



C O M M U N E D E
PRANGINS

Commune de Prangins
Municipalité

Préavis No 63/21
au Conseil Communal

**Demande de crédit d'études détaillées de
CHF 338'000.- TTC (sur un total de CHF 676'000.- TTC)
en vue de la réalisation d'une passerelle de mobilité douce
Nyon-Prangins
(mesure du projet d'agglomération Grand Genève)
&
Demande de crédit de CHF 120'000.- TTC
pour une participation rétroactive aux mandats d'étude
parallèles (MEP) en vue de la réalisation de cette passerelle**

Dominique-Ella Christin, Municipale

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Introduction

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

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

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

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

Les deux passerelles de mobilité douce qui permettront de relier Bois-Bougy au pont de la Redoute à Prangins en passant par l'avenue Reverdil et la gare de Nyon sont des actions emblématiques en faveur d'une mobilité sobre en carbone. Elles permettent à la fois de développer des axes forts pour piétons et vélos et d'exploiter le potentiel de la « ville des courtes distances ». Ces infrastructures efficaces, sécurisées et confortables pour les déplacements actifs répondent ainsi aux mobilités pendulaires mais également de loisirs. Elles contribueront à la qualité de vie des habitants. Ces passerelles ont fait l'objet entre 2018 et 2019 de mandats d'étude parallèles (MEP) qui ont permis de désigner un projet lauréat qui se caractérise par un bilan carbone et une emprise au sol très limités.

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

Le présent préavis fait suite aux mandats d'étude parallèles (MEP) et a pour objet une demande de crédit destinée à financer les études détaillées pour la réalisation de ces passerelles. Ce financement permettra à une équipe de mandataires d'élaborer ces projets, puis de procéder aux appels d'offres publics permettant d'établir un devis général du coût des travaux sur la base des soumissions rentrées. Cette phase du projet permettra, entre autres, de traiter finement les questions techniques tels que l'évacuation des eaux de surfaces, l'éclairage publique, l'entretien, l'intégration paysagère ainsi que la problématique liée à l'exploitation hivernale. Ces propositions concrètes et chiffrées constitueront ensuite la base permettant de présenter un deuxième préavis, soit une demande de crédit pour la réalisation de ces infrastructures. Le service de l'Urbanisme est responsable de ce préavis car il pilote, depuis 2019, l'ensemble des démarches de mobilité pour tout ce qui relève de la planification et ce jusqu'à l'étape du permis de construire. Le secteur des travaux publics du Service Technique Communal (STC) présentera ensuite le 2^e préavis pour le crédit de réalisation. Le présent préavis a également pour objet de faire une demande de crédit de participation rétroactive aux mandats d'étude parallèles (MEP).

2. Projet « Gradiant » lauréat de la procédure de mandats d'études parallèles (MEP)

Le projet des 2 passerelles a fait l'objet de mandats d'étude parallèles (MEP) organisés par la commune de Nyon entre juin 2018 et juin 2019. A l'issue de cette procédure, le collège d'experts et les spécialistes-conseils ont élu à l'unanimité le projet « Gradiant » proposant deux passerelles aux profils épurés et élégants. Pour rappel, une demande de crédit destinée à financer les prestations des MEP pour ces infrastructures a été acceptée par le Conseil communal yonnais (préavis no 91/2018).

2.1 Objectifs des MEP

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

2.2 Projet lauréat « Gradiant » : minimaliste, élégant et particulièrement adapté à l'environnement

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

- Un tracé transparent et illuminé qui offre un sentiment de sécurité évident.
- Les structures ont un impact minimum sur le périmètre des voies ferroviaires et la stabilité des talus existants. Elles permettent de garder le fibrage du sol et de prévoir le renforcement de la biodiversité en corrélation avec son environnement.
- La transparence du garde-corps qui permet la visibilité sur le paysage pour tous.
- La possibilité de conserver le choix de cheminer par les sentiers actuels, offrant une plus grande proximité avec les zones forestières, une promenade plus intime.

