



Commune de Prangins
Municipalité

Préavis No. 38/2023
au Conseil Communal

**Demande de crédit de CHF 4'315'000.- TTC concernant
la réalisation des travaux liés à la requalification
de la Route du Lac (RC1) en localité
et proposition de levée d'opposition
*(préavis déposé conjointement au préavis No. 39/2023,
demande de crédit de CHF 3'100'000.- pour la réalisation
d'une canalisation pour l'acheminement des eaux usées de
la station d'épuration des eaux (STEP) de Prangins à la
station de pompage des eaux (STAP) de Nyon-Rive)***

Déléguée municipale : Dominique-Ella Christin, Syndique

*Dates proposées pour la première séance de commission
en présence des deux délégués municipaux (Mme Christin et M. Bettems) :*

Le 15 ou 16 mai 2023 à 20h00, Salle du Conseil communal

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Préambule

La Route du Lac (RC1) en localité : retour sur la genèse d'un projet pluriel intégrant la requalification de la route et la création d'une canalisation d'eaux usées

Le 9 avril 2019, le Conseil communal a accordé à l'unanimité un crédit d'études de CHF 124'000.- TTC destiné à la requalification et à la valorisation paysagère et patrimoniale de la Route du Lac (RC1) en localité (préavis No. 35/2019). Conformément à ce qui était envisagé dans cette demande, toutes les études prévues et planifiées ont pu être menées à bien, à savoir : l'élaboration du projet en vue de sa validation par les instances cantonales (examen préalable), la mise à l'enquête publique et, enfin, la procédure d'appel d'offres selon la Loi sur les marchés publics. Cette dernière étape, qui s'est achevée au début de l'année 2023, a permis d'établir un devis général du coût des travaux, soumissions rentrées, sur lequel se base le présent préavis.

Pour rappel, la Municipalité avait organisé, en octobre 2018, un premier appel d'offres dans le but de sélectionner une équipe de mandataires-concepteurs (comprenant un architecte-paysagiste et un ingénieur en génie civil) à qui accorder la maîtrise d'œuvre complète, notamment la définition du projet et son coût de réalisation précis. A l'issue de cette procédure qui a été établie selon les exigences de la législation sur les marchés publics, le choix s'est porté sur le groupement constitué des bureaux Paysagegestion et SGI Ingénierie.

Dans le cadre de la demande du crédit d'études concernant la requalification de la Route du Lac (RC1) en avril 2019, il était mentionné qu'il serait tenu compte du projet de régionalisation des eaux usées. En effet, à ce moment-là, il était question qu'une canalisation soit créée le long de la Route du Lac (RC1), afin d'acheminer les eaux usées depuis la station de pompage des eaux (STAP) de Nyon-Rive jusqu'à une nouvelle station d'épuration des eaux usées (STEP) régionale unique à Gland. Or, fin 2020, ce projet a été mis à l'arrêt.

Notre STEP devenant de plus en plus vétuste, et sa capacité maximale approchant à grande vitesse, une autre solution relative au traitement de nos eaux usées devait rapidement être trouvée. Dans sa séance du 7 septembre 2022, le Conseil communal a accepté le préavis No. 14/2022 qui propose de raccorder nos eaux usées à la STEP existante de Nyon à l'Assé. Pour ce faire, une nouvelle canalisation d'évacuation des eaux usées doit être créée depuis la STEP de Prangins. Celle-ci sera implantée sous la Route du Lac (RC1), depuis le carrefour de la Bossière/Promenthoux jusqu'à la limite ouest de la commune, où elle sera raccordée au collecteur d'eaux usées de la ville de Nyon, puis à la STAP de Nyon-Rive. C'est ainsi que le projet initialement unique de requalification de la route du Lac (RC1) est devenu un projet global, et pluriel.

Le projet global comporte donc deux grands volets. Le premier concerne la partie « visible » de la route : il s'agit de la requalification à proprement parler. En résumé, ce volet intègre la création de trottoirs mixtes, la pose de revêtements phonoabsorbants sur les nouvelles chaussées (pose obligatoire en application de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit), la mise en œuvre d'aménagements paysagers ainsi que le renouvellement de l'éclairage public et des feux de signalisation. Ces éléments, sur le territoire pranginois, font l'objet du présent préavis. Il est porté par Madame Dominique-Ella Christin, Syndique en charge du Service Urbanisme.

Le second volet incarne la partie « invisible » du projet, puisque enterrée. Il se concentre en effet sur les réseaux souterrains, avec la création et la reconstruction d'une canalisation pour le raccordement et l'acheminement des eaux usées jusqu'à Nyon. Ces éléments, plus techniques, font l'objet du préavis n°39/2023, qui est à considérer comme le pendant du présent préavis. Le préavis n°39/2023 est porté par Monsieur Jean-Marc Bettems, Municipal en charge du Service Travaux publics, déchets, voirie & espaces verts.

La pluralité de ce projet global constitue une opportunité de taille pour la Commune de Prangins. En effet, en opérant d'une pierre deux coups, les coûts sont optimisés et la durée globale des travaux (et par là même des nuisances) fortement diminuée. L'intégration du projet lié à la création de la canalisation a nécessité un important travail de coordination avec le projet de requalification et entre les différents services techniques de la Commune de Prangins et de la Ville de Nyon. La mutualisation des études a été confiée au bureau SGI Ingénierie, co-mandataire du projet de requalification.

De son côté, la Ville de Nyon avait également entamé, dès 2017, des études en vue de requalifier plusieurs axes routiers de son territoire, dont la Route du Lac (RC1). Un préavis spécifique à cette dernière a été déposé et adopté par le Conseil communal nyonnais en février 2020, en vue de financer les prestations nécessaires aux études (préavis No. 181/2019). Concernant le tronçon s'étendant du chemin du Vallon jusqu'à la limite communale avec Prangins, la Ville de Nyon avait alors décidé de caler son calendrier sur le nôtre, ceci pour d'évidentes raisons de rationalisation des coûts et de réduction de la gêne occasionnée par les travaux. De plus, dans une volonté d'agir avec efficacité et par souci de cohérence d'aménagement et d'optimisation des ressources, les deux Communes ont travaillé en étroite collaboration avec les mêmes bureaux d'études, ingénieur civil et architecte-paysagiste, afin de développer un équipement continu et identique.

Compte tenu de la configuration plurielle du projet global, qui intègre donc la requalification des tronçons nyonnais et pranginois, ainsi que la création de la canalisation pour l'acheminement des eaux usées de Prangins sur Nyon, il a été décidé, d'entente entre les deux Municipalités, qu'une unique procédure d'appel d'offres prenant en compte l'ensemble des travaux serait lancée en commun. Destinée à une seule entreprise, l'appel d'offres est cependant divisé en deux lots, correspondant aux tronçons à réaliser sur chaque commune. Ce modus operandi permettra ainsi à chaque entité de présenter à la fois simultanément et de manière autonome sa propre demande de crédit de réalisation, tout en préservant une totale indépendance technique et financière de chaque projet. En effet, il a toujours été convenu que la coordination entre les deux communes ne devait pas être déterminante, en cas de refus de l'un ou l'autre des conseils communaux.

Dans cette même logique, les travaux liés au raccordement et à l'évacuation des eaux usées de Prangins sont, dans l'appel d'offres, clairement dissociés de ceux concernant la requalification de la Route du Lac (RC1), et font également l'objet d'un préavis séparé de la présente demande. Cependant, bien qu'ils soient séparés, ces deux préavis portés par la Municipalité de Prangins sont bel et bien conjoints, raison pour laquelle certaines parties de texte (notamment le préambule, le descriptif de l'appel d'offres ou encore le planning prévisionnel) sont identiques dans les deux documents. Pour le bon déroulement des opérations à venir, il est indispensable que ces deux préavis, qui constituent les deux volets d'un projet global lié à la Route du Lac (RC1), soient traités simultanément et conjointement, par la même commission ad-hoc.

Aujourd'hui, les Municipalités de Nyon et de Prangins sont prêtes à agir avec ambition, efficacité et rapidité face à l'urgence climatique. Elles considèrent ce projet global lié à la Route du Lac (RC1) comme prioritaire au sein de leurs politiques respectives en faveur de l'environnement et de la mobilité douce.

2. Contexte général et objectifs du projet de requalification de la Route du Lac (RC1)

La Route du Lac, aussi connue sous le nom de route de Lausanne, route Suisse ou route Cantonale 1 (RC1), constitue l'axe historique de circulation et de desserte des villes et des villages longeant les rives du Léman, de Lausanne à Genève. Bien qu'elle ait perdu sa fonction initiale depuis l'arrivée de l'autoroute A1 dans les années 1960, elle a néanmoins conservé son allure et son gabarit routier. La priorité continue à être donnée au trafic motorisé, alors même qu'elle traverse aujourd'hui de nombreuses zones urbanisées où les piétons, les cyclistes et autres usagers de modes doux méritent tout autant place, confort et sécurité que les automobilistes.

Depuis le carrefour de la Bossière/Promenthoux jusqu'à la limite ouest de la commune, le tronçon traversant la localité pranginoise n'échappe pas à ce constat : la chaussée, majoritairement réservée au trafic routier, intègre une piste cyclable dans un seul sens (Gland-Nyon) et les piétons sont relégués sur des trottoirs réduits et discontinus bordant la route de part et d'autre. Le trafic routier actuel indique que plus de 12'000 véhicules transitent chaque jour sur ce tronçon. Pour améliorer la sécurité de tous les usagers et favoriser les modes de déplacements doux, une franche requalification de cette voie cantonale en localité s'impose, ce qui permettra également de valoriser l'environnement bâti et paysager alentour et de diminuer les nuisances sonores.

