

Commune de Prangins <u>Municipalité</u>

Préavis No 49/20 au Conseil Communal

Demande de crédit de CHF 490'500.- TTC pour la reconstruction du Pont de la Redoute en partenariat avec la Ville de Nyon

Denys Chevalier, Municipal

Préavis municipal No 49/20 2/11

1. Introduction

Le présent préavis a pour objectif de solliciter un crédit destiné à participer financièrement à la reconstruction du pont de la Redoute réalisée en collaboration avec la Ville de Nyon. Cette dernière, soumettra simultanément à son Conseil communal, une demande de crédit groupée pour la reconstruction du pont de la Redoute et la requalification du chemin de la Redoute. La Commune de Nyon officiera en tant que maître d'ouvrage principal pour ce projet.

Ce projet, est le fruit d'une approche commune de mobilité entre les deux entités politiques, initiée il y a 15 ans. Il répond à l'attente d'une très large frange de la population, à un besoin essentiel et à une nécessité. La résolution des difficultés techniques, l'analyse des différentes variantes et l'approche financière obligatoirement consensuelle permettent enfin aujourd'hui aux Municipalités respectives de réunir les éléments susceptibles de garantir la réalisation de ce projet. Ce préavis, issu de nombreuses négociations, de reports successifs, exprime la forte volonté politique des deux exécutifs d'aboutir à la reconstruction d'un ouvrage vétuste d'un autre temps.

Parallèlement et conformément à la procédure des projets routiers communaux établis par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), ce préavis a également pour objectif de lever l'opposition déposée lors de l'enquête publique concernant le projet de reconstruction du pont de la Redoute, qui a eu lieu du 26 février au 28 mars 2019. Si aucun recours n'est déposé, le permis de construire sera délivré.

1.1 Rappel historique

Début 2005, une étude d'élargissement du pont a été initiée dans un but d'améliorer la mobilité douce sur l'axe Nyon-Prangins. En 2007, un crédit avait permis d'étudier, de manière détaillée, différentes variantes.

Ces études ont néanmoins été fortement ralenties, d'une part du fait de longues et laborieuses négociations avec les CFF et, d'autre part, en raison du niveau d'exigence et de contrôle technique élevé imposé pour un pont routier enjambant la voie ferrée.

De 2009 à 2011, plus de six variantes ont été évaluées en phase d'avant-projet, dont un projet définitif qui a été finalement rejeté par manque de garantie quant au bon fonctionnement mécanique de l'ouvrage ; il s'est avéré que plusieurs paramètres initiaux majeurs avaient très fortement évolués, ce qui a encouragé à reconsidérer le projet dans son ensemble.

Une nouvelle étude pour la reconstruction du pont a été engagée en tenant compte de ces nouveaux paramètres.

En mai 2014, le Conseil communal de Nyon a refusé le crédit de réalisation pour le réaménagement du chemin de la Redoute et la reconstruction du pont CFF impliquant le retrait du préavis (préavis n°54/14) par la Municipalité de la Commune de Prangins.

A la suite de ce refus, la Commune de Prangins a souhaité reconsidérer sa participation financière relative à la reconstruction du pont CFF de la Redoute. Un accord entre les deux parties a été trouvé.

Cet accord a permis de réactiver le projet de reconstruction du pont et, par effet cascade en ce qui concerne la Ville de Nyon, celui du chemin de la Redoute qui est étroitement lié en termes de cohérence d'aménagement et de réalisation.

Préavis municipal No 49/20 3/11

En 2019, les deux municipalités ont travaillé à l'élaboration d'un préavis. Il a alors été examiné par les commissions ad hoc des deux conseils communaux. Devant la divergence de vue apparente en matière d'approche financière, la Municipalité de Prangins décide de retirer son préavis 40/19 « Demande de crédit de CHF 565'000.-- TTC pour la reconstruction du Pont de la Redoute en partenariat avec la Ville de Nyon ».

En mars 2020, les deux municipalités ont trouvé un compromis financier servant de base à l'élaboration du présent préavis.

2. Description du projet

2.1 Présentation générale de l'ensemble du projet

La traversée des voies CFF via le pont de la Redoute est empruntée quotidiennement à pied par les Pranginois, en particulier par les écoliers qui se rendent à l'école du Rocher, à Nyon. L'élargissement du pont de la Redoute traduit une volonté politique forte d'apporter de la sécurité aux mobilités douces en garantissant leur traversée en site propre, et d'améliorer conjointement le passage des transports publics. Le gabarit actuel de la chaussée est maintenu pour ne laisser passer qu'un seul véhicule à la fois pour des raisons de faisabilité technique et pour éviter que cet ouvrage ne devienne un axe de transit entre Nyon et Prangins.

L'étude d'un nouveau concept a été pilotée par les différents services de la Ville de Nyon en collaboration avec la Commune de Prangins. Les réflexions ont été menées en tenant compte des remarques émises en 2014 par les commissions des conseils communaux de Prangins et de Nyon d'une part, et des opposants d'autre part.

2.2 Présentation détaillée - Pont de la Redoute

Dans un premier temps, le projet consistera au démantèlement du tablier du pont existant, puis dans un deuxième temps, à la réalisation du nouvel ouvrage qui sera dimensionné afin de permettre la création d'une 3ème voie CFF en temps utile.

Pour ce faire, il s'agira de construire un nouveau pont, plus large, d'une longueur de 30 mètres, constitué de deux poutres préfabriquées précontraintes posées sur des culées liées à deux parois de pieux. Une dalle en béton armé sera ensuite coulée en prenant appui sur ces deux poutres.

Aujourd'hui le pont n'offre pas d'espace et pas d'aménagement destiné aux modes doux. La reconstruction du pont prévoit d'améliorer la sécurité avec des voies dédiées uniquement aux piétons et cyclistes, soit :

- Côté Genève du pont, une piste mixte piétons-cyclistes de 3.0 mètres de largeur assurera la connexion au sentier piéton existant situé le long des voies CFF reliant la gare. Une bordure verticale permettra de séparer cyclistes et piétons des véhicules motorisés.
- Côté Lausanne, une piste cyclable de 1.50 mètre permettra aux vélos de franchir le pont en toute sécurité. Une bordure verticale séparera cette piste de la chaussée.

Ces deux voies de circulation seront sécurisées, de part et d'autre, par deux parapets en béton. Ces derniers ont été dimensionnés pour reprendre un éventuel choc de véhicules.

En outre, la géométrie de la chaussée à l'entrée du pont, côté Prangins, a été modifiée afin d'améliorer le passage des bus des TPN. Les barrières actuelles seront remplacées par les parapets en béton aux abords du pont. Ces deux modifications permettront aux bus de la ligne 805 de pouvoir

Préavis municipal No 49/20 4/11

prendre le virage côté sud du pont de manière plus adaptée (plus d'espace disponible pour le porteà-faux avant des bus).

Le projet, tel que présenté, présente un gabarit suffisant pour permettre le passage des bus articulés actuellement en service chez les TPN. Toutefois, ces derniers ne comptent pas sur l'introduction des bus articulés sur la ligne 805. En effet, certains tronçons situés le long de l'itinéraire de la ligne ne permettent pas le passage des bus articulés notamment au centre du village (bâti et géométrie).

Travaux complémentaires

Le nouveau pont sera éclairé par deux nouveaux luminaires LED, de part et d'autre du tablier. Cette technologie permettra d'assurer un éclairage de qualité tout en limitant la puissance utilisée, conformément aux critères d'efficacité énergétique.

Les travaux de rénovation vont être mis à profit afin d'assurer le maillage du réseau d'électricité à basse tension (BT). Trois tubes seront posés dans le tablier du pont, en prolongement des extensions déjà réalisées dans le chemin de la Redoute. A cet effet, l'implantation d'une chambre de tirage (chambre de visite) sera nécessaire.

Les Services industriels de Nyon procéderont au remplacement de la conduite de gaz haute pression (HP) existante. Pour ce faire, plusieurs étapes préalables seront nécessaires. En effet, une conduite provisoire devra être mise en place avant la démolition du pont. L'ensemble du réseau de gaz HP dans le secteur à proximité, devra également subir plusieurs modifications et renforcements, afin d'assurer pendant la totalité des travaux une distribution efficace du gaz.

