CONSEIL COMMUNAL DE PRANGINS

COMMISSION AD HOC

Rapport de la commission sur le préavis 63/21 ; 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.

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Préambule

La commission chargée d'étudier le préavis municipal 63/21, composée de sept membres, s'est réunie au complet à 5 reprises, les 15 et 24 mars, 21 avril, 21 mai et 10 juin de l'année 2021.

Lors de sa première séance, la commission a élaboré plus d'une quarantaine de questions transmises à la Municipalité dans le but de clarifier le préavis qui vous est présenté. Ensuite de quoi, elle a auditionné le Président du Jury du mandat d'études parallèles. Elle a consulté les planches restituées lors du concours, étudié la convention avec la Ville de Nyon et la convention avec les CFF, reçu les réponses de la Municipalité et s'est rendue sur le site pour approfondir les questions encore en suspens.

La commission remercie Mme Dominique-Ella Christin, Municipale en charge du dossier, Monsieur Gabrielle Guscetti, Président du jury du MEP et Mme Bérénice Pinon, Cheffe de service de l'urbanisme, pour leur disponibilité et leurs réponses aux nombreuses questions posées.

La Commission s'est posé la question de la rencontre avec la Commission ad-hoc de Nyon sur ce même objet. Les multiples renvois de date d'examen de l'objet ont finalement conduit à renoncer à cette sollicitation.

Enfin, la commission ne s'étant pas entendue sur la rédaction d'un seul rapport, un rapport de minorité complète le présent rapport. Le rapport de la majorité a été accepté par cinq voix contre une. Un membre de la Commission précise qu'il s'est prononcé contre le projet sur son principe et a décidé de ne pas prendre position sur l'un ou l'autre des rapports présentés par la Commission.

2. Historique

2005 premières études de la passerelle permettant de donner des coûts estimatifs pour l'inscription au premier projet d'agglomération (PA1).

2007 le projet est identifié comme la mesure 31.3 "Accessibilité des modes doux des gares principales dans le Canton de Vaud, Passerelle entre Prangins et Nyon". Le rapport est remis à la Confédération le 14.12.2007.

2007 – 2008 ateliers de concertation de 23.06.2007 et 26.01.2008 dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur communal (PDCom) avec une population qui manifeste fortement son intérêt pour la réalisation d'une liaison facilitée avec la gare de Nyon.

2009 acceptation de la mesure 31.3 (passerelle Nyon-Prangins) par la Confédération comme seul itinéraire de mobilité douce d'intérêt régional dans le cadre de son examen du projet d'agglomération. La part de la Confédération sur le financement du projet est annoncé à hauteur de 40%.

2012 le Conseil communal de Prangins accepte le plan directeur communal (PDCom), qui donne comme principe de renforcer et aménager les liaisons entre Prangins et les communes voisines (Chap. 1.1 "Mobilité douce et aménagements cyclables").

2018 le Conseil communal de Nyon accepte le crédit pour le financement des prestations du mandat d'études parallèles (Préavis 91/2018).

2018 – 2019 un concours visant à dégager la meilleure solution pour le problème posé est organisé et quatre groupements interdisciplinaires experts dans ce type de construction sont invités à faire des propositions.

2019 Étude initiale aboutie, projet retenu par un jury d'experts.

2021 Préavis proposés simultanément par les municipalités de Nyon et de Prangins à leurs Conseils communaux.

3. Approche de l'examen du préavis par la commission et angles d'analyse

Dans l'analyse du bien-fondé du projet et en vue de bien comprendre ce qui nous est proposé, la Commission estime que les questions structurantes les plus importantes qui sont pleinement du ressort du Conseil devraient être au moins :

Q1 : Le projet est-il utile pour Prangins ?

Q2 : Le coût du projet est-il supportable pour la Commune de Prangins ? Est-ce un investissement prioritaire ?

Q3 : La non-réalisation de ce projet nous coûterait combien ? Quels sont les risques que l'on prend avec cette décision ?

4. Examen détaillé du préavis 63/21

L'ensemble des questions posées par la commission ainsi que les réponses apportées par la Municipalité est reproduit intégralement en annexe.

La visite de la Commission sur le site a permis de bien se rendre compte de l'aménagement proposé. Les photos prises sur place figurent en annexe.

La Commission a souhaité consulter la Commission des finances pour un avis sur l'impact du projet sur les finances communales, le rapport de la Cofin se trouve également en annexe.

Il en résulte les considérations suivantes :

a. Situation actuelle

Le chemin existant est très étroit, glissant, mal éclairé, défoncé, très en pente et très mal adapté aux poussettes, personnes âgées ou à mobilité réduite.

Ce chemin est également emprunté par beaucoup de cyclistes et trottinettes, malgré l'interdiction, car l'itinéraire de principe des cyclistes qui emprunte la route de l'Etraz présente une forte déclivité, occasionne un grand détour et expose inutilement les cyclistes à la circulation routière.

