



Rapport de minorité de la Commission ad hoc du préavis municipal 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 du Conseil Communal,
Mesdames et Messieurs les Conseillers Communaux,

PRÉAMBULE

La Commission, composée de 7 membres, a décidé de se séparer en deux groupes pour la rédaction du rapport de commission en raison de la divergence de points de vue sur la décision à prendre. Le rapport qui vous est présenté ci-après représente le rapport de la minorité de la Commission.

La minorité de la Commission renvoie au rapport de majorité pour l'ensemble des informations relatives à la composition de la Commission, aux déroulements des séances et aux remerciements adressés aux personnes que la Commission a entendues et/ou qui ont apporté les réponses aux questions posées. Nous remercions également nos collègues signataires du rapport de majorité, ainsi que le président de la Commission (qui a choisi de n'adhérer à aucun des deux rapports), avec lesquels les travaux de commission se sont déroulés de manière respectueuse et constructive.

INTRODUCTION

En sus des informations contenues dans le préavis, la minorité de la Commission propose la consultation de deux documents accessibles sur l'internet qui contiennent des informations précieuses complémentaires du préavis sous revue :

- Le rapport final du mandat d'études parallèles, en particulier son chapitre 2 qui expose le cahier des charges imposé aux bureaux candidats à l'adjudication du mandat de réalisation de la passerelle
https://prangins.ch/uploads/Urbanisme/rapport_final_mep_2019_06-06.pdf
- Les planches de la présentation du projet Gradiant. Ce gros document PDF permet, en zoomant, de retrouver tous les détails du cheminement et des

cotes prévues de la passerelle

<https://espazium.s3.eu-central-1.amazonaws.com/files/2019-06/nyon-prangins-bois-bougy-gradient-planches.pdf>

Ces liens ont été trouvés à l'aide d'un moteur de recherche.

LECTURE TECHNIQUE

La passerelle proposée, longue de quelque 600m, est pour l'essentiel une rampe de ~350m qui plonge depuis la Mobilière (alt. 419m) vers les Marchandises (Providentia, alt. 405m), soit un dénivelé de ~14m, ou une pente de ~4%. Au passage du tunnel CFF de la route de l'Etraz, la passerelle est perchée à plus de 6m au-dessus des rails (soit à peu près le niveau des lignes de contact), et à plus de 16m au-dessus de la chaussée de la route de l'Etraz (pont Chauderon : 10m à 15m, Grand-Pont : 15m, pont Bessières : 22m).

La passerelle a une largeur de 4m70, imposée par le choix de 2 voies piétons et 2 voies cyclistes. Sa construction relativement lourde découle du fait que le véhicule d'entretien qui doit pouvoir y évoluer pèse jusqu'à 5.5 tonnes.

SÉCURITÉ

Sachant que la vitesse d'un vélo pour une pente de 4% atteint 40 km/h, voire plus, et que vélos et autres objets roulants seront amenés à cohabiter étroitement avec les piétons « à 16m du sol », on peut s'inquiéter des conséquences qu'auront les collisions qui s'y produiront, et anticiper que les autorités cantonales, notamment la DGMR, n'accepteront pas ce projet en l'état ; les mesures de sécurité demandées ne manqueront de renchérir la construction de la passerelle (par exemple des garde-corps plus haut et des issues de secours).

ART INTÉGRÉ

L'exigence formulée dans le cahier des charges d'intégrer une composante artistique dans la solution proposée ne participe à l'évidence pas à une diminution des coûts.

La minorité de la Commission s'abstient de développer l'opinion qu'elle a à propos des éléments d'art proposés par le projet Gradient ; les goûts et les couleurs n'ont pas leur place dans un rapport de commission. La minorité de la Commission pourra se consoler, au cas où le projet devait aboutir, par le fait que la passerelle sera entièrement sur territoire nyonnais, et donc peu visible depuis le sol pranginois ; accessoirement, le jury du prix Wakker n'aura pas à regretter sa décision.

TRANSFERT MODAL

Une question centrale, à laquelle ni le préavis 63/21 ni la Municipalité n'ont apporté de réponse, est l'amplitude du transfert modal que la nouvelle passerelle pourrait induire. L'avis de la minorité de la Commission est que ce transfert modal sera marginal, et surtout insignifiant en regard du montant investi.