La totalité de ces travaux complémentaires seront à la charge de la Commune de Nyon.

2.3 Calendrier des travaux

La durée du chantier de reconstruction du pont est approximativement de 8 à 9 mois.

Actuellement la planification sera définie en collaboration avec les CFF à la fin de la pandémie.

Le pont de la Redoute sera totalement fermé à toute circulation durant 7 à 8 mois. Cette fermeture va impliquer un report du trafic pour les usagers et pour la ligne de bus urbaine 805 via la route de l'Etraz, ceci entre le giratoire GSK et le giratoire de la Rue de la Gare.

Concernant le sentier piétonnier situé au sud des voies CFF reliant Nyon à Prangins, il demeurera accessible durant le chantier.

Le projet de future passerelle reliant Prangins à la gare de Nyon le long des voies CFF intègrera en outre les nouveaux accès modes doux garantis par la reconstruction du Pont de la Redoute.

La réalisation et la planification de deux importants chantiers routiers pour la Commune de Prangins (pont de la Redoute et requalification de la RC1) demande une coordination des interventions, afin de minimiser au maximum les impacts générés par le report du trafic. En ce sens, les travaux du pont de la Redoute sont prioritaires sur le projet de requalification de la RC1.

D'une manière conjointe entre les deux communes, une communication préalable et pendant le chantier est prévue, tant pour le voisinage (habitants de Nyon et Prangins) que pour les entreprises (notamment la Mobilière).

Préavis municipal No 49/20 5/11

3. Transports publics - Incidence sur la ligne 805 des TPN

A défaut de pouvoir transiter par le pont de la Redoute, la ligne 805 des TPN venant de Nyon sera déviée vers le giratoire GSK pour ensuite prendre la route de l'Etraz, direction Gland. A la Tour d'Eau, les bus effectueront le tracé habituel vers le village, respectivement la boucle Bossière-Abériaux. Dès le retour au village, ils prennent la direction de l'arrêt « Mélèzes », qui sera légèrement déplacé. Le retour sur Nyon sera direct via la route de l'Etraz en passant sous le pont CFF.

Cette modification de ligne aura pour impact la suppression provisoire de l'arrêt « Pont de la Redoute ». Les usagers de cet arrêt seront invités à rejoindre l'arrêt « Les Mélèzes » ou l'arrêt « Chemin du Vallon » via le sentier piétonnier le long des voies CFF.

La mise sur place de cette déviation ainsi que de ses impacts (horaires, kilomètres parcourus, temps de trajet, etc) représentent un coût de CHF 45'000.--

4. Procédure préalable, oppositions et remarques lors de l'enquête publique

Le projet de reconstruction du pont de la Redoute a fait l'objet d'un examen préalable auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) conformément aux articles 3 et 10 de la Loi sur les Routes pour consultation des services intéressés. A la suite de cette consultation, le Département des Infrastructures et des Ressources Humaines (DIRH) a préavisé favorablement au projet tout en émettant quelques remarques de détails.

Cette approbation cantonale a permis aux municipalités de Prangins et de Nyon de déposer le dossier à l'enquête publique conformément à l'article 13 alinéa 1 de la Loi sur les Routes du 26 février au 28 mars 2019.

4.1 Oppositions

Le dossier de reconstruction du pont de la Redoute a suscité une opposition déposée à Prangins à l'issue de la mise à l'enquête. Dès lors, elle doit être levée par le Conseil communal de Prangins.

Son auteur, Monsieur Philippe Narbel a également fait opposition dans le cadre de la mise à l'enquête à Nyon. Les deux procédures étant distinctes, cette seconde opposition doit être traitée par le Conseil communal de Nyon.

Madame Roxane Faraut Linares, Municipale de la Commune de Nyon, Monsieur Denys Chevalier, Municipal de la Commune de Prangins, Monsieur Gérald Favre, Responsable exploitation des TPN, le Service technique Communal de Prangins ainsi que les Services de l'urbanisme et travaux, environnement et mobilité ont rencontré l'opposant en séance de conciliation. A l'issue de celle-ci, Monsieur Philippe Narbel a maintenu son opposition.

La synthèse de l'opposition sur laquelle figure la proposition de réponses et de levée de l'opposition est jointe au présent préavis.

4.2 Remarques

Trois remarques ont été émises lors de l'enquête publique. Elles demandent notamment qu'un constat avant travaux soit réalisé pour leurs habitations, situées à proximité directe du pont de la Redoute, afin de se prémunir de tout problème pouvant survenir durant le chantier (apparition de fissures du bâtiment, dégradation des accès, etc.). Ce constat sera réalisé juste avant le début

Préavis municipal No 49/20 6/11

des travaux et une seconde intervention sera réalisée après travaux pour permettre d'analyser toute éventuelle dégradation de la situation due au chantier.

Parcelles concernées : n°625 - Chemin de la Redoute 2 et 2a

n°371 - Chemin de Trembley 33

Réalisation de contrôle avant travaux (constat avant travaux)

CHF 5'000.--

5. Incidences financières

Les coûts de génie civil de la reconstruction du pont de la Redoute ont fait l'objet d'un appel d'offres publics (procédure ouverte). La Ville de Nyon a profité de cet appel d'offres pour regrouper les travaux du pont et du chemin de la Redoute.

L'ensemble des coûts s'articule de la manière suivante :

Pont de la Redoute

-	Génie civil	CHF	1'260'000
-	Marquage, signalisation	CHF	5'000
-	Honoraires ingénieurs civils et spécialisés en ouvrages	CHF	195'000
-	Relevés d'état et géométriques après travaux (cadastration)	CHF	20'000
-	Prestations CFF	CHF	310'000
-	Déviation ligne TPN n°805	CHF	45'000
-	Etat des lieux	CHF	5'000
-	Communication	CHF	10'000
-	Divers et imprévus	CHF	126'000
-	Total HT	CHF	1'976'000
-	Total brut TTC arrondi à :	CHF	2'129'000

5.1 Participation financière de Prangins à la reconstruction du pont

Historique

Une lettre - convention entre la Commune de Nyon et celle de Prangins a été ratifiée en 1994. Celle-ci engage la Commune de Nyon à élargir le pont de la Redoute compte tenu du développement du quartier «Les Mélèzes» afin de favoriser le franchissement des modes doux. En contrepartie, la Commune de Prangins s'engage, quant à elle, à participer, à raison de 1/3 des frais occasionnés, à la reconstruction du pont. Les 2/3 restants seront à la charge de la Commune de Nyon. Cette décision, non contestée par la Commune de Nyon, est devenue définitive et exécutoire.

En 2008, une convention a été passée avec les CFF, qui engageait ces derniers pour un montant forfaitaire de CHF 500'000.-- (TTC) à participer à la reconstruction du pont. Cette participation a initialement été attribuée exclusivement à Nyon.

En mai 2014, la Municipalité de Prangins a retiré le préavis 54/14 « Demande de crédit de CHF 682'000.-- pour la reconstruction du Pont de la Redoute » à la suite du rejet du même objet par le Conseil communal de Nyon. Après ce refus, la répartition financière a été remise en question dans l'optique de faire également profiter la Commune de Prangins de la participation des CFF.

Préavis municipal No 49/20 7/11

En mars 2015, la Municipalité de Nyon a proposé que la participation de CHF 500'000.-- (TTC) des CFF soit diminué du coût total des travaux. Toutefois, les frais d'études, de CHF 315'000.-- devaient être intégrés dans le coût global. La participation financière de Prangins s'élevait alors à CHF 630'000.-- (TTC). Cette proposition a été débattue à plusieurs reprises entre les deux municipalités.

Finalement, le 15 mai 2018, la Commune de Nyon a proposé de retirer les frais d'étude (CHF 315'000.--) du montant à diviser. La proposition demandée à la Commune de Prangins a ainsi été ramenée à CHF 520'000.-- HT.