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

3. Passerelle Nyon-Prangins

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

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

Gare de Nyon Cour aux Marchandises

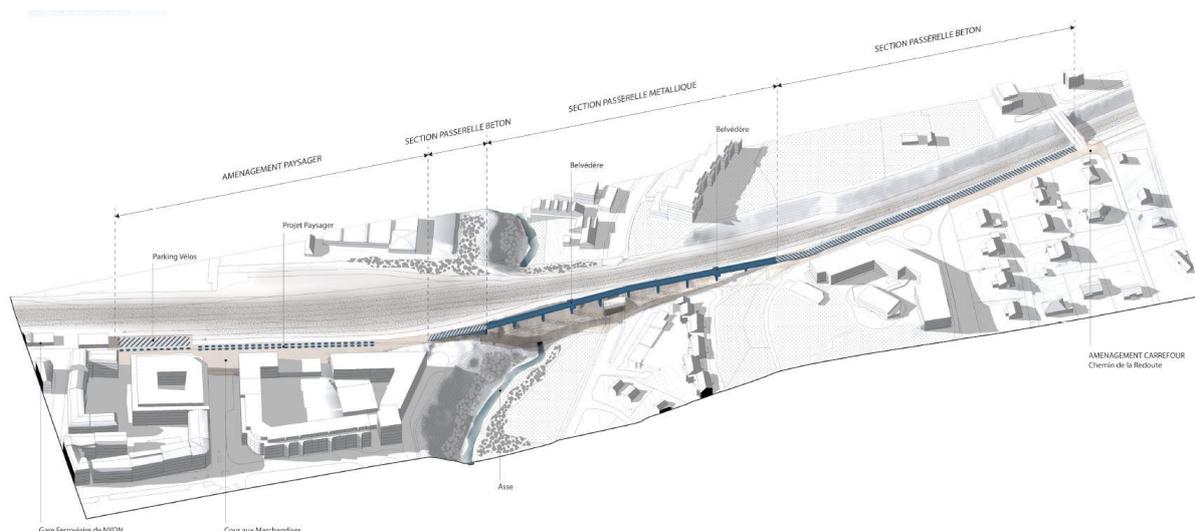
Route de l'Etraz

Pont de la Redoute
(*limite communale*)



0 20 40 60 80 100m
Echelle : 1:2'500
Coordonnées : 2'507'721 1'13'811

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



Vue aérienne Sentier de Nyon-Prangins

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

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

Passerelle Nyon-Prangins implantée en bordure sud des voies CFF



Vue de la passerelle Nyon-Prangins depuis l'InterRegio 2524



Passage de la passerelle Nyon-Prangins entre la route de l'Etraz et la gare de Nyon