2.1 Objectif n°1 : pacifier le trafic routier et encourager la mobilité douce

Envisagée à Prangins dès 2010 et intégrée dans le Plan directeur communal, la requalification de la Route du Lac (RC1) s'inscrit dans une planification dépassant largement les frontières communales : la requalification complète de la RC1, de Perroy à Genève. Ce vaste projet, mené de longue haleine à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise du Grand-Genève, se réalise en plusieurs étapes identifiées dans les différentes générations de projets d'agglomération. La traversée de localité pranginoise fait partie de la deuxième étape, constituée de plusieurs tronçons échelonnés de Bellevue à Perroy. Il s'agit d'un projet régional emblématique en faveur des populations nyonnaise et pranginoise, mais également des communes de l'ensemble du district. Inscrit en tant que projet d'agglomération de deuxième génération en 2012, il bénéficiera d'un co-financement de la Confédération estimé à hauteur de 40% des coûts imputables, selon la projection du coût des travaux établie par l'association intercommunale Région de Nyon en 2012.

Fortement encouragé et subventionné aux échelles fédérale et cantonale, ce vaste projet de requalification de la Route du Lac (RC1) vise, à terme, une pacification du trafic automobile (notamment en traversée de localités) grâce à une meilleure répartition des espaces pour chaque mode de déplacement, et l'encouragement à la mobilité douce, grâce à des aménagements confortables, sécurisés et de qualité en faveur des cyclistes et des piétons. Ces objectifs se conjuguent avec l'un des axes majeurs du programme de législature 2021-2026 de la Municipalité de Prangins : accompagner la croissance de mesures ambitieuses en faveur de la mobilité douce et de l'environnement, de concert avec les communes voisines, en améliorant la convivialité et la sécurité du réseau de cheminements pour vélos et piétons sur le territoire pranginois.

La Municipalité considère que la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité est une action emblématique en faveur d'une mobilité repensée, la mobilité de demain, sobre en carbone. En renforçant l'agrément des déplacements à pied et à vélo, cette réalisation permettra d'exploiter le potentiel de la ville « des courtes distances » et améliorera les mobilités liées aux loisirs et au tourisme.

2.2 Objectif n°2 : lutter contre le bruit, une obligation légale et subventionnée

La circulation routière constitue la source de bruit la plus importante en Suisse, et ses effets sur la santé de la population riveraine sont considérables. Réduire ces nuisances est une mesure de santé publique, en plus d'être une obligation légale. La protection contre le bruit est en effet régie par la Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) et par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB). Cette législation fixe notamment les niveaux sonores à respecter au droit des habitations et, en cas de dépassement, oblige le propriétaire de la route à prendre des mesures de protection en faveur des riverains.

Un dossier d'assainissement des nuisances sonores a été effectué sur le territoire de la commune de Prangins en 2015. Cette étude, effectuée en collaboration avec les services du Canton, et approuvée par le Conseil d'Etat début 2016, respecte par sa méthode et les mesures préconisées le règlement vaudois d'application de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement, ce qui garantit une participation financière cantonale aux travaux d'assainissement. Pour le tronçon de la Route du Lac (RC1) en localité, la mesure de protection consiste à mettre en place un enrobé phonoabsorbant à haute performance, en plus du maintien de la vitesse de circulation à 50km/h.

Le délai pour mettre en œuvre de telles mesures d'assainissement étant légalement fixé au 31 mars 2018 pour les tronçons routiers communaux et cantonaux, il est donc capital, sinon impératif, que les travaux de requalification de la Route du Lac (RC1) en localité soient entrepris dans les meilleurs délais.

3. Description du projet de requalification de la Route du Lac (RC1) en localité

3.1 Principe général

Le tronçon concerné est compris entre le carrefour de la Bossière/Promenthoux à l'est et la limite communale de Nyon à l'ouest. Il s'étend de manière rectiligne sur une longueur de près d'un kilomètre. La principale contrainte réside dans le gabarit de la voie existante, qui présente une largeur maximale d'environ 12 mètres. S'ajoutent à cette donnée de base les contraintes inhérentes aux voies de circulation en traversée de localité, notamment le passage des convois exceptionnels¹, des poids lourds et des transports publics (lignes 805 et 811 des TPN), mais aussi les intersections, les arrêts de bus, les traversées piétonnes et les nombreux accès privés.

Plusieurs variantes ont été développées en phase projet. Force est de constater que, pour conjuguer au mieux objectifs et contraintes, la largeur de la chaussée se devait d'être réduite aux 6 mètres minimum requis pour garantir le croisement de deux voitures et le passage de convois exceptionnels sur ce tronçon limité à 50km/h. A noter qu'actuellement, l'espace réservé aux véhicules présente une largeur d'environ 8 à 9 mètres.

¹ Route d'approvisionnement type I A – DGMR



Fig. 1 – Plan de situation

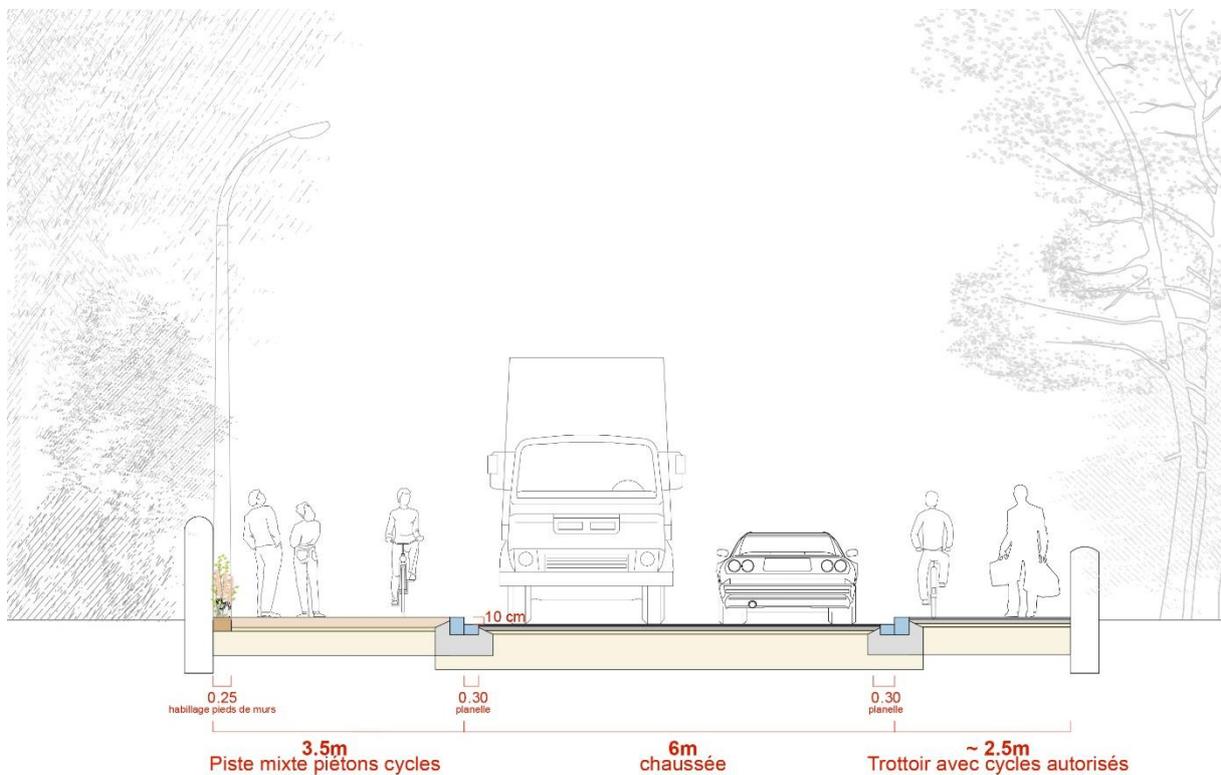


Fig. 2 – Coupe de profil type

L'avantage de réduire à minima l'espace dédié aux véhicules motorisés est double : d'une part, cela permet d'optimiser la surface pour les aménagements en faveur de la mobilité douce ; d'autre part, cela contribue à l'abaissement de la vitesse, et donc à la réduction des nuisances sonores. Le gabarit restant, d'environ 6 mètres, a été divisé en deux espaces dédiés aux piétons et aux usagers de modes doux. Le profil type, semblable sur l'ensemble du tronçon pranginois et nyonnais, présente les caractéristiques principales suivantes : chaussée de 6,00 mètres ; trottoir côté Lac de 2,50 mètres minimum ; trottoir côté Jura de 3,50 mètres. La largeur de ces deux trottoirs permet que les vélos y soient autorisés, sans compromettre la sécurité des piétons.

Une description détaillée du projet figure en Annexe 1.

3.2 Aménagements paysagers

Le préavis n°35/2019 mettait l'accent sur la mise en valeur du patrimoine paysager de la Route du Lac (RC1). Il aurait donc été logique de s'attendre à une proposition très végétale. Pourtant, le résultat est davantage minéral. Cela s'explique par le réel manque de place que nous avons constaté lors des études. En effet, il est important de préciser que la mise en place de plantations en milieu urbain est très exigeante et contrainte. Par exemple, pour les arbres, un volume minimal de substrat est requis, ce qui nécessite de la place, et les sujets plantés doivent être suffisamment résistants aux conditions de vie urbaine (notamment à la sécheresse, aux sels de déneigement, etc.).

De plus, les plantations doivent respecter certaines distances réglementaires, notamment par rapport aux conduites souterraines, aux limites de propriété, aux bâtis existants ou encore aux bords de trottoir et de chaussée. En outre, les aménagements ne doivent en aucun cas péjorer les gabarits des espaces de circulation ni la visibilité au niveau des intersections et des accès privés.

Tenant compte de ces multiples contraintes couplées à la largeur limitée du domaine public disponible, les surfaces dédiées au végétal restent très discrètes, mais elles permettent toutefois d'éloigner à certains endroits spécifiques (notamment le carrefour de la Bossière/ Promenthoux et la traversée du parc du château aux Abériaux) le flux de mobilité douce du flux automobile, tout en renforçant la qualité du patrimoine arboré existant.

Une description détaillée des aménagements paysagers figure en Annexe 2.