Cette proposition a été validée en date du 30 mai 2018 par la Municipalité de Prangins. Elle a servi de base à l'élaboration du préavis 40/19 « Demande de crédit de CHF 565'000.-- TTC pour la reconstruction du Pont de la Redoute en partenariat avec la Ville de Nyon », qui prévoyait un financement comme suit :

Coût des travaux

Total (TTC):

Total brut des travaux de reconstruction du pont (TTC)	CHF	2'129'000
Participation forfaitaire des CFF (TTC) déduite	CHF	- 500'000
Coût total (TTC):	CHF	1'629'000
Montant à la charge de Prangins		
Participation de Prangins au coût des travaux, soit (TTC):	CHF	560'000
Réalisation de contrôle avant travaux (constat avant travaux - TTC) :	CHF	5'000

Approche financière de la commission

Le montant relatif à la participation de Prangins (hors constat avant travaux) a été examiné dans le cadre des travaux de la commission ad hoc suite au dépôt du préavis 40/19 par la Municipalité de Prangins. Cette dernière, après examen scrupuleux du projet, a estimé non recevable l'approche financière proposée. Elle propose par, souci d'équité, d'intégrer au total des coûts les frais d'étude (soit CHF 321'295.- selon le dernier relevé du 24 mars 2020 fourni par la Ville de Nyon) et de tenir compte également, contrairement à l'interprétation de la Ville de Nyon, d'une participation de la société Providentia de CHF 723'525 versée en 1991 à la Ville de Nyon dans le but de « faciliter le passage des piétons et des vélos sur le pont de la Redoute lors de la construction de son bâtiment ».

CHF

565'000.--

Dès lors la nouvelle approche financière issue des réflexions de la commission ad hoc apparaît comme suit :

```
CHF
Coût de l'ouvrage
                                                     2'129'000.-
Frais d'étude
                                              CHF
                                                       321'295.- (précédem. CHF 315'000.-)
Coût total TTC
                                              CHF
                                                    2'450'295.-
Participation CFF
                                              CHF - 500'000.-
Participation Providentia
                                              CHF - 723'525.-
Coût final TTC
                                                   1'226'770.-
                                              CHF
Montant à charge de Prangins 33,33%
                                              CHF
                                                      408'882.-
Arrondi à
                                              CHF
                                                      409'000.-
```

Préavis municipal No 49/20 8/11

Compromis et coût final

La différence entre le montant de l'approche initiale proposée dans le préavis 40/19 à charge de la commune de Prangins (hors constat avant travaux) et celle estimée par la commission ad hoc est de **CHF 151'000.-** (CHF 560'000 ./. CHF 409'000)

A la lecture de cette nouvelle approche financière et estimant les chances de faire adopter son préavis par le Conseil communal extrêmement faibles, la Municipalité de Prangins a décidé de retirer son préavis 40/19.

Dans l'obligation de trouver un compromis avec la Ville de Nyon et sortir de l'impasse apparente, les deux municipalités se sont ensuite rencontrées afin de trouver une solution et donner ainsi une chance au projet de se réaliser.

Les deux exécutifs se sont mis d'accord pour proposer à leur organe délibérant une approche financière prenant en compte la moitié de la différence susmentionnée (CHF 75'500.-) en diminution de la participation de Prangins, l'autre moitié étant absorbée par la Ville de Nyon.

Dès lors le montant à charge de Prangins pour cet ouvrage, en tenant compte des frais d'étude et de la participation « Providentia » se monte à CHF 485'500.- (39,57% du coût final des travaux TTC), auxquels s'ajoutent CHF 5'000.- pour les constats avant travaux, pris en charge par notre Commune.

Le coût total pour Prangins s'élève donc à CHF 490'500.- TTC.

6. Procédure à venir

Si le Conseil communal accepte de lever l'opposition, la Municipalité transmettra le dossier au Département des Infrastructures et des Ressources Humaines (DIRH) pour approbation.

Le DIRH notifiera à l'opposant sa décision d'approbation préalable et la décision du Conseil communal en indiquant les voies de recours à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal.

Préavis municipal No 49/20 9/11

7. Conclusion

La reconstruction du pont de la Redoute, coordonnée avec l'amélioration des aménagements du chemin de la Redoute par la Commune de Nyon, permettra de favoriser la qualité de vie et la sécurité de l'ensemble des Pranginois grâce à l'amélioration des conditions de déplacement des piétons, des cyclistes et des bus de la ligne 805, sans péjorer l'accessibilité de ce secteur.

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

Le Conseil communal de Prangins

le préavis municipal No 49/20 concernant la demande de crédit de vu CHF 490'500.- TTC pour la reconstruction du Pont de la Redoute en partenariat avec la Ville de Nyon,

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 reconstruction du pont de la Redoute
- 2. d'accorder un crédit de CHF 490'500.- TTC pour participer au financement de la reconstruction du Pont de la Redoute,
- 3. 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,
- 4. 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 20 avril 2020, pour être soumis au Conseil communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

François Bryand

Le Syndic

Laure Pingoud

La Secrétaire

Annexes:

- 1. Opposition du 14 mars 2019 de M. Narbel
- 2. Compte-rendu de la séance de conciliation du 30 avril 2019
- 3. Réponse du 11 mai 2019 de M. Narbel
- 4. Synthèse de l'opposition et proposition de réponses
- 5. Plan de situation l'ouvrage Vue en plan, coupes et détail
- 6. Plan de mise à l'enquête
- 7. Plan de situation Giration
- 8. Note technique
- 9. Courrier du 15 mai 2018 de la Ville de Nyon
- 10. Courrier du 30 mai 2018 de la Commune de Prangins
- 11. Tableau détaillé des frais d'étude de la Commune de Nyon (mars 2020)

Préavis municipal No 49/20 11/11

Philippe Narbel
Ch. de la Combe 1
1197 PRANGINS

Prangins, le 14 mars 2019

FB	DC	(DEC)	ID .	ADL
Greffe	Bourse	Urb	STC	Pop.
СН	cc	STI	Autres	

Municipalité de Prangins La Place 1197 Prangins

Envoi recommandé

Concerne : Mise à l'enquête de la reconstruction du Pont de la Redoute

Monsieur le Syndic, Mesdames, Messieurs les Municipaux

Le projet soumis à l'enquête est malheureusement déjà complètement dépassé alors qu'il doit répondre au prochain siècle. **Malgré l'effort**, (important?), d'élargissement consenti qui est de 8 centimètres de la partie utile destinée au trafic routier (3,80 au lieu de 3.72) cela ne résout nullement la difficulté qu'ont les chauffeurs de bus standard (12 m de long) pour entrer sur le pont depuis Prangins et ne permet pas d'envisager l'utilisation aux heures de pointes des bus articulés (18 m de long) (voir article du Journal de la Côte du 6.12.2018). En effet deux bus standard sont déjà en service à certaines heures pour répondre à la fréquentation d'aujourd'hui.

A noter que ce genre de bus articulé est utilisé lors des soirées du Paléo et passe par la rte du Curson, l'ex gare de Prangins et son passage sous-voie.

Heureusement l'anticipation des ingénieurs CFF est à saluer vu qu'ils ont directement prévu et vérifié que l'espace est suffisant pour faire passer quatre voies!

Comme le montre les plans fournis, le bus standard devra faire toujours la même manoeuvre et empiétera sur la moitié de la largeur de la piste cyclable soit 75 cm.

Motif de l'opposition

- Projet de pont déjà trop étroit pour le trafic routier actuel
- Facilité d'élargissement de la partie dédiée au trafic routier en introduisant deux pieux jointifs de diamètre de 75 cm à chaque extrémité du pont sur lesquelles est déposé le pont. Gain maximum de 1.50 m en largeur de la passerelle. A vérifier que cela est suffisant pour le passage des bus articulés de 18 m.
- Manque le balisage des bandes cyclables, ce marquage est obligatoire. Il doit être discontinu ou continu en jaune sur l'ensemble du parcourt selon : l'OCR 741.11 art 1 LCR. (loi fédérale).
- Pose d'une bande blanche pour marquer la position d'attente à l'entrée Nord du pont afin de permettre une sortie normale des véhicules en direction de Nyon. (même solution qu'au pont de Bénex qui facilite le respect des priorités)
- Pour éviter l'illusion que le pont ainsi élargi, est suffisamment large pour le passage de deux véhicules ce qui n'est pas le cas, il faudra mettre

latéralement des stries blanche sur une largeur de 50 cm en son centre et se rétrécissant aux deux extrémités (effet visuel de rétrécissement) pour le respect du trafic alterné mais permettant un passage normal des bus.