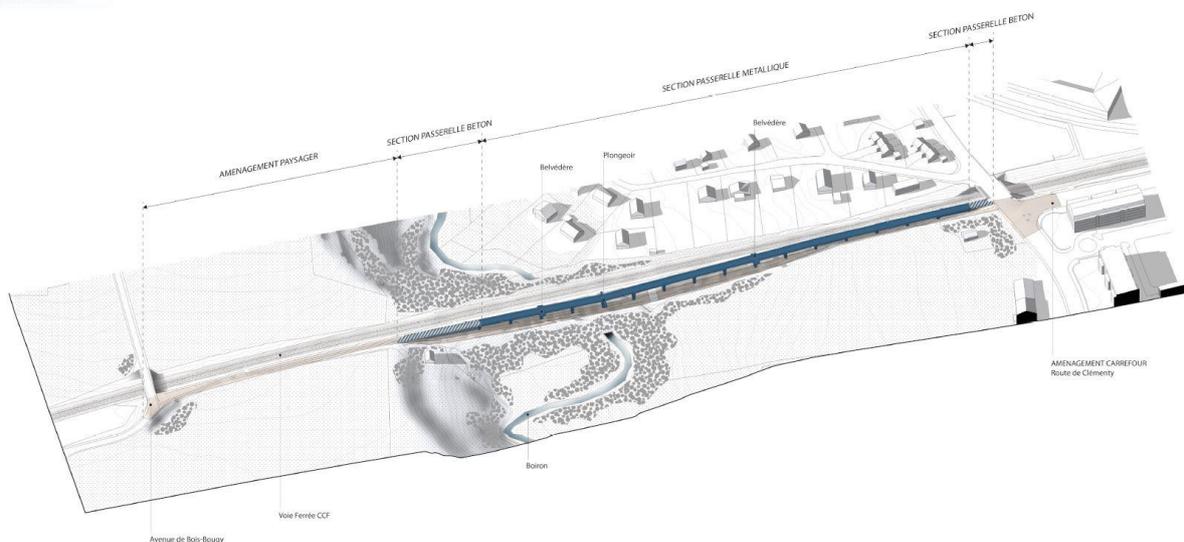
4. Passerelle Bois-Bougy

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

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



Vue axonométrique de la passerelle Bois-Bougy, extrait du projet lauréat – *La liaison avec le sentier le long du Boiron sera maintenue*