3.3 Eclairage public

En 2019, la réfection de l'éclairage public ne faisait pas partie des travaux planifiés dans le cadre de la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité, tels que présentés dans le préavis n°35/2019. Depuis, la volonté municipale a évolué, et il est apparu essentiel que l'éclairage de l'ensemble du tronçon soit finalement inclus dans ces travaux. L'éclairage sera donc complètement renouvelé et homogénéisé, selon les prescriptions légales actuelles en la matière (homogénéité de l'éclairage, éclairage suffisant en amont des traversées piétonnes, etc.). Cela signifie que toutes les installations existantes seront déposées, les gaines retirées, et que des socles seront créés pour l'accueil des nouveaux mâts.

Au-delà de la conformité au cadre légal, l'éclairage public du projet de requalification de la Route du Lac (RC1) a été réfléchi avec, en toile de fond, la lutte contre la pollution lumineuse, la préservation de la biodiversité et l'extinction nocturne. Ces mêmes objectifs seront véhiculés par notre futur Plan lumière, sur l'ensemble du territoire pranginois, dont l'élaboration a débuté en 2022.

Par conséquent, le nombre de mâts sera réduit au strict minimum. Hauts de 7,50 mètres, ils agrémenteront uniquement le trottoir nord, compte tenu de sa plus grande largeur et de sa fréquentation plus importante que celle du trottoir sud, et les intersections. Les candélabres seront positionnés à l'arrière du trottoir, au niveau du liseré végétal, ou dans les îlots herbeux.

Le recours à des dispositifs d'orientation et de blocage/occultation lumineuse (paralume) permettra de minimiser tant que faire se peut les éclairagements arrière intempestifs des biens-fonds riverains et, surtout, des zones forêt qui requièrent une attention soutenue. Le modèle et la technologie retenus permettront d'abaisser la luminosité et de moduler l'éclairage selon les heures, les jours ou les saisons, grâce à des systèmes de pilotage à distance. Les projets d'éclairage public sur les routes cantonales devant être approuvés par le Canton, un dossier luminotechnique a été établi avec l'entreprise Schröder, en vue de la légalisation dudit éclairage.

3.4 Feux de signalisation

En 2019, le renouvellement des feux de signalisation ne faisait pas partie des travaux planifiés dans le cadre de la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité, tels que présentés dans le préavis n°35/2019. Compte tenu de l'obsolescence des feux actuels régulant le carrefour de la Bossière/Promenthoux et la traversée de la Route du Lac (RC1)² au droit du château de Prangins (lesquels datent de 1991), il a finalement été jugé opportun de profiter de la requalification de la voie cantonale pour procéder à leur renouvellement. Les pannes récurrentes, le manque de pièces de rechange ainsi que la pénurie de techniciens formés à cette vieille génération d'installation de type MS en sont les raisons. L'implantation et le fonctionnement des feux resteront identiques.

La technologie sélectionnée intégrera un système de détection par caméra thermique permettant d'assurer une prise en compte optimale des demandes des différents usagers de la route (bus, voitures, vélos, etc.) et une priorisation des bus des TPN. Une régulation ajustée aux variations du trafic sera mise en place.

4. Mise à l'enquête et levée d'opposition du projet de requalification de la Route du Lac (RC1)

L'avant-projet de requalification de la Route du Lac (RC1) sur le territoire pranginois en localité a été envoyé pour examen préalable à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en août 2020. Les Services cantonaux consultés ont donné leur aval sur le projet en décembre 2020, donnant lieu à quelques ajustements et permettant ainsi sa mise à l'enquête publique. Celle-ci a eu lieu du 2 avril au 1^{er} mai 2022, simultanément à celle relative à la requalification du tronçon nyonnais. Une information publique annonçant la tenue de l'enquête a été envoyée aux riverains pranginois de la Route du Lac (RC1) en avril 2022.

A l'issue de l'enquête, deux oppositions ont été enregistrées pour le projet pranginois. Aucune à Nyon. L'une d'elles a été retirée par les opposants suite à une séance de conciliation au cours de laquelle ont été données des précisions et des propositions de solutions aux remarques formulées. L'autre a été maintenue, en dépit de la séance de conciliation qui s'est tenue le 23 août 2022 entre l'opposant et les représentants du Service de l'Urbanisme (Mme Dominique-Ella Christin, Syndique et Municipale en charge de l'Urbanisme ; Mme Buisson, responsable du Service ; Mme Pinon, ancienne responsable du

² Le feu piéton de signalisation situé au droit du Château de Prangins fait partie de la même installation que le feu de signalisation de la Bossière. Il s'agit d'un feu dit « déporté ».

Service). Le projet faisant l'objet d'une procédure assujettie à la Loi sur les Routes (LRou), la levée de cette opposition est à la charge du Conseil communal et fait partie intégrante du présent préavis.

Opposition de M. Philippe Narbel et proposition de réponse

M. Philippe Narbel, résident de Prangins, a fait opposition au projet de requalification de la Route du Lac (RC1) en localité. Après examen du projet, l'opposant a formulé plusieurs objections et remarques. Les propositions de réponse figurent ci-après en italique.

1. La largeur de 6 mètres envisagée pour la chaussée ne permet pas le croisement des camions à la vitesse de 50 km/h.

La largeur de chaussée de 6 mètres permet le croisement d'une voiture et d'un camion à 50 km/h selon la norme en vigueur, laquelle mentionne une largeur minimale de 5,90 mètres. Un croisement entre deux camions requiert effectivement un abaissement de la vitesse à 30km/h. Ce ralentissement ponctuel n'est pas jugé problématique pour la fluidité du trafic. A noter que le nombre de poids-lourds, une centaine par jour, est en diminution constante depuis 2005, et que la Route du Lac (RC1) n'est pas destinée au trafic de poids-lourds dans la hiérarchie du réseau routier.

Concernant les bus, les Transports publics nyonnais (TPN) ont préavisé favorablement le projet, en tenant compte qu'un ralentissement ponctuel serait à prévoir lors du croisement de deux bus. Les arrêts de bus en vis-à-vis permettent par ailleurs un croisement facilité.

En outre, le léger abaissement de la vitesse répond aux objectifs escomptés du projet, soit la pacification du trafic et la réduction des nuisances sonores.

2. Les poids-lourds venant de Gland doivent empiéter sur la bande de roulement du trafic venant en sens inverse pour rejoindre la route de la Bossière.

La route de la Bossière est en sens unique après 50 mètres, et elle n'est pas destinée au trafic de poids lourds. Les camions de livraison à l'attention des riverains peuvent effectuer leur giration avec la géométrie projetée du carrefour. La nouvelle géométrie a été vérifiée et jugée conforme par les TPN et la DGMR.

3. Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont en désaccord avec les autres tronçons de la RC1, notamment les tronçons à 80km/h.

La comparaison avec les tronçons hors localité n'est pas judicieuse car la vitesse y est nettement plus élevée.

4. Refus d'intégrer les vélos sur le trottoir et nécessité de séparer les différents flux de mobilité douce (vélos-piétons). M. Narbel propose de réaliser deux trottoirs continus le long de la route, présentant une largeur de 2 mètres chacun, et deux bandes cyclables de 1,50 mètres minimum sur la chaussée.

Le trottoir prévu côté Jura présente une largeur de 3,50 mètres, laquelle est jugée conforme aux gabarits recommandés par la norme pour une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes. Il permet la circulation de front de deux vélos (dépassement) et d'un piéton, ou alors de deux piétons et d'un vélo. Côté Lac, le trottoir de 2,50 mètres n'est pas suffisamment large pour satisfaire tous les cas de dépassement ou de croisement, mais il reste conforme à la norme pour la circulation d'un cycle et d'un piéton de front.

Les cyclistes qui le souhaitent pourront emprunter l'un ou l'autre des trottoirs, mais sans obligation. A contrario, les cyclomoteurs (électriques ou thermiques) auront l'obligation de rester sur la chaussée. Cette solution de trottoirs autorisés aux cycles est la seule en l'état actuel de la législation permettant aux cyclistes d'emprunter à choix la chaussée ou le trottoir, en fonction de leur vitesse.

Afin de clarifier le régime de priorité pour tous les usagers de la route, une signalétique verticale (poteaux et panneaux) et des marquages au sol adaptés (pictogrammes) seront mis en place. Si cela est nécessaire, le marquage d'une ligne indiquant aux cycles et aux piétons leur espace de circulation respectif sera ajouté sur le trottoir Nord.

5. Pose de revêtements rouges indiquant la priorité des cyclistes aux débouchés du nouveau quartier de L'Orangerie ou du garage automobile.

De tels marquages horizontaux sont prévus.

5. Procédure unique d'appel d'offres selon la Loi sur les marchés publics

Plus d'une demi-année s'est écoulée entre l'enquête publique et le lancement de l'appel d'offres relatif aux travaux de génie civil. Ce délai est principalement dû au développement des études liées au raccordement et à l'évacuation des eaux usées de Prangins vers Nyon et à leur intégration dans le projet de requalification de la route du Lac (RC1) en localité.

L'appel d'offres s'est déroulé du 14 novembre 2022 au 11 janvier 2023. Deux entreprises ont participé à ce marché élaboré conformément aux exigences de la législation sur les marchés publics et selon la procédure ouverte d'appel d'offres public. Dans le cadre de l'organisation de cette procédure, les Municipalités de Nyon et Prangins ont été accompagnées par l'entreprise SGI Ingénierie.

Le comité d'évaluation, chargé d'analyser les dossiers d'offres de candidatures, était composé de représentants des deux maîtres d'ouvrage.