Manque un passage piéton reliant le trottoir venant de Prangins au sentier

piétonnier et au trottoir du futur pont.

Le surcoût engendré par cet élargissement ne doit pas être insurmontable vu la conception du pont et la durée de l'ouvrage souhaitée. Ce supplément devrait être financé par le même fond régional qui a permis de modifier le fonctionnement des feux et la création de voie de circulation dédiée au bus (pex : sur la ligne pour relier Divonne depuis Coppet)

Selon l'adage un produit bon marché est toujours trop cher, dans notre cas un pont trop étroit est toujours trop cher.

D'autant plus que ce sera un équipement permanent et qu'il devra répondre au développement des transports en commun lié à la mobilité douce.

L'opposition envoyée à Nyon à la Requalification du ch. de La Redoute, dont une copie est annexée, traite la position d'attente côté Nord du pont (manque évident de place) et <u>la demande de maintien de la vitesse de 50 km/h sur les 240 mètres</u> du Ch de La Redoute-Nyon, ainsi que <u>la présentation d'une solution alternative de tracé pour maintenir l'accès en toute occasion à Prangins aux services d'urgence que sont <u>La Police, les ambulances et Service du Feu</u>.</u>

Merci de l'attention que vous porterez à ces documents et dans l'espoir que vous puissiez à l'aide du Conseil Communal faire construire un pont digne du XXIème siècle et défendre la qualité actuelle de la liaison Nyon-Centre à Prangins par le ch de La Redoute.

Veuillez agréer, Monsieur Le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux, mes salutations distinguées.

Ph. Narbel



Compte-rendu:

Dossier 7428 & 7429 - Chemin et pont de La Redoute

Compte-rendu de la séance du 30 avril 2019 à 15h30 au Service de l'urbanisme, 1260 Nyon

Présents	Fonction	Contact	
M. Philippe Narbel	Opposant		
Mme Roxanne Faraut-Linares	Municipale, Nyon		
M. Denys Chevalier	Municipal, Prangins		
M. Gérald Favre	TPN		
M. Eric Zahnd	Service techniques, Prangins	stc@prangins.ch	
M. Jean-Marc Favre	Travaux environnement et mobilité, Nyon	jm.favre@nyon.ch	
M. François Arn	Urbanisme, Nyon	francois.arn@nyon.ch	

Discussion

Monsieur Arn ouvre la séance, souhaite la bienvenue et remercie Monsieur Narbel d'avoir répondu à la convocation tout en précisant que la présente « conciliation » n'a pas de caractère obligatoire dans le cadre d'une procédure normale de traitement d'oppositions.

Sont transcrits ci-après les points importants soulevés lors de la discussion qui s'est engagée sur la base des arguments développés dans les oppositions déposées à Nyon, concernant le réaménagement du Chemin de La Redoute, et à Prangins concernant le pont du même nom.

Madame Faraut-Linares présente le projet :

- Il a pour objectif de tranquilliser et d'apaiser le trafic.
- Il s'agit également de rénover une chaussée en mauvaise état et un pont qui peut présenter des risques au niveau du génie civil.
- Le chemin de la Redoute est un axe de desserte fine conformément au document de planification (Concept de mobilité urbaine): 2'200 véhicules/jour.
- La vitesse moyenne des usagers, après une semaine de comptage, et de 35.6 Km/h.

Monsieur Narbel contextualise son opposition :

- Cet axe est une desserte importante pour Prangins
- Avec le gabarit existant on peut très bien créer des bandes cyclables et conserver un gabarit routier permettant le maintien du 50 Km/h.
- L'aménagement va engendrer des conflits de croisement entre véhicules et péjorer la fluidité.
- Pourquoi ne pas élargir plus le pont afin de permettre un passage aisé des bus articulés.

A l'évidence il s'agit de deux conceptions divergentes, l'une a pour but de tranquilliser l'espace publique, conformément à la volonté politique, et l'autre de conserver un axe entièrement dévolu aux véhicules automobiles.

Au vu de ce qui précède plusieurs remarques sont émises :

- Les TPN confirment que le passage des bus sur le pont élargi sera amélioré offrant même la possibilité aux bus articulés de l'emprunter.
- conformément aux articles 3 et 10 de la Loi sur les Routes, le projet a fait l'objet d'un examen préalable auprès de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) qui l'a préavisé favorablement
- Le projet du pont s'est fait en coordination avec les CFF.
- Les conflits de croisement des bus à l'approche du pont sont gérés par positionnement GPS.

Et les propositions suivantes sont à analyser :

- Agrandissement de la zone d'attente.
- Marquage de la piste mixte (piétons Vélos) conformément à l'ordonnance sur la signalisation routière
- Marquage d'une ligne d'attente devant le pont.
- Conformément aux conclusions de l'examen préalable le plan de marquage et de signalisation doit être soumis à la DGMR.

Il est demandé à Monsieur Narbel qu'il étudie, étant le seul opposant, la possibilité d'un retrait d'opposition, ce que les communes de Nyon et Prangins considéreraient comme un geste élégant au regard des démarches à entreprendre si ses oppositions devaient être maintenues.

Conclusion

Dans la suite de la procédure, en cas de maintien des oppositions, les Municipalités de Nyon et Prangins devront obtenir l'accord de leur Conseil communal respectif pour la levée de ces dernières et, le cas échéant, c'est le Département cantonal des infrastructures et des ressources humaines qui notifiera aux opposants la levée de leur opposition, ouvrant ainsi les voies de recours.

François Arn
Responsable de la police des constructions



Philippe Narbel Ch de la Combe 1 1197 PRANGINS COPIE

Prangins, le 11 mai 2019

13	MAL 2019	}	Rev	/u le:	A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH
FB	DC	(DEC)	ID	ADL
Greffe	Bourse	Urb.		STC	Pop.
СН	CC	STI		Autres	
A classe	r		Suiv	ri:	

Ville de Nyon Service de l'urbanisme Att. Mr Arn Place du Château 1260 Nyon

Concerne : Mise à l'enquête Aménagement du Chemin et Pont de la Redoute Dossier 7428 & 7429

Monsieur,

Merci pour le compte rendu que j'ai reçu le 9 courant par courrier B.

Les projets soumis sont basés sur la même approche que ceux conçus en 2013 et présentés en 2014.

Nous sommes en 2019 et entre temps les transports public ont déjà recourt aux bus articulés sur certain parcourt vu l'augmentation de la fréquentation et l'apparition de la mobilité douce électrifiée (vélo, trottinette, planche à roulette et même vélo cargo) dont certaines versions atteignent aisément plus de 30 km/h. Ces engins rapides doivent circuler sur la route et non sur piste cyclable.

Dans ce projet, la sécurité de la mobilité douce **n'est pas assurée du tout** <u>pour le sens de Nyon à Prangins</u> car les usagers doivent emprunter la route, qui de plus sera rétrécie, et la sécurité n'est **que partiellement assurée** dans la direction de la route de l'Etraz puisque les engins électrifiés roulant à plus de 30 km/h doivent aussi emprunter le domaine routier.

Comment expliquer le comportement à adopter pour circuler à des enfants, pour ne citer qu'eux, qui doivent apprivoiser les règles de la circulation avec un tel mélange des genres sur 240 mètres?