L'accessibilité à la Ville de Nyon et sa gare n'est de loin pas optimale et une demande d'amélioration a été plus d'une fois exprimée par la population de Prangins.

b. Solution proposée

Le projet « Gradiant » lauréat du concours a été présenté à la Commission par le Président du jury. Ce dernier lui a exposé les quatre projets retenus et expliqué les raisons du choix de la meilleure proposition.

La Commission relève les nombreux **avantages** proposés par le projet « Gradiant ». En synthèse les atouts sont les suivants :

Du point de vue de la mobilité

- Une passerelle de 4.70m de large qui permet la mixité des usages.
- Une déclivité de maximum 4%.
- Un itinéraire direct, sécurisé et agréable.
- Un tracé n'engendrant pas de risques supplémentaires liés aux accidents de personnes.
- Une accessibilité pour tous.
- Un gain de temps de déplacement.
- Une diminution du trafic automobile sur la Ville de Nyon.

Du point de vue de l'environnement

- L'emprise et l'impact sur le terrain seront minimaux (structure ultralégère).
- La construction sera peu gourmande en énergie et matériaux et génèrera peu d'émissions de CO_2 par rapport aux autres solutions proposées.
- Le type constructif favorise le passage de la lumière naturelle au sol et la biodiversité.
- Le projet est celui qui réduit le défrichement au strict minimum.

- Les zones (chemin existant) abandonnés seront végétalisés.
- Les impacts environnementaux locaux seront compensés par des végétalisations et des plantations.
- Le projet s'intègre de façon harmonieuse à la topographie traversée.
- L'éclairage sera conçu pour minimiser l'impact lumineux sur le voisinage et la faune
- Le projet sera accompagné d'une démarche artistique pour atténuer l'impact visuel et favoriser l'intégration paysagère.

Du point de vue financier

- Les quatre projets présentés entraient dans l'enveloppe définie dans le cahier des charges.
- Participation de la Confédération à hauteur de 40% à condition que le projet soit engagé en 2025.
- Participation du Canton à hauteur de 10%.
- Le solde des charges d'investissement sera réparti avec Nyon à hauteur de 50% pour chaque commune.
- La convention Nyon - Prangins est équitable (équilibrée).
- Le coût incombant à Prangins est raisonnable par rapport à l'utilité retirée.
- Les coûts d'entretien et d'exploitation seront supportés par la Commune de Nyon.
- Commission des finances ne voit d'impossibilité à la réalisation de ce projet.

Tout projet, parce qu'il bouscule l'ordre établi, a aussi ses **inconvénients**.

L'inconvénient majeur de la proposition à ce stade des études restera certainement le raccordement avec la gare de Nyon qui n'est pas défini. La passerelle telle quelle nous est présentée pour le crédit d'étude, sur la partie qui concerne la commune de Prangins, s'arrête avec un goulet d'étranglement provisoire aux abords de la gare sur le sentier en face de Generali.

Le réaménagement complet de la gare marchandises de Nyon est un projet des CFF et de la ville de Nyon qui a pris du retard. Si la passerelle doit être réalisée en 2025, ce n'est qu'en 2032 qu'il est prévu de terminer son raccordement à la gare de Nyon. Gageons d'ici là que les études détaillées pourront donner une réponse satisfaisante à cette question.

c. Recommandations pour la suite des études

Au vu des questions posées et des réponses obtenues, la commission souhaite que les études détaillées puissent apporter des réponses convaincantes aux questions encore en suspens avec notamment :

- La problématique de la cohabitation entre les cyclistes et les piétons qui doit être traitée de façon à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers ;
- Le type de revêtement ses conséquences en termes de bruit, d'usure et d'entretien ;
- La hauteur des garde-corps, notamment sur la partie la plus exposée au-dessus de la route de l'Etraz ;
- L'éclairage par rapport au voisinage.

En outre, la Commission fait le constat que si cet aménagement digne d'intérêt, devient un marqueur régional, sorte de « Totem » de la volonté d'aller vers des modes de déplacements durables, elle regrette que cette belle pièce ne soit pas supportée par un **concept de mobilité douce** qui en permettrait une utilisation efficace.

La réalisation n'intervenant qu'en 2025 elle encourage les élus du prochain Conseil à déposer un postulat pour obtenir l'élaboration d'un concept de mobilité douce de Prangins qui permettra, outre une conception réfléchie pour l'ensemble du territoire, une approche structurante du développement des infrastructures nécessaires à la valorisation de ce magnifique investissement.

5. Contexte particulier du projet

Le 23 septembre 2018, 73,6% de la population et la totalité des cantons ont accepté la votation en faveur des vélos. La Constitution fédérale donne dès lors la compétence au Conseil fédéral de planifier et de coordonner les réseaux cyclables au même niveau que la compétence fédérale en matière d'aménagement des itinéraires pédestres.