Le confort des piétons, par la déclivité plus régulière du cheminement, sera sans nul doute amélioré. Mais la distance à marcher sera la même, de même que le temps de marche. On peut donc estimer que les quelques personnes nouvellement incitées à

marcher de ou à Nyon seront compensées par la part plus importante de la population âgée pour laquelle la marche entrera moins en ligne de compte. Comme on considère qu'une personne choisit de se déplacer à pied lorsque la distance n'excède pas 1 à 1.2km, la passerelle ne profitera qu'à une petite partie des habitants de Prangins (Trembley, Redoute, Mélèzes).

Les cyclistes seront les principaux gagnants, eux dont le temps de trajet sera réduit de 2 à 3 minutes pour quelques 500m de moins à parcourir (par rapport au détour Redoute-Etraz-Perdtemps-Marchandises). Avantage d'autant moins significatif que l'électrification des vélos progressera.

La minorité de la Commission est d'avis que ces « progrès » marginaux ne justifient pas une dépense de CHF 6.4 à 8 mio (+25%) pour les collectivités, respectivement de CHF 1.7 à 2.4 mio pour la commune de Prangins.

D'autres arguments sont exposés plus loin au chapitre PROJET DATÉ

DÉMESURE ET ÉCODURABILITÉ

A l'heure où, durabilité oblige, tout un chacun a le devoir de faire mieux avec moins, proposer d'ériger une telle structure est – osons le terme – une insulte au bon sens. 800m (dans la version finale) de béton et d'acier, dont une structure métallique de ~350m faite de quelques 100 tonnes d'acier (hypothèse 300kg/ml), soit 200 tonnes de CO₂ émis¹ rien pour la ferraille de la partie suspendue de la passerelle. En regard de cela, peut-être 50 véhicules à carburant fossile ne circuleront plus chaque jour entre Prangins et Nyon ; il faudra 30 ou 40 ans à ce rythme pour récupérer l'énergie grise de la construction, et à ce moment il n'y aura probablement plus de véhicule à carburant fossile...

Toutes proportions gardées, on nous propose ni plus ni moins qu'une reconstruction des viaducs de Chillon, le coloriage en plus.

PROJET DATÉ

Ce projet est daté, en ce sens qu'il part d'hypothèses qui ne prévalent ou ne prévaudront bientôt plus.

Dans 10 ans, donc demain, le trafic motorisé dégagera moins de CO₂, circulera à 30km/h en localité sur des voies combinées véhicules/cycles/piétons² offrant toute la sécurité nécessaire à tous les usages. La RC1 requalifiée offrira de nouvelle possibilité de se rendre à Nyon par mobilité douce. Les transports en communs auront été améliorés, seront électriques, et peut-être même gratuits. Le chemin et le pont de la Redoute disposeront de voies cyclables des deux côtés, de même que le pont élargi des CFF à la route de l'Etraz (projet suspendu par la ville de Nyon jusqu'en 2021), et même peut-être le tronçon du tunnel à la place Perdtemps et la rue des Marchandises.

Dans ce futur si proche, la passerelle sera superflue.

¹ 2 tonnes de CO₂ par tonne de fer produit à partir de minerais de fer

² Loi sur les pistes cyclables votée en 2018

FINANCEMENT

La Cofin, par courriel du 10 juin (en annexe du rapport de majorité) n'a pas émis d'objection au financement de la passerelle (MEP, études et réalisation), en dépit de la situation financière incertaine de la commune. Elle n'a pas non plus contextualisé cet investissement en regard des autres engagements que la commune devra prioritairement prendre lors de la prochaine législature (RC1, assainissements énergétiques, canalisations, crèche, STEP, etc.). De plus, une priorisation des projets non prioritaires, dont la passerelle ne peut que faire partie, n'a pas encore été proposée par la Municipalité.