Pour rappel, une bande cyclable joue le même rôle qu'un passage piéton pour ces derniers. En effet, tout véhicule motorisé n'est pas prioritaire sur une bande cyclable en présence d'un usager de la mobilité douce. Cela a pour conséquence de ralentir automatiquement le trafic motorisé au niveau de l'écopoint puisque la largeur dédiée au trafic n'est plus que de 4.40 m si les deux bandes cyclables sont occupées. Dans le cas d'une seule bande occupée la largeur disponible se porte à 5.60 m. (voir schéma de principe du 26.4.19 remis lors de séance de conciliation).



Tous les arguments présentés dans mon opposition du 14 mars 2019 sous « autre possibilité d'amélioration et la conclusion» restent totalement d'actualité.

La séparation des trois cheminements (trottoir, bande cyclable et route) a l'avantage d'éviter des zones de non droit, comme par exemple, celle de la montée de la Rue de la Morâche, où l'absence de marquage officiel délimitant la piste cyclable sur le trottoir (comme celle prévue dans ce projet), crée aussi bien pour les piétons et que pour les usagers de la mobilité douce <u>un total sentiment d'insécurité</u>.

Le nombre de véhicules journaliers de 2200 qui est environ la moitié de ceux dénombrés sur la route du Stand et celle de St-Cergues démontre clairement que ce nombre n'est pas seulement dû au trafic lié au quartier du chemin de La Redoute Nyon qui possède sept immeubles locatifs mais correspond bien à un trafic de transit pour atteindre La Mobilière et une partie de Prangins. La basse vitesse moyenne mesurée de 35,6 km/h montre bien que déjà dans sa configuration actuelle, ce tronçon ne porte pas à faire des excès de vitesse. Elle sera encore plus faible lorsque la bande cyclable côté sud sera tracée sur la chaussée actuelle et que la ligne d'attente avant le pont sera indiquée. Il n'y a donc pas lieu de rétrograder ce tronçon en catégorie 2.correspondant uniquement à un trafic de quartier.

Je n'ai pas reçu d'information <u>si les bus et les services d'urgences</u> (Police, ambulance, feu y compris le camion tonne-pompe) <u>peuvent passer lors du</u> prélèvement des ordures de l'écopoint, par le camion dédié.

Pour le pont, le passage <u>des bus actuels sera amélioré si il n'y a pas de vélo arrivant depuis Nyon</u>, et comme il a été mentionné, le chauffeur devra attendre avant de s'engager pour ne pas heurter l'usager présent sur la piste cyclable (priorité oblige). Pour les bus articulés de 18 m l'emprise sera encore plus grande (simulation de l'espace nécessaire à vérifier)

Vu que ce pont n'est pas limité dans le tonnage, le gabarit doit être adapté aux camions de 40 tonnes dont l'entre-axe est supérieur au 6,20 m des bus actuels pris comme référence pour simuler l'espace nécessaire. La DGRM pourra aussi vérifié cet aspect. La pose minimum d'un pieux jointif supplémentaire de 75 cm de diamètre à chaque extrémité du pont est indispensable afin d'élargir la partie routière de 75 cm pour faciliter l'entrée à l'angle droit depuis Prangins.

Dans le projet actuel, le bus devra toujours se déporter complètement sur la gauche de la route, comme indiqué sur les plans, avant d'entamer son contour à droite pour entrer sur le nouveau pont, bloquant ainsi le passage à tout autre usager. La pose de deux pieux supplémentaires par côté devrait permettre de réserver l'espace au passage des piétons et cyclistes devant la propriété située au bas du chemin de Trembley et faciliter le passage des convois de plus grande dimension.

Je laisse le soin aux commissions devant étudier ces préavis ainsi qu'aux Conseils Communaux de choisir la solution :

- qui garantira la sécurité à tous les usagers, quel que soit la direction empruntée, sur le chemin de la Redoute
- <u>qui facilitera pour le siècle à venir le passage alterné</u> sur le Pont de la Redoute à tous véhicules, grand gabarit inclus.



J'espère que l'exemple de Mr Vasella qui a eu le courage de revoir son projet de démantèlement de Novartis puisse, dans notre cas, nous servir à revoir le concept du projet, malgré tout l'important travail déjà effectué, afin de faciliter le cheminement en toute sécurité de tous les modes de déplacement.

Merci de votre attention et je suis désolé d'être aussi pragmatique mais le projet le mérite. Je vous présente, Monsieur, mes salutations distinguées.

Ph. Narbel

Ph. Nurhel

En annexe : une copie du schéma de principe Ch. de la Redoute une copie du schéma de principe du Pont élargi de la Redoute Tous deux remis lors de la séance du 30.4.19 et non mentionné dans le compte rendu

Une copie de ce courrier sera déposée le lundi 13 mai au Service Technique de Prangins

Pont de la Redoute – reconstruction

Opposition de M. Philippe Narbel et proposition de réponses

M. Philippe Narbel, résident de Prangins, a fait opposition au projet de reconstruction du pont de la Redoute.

Après examen du projet, l'opposant a formulé les objections et remarques suivantes :

1. Impossibilité de croisement des bus en sortie du pont dans le sens Prangins-Nyon.

Le projet du pont de la Redoute prévoit un élargissement de 1.5 mètre du côté Lausanne. Cela améliore grandement le croisement des bus en sortie du pont dans le sens Prangins > Nyon pour autant que cela se produise. En effet, les bus sont équipés de matériel embarqué permettant de savoir où se situe le bus qui circule en sens inverse sur la ligne. Ce géoréférencement permet au chauffeur, avec l'aide de voyants rouges et verts, de progresser le long de l'itinéraire (lumière verte) ou d'attendre dans une zone de croisement et laisser passer le bus venant dans l'autre sens (lumière rouge). Cet équipement est fiable et donne entière satisfaction.

2. Le projet ne tient pas compte de l'introduction des bus articulés sur la ligne 805. Gabarit trop étroit.

Pour information, les TPN ne prévoient pas de bus articulés sur la ligne 805. En effet, Des tronçons situés le long de l'itinéraire ne permettent pas le passage des bus articulés notamment au centre du village (bâti et géométrie). Toutefois, le gabarit prévu pour le nouveau pont permet techniquement de faire passer les bus articulés actuellement en service chez les TPN.

3. Le marquage de la piste cyclable n'est pas conforme à la législation en vigueur.

Le marquage sera fait selon l'Ordonnance sur la signalisation routière dans une procédure routière indépendante de la présente enquête.