Avec la subvention de la Confédération dans le cadre du premier projet d'agglomération, il s'agit, dès à présent, de mettre en pratique des principes en faveur de la pratique de la mobilité douce que la population dans son ensemble a soutenu très fortement et qui seront prochainement encadrés par une loi.

A l'échelon cantonal, le plan climat vaudois établi en début d'année mentionne pour sa part : *« A l'échelle du territoire vaudois, la mobilité représente plus de 40% des émissions de GES, dont l'essentiel provient de la mobilité individuelle motorisée. Une réduction de ces émissions passe nécessairement par un report modal de grande ampleur vers les transports publics et la mobilité douce, une transition énergétique des véhicules individuels et la disponibilité des services permettant d'optimiser la mobilité »*

A l'échelon régional et communal, la prise de conscience des événements négatifs liés aux changements climatiques et la nécessité d'adapter nos comportements nous amène à prioriser des mesures et des investissements favorables à la mobilité douce. Ce projet s'inscrit parfaitement dans cette cible : l'aménagement proposé permet effectivement de se rendre beaucoup plus facilement à la gare de Nyon, **que ce soit à pied ou à vélo**. Il incitera la population à changer ses habitudes de déplacement.

Ce projet est entièrement construit sur le territoire de la Commune de Nyon. Il bénéficiera aux usagers des deux communes, ce qui légitime le partage des charges d'investissements. Ces charges comprennent le coût des études et la participation rétroactive au mandat d'étude parallèle qui a permis d'esquisser la solution qui nous est proposée.

6. Conclusions de la Commission

La passerelle Gradiant est emblématique d'une politique publique visant à coordonner urbanisation et mobilité.

Ce projet, entièrement réalisé sur la commune de Nyon, apportera un bénéfice réel aux Nyonnais comme aux Pranginois en rapprochant les deux communes sur le plan pratique aussi bien que symbolique. Cet équipement constitue le premier maillon, central, d'un futur projet de liaison Gland - Nyon par des modes de déplacements respectueux de l'environnement.

Pour se déterminer sur la pertinence du projet, les signataires de ce rapport ont examiné la question sous l'angle suivant : la passerelle constitue-t-elle une **solution simple**, **économique** et **adéquate** pour relier Prangins à Nyon en mobilité douce ? La réponse est trois fois positive : cette passerelle offre un gain de temps, de confort et de sécurité aux usagers qui effectuent le trajet Nyon/Prangins.

De par sa conception, sa faible déclivité et son tracé en-dehors du trafic routier, elle est praticable pour tous, des enfants aux personnes à mobilité réduite. En cela elle favorise et encourage les changements de comportement et représente une mesure réellement incitative pour la transition vers une mobilité douce.

Rappelons qu'il nous est demandé de voter sur un principe et non pas sur les détails d'un projet qui doit encore faire l'objet d'études et d'une demande de crédit de réalisation à venir avant de pouvoir être réalisé.

Aucun projet ne sera jamais exempt d'inconvénients. A ce stade des études qui ne sont pas encore achevées, ceux présentés par la passerelle Gradiant semblent mineurs à la Commission en regard des bénéfices attendus.

L'opportunité que nous avons aujourd'hui de réaliser un projet utile à l'ensemble de la population, soutenu par des enveloppes fédérales et cantonales non négligeables, ne se représentera probablement pas. Il s'agit de ne pas rater le train.

7. Annexes au rapport

A. Rapport de la Commission des finances
B. Photographies prises sur le site de l'aménagement proposé
C. Précisions de la municipalité quant aux coûts d'entretien de l'ouvrage
D. Liste des questions/réponses adressées à la Municipalité

Au vu des différents arguments mentionnés dans son rapport, la Commission vous prie de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

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 ce dernier 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.

Prangins, le 15 juin 2021, pour la Commission :

Hélène Dormond-Schlumpf

Giovanna Bachmann

Karine Ferroni-Sayag

Olivier Binz

Yvan Bucciol (Rapporteur)

ANNEXE A : Rapport de la Commission des finances

De: **Jean de Wolff** jeandewolff@gmail.com
Objet: RE: Avis de la COFIN sur le Préavis 67/21 - Passerelle
Date: 10 juin 2021 à 18:51
À: Olivier Binz ollybinz@gmail.com
Cc: Yvan Bucciol contact@yvanbucciol.ch, Yvan Bucciol (Nonolet) yvan.bucciol@gmail.com, schludor@bluewin.ch, Bachmann, Giovanna giovannabachmann@hotmail.com, Karine Sayag ksayag@epost.ch, François Krull krullfr@bluewin.ch, Poitry, Alain-Valéry av.poitry@bluewin.ch