- Dominique-Ella Christin, Syndique de Prangins et Municipale en charge du Service Urbanisme
- Jean-Marc Bettems, Municipal en charge du Service Travaux publics, déchets, voirie & espaces verts de Prangins
- Aurélie Buisson, responsable du Service Urbanisme de Prangins
- Eric Zahnd, responsable du Service Travaux publics, déchets, voirie & espaces verts de Prangins
- Anas Akry, Service des Infrastructures de Nyon, responsable du Secteur travaux
- Jean-Marc Favre, Adjoint du chef du Service des Infrastructures de Nyon

Après vérification administrative des offres déposées, un tableau d'analyse multicritères basée sur une pondération du prix à 40% et des autres critères à 60% a été réalisé par l'entreprise SGI Ingénierie. Les critères autre que le prix tenaient principalement compte de l'organisation et de l'expérience pour l'exécution du marché, de la qualité technique de l'offre (moyens matériels et humains, planning, compréhension du cahier des charges, etc.), de la contribution de l'entreprise au développement durable et de sa capacité en personnel et formation de base des personnes-clés (nombre d'ETP, d'apprentis). Cette analyse multicritère a finalement débouché sur la sélection de l'entreprise Perrin Frères SA. La Municipalité a formellement approuvé ce choix et attribué le mandat relatif à l'ensemble des ouvrages situés sur le territoire pranginois lors de sa séance du 6 février 2023, sous réserve de l'approbation par le Conseil communal du présent préavis concernant les travaux de requalification, et du préavis No. 39/2023 concernant les travaux liés à l'acheminement des eaux usées sur Nyon.

Il en a été de même du côté de la Municipalité de Nyon (recommandation d'adjudication, approbation municipale et attribution du mandat sous réserve de la validation par le conseil communal), qui dépose également sa demande de crédit pour la réalisation des travaux de requalification de la Route du Lac (RC1) sur son tronçon en localité (y compris collecteurs).

6. Aspects financiers relatifs à la requalification de la Route du Lac (RC1)

6.1 Coûts des travaux et subventions

Le devis ci-après a été établi suite à l'appel d'offres, sur la base des montants de soumissions rentrées, concernant les travaux de génie civil et les aménagements paysagers liés à la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité (hors raccordement des eaux usées et canalisation). Le projet est donc finalisé et a l'avantage d'avoir des prix détaillés par poste basés sur l'entreprise déjà sélectionnée.

Travaux	Montant en CHF
Travaux de génie civil	2'546'000.-
Aménagements paysagers	344'000.-
Marquage et signalisation	35'000.-
<u>Sous-total</u>	<u>2'925'000.-</u>
Honoraires ingénieur civil, architecte paysagiste et géomètre	220'000.-
Divers et imprévus (10%)	290'000.-
Réserve pour plus-value économique (3%)	87'750.-
<u>Total travaux HT</u>	<u>3'522'750.-</u>
TVA 8,1% (taux applicable dès le 1 ^{er} janvier 2024)	285'342.-
<u>Total travaux TTC arrondi à</u>	<u>CHF 3'808'000.-</u>

Autres frais	Montant en CHF
Fourniture (mâts lumineux + feux de signalisation)	390'000.-
Suivi archéologique ³	40'000.-
Mise à jour du cadastre	15'000.-
Honoraires ingénieur spécialiste feux de signalisation	22'000.-
<u>Total autres frais HT</u>	<u>467'000.-</u>
TVA 8,1%	37'827.-
<u>Total autres frais TTC arrondi à</u>	<u>CHF 505'000.-</u>

Coût total du projet de requalification de la RC1	Montant TTC en CHF
Total travaux TTC	3'808'000.-
Total autres frais TTC	505'000.-
<u>Coûts totaux TTC arrondi à</u>	<u>CHF 4'315'000.-</u>

Dans le cadre de la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité, nous avons l'assurance de recevoir des subventions fédérales et cantonales. Nous avons pu établir ci-dessous une synthèse suivie d'un descriptif des différentes subventions auxquelles nous pouvons prétendre.

³ Exigence du canton annoncée lors du préavis positif en retour de l'examen préalable, Division archéologie cantonale, décembre 2020.

Estimatif des subventions		Montants TTC en CHF
Projet d'agglomération (subv. fédérale)		<u>CHF 878'351.-</u> (soit environ 26% du montant des travaux et prestations subventionnables)
Protection contre le bruit (subv. fédérale + cantonale)		<u>CHF 150'600.-</u> (estimation sur la base de 15% de la part subventionnable liée à la protection contre le bruit)
Entretien de la route (subv. cantonale)		<u>CHF 400'000.-</u> (estimation sur la base de 40% de la part subventionnable liée à l'entretien de la route)
Mobilité douce (subv. cantonale)		<u>CHF 245'000.-</u> (estimation sur la base de 15% de la part subventionnable liée aux aménagements en faveur des cycles)
Total subventions TTC arrondi à		<u>CHF 1'700'000.-</u>

Les subventions peuvent donc à ce stade être approximativement estimées à CHF 1'700'000.-, laissant un solde à la charge de la Commune d'environ **CHF 2'615'000.- TTC.**

Le montant total des travaux TTC (soit CHF 3'808'000.-) n'intègre pas le coût des honoraires d'élaboration du projet, sa mise à l'enquête et sa mise en soumission, ceux-ci étant couverts par le préavis No. 35/2019. Il convient cependant de noter que le montant des honoraires ingénieur civil, architecte paysagiste et géomètre, soit CHF 220'000.- HT, est supérieur aux CHF 125'000.- qui étaient prévus dans le préavis No. 35/2019.

Deux raisons à cette augmentation : d'une part, l'augmentation du montant des travaux liés à la requalification de la route, qui passe de CHF 1'925'000.- HT estimés en 2019 à CHF 2'925'000.- HT, selon l'appel d'offres relatif à l'exécution ; d'autre part, l'intégration de l'éclairage public qui, pour rappel, n'était pas prévu lors du lancement de l'appel d'offres lié aux études. L'augmentation des honoraires relatifs au montant des travaux pour les phases d'exécution est de l'ordre de CHF 65'000.- HT. Quant aux honoraires dévolus à l'éclairage public, ils sont estimés à CHF 30'000.- HT.

L'augmentation du coût des travaux se justifie par la plus-value économique générale, qui est survenue entre 2019 et 2023, et par les plus-values liées à certaines prestations spécifiques qui n'étaient pas intégrées dans les travaux tels que prévus en 2019. Cela concerne notamment la gestion des enrobés avec teneur HAP (site pollué), l'adaptation des chambres des réseaux autres que les réseaux liés aux eaux claires, les revêtements différenciés des trottoirs (grenailé) ou encore la mise en œuvre de bordures, planelles et bandes podotactiles.

6.2 Description détaillée des subventions

Projet d'agglomération (Subvention fédérale)

Selon les accords signés en 2012, la Confédération participe au financement de ce projet d'agglomération du Grand Genève de 2^e génération (PA2). Cette 2^e étape de la requalification de la RC1 couvre l'axe de Founex à Perroy. L'estimation du montant global du coût des travaux projeté en 2012 par Région de Nyon s'élevait à 9,4 millions. Sur cette base la subvention fédérale fixée en 2012 à hauteur de 40% des coûts imputables dans le PA2 est de 3,76 millions.

En 2016, une nouvelle étude coordonnée par l'association intercommunale Région de Nyon évaluant notamment le montant des investissements nécessaires au projet RC1 a mis en évidence une sous-estimation dans l'évaluation effectuée en 2012 du montant global du coût des travaux ce qui implique que la subvention fédérale qui reste elle fixée à 3,76 millions diminue en proportion. En 2017, le tour de table effectué avec les communes concernées a démontré des calendriers et des disponibilités budgétaires non concordantes.

Quatre communes, sur les huit prévues en 2012, se sont déclarées prêtes à mettre en œuvre des travaux dans les délais impartis par le PA2 : Coppet, Nyon, Prangins et Rolle. Fort de ces constats, en juin 2017, un scénario de mise en œuvre partielle a été proposé par Région de Nyon, prévoyant la répartition de la subvention inscrite dans le PA2 sur un périmètre opérationnel réduit et proposant d'inscrire les sections non traitées dans les futurs projets d'agglomération (PA4 et PA5).

Dans cette estimation, le coût total des travaux en localité à Prangins était de l'ordre de 3,30 millions de francs suisses. Une convention partenariale entre les 4 communes maîtres d'ouvrage de la mesure 12-16 (soit Coppet, Nyon, Prangins et Rolle), le Canton et l'association Région de Nyon a été signée en 2020 (voir Annexe 3). Cette convention répartit la subvention fédérale au prorata du nombre de kilomètres requalifiés sur chaque commune, soit pour Prangins CHF 812'536 HT (CHF 878'351.- TTC). Ce montant est un plafond maximal. Cette subvention correspond à environ 26% du montant du coût des travaux. La Commune bénéficiera de cette contribution fédérale indépendamment de son appartenance à l'association intercommunale Région de Nyon.

Une fois l'autorisation de construire obtenue (autrement dit, dès la validation de la présente demande de crédit), nous établirons une demande de détermination de la contribution fédérale qui débouchera sur la signature d'une convention de financement. Il est impératif que cette convention soit signée par la Confédération avant le début des travaux et au plus tard le 31 décembre 2027.

Protection contre le bruit (subvention fédérale)

La mise en place de revêtement phonoabsorbant bénéficie d'une autre subvention de la part de la Confédération, par le biais de convention programme. Cette participation est d'environ 15% du montant des travaux et prestations liés à la réduction du bruit routier. Après vérification auprès du Canton, il s'avère que la Commune n'a pas de démarches particulières à entreprendre pour l'obtention de cette subvention OPB qui arrivera automatiquement, et dont le délai d'attribution a été prolongé ad vitam aeternam.

Aménagements en faveur de la mobilité douce (subvention cantonale)

Une participation complémentaire sera demandée au Canton au titre des subventions en faveur des mesures de mobilité douce. Elle est fixée à environ 15% des coûts du projet et des prestations en lien avec les cycles, ceci conformément au texte du projet de décret (EMPD) accepté par le Conseil d'Etat le 3 octobre 2018, accordant à ce dernier un crédit d'investissement de CHF 17'275'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues non motorisés des projets d'agglomération et pour renforcer l'activité du Guichet cantonal vélo. Ce projet de décret sera soumis prochainement au Grand Conseil.