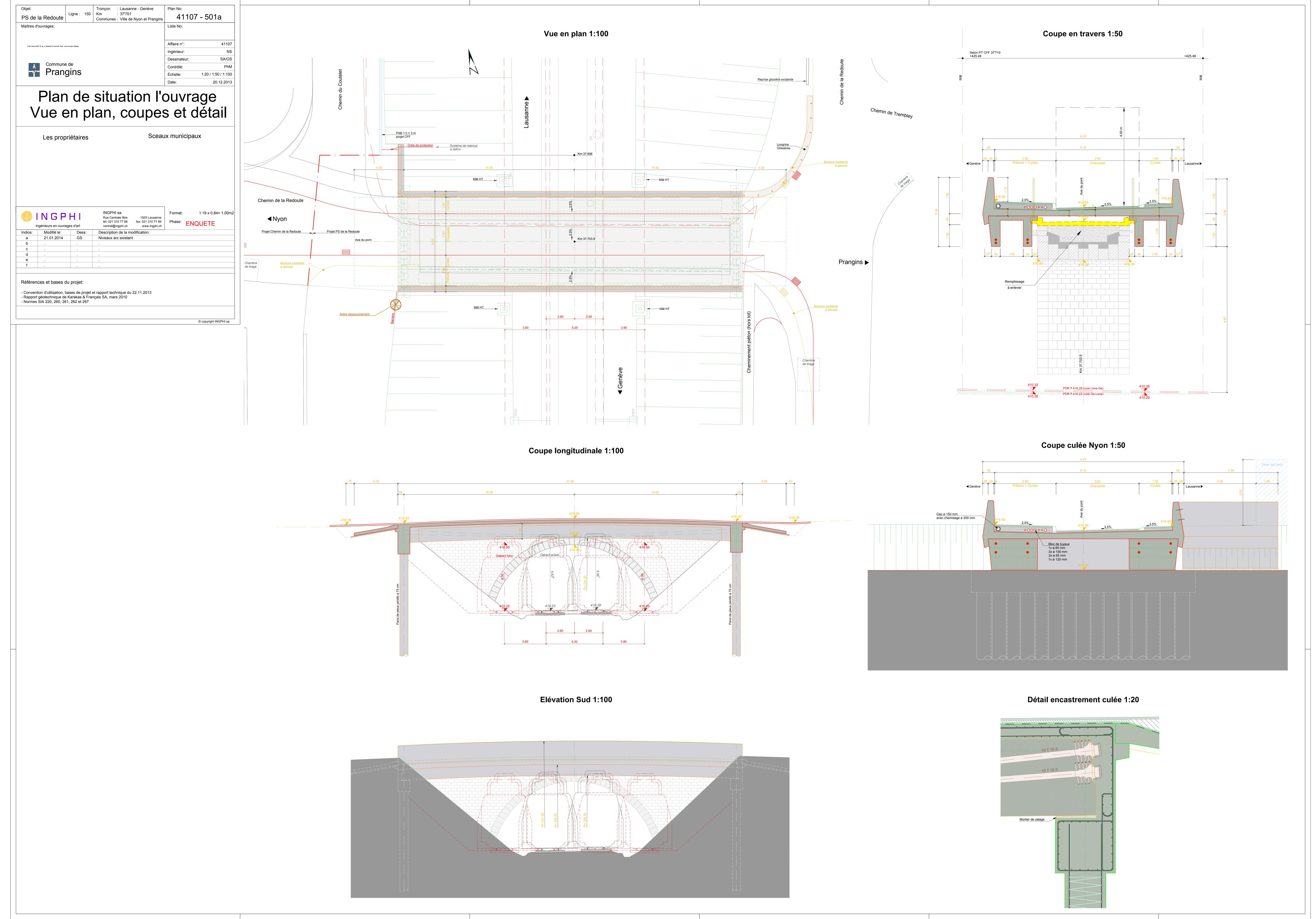
4. Pose d'une bande blanche pour marquer la position d'attente à l'entrée Nord du Pont.

Le marquage sera fait selon l'Ordonnance sur la signalisation routière dans une procédure routière indépendante de la présente enquête.

5. Manque d'un passage piéton reliant le trottoir venant de Prangins au sentier piétonnier et au trottoir du futur pont.

La gestion de la mobilité douce sur le côté sud du Pont de la Redoute à l'intersection du Chemin de Trembley, du Chemin de la Redoute et de l'accès au site de la Mobilière sera prise en compte lors de l'étude de la passerelle de liaison entre Nyon et Prangins.

Annexe: Opposition de M. Narbel du 14 mars 2019



COMMUNE DE PRANGINS

Folio n° 1, 2, 5 et 6 Echelle 1: 500

Propriété de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Parcelle n° 319

Désignation cadastrale :

Divers bâtiments 122 m2 24'459 m2 Chemin de fer 9'002 m2

1'788 35'371 m2

Propriété de Commune de Prangins

Parcelle n° DP 15

Désignation cadastrale :

Route, chemin

PEP "Domaine CFF" du 02.12.1983 - Secteur de la voie

COMMUNE DE NYON

Folio n° 1019 Echelle 1: 500 (Echelle cadastrale 1: 1000)

Propriété de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Parcelle n° 653

Désignation cadastrale :

15'820 m2

Propriété de Commune de Nyon

Parcelle n° DP 1083

Désignation cadastrale :

Chemin de fer Jardin Trottoir, place piétonnière 964 Route, chemin 2'077 3'063 m2

Zone intermédiaire

Y: 507'885

X: 138'425

Altitude moyenne: 410 m

Coordonnées C.N.S. 1261

E: 2'507'885 N: 1'138'425

Secteur de protection des eaux : üB

La réalisation du projet implique une mise à jour du plan RF

PLAN DE SITUATION

Géodonnée © Etat de Vaud

Nyon, le 11 février 2019

E. BOVARD, Ingénieur géomètre breveté



La propriétaire : Sceaux municipaux:

BOVARD & NICKL S.A. Route de St-Cerque 23 1260 NYON Tél. 022/361.17.42 Fax 022/362.03.70 E-Mail : info@bovard-nickl.ch

Géomètre — Génie rural — Génie civil Système d'information du territoire

Dossier technique: 6400 Fichier: G:\NYON\6400\ 6400ENQ3.pcd

Mobilière Suisse Société d'assurances sur la vie SA Fondation de placements immobiliers Turidomus 1737 BONZON Jean-Léonard 2245 BRAUNSCHWEIGER Mario 3564 PPE fts 3564-1 à 3564-34 362 28250 319 1138450 1083 649 817 Commune de Prangins Chemin de la Redoute 359 Chemin de Trembles 622 Commune de N_{yon} 371 /370 Redoute 3564 653 625 626 Objets de l'enquête: 2245 Pont Glissières Bord de chaussée Servitudes : A démolir 127'698 Canalisation(s) d'eau (sans plan) 127'759 Canalisation(s): Fouilles et canalisation d'eau Pour les détails se référer 129'118 Canaliation(s) d'égouts 192'855 Canalisation(s): Ecoulement d'eaux aux plans de l'ingénieur

Annexe 6

Propriétaires voisins :

BRAUNSCHWEIGER Mario

Chemins de fer fédéraux suisses CFF

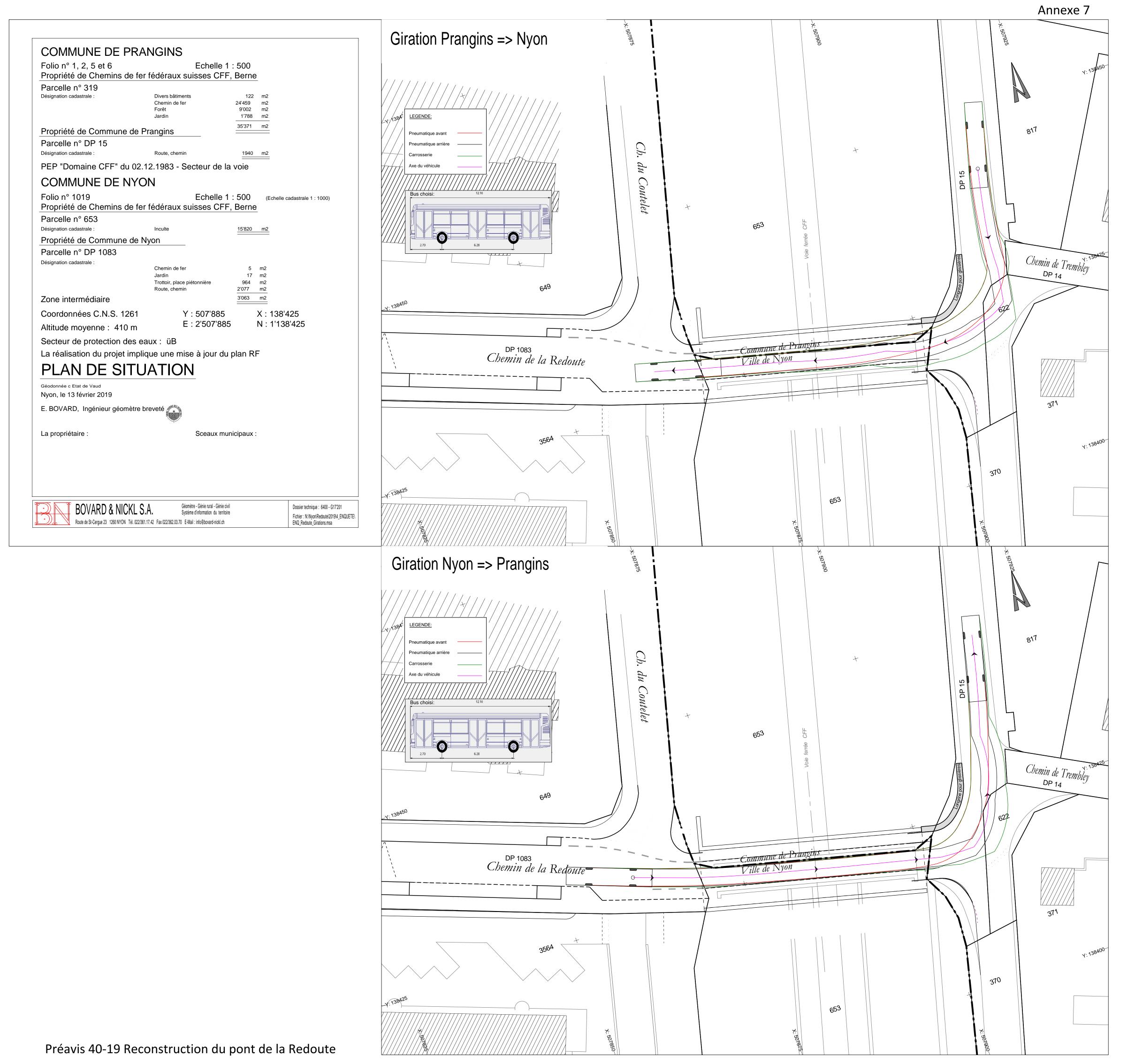
370 Parcelles 369, 377, 613, 620, 623 à 625, 654, 857 et 1836