JD

Chers collègues

Voici après consultation des membres de la COFIN la réponse de cette dernière à votre interrogation:

« Situation générale
La situation actuelle au niveau financier de la commune se caractérise par un auto-financement désormais négatif, générant désormais une faiblesse du niveau de liquidité. Le niveau d'endettement qui se monte à environ 29 millions s'est quand à lui rapproché du plafond d'endettement de 34 millions. Les réserves comptables quand à elles se montent à un niveau toujours relativement confortable de 12 millions, même si la plupart sont affectées. Les perspectives des années à venir restent difficiles et ce jusqu'à que la réduction de la part de la facture sociale refacturée aux communes ne produise ses effets, soit vers 2025. D'autre part l'année 2021 a vu une entrée extraordinaire substantielle d'impôt qui pourrait temporairement permettre aux comptes de repasser du bon côté de la ligne.

Investissements futurs
La poursuite de projets d'investissement ne se fera à court terme sans doute pas sans une augmentation du plafond d'endettement afin d'en assurer le paiement. Le niveau d'endettement est à ce stade encore qualifié de bon mais une augmentation éventuelle du plafond pourrait réduire cette appréciation. Au regard de l'importance des diverses variations mentionnés ci-dessus, qui se chiffrent annuellement en millions, l'impact en 2021 – 2022 d'une dépense nette de l'ordre de 229K sur les comptes et le niveau d'endettement est relativement modeste. D'ici 4 ou 5 ans il est attendu que l'autofinancement ai retrouvé une meilleure situation d'une part. D'autre part l'amortissement sur 30 ans d'un montant de l'ordre de 1.5 millions coutera 50K par an aux comptes de commune, ce qui représente 2% environ des entrées d'impôts annuelles.

La COFIN ne voit donc pas d'impossibilité au niveau financier de réaliser ces investissements. «

Nous restons volontiers à disposition en cas de questions.

Meilleures salutations

Jean de Wolff
Chemin de la Bruyère 32
1197 Prangins
+41 79 210 2681

ANNEXE B : Photographies prises sur le site de l'aménagement proposé

Etats des lieux actuels et futurs 1/2

Photos de gauche à droite :

- Talus au début du chemin du Pont de la Redoute qui sera remplacé par revêtement et pylônes
- Inclinaison du talus le long de la Mobilière
- Emplacement début passerelle (parking Mobilière)
- Future passerelle empiètera sur parking Mobilière à cet endroit
- Type de végétation actuelle qui sera remplacée par de grands feuillus

Etats des lieux actuels et futurs 2/2

Photos de gauche à droite :

- Début de l'ouvrage au raccord du pont de la redoute
- Début passerelle aérienne juste au pied des escaliers et chemin Mobilière
- Inclinaison de la pente prononcée pour le chemin actuel contre les 4% moyens de la passerelle qui rejoindra directement le seuil de la gare.
- Vue du mur de protection voie ferrée, au-dessus du pont de l'Etraz, la passerelle aérienne devrait passer approximativement à cette hauteur. (étude détaillée à venir).
- voie CFF résiduelle (voie de garage) au niveau de Generali et emplacement fin passerelle projetée avant le périmètre de réaménagement de la gare de Nyon

ANNEXE C : Précisions de la municipalité quant aux coûts d'entretien de l'ouvrage

De: **Dominique-Ella Christin** dechristin@prangins.ch
Objet: RE: Rapport majoritaire de la Commission ad-hoc sur le Préavis 67/21
Date: 3 juin 2021 à 16:03
À: ollybinz@gmail.com
Cc: schludor@bluewin.ch, giovannabachmann@hotmail.com, ksayag@epost.ch, Yvan Bucciol contact@yvanbucciol.ch, Yvan Bucciol (Nonolet) yvan.bucciol@gmail.com

DC

Mesdames et Messieurs membres de la Commission ad-hoc sur le préavis 67/21,

Je confirme les informations données précédemment, soit que c'est la bien la Commune de Nyon qui assurera la maintenance (nettoyage, déneigement, entretiens divers, etc.) de la passerelle.Cette information vient de m'être confirmée une nouvelle fois par la Municipale en charge de Nyon, Mme Farault Linares. Elle avait par ailleurs répondu à nouveau en ce sens hier soir lors de sa séance avec la commission ad-hoc de Nyon. La Commune de Prangins ne sera pas sollicitée par la Commune de Nyon pour participer financièrement à ces travaux. Il n'y a toutefois pas de convention prévue à cet effet

J'ai également vérifié avec Monsieur Zahnd, chef du service technique, qui m'informe également qu'il en est ainsi pour l'ensemble des infrastructures (par exemple le pont de la Redoute).

Par ailleurs, je ne vois pas d'inconvénients à ce que les questions/réponses soient annexées à votre rapport.