Entretien de la route (subvention cantonale)

Une autre participation sera demandée au Canton au titre des subventions en faveur des travaux communaux sur des routes cantonales en traversé de localité, conformément à l'article 56 de la loi sur les routes (LRou). Cette participation financière est estimée à 40% de la part subventionnable du projet lié à la réfection de la route.

6.3 Frais d'entretien

La Route du Lac (RC1) en localité bénéficie déjà d'un entretien effectué par les employés de la Commune. Les coûts nécessaires à cet entretien sont intégrés dans le budget annuel de fonctionnement. La prévision financière supplémentaire induite par la création d'aménagements paysagers et d'un trottoir continu côté Lac se résume de la manière suivante.

Désignation	Montant en CHF
Nettoyage mécanique (2 fois par an)	600.-
Entretien aménagements paysagers	1'500.-
Total HT	2'100.-
TVA 8,1%	170.-
<u>Total des frais d'entretien TTC arrondi à</u>	<u>CHF 2'300.-</u>

6.4 Situation économique pour la réalisation simultanée des préavis n°38/2023 et 39/2023

Le fait d'exécuter simultanément les travaux de la canalisation de liaison et de requalification de la Route du Lac (RC1), sur les deux communes avec le même bureau d'ingénieur, permet de réaliser une économie de l'ordre de 8 à 10 % sur l'ensemble des travaux.

Si le crédit de réalisation du préavis No. 39/2023 intitulé « Demande de crédit de CHF 3'100'000.- pour la réalisation d'une canalisation pour l'acheminement des eaux usées de la station d'épuration des eaux (STEP) de Prangins à la station de pompage des eaux (STAP) de Nyon-Rive » devait être refusé par le Conseil communal, il n'y aurait pas de plus-value notable pour une réalisation indépendante du présent préavis.

7. Planning prévisionnel

Le planning prévisionnel ci-dessous doit être pris avec une certaine largesse car plusieurs procédures administratives peuvent être longues. Ces étapes doivent toutefois être respectées afin de pouvoir bénéficier des subventions annoncées dont les montants sont importants.

Avril 2023	Dépôt du présent préavis au bureau du Conseil communal
6 septembre 2023	Vote du crédit de construction par le Conseil communal
Mi-septembre 2023	Dépôt du dossier de co-financement au Canton (DGMR)
Mi-novembre 2023	Approbation du dossier de requalification de la Route du Lac (RC1) par la DGMR
Mi-mai 2024	Signature de la convention de co-financement par la Confédération
Été 2024	Début des travaux
Fin 2025	Fin des travaux

Le début des travaux n'est possible qu'après la signature de la convention de financement. Si les travaux débutent avant la signature, l'entier de la contribution sera perdu. Les travaux doivent commencer au plus tard le 31 décembre 2027.

8. Conclusion

La requalification de la Route du Lac (RC1) contribuera à l'amélioration de la qualité de vie des pranginois, grâce à la diminution des nuisances sonores et de la pollution lumineuse, à l'aménagement d'itinéraires de mobilité douce continus et sécurisés et à la valorisation du patrimoine paysager exceptionnel. Cette demande de crédit est destinée à financer l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de ce cadre de vie.

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

Le Conseil communal de Prangins

- vu le préavis municipal No. 38/2023 concernant la demande de crédit de réalisation de CHF 4'315'000.- TTC en vue de la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité et proposition de levée d'opposition
- vu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- ouï les conclusions de la commission chargée d'étudier cet objet,
- attendu que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

1. de lever l'opposition de Monsieur Philippe Narbel relative à la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité
3. d'accorder un crédit de CHF 4'315'000.- TTC en vue de la requalification de la Route du Lac (RC1) en localité
4. de financer cette opération avec notre trésorerie courante ou par le biais d'un emprunt, conformément à l'art. 18 ch.7 du Règlement du conseil communal,
5. d'amortir ce montant sur une période de 30 ans et de porter le montant annuel y relatif au compte de fonctionnement.

Ainsi adopté en séance de Municipalité du 3 avril 2023, pour être soumis au Conseil communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La syndique



Dominique-Ella Christin



Le secrétaire adj.



Basile Kaiser

Annexes :

1. Description détaillée du projet
2. Description détaillée des aménagements paysagers
3. *Convention pour la répartition de la subvention PA2 de la RC1 2^e étape, 2020*

Description détaillée du projet
--

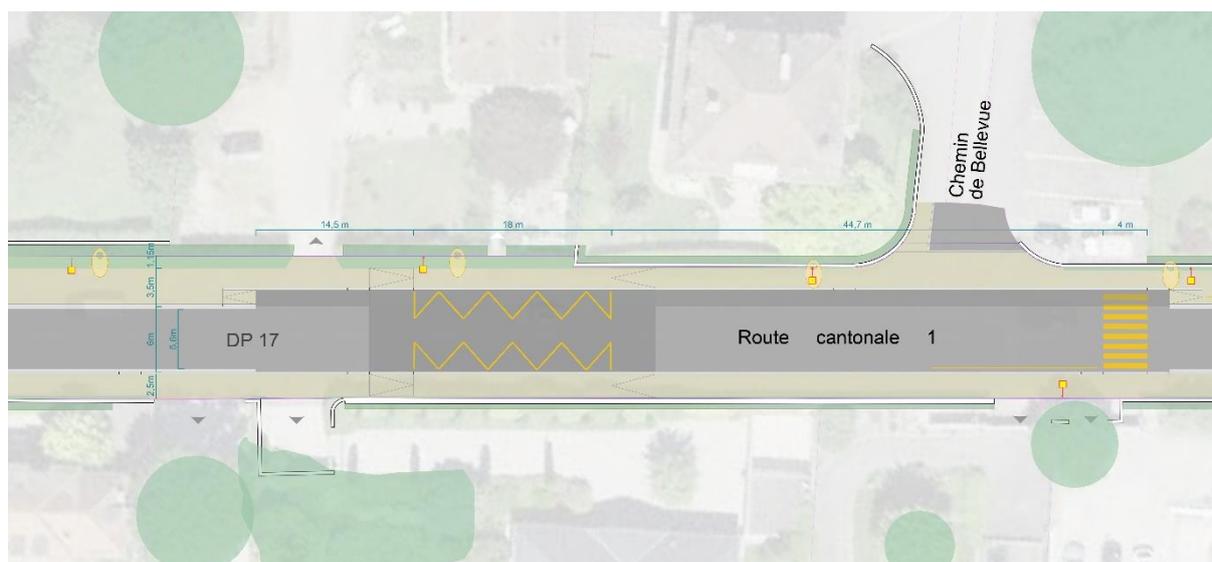
Gestion des différents flux de circulation

Mobilité douce

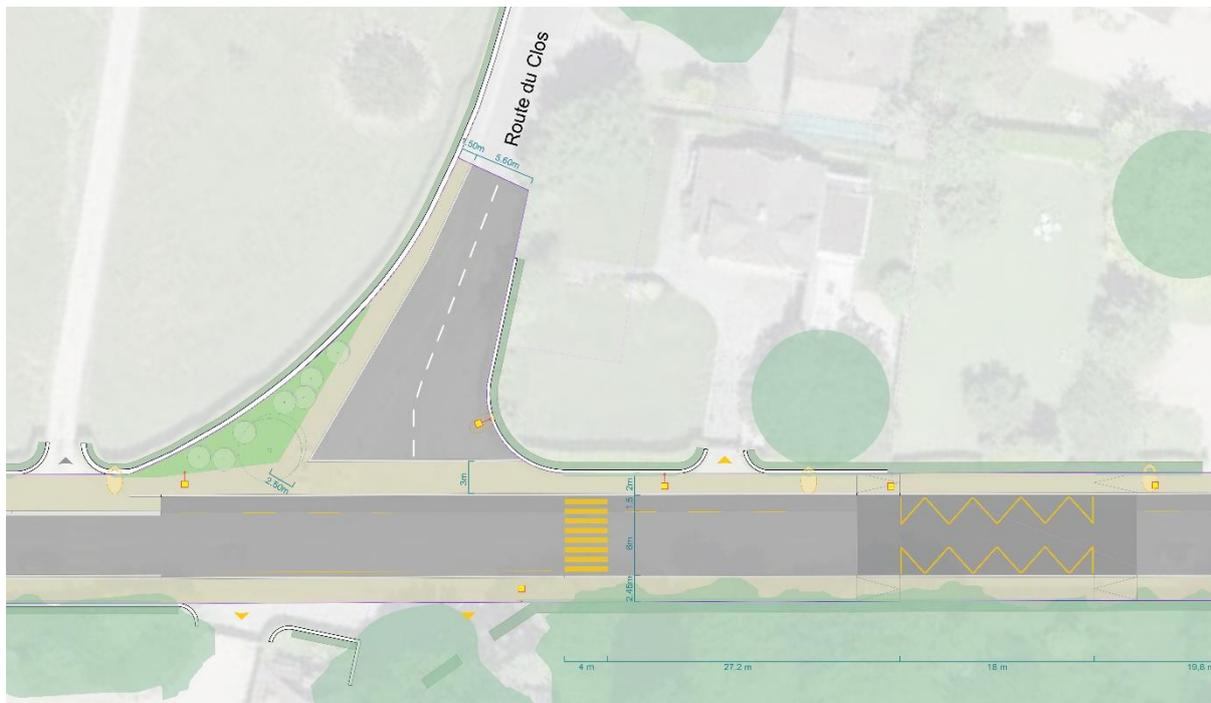
L'objectif d'offrir une continuité des parcours dévolus à la mobilité douce tout en assurant un confort d'usage sur l'entier de la traversée sera garanti par le projet. Contribueront à ce succès : au nord, l'élargissement du trottoir existant qui passera de 2,50 à 3,50 mètres, et au sud, l'aménagement d'un trottoir continu de 2,50 mètres de largeur. Bien que les trottoirs soient théoriquement réservés aux piétons, les largeurs proposées seront acceptables pour que les cycles y soient autorisés, tout en garantissant une bonne cohabitation entre les différents usagers. En outre, cette solution est la seule, à l'état actuel de la législation, autorisant les cycles à emprunter à choix la chaussée (cycles rapides) ou le trottoir.