Mobilière Suisse Société d'assurances sur la vie SA

Commune de Prangins :

Commune de Nyon :

340





Ville de Nyon, commune de Prangins, CFF SA

Pont de la Redoute Notice accompagnant le projet

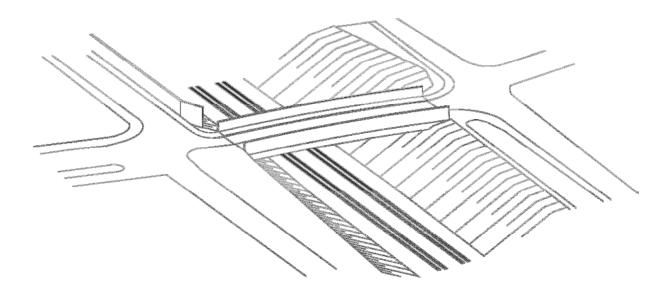


Table des matières

1.	Intro	oduction	. 3
		cription de la structure existante	
		cept de la structure	
		Coupe longitudinale	
		Coupe transversale	
	3.3	Parapets	. 6
	3.4	Fondations	. 7
	3.5	Système d'évacuation des eaux	. 7
1	Con	clusion	7

1. Introduction

Le pont de la Redoute a été construit en 1919. Il s'agit d'un pont voûte en maçonnerie. La largeur de pont est réduite et elle ne permet pas une utilisation rationnelle de l'ouvrage notamment pour le transit de la mobilité douce. De plus, la portée de la voûte ne permet pas de satisfaire les futurs gabarits CFF de la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. La ville de Nyon, la commune de Prangins et les CFF SA projettent donc la reconstruction du tablier du pont de la Redoute et son élargissement.

Les parties d'ouvrages suivantes ne sont pas considérée :

- Démolition du pont existant; seule la démolition de la partie supérieure de la chaussée existante est nécessaire et considérée dans ce projet.
- Aménagements routiers en dehors des zones des culées

Ce rapport technique décrit les principales caractéristiques du PS de la Redoute.

2. Description de la structure existante

Le pont existant date de 1919 ; il s'agit d'un pont voûte en maçonnerie comme illustré sur la Figure 1.



Figure 1 : pont de la Redoute de 1919

Le pont existant est illustré ci-dessous (Figure 2) avec les gabarits de l'époque de la construction.

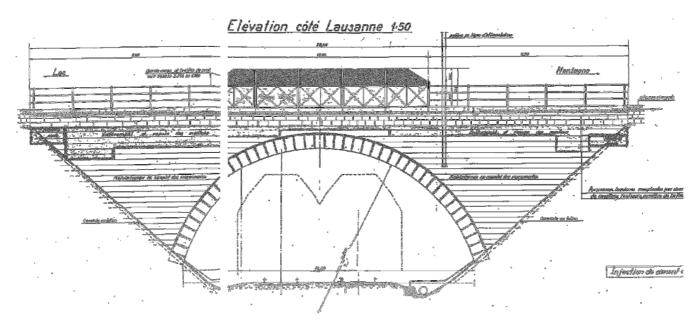


Figure 2 : élévation du pont de la Redoute 1919

La coupe transversale est présentée à la Figure 3. Le pont a une largeur totale de 4.84 m et une largeur utile de chaussée de 3.72 m, ce qui limite grandement son exploitation.

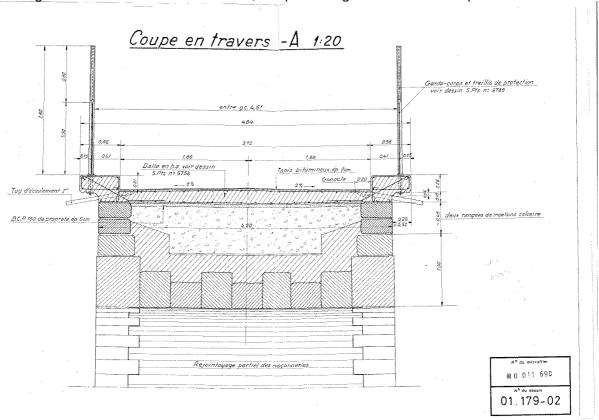


Figure 3 : coupe transversale du pont de la Redoute de 1919

INGPHI SA 4/7

Le pont existant va être démoli. Toutefois, la démolition sera effectuée seulement d'ici quelques années. Cette démolition sera effectuée par les CFF de manière indépendante. Le nouveau pont de la Redoute doit donc pouvoir être exploité en conservant l'ancienne voûte en maçonnerie.

3. Concept de la structure

3.1 Coupe longitudinale

Dans un premier temps, le projet consistera au démantèlement du tablier du pont existant, puis dans un deuxième temps, à la réalisation du nouvel ouvrage. Sa longueur est de 30 mètres afin de garantir un gabarit suffisant pour permettre la construction de la future voie CFF en temps utile. La coupe longitudinale est illustrée à la Figure 4.

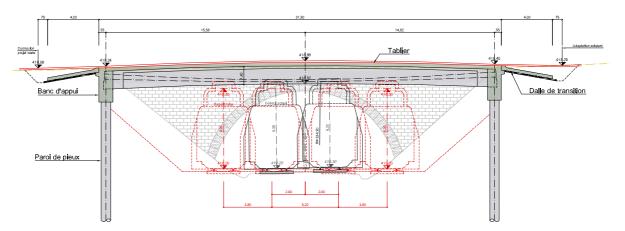


Figure 4 : coupe longitudinale du nouveau PS de la Redoute

3.2 Coupe transversale

Le pont est constitué de deux poutres préfabriquées et précontraintes sur lesquelles est coulée une dalle en béton armé. Cette structure porteuse est complétée par :

- Une piste mixte (piétons vélos) de 2.80 mètres du côté Nyon. Une bordure haute sépare la voie de circulation de celle dédiée à la mobilité douce. Cette piste mixte sera connectée au sentier piéton existant situé le long des voies CFF.
- Une piste cyclable de 1.50 mètres côté Prangins permettra aux vélos de franchir le pont en toute sécurité.

Ces deux trottoirs sont créés par un sur-béton qui contient également les conduites techniques. Les pentes transversales sont de 2.5% afin d'assurer l'écoulement des eaux.

La chaussée est élargie à 3.80 mètres est permet le passage d'un seul véhicule à la fois afin d'éviter que le chemin de la Redoute ne devienne un axe de transit entre Nyon et Prangins, tel que convenu par les deux communes. En outre, la géométrie de la chaussée à l'entrée du pont, côté Prangins, a été modifiée afin d'améliorer le passage des bus.

INGPHI SA 5/7

La coupe transversale est illustrée à la Figure 5.