Je reste à disposition pour toute question complémentaire,
Bien à vous,

Dominique-Ella CHRISTIN - Municipale
_____
Commune de Prangins
Maison de Commune - La Place - 1197 Prangins
Tél: 022 994 31 13 - Fax : 022 994 31 11
Portable: 076 339 58 15
E-mail: dechristin@prangins

ANNEXE D : Liste des questions/réponses adressées à la Municipalité

Nb : Les réponses aux questions posées figurent en italique après chaque question

A. QUESTIONS GENERALES SUR LE CHOIX DU PROJET

1. La Municipalité de Prangins a-t-elle participé depuis 2011/2012 à l'étude de faisabilité, les appels à candidatures, la sélection des 4 dossiers, l'établissement du cahier des charges du MEP et de manière générale a-t-elle été impliquée et/ou consultée par Nyon au cours des étapes ayant précédé l'exécution du MEP ?

Dès le stade de l'étude de faisabilité permettant d'inscrire en 2012 le projet de passerelle parmi les mesures du projet d'agglomération Grand-Genève 2e génération (PA2 - 2012), la Municipalité de Prangins a été associée au projet de passerelle Nyon/Prangins à travers l'implication notamment de la municipale Mme Seematter. A partir de 2016, M. Chevalier a suivi le projet et participé au Jury des MEP. Prangins n'a toutefois pas participé aux échanges entre la ville de Nyon et les lauréats du concours suite aux MEP. Par ailleurs, dès 2019, la Municipalité a décidé que le service de l'Urbanisme serait en charge de la planification de la mobilité, et ce jusqu'à l'étape du permis de construire, le secteur des Travaux Publics du STC restant en charge des étapes suivantes, soit des préavis de crédit de réalisation. Dès lors, la Municipalité était représentée par Mme Christin. Prangins a décidé d'échanger exclusivement avec la commune de Nyon et non plus dans le cadre d'une gouvernance mixte avec Région de Nyon. Les discussions ont eu lieu en bilatéral avec la ville de Nyon concernant la répartition financière et la gouvernance du projet, éléments qui ont donné lieu à la convention Nyon-Prangins que nous vous présentons en annexe.

2. Sur quels critères de durabilité se sont fondés les mandataires pour retenir le projet Gradiant ?

Lors des MEP les quatre projets ont été évalués par le délégué à l'énergie et au développement durable de la ville de Nyon du point de vue de leur durabilité en se basant sur les planches, descriptifs, indications issues des tableaux du développement durable, informations relatives aux matériaux issues des tableaux d'estimation des coûts et des tableaux énergie grise. Les impacts liés aux matériaux et aux déchets de chantier ont été évalués par un bilan carbone.

L'analyse multi-critères a évalué chaque projet selon :

- *bilan carbone (Gradiant à minima 34% moins émissif que les autres projets)*
- *impact environnemental (Gradiant permet notamment un impact au sol très limité, favorable à la préservation de la biodiversité)*
- *impact social et dimension économique (respect du cahier des charges du projet)*

3. Pourquoi avoir privilégié une passerelle avec un fort impact visuel plutôt que l'élargissement du tracé actuel qui aurait généré moins d'oppositions ?

L'objectif annoncé dès l'inscription de la mesure au sein du projet d'agglomération de 2012 étant de franchir la topographie, l'ouvrage s'avérait nécessairement visible. Le projet Gradiant

ne prévoit une passerelle métallique que sur une partie du tracé (500m), le départ et l'arrivée étant assumé par un cheminement élargi, avec ouvrage de soutien ponctuel.

4. Le coût aurait-il été différent et d'environ combien ?

Les 4 projets respectaient l'enveloppe du programme à CHF 11,1.- M +/- 25%, le projet le plus cher était celui qui prévoyait d'adosser le sentier au talus CFF.

5. Le préavis avance l'argument d'un impact climatique. Comment cela peut-il être mesuré ?

Un report modal est attendu tant sur des déplacements quotidiens que des déplacements pendulaires longue distance. A ce jour sur territoire urbanisé Nyon-Prangins, il est estimé que 24% des émissions de CO2 sont dues à la mobilité, dont 1/3 pour les déplacements de moins de 5km.

6. Quel est le nombre de personnes qui passent actuellement sur le chemin existant et avez-vous plus de détails à leur sujet ?

Deux relevés croisés (ville de Nyon, Commune de Prangins) indiquent à ce jour les moyennes :

- *1600 passages / jour en semaine ;*
- *700 passages / jour les week-ends.*

Les cycles sont interdits mais constatés : non inclus dans les relevés ci-dessus.

7. Quel est le temps gagné pour les piétons et/ou les vélos avec la construction de cette passerelle ?

- *Pour les piétons le gains de temps estimé entre + 3 ou 4' liées à l'absence de dénivelé.*
- *Pour les cycles gain de temps estimé entre +4' et +8' selon origine/destination.*
- *Gain de confort à prendre en compte et accessibilité à tous.*

8. Combien d'arbres seront abattus ?

A déterminer précisément dans le cadre des études détaillées.