Au niveau des arrêts de bus « La Banderolle » et « Sadex », la largeur du trottoir nord sera diminuée à 2,00 mètres, afin de ménager un renforcement pour le bus. Les cyclistes regagneront alors momentanément la chaussée, grâce au marquage de la piste. En revanche, au niveau de la traversée Château / Abériaux, les trottoirs nord et sud s'élargissent tous deux à 4 mètres, englobant ainsi l'aire d'attente des passagers, sans compromettre la circulation des piétons et des cycles. Cet aménagement spécifique témoigne la volonté de révéler la qualité exceptionnelle de la percée visuelle et paysagère menant du château jusqu'au lac.

La continuité des cheminements piétonniers du château jusqu'au lac sera également renforcée grâce à la création d'une nouvelle traversée sécurisée de la Route du Lac (RC1), laquelle sera aménagée dans le prolongement du sentier du Nant de Leyaz.



Aménagement du débouché du chemin de Bellevue



Aménagement du carrefour du Clos

Transports publics

Le tronçon de la Route du Lac (RC1) en localité comporte trois arrêts de bus. Les arrêts « Abériaux » et « Sadex » sont desservis cinq fois par heure grâce aux bus des lignes 805 et 811, tandis que l'arrêt « La Banderolle » est uniquement desservi une fois par heure par le bus 811. Au terme du chantier, tous les arrêts seront conservés à leurs emplacements actuels. Les arrêts seront aménagés selon les prescriptions des Transports publics nyonnais (TPN) et garantiront l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) selon la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). La longueur des arrêts sera de 18 mètres, afin de pouvoir accueillir si nécessaire des bus de type articulé, et les quais présenteront une hauteur de 22 centimètres sur toute la longueur de l'arrêt. Cette hauteur sera matérialisée par une bordure droite, similaire à celle des trottoirs.

L'implantation des arrêts en vis-à-vis, compacte et claire, a été privilégiée. Au nord, des décrochements seront aménagés dans le trottoir afin de pouvoir faciliter le dépassement des bus et maintenir la fluidité du trafic. Le positionnement des traversées piétonnes a été réajusté afin de garantir une visibilité suffisante de 40 mètres en cas de dépassement d'un bus à l'arrêt par un véhicule motorisé. L'arrêt actuellement en baignoire situé au niveau des Abériaux, qui confère une image très routière au droit du château, sera remplacé par un arrêt en ligne.

Carrefours

Les carrefours ont fait l'objet d'une analyse particulière pour définir le type d'aménagement préconisé afin de favoriser les modes doux, tout en préservant la desserte locale et la fluidité sur l'axe principal de la Route du Lac (RC1). C'est finalement la création de trottoirs traversants qui a été retenue pour l'aménagement des intersections avec le chemin de Bellevue et la route du Clos. Cette solution permettra de sécuriser les modes doux en leur donnant la priorité. En effet, c'est la chaussée qui s'interrompt, et non le trottoir.

Le réaménagement du carrefour du Clos devra permettre le maintien de la double présélection actuelle au débouché de la route du Clos. Le carrefour de la Bossière/Promenthoux sera quant à lui maintenu dans son état de fonctionnement actuel. Dans ces deux intersections, les emprises des chaussées seront optimisées au bénéfice de trottoirs élargis et d'espaces plantés marquant la porte d'entrée et le seuil de la Commune.

Accès privés

Les accès privés donnant sur la Route du Lac (RC1) sont nombreux. Ils seront aménagés de manière à réduire les risques de conflits avec les usagers du trottoir. Des bordures franchissables biaises, d'une hauteur maximale de 6 centimètres, seront mises en place le long de la chaussée. Lorsque cela sera jugé nécessaire (par exemple à l'entrée du nouveau quartier Le Clos/L'Orangerie ou au niveau du garage automobile), des marquages colorés rouges pourront également être réalisés en faveur des cyclistes.

Matérialité

Chaussée

De manière générale, la chaussée présentera un gabarit de 6,00 mètres de largeur, et la vitesse de circulation sera limitée comme actuellement à 50km/h. Les seuls élargissements construits répondront aux exigences des arrêts de bus. À qualité égale, l'utilisation de matériaux recyclés ou offrant un bilan écologique qualitatif sera systématiquement privilégiée.

Afin de satisfaire aux exigences légales en termes d'assainissement des nuisances sonores excessives dues au trafic routier, le projet intègrera la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant¹ sur l'ensemble de la traversée. Les zones exposées aux fortes sollicitations mécaniques émanant des bus (phases successives de freinage et d'accélération) seront traitées avec un revêtement spécifique renforcé.

L'élargissement des trottoirs de part et d'autre de la chaussée ainsi que les importants travaux liés à la création de la canalisation d'acheminement des eaux usées vers Nyon engendreront la démolition d'une grande partie de l'enrobé et des bordures existantes. Au niveau de la chaussée, les couches actuelles de fondation seront conservées au maximum, pour autant que les valeurs de portance et le compactage soient conformes en tous points aux normes, ce qui sera vérifié grâce à des essais préalables. La couche de roulement sera quant à elle entièrement refaite en revêtement phonoabsorbant.

¹ Type SDA-4 – Revêtement phonoabsorbant à haute performance – gain estimé à 3dB



Planelles et bordures de trottoir en granit



Enrobé grenailé

Trottoirs

Les espaces de circulation dédiés à la mobilité douce présenteront un revêtement différencié de celui de la chaussée. Des contrastes seront ainsi créés, participant à gommer le caractère routier de cet axe, à contrecarrer la « noirceur » du revêtement phonoabsorbant et, surtout, à accentuer la présence des usagers non motorisés. Les recherches effectuées par le bureau d'architectes-paysagistes pilote des études ont convergé vers la mise en place d'un enrobé grenailé.

Préférés à des enrobés spéciaux ou des enduits naturels, ce type de revêtement assurera un confort à la marche et au roulement, une durabilité, une adaptabilité à une circulation ponctuellement plus exigeante (véhicules d'entretien, accès riverains, trottoir traversant, etc.) et une résistance à l'usage et aux marquages (gomme de vélos, trottinettes, etc.).

Une attention particulière a également été portée à la séparation entre la chaussée et les espaces de circulation dédiés à la mobilité douce. Au niveau de la chaussée, cette délimitation sera matérialisée par des planelles d'écoulement en pierre naturelle (granit), larges de 30 centimètres, qui seront intégrées au niveau des lisières externes, dans le strict prolongement du revêtement phonoabsorbant. L'intérêt de ces planelles est double : d'une part, elles permettent de réduire visuellement la largeur de la chaussée et l'emprise de l'enrobé, concourant ainsi à l'abaissement de la vitesse ; d'autre part, elles assurent l'écoulement longitudinal des eaux de ruissellement et intègrent dans leur largeur les grilles de d'évacuation de celles-ci.

Au niveau des trottoirs, la délimitation sera matérialisée par des bordures droites, conçues dans la même matérialité que les planelles, donc résistantes au gel et au sel de déverglaçage. Hautes de 10 centimètres en section courante, elles s'abaissent à 3 centimètres au niveau des traversées piétonnes et à 6 centimètres aux débouchés des accès privés, où elles deviennent biaises. Elles augmentent à 22 centimètres lorsque les trottoirs se transforment en quai de bus, afin d'être conformes à la LHand. Des bordures spéciales de raccord, dites plongeantes, assureront la transition entre ces différentes altimétries.

Description détaillée des aménagements paysagers

Sur tout le parcours

Un liseré vert, d'une largeur d'environ 25 centimètres, sera aménagé en bordure de trottoir, au pied des murs clôturant les parcelles riveraines à la Route du Lac (RC1). Cette fine bande fleurie sera délimitée du trottoir par une volige métallique et se développera dans une grave terreuse. Cet aménagement permettra l'expression d'une végétation de type rudérale, mêlant des espèces indigènes adaptées à la sécheresse et aux substrats pauvres, telles les graminées ou encore les plantes vivaces à fleurs (euphorbes, roses trémières, etc.). Inscrit dans un mode de gestion extensif favorisant la biodiversité, ce liseré végétal soulignera la continuité des aménagements dédiés aux modes doux, sans limiter ni entraver la circulation. Ce type de végétation, à développement lent, réduira en partie les travaux d'entretien qui seront effectués par les collaborateurs du Service Travaux publics, Déchets, Voirie et Espaces verts.



Exemple de liseré végétal

Carrefour du Clos

Le liseré végétal susmentionné s'élargit et se transforme en îlot à l'ouest de l'intersection entre la Route du Lac (RC1) et celle du Clos. La plantation d'un arbre majeur et de plusieurs petits arbustes se conjugue avec le nouveau tracé géométrique et accentue le soin porté à l'image de ce carrefour, qui constitue la porte d'entrée vers le centre de Prangins. Indigène, l'essence sélectionnée pour l'arbre majeur devra être capable de supporter une taille régulière pour maintenir le gabarit routier imposé. La hauteur du reste de l'aménagement végétal de type prairie sera contenue, afin de ne compromettre ni le passage des bus et des poids lourds, ni la visibilité des piétons à cet endroit très fréquenté notamment aux heures de pointe.

