibilité au nouveau centre sportif de Colovray, à la piscine éponyme, au château de Prangins mais également aux emplois de ces secteurs du territoire ; enfin, elles sont des maillons d'un axe de mobilité douce régional efficient de Gland à Crans.

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

## **Le Conseil communal de Nyon**

- vu le préavis N° 239/2021 concernant la demande de crédit nécessaire au financement des études détaillées et préparation des appels d'offres publics pour la réalisation des passerelles Nyon-Prangins et 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'autoriser la Municipalité à procéder aux études détaillées nécessaires à la réalisation des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy ;
2. d'accorder un crédit de CHF 1'416'000.- TTC pour les passerelles de Nyon-Prangins et de Bois-Bougy, sous déduction des participations de la Confédération, du Canton et de Région de Nyon et de la commune de Prangins ;
3. de porter le montant de CHF 1'416'000.- TTC en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 5 ans.

Ainsi adopté par le Conseil Communal dans sa séance du 11 janvier 2021 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

## **Annexes**

---

- Fiche d'investissement
- Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (PA FVG ou Grand Genève)
- Fiche mesure 31-3 du Projet d'Agglomération 2ème génération Grand Genève (PA2)
- Subventions de la Confédération pour chaque sous-mesures de la mesure 31-3



FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 239 / 2021 PA 2e génération: passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy Date: Nyon le 07.01.2021

Demande d'un crédit d'étude de CHF 1'416'000 TTC

Situation des préavis au 07.01.2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total des préavis votés par le Conseil communal	39 200 329	26 344 802	13 472 665	5 252 306	25 298 925	30 968 925

Situation des emprunts au 07.01.2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Plafond d'emprunt selon préavis N°15/2016 adopté le 12.12.2016	225 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000
Emprunts au 1er janvier	168 024 886	213 000 000	263 000 000	289 000 000	297 500 000	291 300 000
Evolution des emprunts durant la période +/-	44 975 114	50 000 000	26 000 000	8 500 000	-6 200 000	0
Emprunts fin période/date du jour	213 000 000	263 000 000	289 000 000	297 500 000	291 300 000	291 300 000

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis N°15/2016)	30 000 000
Engagé	-14 908 100
Caution demandée	0
Disponible	15 091 900

Dépenses et recettes d'investissement	CHF	Estimation des dépenses d'investissements nets					
		2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Descriptif/Libellé							
Etudes détaillées	1 416 000		1 416 000				1 416 000
Participation de tiers	-887 780		-887 780				-887 780
Total de l'investissement	528 220	0	528 220	0	0	0	528 220

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	105 644	
	528 220	

Financement du préavis	
	CHF
Budget de fonctionnement:	
Trésorerie courante	
Investissement:	
Emprunts	528 220
Total des besoins en financement	

Coûts d'exploitation	Libellé / années	Estimation des coûts d'exploitation					
		2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Coût total d'exploitation		0	10 564	116 208	116 208	116 208	359 190
Intérêts en %	2,00%	0	10 564	10 564	10 564	10 564	42 258
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		0	0	105 644	105 644	105 644	316 932
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		0	10 564	116 208	116 208	116 208	359 190

## Le Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (PA FVG ou Grand Genève)



## ANNEXE 2 – Fiche mesure 31-3 du Projet d'Agglomération 2<sup>ème</sup> génération Grand Genève (PA2)

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



Mesure	31-3	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	Coût :	15 MCHF
--------	------	--	--------	---------

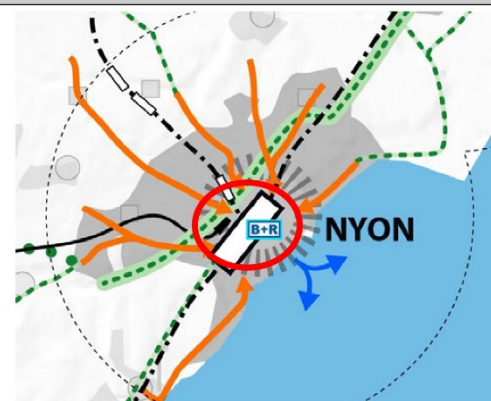


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait  
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation  
(source : Etat de Genève)

### Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

### Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)

MD

### Description de la mesure :

Réalisation d'un passage sous-voies piétons-cycles au cœur de la plateforme de la gare permettant d'améliorer l'accessibilité à la plateforme de la gare de Nyon pour tous les usagers. Amélioration des itinéraires structurants d'accès à la gare (réalisation d'une passerelle pour les mobilités douces le long des voies CFF entre la gare et Prangins, réalisation d'un cheminement réservé aux mobilités douces entre Crans-près-Céligny et la gare en passant par le centre sportif de Colovray). Réalisation d'une station vélo à la gare.

### Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Nyon** / Prangins / Crans-près-Céligny / CFF

### Priorité :

A

B

C

### Argumentaire :

La gare de Nyon est l'interface la plus fréquentée du District au niveau des transports publics. Afin d'améliorer son fonctionnement et d'optimiser le report modal, il s'agit d'améliorer les parcours cyclables en liaison avec les communes voisines, Crans-près-Céligny et Prangins en particulier car la distance reste acceptable pour les pendulaires. Ces itinéraires structurants pourront aussi servir à valoriser l'utilisation des mobilités douces pour les loisirs. (CE1)

Dans le cadre de l'agglomération nyonnaise, un catalogue de mesures combinées TP, TIM, MD a été élaboré pour permettre la réorganisation coordonnées des accessibilités et la valorisation de l'espace public (un PSD avec plusieurs sites stratégiques de développement (gare, RDU-limite urbaine nord) est en cours sur le périmètre). (CE2)

### Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

### ANNEXE 3 – Subventions de la Confédération pour chaque sous-mesures de la mesure 31-3

La subvention de la Confédération de 40% du coût total de la mesure 31-3 a été fixée à un maximum de CHF. 5'644'000.- (montants HT et valeur 2005 hors renchérissement) sur la base d'un coût total de réalisation de la mesure 31-3 estimé en 2019 dans le PA2 à CHF. 15'127'000.-- (HT). En prenant en compte l'indice des prix à la construction d'octobre 2019 et en ajoutant la TVA le total de la subvention de la Confédération s'élève à **une participation maximale de CHF. 6.516'200 TTC.**

Mesure selon PA3	Sous-mesure	Coûts estimatifs 2019 HT des 4 sous-mesures	Quotepart des 4 sous-mesures en % du coût total de la mesure 31-3	Montant de la subvention fédérale attribuée à chaque sous-mesure HT valeur 2005	Montant de la subvention fédérale attribuée à chaque sous-mesure TTC IPC 2019
31-3	Passerelle Nyon-Prangins	5'877'000.-	38.86%	2'192'800.-	2'531'700.-
31-3	Passerelle Bois-Bougy	6'441'000.-	42.58%	2'403'200.-	2'774'600.-
31-3	Passage sous-voie Viollier-Mart.	2'273'000.-	15.02%	848'000.-	979'000.-
31-3	Station Vélos	536'000.-	3.54%	200'000.-	230'900.-
	<b>TOTAL</b>	<b>15'127'000.-</b>	<b>100.0%</b>	<b>5'644'000.-</b>	<b>6'516'200.-</b>

Indice suisse des prix de la construction – Région lémanique -Génie civil

indice octobre 2005 : 126.4

indice octobre 2019 : 135.5