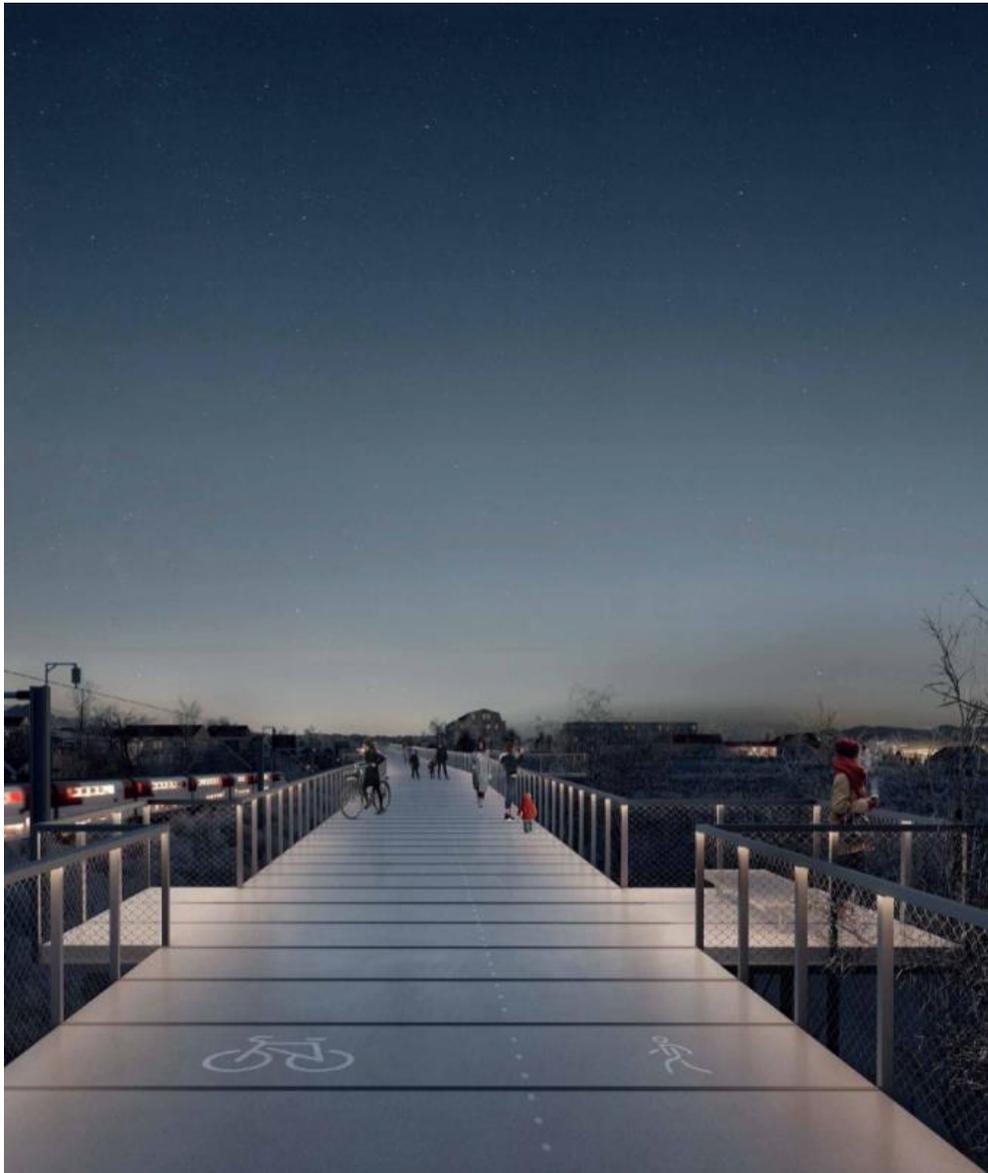
Vue aérienne Sentier de Bois-Bougy

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

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

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

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



5. Prestations du crédit d'études détaillées

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

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

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

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

- Avant-projet définitif – *adaptations de l'AVP à l'issue des MEP* (phase SIA 31)
- Projet de l'ouvrage (phase SIA 32)
- Procédure de demande d'autorisation (phase SIA 33)
- Appel d'offres, comparaison des offres, proposition d'adjudication (phase SIA 41)

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

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

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

6. Aspect artistique

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

Ici également, la délicate intervention de l'artiste, qui prendra la forme d'un gradient de couleur bleue, créera un effet cinétique qui sera particulièrement visible pour les voyageurs ferroviaires arrivant et repartant de la gare de Nyon. Ce sera un ouvrage singulier et unique sur l'arc lémanique, sans doute un objet de tourisme architectural et artistique.

7. Calendrier planifié pour la mise en œuvre du projet

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

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

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

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

8.1 Coûts totaux projetés pour les deux passerelles

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

- Coût total Passerelle Nyon-Prangins CHF 5'877'000.- (HT) arrondi à **CHF 6'330'000.- TTC**
- Coût total Passerelle Bois-Bougy CHF 6'441'000.- (HT) arrondi à **CHF 6'937'000.- TTC**

8.2 Coûts des études déjà réalisées

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

La Municipalité de Prangins a accepté de soumettre à son Conseil communal la proposition de participer rétroactivement aux coûts des études déjà réalisées selon un montant forfaitaire de **TTC CHF 120'000.-**. Ce montant correspond au cofinancement des études préliminaires effectuées par la Commune de Nyon et de l'avant-projet élaboré par le groupement lauréat dans le cadre des MEP

organisés par la Commune de Nyon en 2018-2019. Lors de cette procédure, la commune de Prangins était représentée au sein du collège d'experts qui a élu à l'unanimité le projet « Gradiant ». Cette demande de crédit rétroactive est formulée dans le cadre du préavis pranginois uniquement.

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

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

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

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

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

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

- Coûts études détaillées Passerelle Nyon-Prangins arrondi à **CHF 676'000.- TTC**
- Coûts études détaillées Passerelle Bois-Bougy arrondi à **CHF 740'000.- TTC**

9. Principes de pilotage et de financement

9.1. Passerelle Nyon-Prangins

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Subventions fédérales et cantonales ainsi que participations autres

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

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

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

Le montant de la subvention de la Confédération 2019 (IPC+TVA) pour les sous-mesures des deux passerelles sont les suivants :

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

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

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

10.2 Subventions cantonales

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

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

La Commune de Nyon étant membre du Région de Nyon et ayant accepté le but optionnel DISREN, elle devrait bénéficier d'une participation de Région de Nyon à hauteur d'environ 5.5% des coûts des études et de la réalisation.