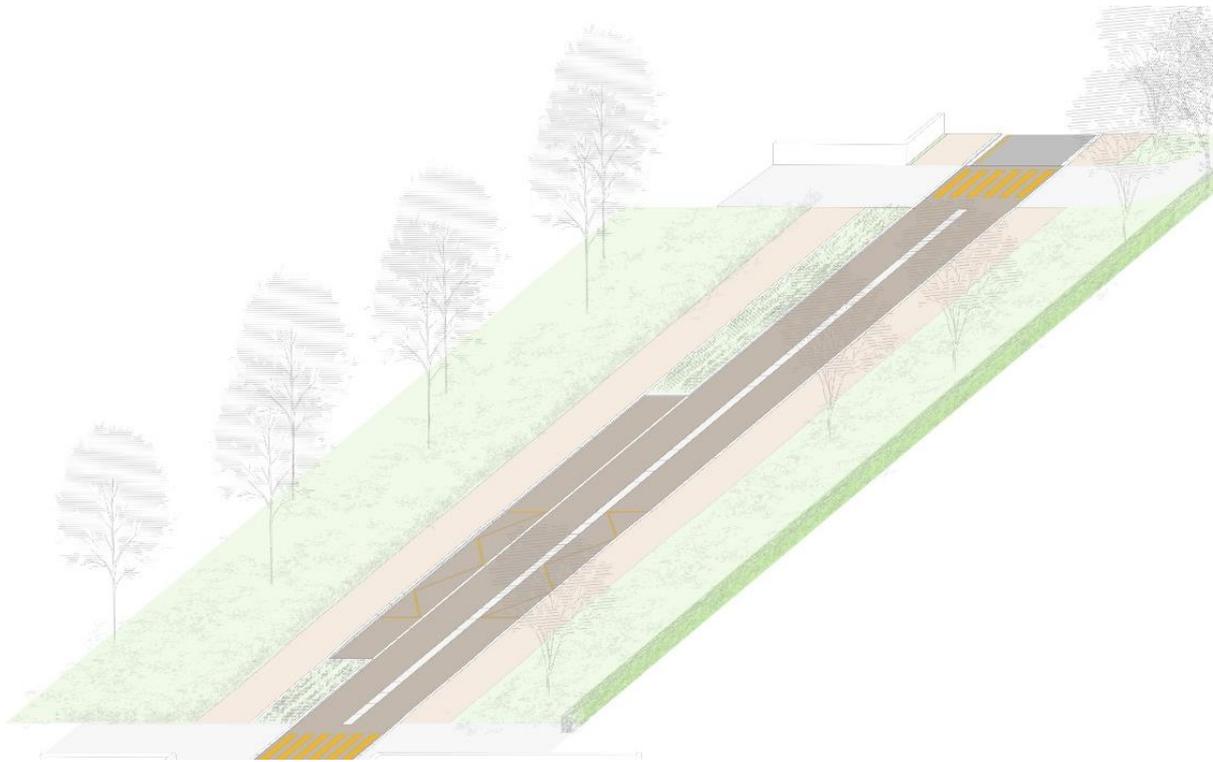
Carrefour de la Bossière/Promenthoux

Le gabarit de cette intersection majeure, qui marque le seuil du territoire pranginois en localité, permet de créer plusieurs îlots végétaux participant à la sécurisation des cycles et des piétons, l'espace dédié à la mobilité douce étant en effet éloigné du flux automobile. Un arbre majeur ponctuera également ce lieu emblématique. Il devra répondre aux mêmes exigences que celui du carrefour du Clos.

Dans les îlots, un semis en place sera privilégié et un mode de gestion extensif, qui s'inscrit dans la gestion différenciée, sera préconisé dans les règles d'entretien de sécurité éditées par la DGMR. Les arbres de grand gabarit existant seront conservés. Une attention particulière devra être accordée, durant les travaux, à ne pas endommager le système racinaire de ces arbres, afin de garantir leur santé et leur pérennité.

Séquence château

Afin de distinguer et renforcer la séquence paysagère reliant le parc du château de Prangins aux Abériaux, un aménagement différencié a été imaginé. Au nord, l'arrêt de bus s'inscrit dans une bande paysagère traitée dans la continuité de la prairie du château. Côté lac, le traitement paysager, fait de prairie, de quelques arbres et d'une haie basse persistante, permettra d'occulter la vue directe sur le parking des Abériaux situé en contrebas, sans compromettre le dégagement visuel. La chaussée se démarquera grâce aux planelles latérales qui seront ramenées au centre. Enfin, la création d'une traversée piétonne dans le prolongement de la promenade du Nant de Leyaz assurera une connexion sécurisée vers la route de Promenthoux.



Concept paysager de la séquence Château



**Région
de Nyon**



VILLE DE
NYON



MOBILITE, ROUTE SUISSE (RC1)

Convention pour la répartition de la subvention PA2 de la RC1 2ème étape

Entre

La Commune de Coppet

La Commune de Nyon

La Commune de Prangins

La Commune de Rolle

ci-après nommées « les Communes partenaires »,

La Région de Nyon

ci-après nommée « la Région de Nyon »

1. Objet de la convention

La Route Suisse (RC1) constituait l'axe de transit principal entre Genève et Lausanne jusqu'à la construction de l'autoroute A1. Le réaménagement de la RC1 est à présent nécessaire pour adapter la route à sa nouvelle fonction de desserte régionale et locale, répondre à l'évolution des besoins des mobilités douces, mieux l'intégrer dans son environnement naturel et construit afin d'en réduire les nuisances, et améliorer la sécurité pour tous les modes.

Pour ce faire, plusieurs étapes de réaménagement sont prévues tant sur le Canton de Genève que sur le Canton de Vaud. La première étape est en travaux. Plusieurs mesures ont déjà fait (et feront encore) l'objet de demande de cofinancement à la Confédération dans le cadre du Projet d'agglomération Grand Genève.

La 2^{ème} étape Founex-Perroy y compris la traversée de Coppet mesures 12-16 est inscrite dans le projet d'agglomération PA2 avec un cofinancement fédéral.

Cette convention a pour but :

- d'entériner la volonté des communes de Coppet, Nyon, Prangins, Rolle d'engager les études et travaux de la RC1 dans le cadre du calendrier PA2 pour la mesure 12-16.
- de fixer, entre les 4 communes la répartition de la subvention de la Confédération dans le cadre du PA2.

2. Objectifs du projet

Globalement il s'agit :

- d'assurer la continuité longitudinale des modes doux et la sécurité des traversées pour l'accès au lac, soit amoindrir l'effet coupure de la RC1 avec les bords du lac et les activités qui s'y déroulent ;
- de modérer le trafic et d'assurer la sécurité de tous les modes de transports qui empruntent cet axe ainsi que la gestion des différents flux qui s'y rencontrent et se croisent;
- de valoriser le paysage lacustre, les vues et faciliter les accès au littoral. La question paysagère doit être prise en compte dans l'approche générale de projets.

Les mesures prévues pour la requalification de la RC1 concernent les gabarits routiers, le traitement des mobilités douces, le traitement des différents carrefours et l'aspect paysager.

3. Répartition de la subvention fédérale de l'étape PA2

Une convention est en cours de signature entre les Cantons de Genève et de Vaud pour la répartition du montant de la subvention fédérale, selon les pourcentages annoncés dans la mesure PA2. Le montant de la subvention vaudoise est fixé dans le cadre de cette convention.

Subvention Accord prestations PA2		Coût Accord prestations	Subvention	VD
Coût 2005 HT et hors renchérissement		13.92	5.57	3.76
Fiche PA2 10 mio (67.5%) VD et 4.8mio (32.5%) GE				

La subvention PA 2 est répartie au prorata des km aménagés sur les communes

Répartition subvention PA2 au KM	km	%	Montant CHF HT
Traversée de Coppet	1.05	20.63	775'688
Nyon: Bois-Bougy Rive	2.04	40.08	1'507'008
Prangins en localité	1.10	21.61	812'536
Rolle: Châtelain-Couronnette	0.90	17.68	664'768
TOTAL	5.09	100.00	3'760'000

Chacun de ces tronçons fera l'objet d'une sous-mesure annoncée comme telle à la Confédération.

4. Cadre partenarial

Coordination

Le projet de RC1 2^{ème} étape dans son ensemble se déroulera sur de nombreuses années et avec des maîtres d'ouvrage différents. La Région de Nyon, dans son rôle de coordinateur et de représentant Grand Genève, assure :

- Une coordination d'ensemble des différents tronçons
- Une revue de projet avec les différents maîtres d'ouvrage ad minima deux fois par année
- L'inscription des futures étapes dans les projets d'agglomération successifs et le suivi pour la Confédération avec la DGMR
- La récolte des données servant au monitoring d'ensemble du Grand Genève

Comité de pilotage (COPIL)

Le COPIL RC1 2ème étape réunit les MO pour le pilotage de la démarche d'ensemble et la coordination entre eux.

Il est composé de :

- Pierre Graber, Région de Nyon
- Leila Slama-Lambelet, Canton de Vaud
- Gérard Produit, Commune de Coppet
- Bernard Henrioux, Commune de Crans-près-Céligny
- Maurice Gay et Roxane Faraut Linares, Commune de Nyon
- Dominique Ella Christin, Commune de Prangins
- Michael Rohrer, Commune de Gland
- Eric George, Commune de Bursinel
- Kurt MÜLLER, Commune de Dully
- Loïc Haldimann, Commune de Rolle
- Agrippino Cardello, Commune de Perroy

Groupe technique (GT)

Le GT est composé de :

- Emilie Bassetto, Région de Nyon
- Alain Miquel, Commune de Nyon
- Raphaëlle Probst, Commune de Nyon
- Isabel Girault, Commune de Prangins,
- Bernard Bertoncini, Commune de Coppet
- Serge Gambarasi, Commune de Rolle
- Alain Delacrétaz, Direction général de la mobilité et des routes

5. Communication

Les maîtres d'ouvrage mentionneront les organismes « subventionneurs » dans leurs communications, soit Grand Genève/Confédération, Région de Nyon, Canton de Vaud, selon leurs modalités propres.

6. Obligations des parties

Obligations à charge des Communes partenaires

- Les Communes bénéficiaires de la subvention PA2, Coppet, Nyon, Prangins, Rolle, s'engagent à conduire les études et travaux des tronçons en localité dans le calendrier annoncé par la Confédération, sous réserve d'acceptation des crédits par leurs Autorités compétentes, leur capacité d'investissements et les procédures liées, soit mise en service fin 2025, le fonds d'agglomération PA1 et PA2 s'éteignant en 2027. Les travaux devront débuter après la conclusion de la convention de financement fédérale.