9. Les voisins résidents de l'ouvrage prévu ont-ils été associés en amont à ce projet ?

La Mobilière, propriétaire foncier le long du tracé, a participé au MEP. Tous les voisins ont été informés dans le cadre d'une exposition publique à l'issue des MEP. Les riverains ont été invités à faire part de leurs questions suite au dépôt des préavis, ils seront associés aux phases ultérieures, notamment par des séances d'information en amont de l'enquête publique.

10. Le chemin privé pour se rendre à la Mobilière Assurances, sera-t-il impacté ?

Le chemin privé, permettant d'accéder en voiture à la Mobilière, n'est pas impacté dans sa partie privée. La passerelle s'implantera en mitoyenneté en restant au même niveau.

11. Les propriétaires fonciers des parcelles concernées ont-ils donné un accord formel pour la réalisation de l'ouvrage ?

Les CFF et Mobilière ont donné un accord formel et participé aux MEP (consultation dans le cas de la Mobilière, participation au Jury pour les CFF). Générali a également été consulté en donnant un accord de principe non formalisé.

12. Une étude a-t-elle été effectuée pour la possibilité de réunir les deux passerelles sans avoir le goulet de la place de la Gare ?

Ceci sera précisé par le Masterplan de la gare : un MEP est planifié par la Ville de Nyon concernant la partie Sud de la gare (aménagements, mobilité et constructions), il abordera cette problématique.

B. SUR LE TRACE EN GENERAL

Remarque générale : les planches du concours qui vous ont été présentées lors de la séance du 24 mars restent à la disposition de la commission pour consultation au service de l'Urbanisme. La Municipalité a prévu d'exposer ces planches pour présentation aux conseillers communaux avant la séance du Conseil communal le jour où le préavis sera porté à l'ordre du jour du CC.

13. D'où part la passerelle à Nyon exactement et où arrive-t-elle à Prangins exactement ?

Côté Nyon, il faut distinguer le départ de la passerelle tel que présenté dans le MEP (aménagement définitif) du départ lié à l'aménagement transitoire (2024-2030) tel que présenté dans le préavis.

Nyon : départ du projet de la passerelle avec aménagement définitif au début de la Cour aux Marchandises. A ce jour la Cour des Marchandises est située entre la gare de Nyon et le début du bâtiment Generali.

Départ de l'aménagement transitoire (2024-2030) présenté dans le cadre de ce préavis dès la rue des Marchandises (voir schéma annexe 3 de Convention Nyon-Prangins)

Arrivée du projet de la passerelle tel que présenté dans le MEP au niveau du Pont de la Redoute.

A ses 2 extrémités, le périmètre d'étude du projet est élargi pour anticiper les mesures d'accompagnement (signalétique, trafic). Voir planches du concours.

14. Quel est le tracé exact de la passerelle, peut-on avoir les coupes ?

Voir planches du concours.

15. Quelle est la hauteur maximum de la passerelle ?

Hauteur maximale de + 418.00 m, correspondant au niveau de l'esplanade la Mobilière, puis dégressif jusqu'au niveau + 405.00 m de la Gare de Nyon.

La hauteur maximale de l'ouvrage par rapport au niveau de la rue se trouve au moment de la traversée de la Route de l'Etraz, à environ + 15 m du sol.

16. Quelle est la pente maximale ?

Pente maximale de 4%.

17. Quelle est la forme générale de cette passerelle car les photographies sont contradictoires ?

Voir planches du concours.

18. Une maquette ou une présentation en 3D est-elle possible ?

Pas prévu à ce jour, les vues axonométriques exigées lors des MEP offrent plus d'informations qu'une maquette.

19. Des photos présentent une largeur importante de cette passerelle, s'agit-il d'une largeur obligatoire pour le passage de vélos en conformité avec les règles fédérales sur la circulation routière ou d'autres normes fédérales ?

Le projet lauréat Gradiant prévoit :

- *une largeur de la passerelle de **4,70m** (2,1m piétons + 2x 1,3m cycles) correspondant aux attendus du programme,*
- *et ponctuellement des « temps de pause » sous forme de belvédères élargis, au bénéfice de la structure modulaire de l'ouvrage. L'emplacement et la dimension de ces balcons n'ont pas été confirmés à ce jour, le projet présenté au MEP en prévoit 2 sur le tronçon Nyon/Prangins. (Voir planches du concours).*

Quelles sont les règles qui ont été appliquées ?