10.4 Participation potentielle par des sociétés ayant leurs sièges à Prangins et Nyon

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

11. Coûts totaux pour les passerelles subventions déduites

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

Total réalisation	CHF	6'329'500.--
<i>Subvention Confédération (40 % du coût total)</i>	CHF -	2'531'700.--
<i>Subvention Canton (10 % du coût total)</i>	CHF -	633'000.--

Total réalisation après déduction des subventions CHF 3'164'800.--

Participation à charge de Prangins (25 % du coût total) CHF 1'582'400.--

Total pour Nyon	CHF	1'582'400.--
<i>Subvention DISREN (3 % du coût total)</i>	CHF -	189'900.--
Participation à charge de Nyon (22 % du coût total)	CHF	1'392'500.--

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

Total réalisation	CHF	6'937'000.--
<i>Subvention Confédération (40 % du coût total)</i>	CHF -	2'774'600.--
<i>Subvention Canton (10 % du coût total)</i>	CHF -	693'700.--

Total réalisation après déduction des subventions CHF 3'468'700.--

<i>Subvention DISREN (5.0 % du coût total)</i>	CHF -	346'300.--
<i>Participation de Nyon (45 % du coût total)</i>	CHF	3'122'400.--

Les participations éventuelles de sociétés détaillées au point 10.4 sont à déduire de ces montants.

12. Aspects du développement durable

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

12.1 Dimension économique

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

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

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

12.2 Dimension sociale

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

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

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

12.3 Dimension environnementale

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

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

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

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

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

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

13. Conclusion

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

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

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

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

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

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

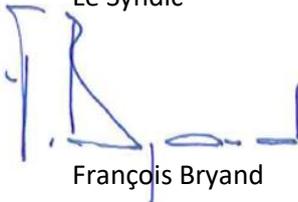
- vu le préavis municipal 63/21 concernant la demande de crédit d'études détaillées de CHF 338'000.- TTC (sur un total de CHF 676'000.- TTC) en vue de la réalisation d'une passerelle de mobilité douce Nyon-Prangins & la demande d'un crédit de CHF 120'000.- pour une participation rétroactive aux mandats d'étude parallèles (MEP) en vue de la réalisation de cette passerelle,
- 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. d'accorder un crédit d'études détaillées de CHF 338'000.- TTC (sur un total de CHF 676'000.- TTC) en vue de la réalisation d'une passerelle de mobilité douce Nyon-Prangins & d'accorder un crédit de CHF 120'000.- pour une participation rétroactive aux mandats d'étude parallèles (MEP) en vue de la réalisation de cette passerelle
2. 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,
3. d'amortir ce montant sur une période de 10 ans et de porter le montant annuel y relatif au compte de fonctionnement.

Ainsi délibéré en séance de Municipalité du 18 janvier 2021, pour être soumis au Conseil communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic

François Bryand



La Secrétaire

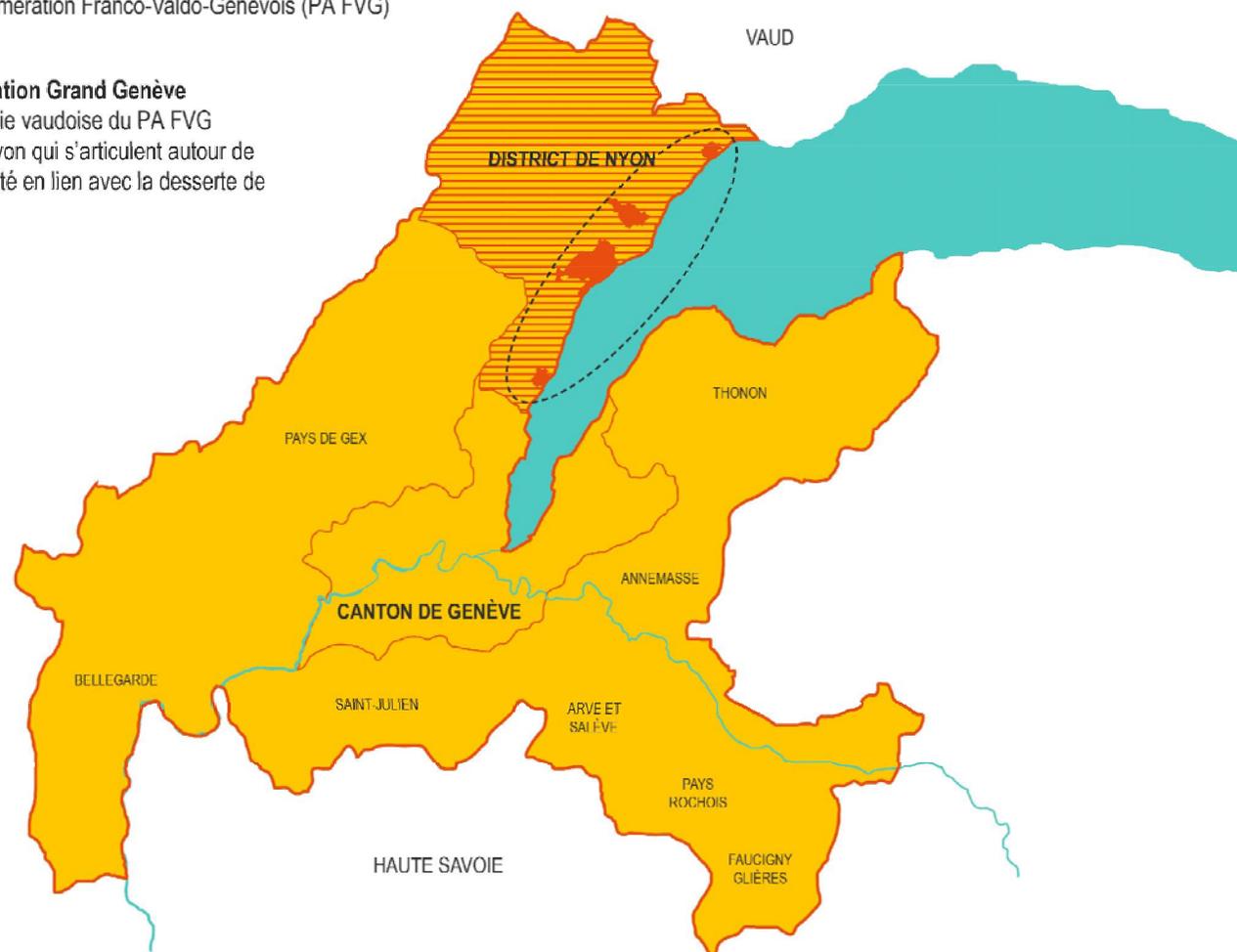
Laure Pingoud

Annexes

1. *Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois ou Grand Genève*
2. *Fiche mesure 31-3 du Projet d'Agglomération 2^e génération Grand Genève*
3. *Subventions de la Confédération pour chaque sous-mesures de la mesure 31-3*

ANNEXE 1 – Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (PA FVG) ou Grand Genève

-  **PA FVG** **Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois Grand Genève**
France / Genève / Vaud (district de Nyon)
-  **PA FVG** **Partie Vaudoise du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (PA FVG)**
District de Nyon - 47 Communes
-  **Périmètre compact d'agglomération Grand Genève**
concerne 9 Communes de la partie vaudoise du PA FVG
soit 9 Communes du district de Nyon qui s'articulent autour de
4 espaces fonctionnels de centralité en lien avec la desserte de
4 gares ferroviaires, soit :
 - Coppet** - Commugny
 - Nyon** - Prangins - Eysins
 - Gland** - Vich
 - Rolle** - Mont-sur-Rolle



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

La subvention de la Confédération de 40% du coût total de la mesure 31-3 a été fixée à un maximum de CHF 5'644'000.- (montants HT et valeur 2005 hors renchérissement) sur la base d'un coût total de réalisation de la mesure 31-3 estimé en 2019 dans le PA2 à CHF 15'127'000.—(HT). En prenant en compte l'indice des prix à la construction d'octobre 2019 et en ajoutant la TVA le total de la subvention de la Confédération s'élève à **une participation maximale de CHF 6'516'200 TTC.**

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

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

indice octobre 2005 : 126.4

indice octobre 2019 : 135.5