Obligations à charge du Canton

- Le Canton de Vaud s'engage à déposer auprès de la Confédération les demandes de convention de financement pour les tronçons bénéficiant de la subvention PA2.

Obligations à charge de la Région de Nyon

- La Région de Nyon, s'engage à assurer la coordination générale de la démarche RC1 2^{ème} étape.
- La Région de Nyon s'engage à présenter en temps voulu les demandes de subventionnement aux communes.

7. Etapes suivantes

Les partenaires s'engagent à poursuivre leur coordination pour déterminer les futures étapes de réalisation de la RC1 2^{ème} étape, Founex-Perroy, ainsi que les études et démarches nécessaires.

8. Durée, modifications et résiliation de la convention

Durée de la convention

La convention est valable jusqu'à la réalisation complète des tronçons et l'obtention de la totalité de la subvention fédérale prévue à cet effet.

Modifications

La convention pourrait être modifiée en cas de changement dans le montant de la subvention fédérale et sa répartition entre les communes.

Retrait de la convention

Une commune dont le projet ne pourrait être réalisé (décision des Autorités compétentes) ou ne pourrait être réalisé dans les délais relatifs à l'octroi de la subvention fédérale, peut se retirer de la convention. Une coordination avec l'ensemble des partenaires doit être établie pour garantir l'efficacité d'ensemble du projet RC1.

Sur le principe, la cote part de la sous-mesure abandonnée ne sera pas réparti entre les autres sous-mesures. Des échanges avec la Confédération seront entrepris pour réévaluer l'efficacité de la mesure dans son intégralité.

For juridique et droit applicable

Le droit suisse est seul applicable à cette convention. Si les Parties ne parviennent pas à régler d'éventuels litiges à l'amiable, elles déclarent reconnaître expressément la compétence des tribunaux ordinaires. Le for est Lausanne, sous réserve d'un recours au Tribunal Fédéral.

Clause de nullité

La présente convention est conditionnée à la décision formelle de la Confédération d'attribuer la totalité de la subvention en PA2 en vertu de l'accord sur les prestations. Si tel n'est pas le cas, la présente convention est annulée.

Si une disposition de cette convention s'avérait nulle, elle entraînerait la nullité de la convention dans son entier. Les parties sont tenues d'établir une nouvelle règle qui respecte au mieux l'esprit et le but de ce contrat en lieu et place de la disposition nulle ou annulée.

Annexes

1. Engagement à ne pas prétendre à la subvention
2. Planification des étapes
3. Sources de financement

Signatures

La présente convention est établie en 5 exemplaires signés, chaque partie reçoit un exemplaire original.

Fait à Nyon, le

Pour la commune de Coppet

M. Gérard Produit, Syndic



M. Bernard Bertoncini, Secrétaire municipal



Pour la commune de Nyon

M. Daniel Rossellat, Syndic

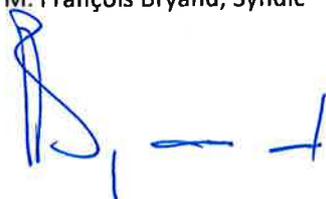


M. Pierre-François Umiglia, Secrétaire municipal



Pour la commune de Prangins

M. François Bryand, Syndic



Mme Laure Pingoud, Secrétaire municipale



Pour la commune de Rolle

M. Denys Jaquet, Syndic

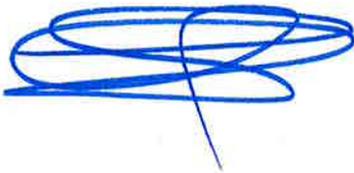


M. Julien Bocquet, Secrétaire municipal



Pour la Région de Nyon

M. Gérald Cretegny, Président



M. Olivier Haener, Secrétaire général



Annexe 1

Les communes RC1 de Crans-près-Céligny, Gland, Dully, Bursinel, Perroy, le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) de l'Etat de Vaud, s'engagent à ne pas prétendre à la subvention PA2.

Pour la commune de Crans-près-Céligny

M. Robert Middleton, Syndic

M. Roland Bersier, Secrétaire municipal



Pour la commune de Gland

M. Gérald Cretegny, Syndic

M. Julien Niklaus, Secrétaire municipal



Pour la commune de Dully

M. Frédéric Mani, Syndic

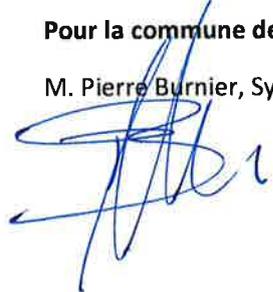
Mme Isabelle Blanchard, Secrétaire municipale



Pour la commune de Bursinel

M. Pierre Burnier, Syndic

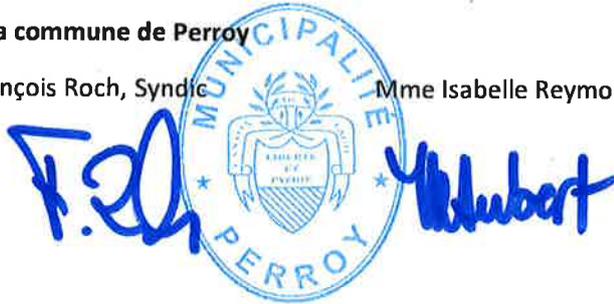
Mme Christiane Gerber, Secrétaire municipale



Pour la commune de Perroy

M. François Roch, Syndic

Mme Isabelle Reymond Aubert, Secrétaire municipale



The image shows two handwritten signatures in blue ink. On the left is the signature of François Roch, and on the right is the signature of Isabelle Reymond Aubert. In the background, there is a circular official stamp of the Municipality of Perroy. The stamp features a central coat of arms with a shield, a crown, and a banner. The text around the stamp reads 'MUNICIPALITE' at the top and 'PERROY' at the bottom, with two small stars on either side of the coat of arms.

Pour le Département des infrastructures et des ressources humaines

Mme Nuria Gorrite, Présidente du Conseil d'Etat



A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'N. Gorrite', written in a cursive style.

Annexe 2 Planification des étapes

Étape PA1

Mesure 12-15 Requalification de la Route Suisse 1^{ère} étape Versoix-Mies-Founex.

En 2007, le projet RC1 1^{ère} étape a été inscrit dans le projet d'agglomération de 1^{ère} génération, retenu par la Confédération pour un financement, il figure dans l'Accord sur les prestations signé en 2011.

En juillet 2015, une convention a été signée entre les Cantons de Genève et de Vaud pour la répartition du montant de la subvention fédérale, soit : CHF 6.98 millions, 50% CHF 3.49 pour Vaud, idem pour Genève (en effet les montants par canton n'avaient pas été précisés dans le libellé de la mesure).

En juin 2018, La convention de financement pour le tronçon vaudois entre la DGMR et l'OFROU a été signée pour le montant de CHF 3.49 millions.

Les travaux sont engagés tant sur le périmètre genevois que vaudois. Pour le tronçon Mies-Founex (à l'exclusion de la traversée de Coppet qui figure dans la mesure 12-16).

Etape PA2

Mesure 12-16 Requalification de la route Suisse (2^{ème} étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversée de localités (canton du Vaud) 4.8 (GE) 10 (VD).

En 2012, le projet RC1 2^{ème} étape a été inscrit dans le projet d'agglomération de 2^{ème} génération, retenu par la Confédération pour un financement, il figure dans l'Accord sur les prestations signé en 2015.

La Confédération dans son évaluation a demandé de préciser les périmètres entre les mesures 12-16 et 12-28 (RC1 3^{ème} étape mesure 12-28 annoncé sur le même périmètre). Ce qui a été fait annonçant les tronçons traversée de Coppet, tronçon Crans-près-Céligny – Nyon pour la 12-16 et Nyon-Perroy pour la 12-28.

En 2016, les mesures 12-16 et 12-28 ont fait l'objet d'une étude de faisabilité d'ensemble ayant abouti à un projet « fil rouge » cohérent avec une première estimation financière.

En 2017 un scénario de mise en œuvre a été élaboré précisant les étapes, notamment par rapport à la sécurité des modes doux et aux priorités d'assainissement du bruit routier.

En 2018, les communes et le canton de Vaud, maitres d'ouvrage (selon LRou), ont donné leur accord sur le scénario, les communes ont aussi réalisé la coordination avec leurs projets d'espaces publics adjacents.

En 2019, les partenaires du projet adoptent la présente convention.



Scenario PA2 5.05 km sur territoire vaudois

Etape PA3

Pas de mesures

Etape PA4 et suivants

Mesure 12-28 Requalification de la route Suisse (2^{ème} étape) tronçon Founex-Perroy (2^{ème} phase), annoncée en horizon B dans le PA2, respectivement C dans le PA3. Cette mesure, selon le scénario retenu par les partenaires, fera l'objet d'une demande de cofinancement par étapes dans les prochaines générations de projet d'agglomération pour poursuivre la mise en œuvre de la Route Suisse dans son entier.

Annexe 3 Financement

Plusieurs sources de subventionnement potentielles aux maîtres d'ouvrage peuvent être mobilisées pour la réalisation des projets, soit :

- la subvention fédérale (demande relayée à la Confédération par le biais de la DGMR lorsque les autorisations de construire sont obtenues et les crédits de construction alloués par les collectivités)
- la subvention vélo cantonale pour les aménagements cyclables des mesures d'agglomération, sous réserve de l'adoption du projet de loi par le Grand Conseil
- la subvention entretien des routes
- la subvention assainissement bruit routier
- la subvention aux communes de la Région de Nyon, sur la part régionale à leur charge

Chaque projet (tronçon) porté par des maîtres d'ouvrage différents fera l'objet d'une approche financière particulière, entérinée par une ou des conventions partenariales ad'hoc, lorsque les éléments seront arrêtés pour la réalisation :

- convention de financement de 1^{er} niveau Confédération-DGMR pour la subvention fédérale
- convention de financement de 2^{ème} niveau DGMR-commune pour le transfert subvention CH et subvention VD
- convention Région-Commune pour le subventionnement régional