Respect des normes VSS en tenant compte :

- *des charges de trafic futures estimées,*
- *de la pente de chaque tronçon,*
- *distinction des flux piétons / cycles.*

*Le programme du MEP exigeait un gabarit seuil de **3,80m** minimum pour les tronçons contraints, en recommandant le gabarit de **4,60m** minimum pour les tronçons courants.*

C. SUR LE TYPE DE REVÊTEMENT, L'ENTRETIEN, LE COÛT, L'ECLAIRAGE

20. Quel est le type de revêtement de cette passerelle ?

Le projet lauréat prévoyait en phase d'avant-projet de l'enrobé clouté. Les études détaillées préciseront cet aspect au regard :

- *de la distinction des flux (piétons, autres modes doux), du confort d'usage*
- *du coût*
- *de la durabilité et la sécurité (hors-gel, entretien, déneigement)*

21. Quelle est la durée de vie d'un tel revêtement ?

A déterminer lors des études de détail et selon matériaux finalement retenu. A noter qu'un enrobé serait dans ce cas beaucoup moins sollicité que sur une chaussée carrossable.

22. Eu égard au voisinage, y a-t-il eu une étude d'impact sur le bruit généré ? Si non, une telle étude est-elle prévue ?

A déterminer lors des études de détail et selon matériaux finalement retenu. A noter qu'un enrobé serait dans ce cas beaucoup moins sollicité que sur une chaussée carrossable.

23. Comment l'entretien s'effectuera de manière générale et en particulier l'hiver avec la neige ?

Entretien et déneigement par les services de la Ville de Nyon, comme cela se fait pour d'autres sentier modes doux sur le territoire communal.

24. Quel est le coût probable d'un tel entretien ?

A définir, pas de surcoût particuliers attendus.

25. Quel type d'éclairage est-il prévu pour cette passerelle ?

L'éclairage prévu sera anticipé conformément au document de référence « Plan lumière » de la Ville de Nyon, notamment pour les questions de préservation et sauvegarde de la biodiversité (pollution lumineuse).

26. Y a-t-il eu une étude d'impact sur cette pollution nocturne provenant de l'éclairage ?

La nécessité d'une étude d'impact n'est pas prévue par le Canton au stade de l'examen préalable pour ce type d'ouvrage. La petite faune sera en principe peu impactée car sentier existant maintenu.

27. Si non, une telle étude est-elle prévue ?

Pas à ce stade.

D. SUR LES QUESTIONS DE COÛTS, DE FINANCEMENT ET DE CALENDRIER

28. Les financements de la Confédération sont prévus jusqu'en 2025, quid si la durée du projet est dépassée ?

Cette mesure a été inscrite en priorité A, ce qui signifie une garantie de financement, mais tout éventuel retard devra être justifié auprès de la Confédération. La disponibilité des fonds a été validée en 2015 par une convention signée avec la Confédération. A noter qu'il n'y a pas

d'exemple par le passé de refus de subvention, suite à des retards de livraison dans le cadre du PA1.

29. Le financement du canton ne pourrait-il pas être augmenté eu égard au fait que ce projet entre dans le plan climat du canton ?

Les subventions cantonales sont clairement définies dans la Loi sur les Routes, elles seront toutes sollicitées. Le guichet vélo de la DGMR intervient déjà dans le cadre du plan climat cantonal.

30. Le calendrier prévu n'est-il pas trop serré eu égard aux probables oppositions des riverains sur ce projet ?

Le calendrier est en effet contraint par le délai de livraison (2025), mais la signature d'une convention de financement avec la Confédération fin 2022 offre une « balise » de garantie dans ce planning.

Deux trimestres sont prévus dans le planning pour le traitement d'éventuelles oppositions. A noter que la levée d'opposition pourra être facilitée si elle s'inscrit dans le cadre d'une infrastructure publique.

Un plan de communication est par ailleurs prévu.

31. Comment le coût forfaitaire pour l'entretien pour Prangins a-t-il été calculé ?

Il n'y a pas de coût forfaitaire calculé à ce sujet, l'ouvrage étant entièrement situé à Nyon, l'entretien courant sera assuré par les services de la Ville de Nyon (comme pour le pont de la Redoute).

32. Pourquoi les frais d'entretien se répartissent à raison de 50/50 alors que l'entier de l'ouvrage se trouve sur Nyon ?

Voir réponse précédente. La Convention signée à ce jour porte exclusivement sur les coûts d'études et réalisation de l'ouvrage. Conformément à la demande formulée par la commission le 24 mars, elle est transmise pour consultation à la commission.

33. Y a-t-il une convention entre Nyon et Prangins à ce sujet ?

Voir réponse précédente.

34. A quelle hauteur financière les entreprises concernées par ce projet ont-elles participé ?

Pas de participation des entreprises à ce jour. Comme expliqué dans le préavis, ceux-ci seront cas échéant déduits à 50/50.

35. Comment le chiffre de CHF 120'000.- a-t-il été établi pour la participation rétroactive ?

Le montant de CHF 120'000.- correspond à 25% du coût des MEP (rémunération des 4 équipes concurrentes, experts et jury, études préalables).