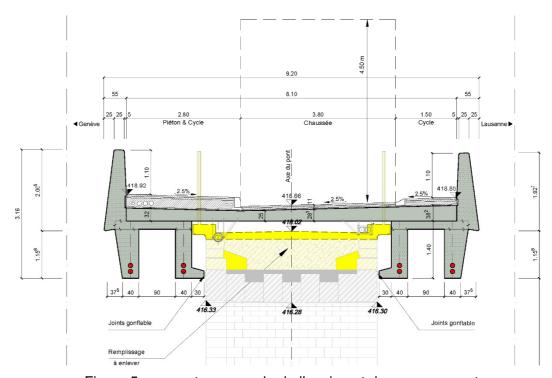


Figure 5 : coupe transversale de l'ancien et du nouveau pont

3.3 Parapets

Des parapets en béton sont disposés de chaque côté du pont. Ils ont une hauteur de 1.1 m au-dessus de la chaussée. Ces derniers ont été dimensionnés pour reprendre le choc de véhicules.

La liaison du parapet du pont avec l'infrastructure routière de part et d'autre de l'ouvrage est différentiée suivant les cas. Du côté du Chemin du Coutelet, la connexion entre la paroi antibruit et le parapet est assuré avec une glissière. Du côté du chemin de la Redoute, la glissière au Nord est prolongée jusqu'au parapet du pont. Du côté Sud du chemin de la Redoute, un cheminement piéton est prévu jusqu'à la gare et la mise en place de gardecorps fait partie du projet de l'aménagement piétonnier.

3.4 Fondations

Le pont est appuyé sur deux parois de pieux jointifs de part et d'autre. A chaque extrémité de l'ouvrage, une dalle de transition en béton armé de 4 m de long assure la transition entre l'ouvrage et le terrain.

3.5 Système d'évacuation des eaux

L'évacuation des eaux de chaussée est assurée avec les pentes transversales de 2.5% et la pente longitudinale en toit d'environ 3%.

4 Conclusion

La reconstruction du pont de la Redoute permet d'intégrer des aménagements dédiés à mobilité douce de chaque côté du pont (piétons-vélos) agréables et sécurisés. Le Cheminement côté Nyon sera connecté au sentier existant le long des voies CFF en direction de la Gare. Ces aménagements renforcent et améliore la mobilité douce le long du chemin de la Redoute. L'élargissement de l'ouvrage permettra également d'améliorer la giration des bus côté Prangins.

Nyon, le 25 février 2019

INGPHI SA 7/7



-		-	-	Anne	xe 9
17	MAI 201	8	Re	vu le:	
FB	DC	DEC	,	ID .	ADL
Greffe	Bourse	Urb.		STC	Pop.
СН	CC	STI		Autres:	
A classe	Г		Sui	vi:	

Municipalité de la commune de Prangins La Place Case postale 48 1197 Prangins

Nyon, le 15 mai 2018

V/réf:

N/réf : TEM/FM/pb

Affaire traitée par : M. François MENTHONNEX

Pont de la Redoute - Reconstruction / Financement

Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux,

Les pourparlers entamés en 2015 sur la question de la répartition du financement de la reconstruction du pont de la Redoute n'ont malheureusement pas pu être repris avant la fin de la législature précédente.

Notre Autorité souhaite toujours réaliser, dans les meilleurs délais, le projet de reconstruction du pont de la Redoute ainsi que le réaménagement du chemin éponyme.

Nos tractations ont repris en été 2017 afin de trouver un consensus acceptable pour nos deux communes. Lors de notre séance de travail du 7 mai dernier, notre Municipalité vous a proposé une nouvelle répartition de la couverture des coûts qui a retenu votre attention (voir tableau ciannexé); la commune de Prangins serait appelée à financer à hauteur d'un peu plus de CHF 520'000.— HT le coût de reconstruction alors que la participation discutée en 2015 se montait à plus de CHF 620'000.— HT (selon les prix de la soumission de 2014 adaptée aux conditions 2015).

Dès lors, nous vous prions de bien vouloir nous confirmer la participation de votre commune à hauteur de CHF 520'000.—HT, montant qui sera précisé lorsque le coût de l'ouvrage d'art sera adapté aux conditions actuelles.

Ce projet de reconstruction du pont de la Redoute est certainement attendu des habitants de nos deux communes qui pourront enfin franchir les voies CFF tant à pied qu'à vélo; il participe à favoriser la mobilité douce entre nos deux territoires, et en particulier à améliorer l'accessibilité en toute sécurité aux établissements scolaires, mais également à la plateforme Gare au même titre que la future passerelle Nyon-Prangins.

Dès réception de votre réponse, nous relancerons ensemble le projet de reconstruction du pont en coordination avec les CFF.

MUNICIPALITÉ DE NYON

Nous nous réjouissons de partager le succès de cette mise en œuvre avec votre Autorité d'ici la fin de cette législature.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux, nos salutations les meilleures.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic : Cordialement

Daniel Rossellat

Le Secrétaire :

P.-François Umiglia

Annexe: ment.

La Place - CP 48 CH - 1197 Prangins

Maison de Commune Tél. 022 994 31 13 Fax 022 994 31 11 www.prangins.ch

MUNICIPALITÉ

V/réf.: TEM/FM/pb N/réf.: LP/mp/43.06/273

Affaire traitée par

Monsieur Denys Chevalier, Municipal

email: greffe@prangins.ch

MUNICIPALITE DE NYON

Place du Château 3 Case postale 1112

1260 NYON

Prangins, le 30 mai 2018

Pont de la Redoute - Reconstruction / Financement

Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux,

Votre courrier du 15 courant nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention. Nous vous en remercions.

Nous vous informons que la Municipalité a accepté, dans sa séance du 28 mai 2018, votre proposition de répartition pour la commune de Prangins, soit une participation à hauteur de CHF 520'000.-- HT, montant qui sera précisé lorsque le coût de l'ouvrage d'art sera adapté aux conditions actuelles.

Bien entendu, cette acceptation est sous réserve de l'approbation du Conseil communal qui devra se déterminer sur un préavis à ce sujet.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux, à nos salutations les meilleures.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Denys Chevalie

Le vice-Syndic

Laure Pingoug

La Secrétaire

PONT REDOUTE - RECONSTRUCTION

DATE	MANDATAIRE	PRESTATIONS	COUTS TTC	
17.06.2005	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Concept d'élargissement	fr. 9'000	Budget de fonctionnement
02.10.2006	Stump Fora Tec SA	4 sondages carottés	fr. 9'211	Budget de fonctionnement
16.10.2006	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etude de 3 variantes CFF	fr. 21'000	Budget de fonctionnement
01.11.2006	De Cerenville Géotechnique SA	Evaluation qualité des remblais	fr. 2'690	Budget de fonctionnement
07.04.2008	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etude de variante et négociations CFF	fr. 23'099	Préavis N°29 / 2007
29.07.2010	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etablissement du projet d'ouvrage	fr. 33'566	Préavis N°29 / 2007
14.06.2010	De Cerenville Géotechnique SA	Etude géotechnique	fr. 17'805	Préavis N°29 / 2007
29.07.2010	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etablissement du projet d'ouvrage	fr. 33'566	Préavis N°29 / 2007
01.12.2010	Inghi SA	Expertise du projet d'ouvrage	fr. 8'608	Préavis N°29 / 2007
03.12.2010	KARAKAS ET FRANCAIS SA	Assistance géotechnique	fr. 2'769	Préavis N°29 / 2007
27.01.2011	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etablissement du projet d'ouvrage	fr. 18'912	Préavis N°29 / 2007
27.01.2011	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etablissement du projet d'ouvrage	fr. 4'605	Préavis N°29 / 2007
09.05.2011	Inghi SA	Expertise du projet d'ouvrage	fr. 6'912	Préavis N°29 / 2007
31.08.2011	ESM - Sarrasin Ingénieurs SA	Etablissement du projet d'ouvrage	fr. 9'674	Préavis N°29 / 2007
29.10.2012	Inghi SA	Etablissement du projet définitif	fr. 119'880	Préavis N°78 / 2013
		Préavis "Etudes"	fr. 321'295	