Nota : ne sont pas inclus les coûts d'organisation pris en charge par Nyon (équivalent BAMO, charges salariales).

E. SUR LA SECURITE

36. Comment s'effectuera la mixité entre les vélos et les piétons, comment se marqueront les différentes voies de séparation entre les vélos, les trottinettes et les piétons ?
Cette question sera étudiée dans la phase d'études détaillées, objet du préavis.

37. Selon les photographies, les garde-corps sont relativement bas et dans certains endroits, la hauteur par rapport au sol est importante. Quelles sont les mesures qui seront prises pour éviter des accidents de personne, comme les suicides par exemple ?
La hauteur des garde-corps sera réglementaire pour prévenir tout accident de personne.

38. Les CFF ont-ils été consultés à ce sujet ?
Les CFF ont été associés au projet dès la phase du MEP. Outre la réglementation en vigueur, leurs préconisations ont été prises en compte.

39. Est-il prévu des formes de refuge pour piétons ?
Oui, au nombre de 2 à ce stade, sous forme de "belvédères" où la passerelle s'élargit.

40. Une vitesse maximale pour les vélos et les trottinettes qui peuvent aller jusqu'à 50 km/h est-elle prévue ?
Les vélos à plus de 25km/h seront interdits sur la passerelle. Une signalétique adéquate sera pourvue.

41. Si oui, comment cette vitesse sera-t-elle contrôlée ?
A étudier.

42. Quelles seront les mesures prises pour éviter le vandalisme ?
Problématique à traiter de la même manière pour tous les espaces publics.

43. Des caméras de surveillance seront-elles installées ?
Problématique à traiter de la même manière pour tous les espaces publics.

F. SUR LE MAINTIEN DES CHEMINS EXISTANTS ET DU PARKING DE LA GARE

44. Comment est prévu le raccordement de l'ouvrage au niveau du pont de la Redoute et au niveau de la Cour des marchandises afin de maintenir le sentier existant ?

Pour rappel :
Le sentier existant sera préservé dans son tracé actuel depuis la gare de Nyon - à partir de Générali - jusqu'à la route de l'Etraz, et depuis la route de l'Etraz jusqu'au bas des escaliers de la Mobilière.
Le sentier existant depuis le bas des escaliers de la Mobilière jusqu'au pont de la Redoute est supprimé. L'accès depuis le bas des escaliers de la Mobilière au Pont de la Redoute (Pranginois.e.s venant par exemple de la Vy-Creuse, ou la Jetée à Nyon) se fera via les aménagements existants de la Mobilière (escaliers ou rampe d'accès praticable à mobilité réduite), une servitude de passage reste à formaliser.

Pour répondre plus précisément à la question 44 :

Le raccordement de l'ouvrage au niveau du Pont de la Redoute fait partie du périmètre d'étude du projet qui permettra d'anticiper les mesures d'accompagnement (signalétique, trafic).

Le raccordement de l'ouvrage au niveau de la Cour des Marchandises est prévu comme suit :

- *le sentier existant (conservé) et la passerelle se rejoignent en un point situé à l'Est de la Generali (avant la Generali en provenant de Prangins).*
- *à partir de ce point, l'accès à la gare se fait via un sentier élargi – quasi à plat - sous forme d'aménagements paysagers*
- *L'aménagement définitif de ce dernier tronçon nécessite de désaffecter la voie 57 (utilisée seulement quelques jours dans l'année).*

A l'issue des MEP, concernant le raccordement à la gare de Nyon, les discussions avec les CFF ont permis de faire émerger les solutions suivantes :

- *un **aménagement transitoire** (2024/2030) qui prévoit sur une trentaine de mètres un resserrement ponctuel de la largeur du chemin d'accès (au niveau de la Générali)*
- *un **aménagement définitif** au moment des travaux de la Gare en désaffectant la voie 57*

Ces solutions, amorcées à l'issue des MEP, sont au stade préalable et n'ont pas encore fait l'objet d'une convention avec les CFF.

Les CFF ont désigné un chef de projet expert pour ce projet dès que les crédits d'étude seront validés. Prangins sera associée à la suite de ces négociations. Par ailleurs, il n'y a pas de contraintes particulières non anticipées concernant les lignes haute tension.

45. A ce propos, quel est l'avenir du chemin existant, propriété des CFF ?

Il est prévu de conserver le sentier existant, qui bénéficie d'une servitude de passage publique sur différents bien-fonds privés (CFF, Commune, Allreal /Générali).

46. Le parking de la gare sera-t-il supprimé ?

Au niveau de la Cour aux Marchandises, la Ville de Nyon a intégré cette question à l'étude en cours concernant l'entier du secteur Gare (Master plan gare, MEP à venir).

Prangins, le 7 avril 2021.