		+25%	+40%
Coût total	6 329 500	7 911 875	8 861 300
Subv. CH (40%)	-2 531 800	-2 531 800	-2 531 800
Subv. VD (10%)	-632 950	-791 188	-886 130
Net après subventions	3 164 750	4 588 888	5 443 370
Part Prangins (50%)	1 582 375	2 294 444	2 721 685
Etudes prélim., MEP	120 000	120 000	120 000
Coût Prangins	1 702 375	2 414 444	2 841 685
Amortissement annuel (30 ans)	56 746	80 481	94 723

D'autre part, la minorité de la Commission est bien moins optimiste que le Cofin s'agissant de la facture sociale (qui, malgré une part croissante à charge du canton, ne manquera pas de croître du fait de l'envol des dépenses sociales). L'initiative SOS

Communes mettra des années à se traduire, peut-être, en effets concrets. Quant à la refonte de la péréquation directe, annoncée pour 2023, espérée pour 2024, il est douteux qu'elle ait un effet sur les finances communales avant 2025. L'un dans l'autre, une gestion prudente des finances commande de n'envisager un mieux péréquatif qu'à l'orée de la législation 2026-2031. D'ici là, évitons toutes dépenses superflues, même modestes, dont le cumul contraindra tôt ou tard le Conseil Communal à autoriser une augmentation de l'endettement, voire à augmenter le taux d'imposition communal

ÉCHÉANCE DES FONDS FEDERAUX

Si ce préavis nous est présenté aujourd'hui alors que la ville de Nyon a suspendu en 2019 160 mio de projets d'investissement jusqu'à la prochaine législature en raison de sa situation financière précaire, c'est essentiellement pour ne pas « perdre » la contribution fédérale ; cette contribution serait conditionnée à une fin des travaux au plus tard fin 2025.

La minorité de la Commission relève à ce sujet les points suivants :

- Lors de l'attribution des fonds en 2015, l'échéance était à fin 2018
- La ville de Nyon s'est « réveillée » et a lancé la procédure MEP précisément fin 2018, afin de manifester la volonté de faire aboutir ce projet. L'échéance semble alors être passée à fin 2025
- Entre 2019 et 2021, il a fallu presque 2 ans aux 2 Municipalités pour mettre en place une convention réglant la coopération entre les 2 communes sur ce projet
- Aujourd'hui, le Conseil Communal est prié de donner rapidement son feu vert au motif que l'échéance fédérale de 2025 commande d'avancer rapidement.

Et objecte à cela que:

- Le Conseil Communal doit prendre ses responsabilités en rejetant ce projet de passerelle pharaonique et complètement décalé par rapport aux impératifs de durabilité qui prévalent aujourd'hui
- Un nouveau projet pourra si nécessaire être relancé lorsque, une planification fine de la mobilité douce à et autour de Prangins enfin disponible, la nécessité

éventuelle d'améliorer le cheminement Nyon-Prangins le long des voies CFF aura été établie

- Ce projet pourra alors retrouver sa place dans la prochaine mouture du projet d'agglomération du Grand Genève (PA 5 en 2025 par exemple), et donc les subventions fédérales

Il serait malsain de s'empresse de réaliser cette passerelle juste parce que la Confédération n'aide Prangins à hauteur de CHF 1.25 mio que jusqu'à 2025. On ne gère pas les projets d'investissement comme si on était aux soldes ; l'argent public, fédéral ou cantonal, est aussi le nôtre.

PLANIFICATION SUPÉRIEURE

Le paragraphe qui précède relève que la Municipalité souhaite co-réaliser un équipement majeur de mobilité douce alors même qu'une planification fine de la mobilité douce à l'échelle de Prangins n'est, à la connaissance de la minorité de la Commission, pas encore arrêtée. Le PDCom (2011) indique opportunément à la page 131 : « La coordination cycles-piétons [...] à développer dans une étude ultérieure plus détaillée sur les mobilités douces ».

Au risque de nous répéter : la passerelle nous est proposée de manière hâtive, en raison principalement de l'échéance d'un soutien fédéral qu'il sera toujours possible de redemander une fois que la mobilité douce à Prangins aura été complètement réfléchie.

QUESTIONS RESTANTES (ET DES REPONSES)

La minorité de la Commission s'est encore posé les questions suivantes, auxquelles elle propose aussi quelques réponses.

Q : Pourquoi ne pas accepter ce préavis d'études et trancher plus tard sur la base du projet de réalisation ?

R : Non. Ce qui précède montre que les bases du projet, par le cahier des charges, conduisent obligatoirement à la plupart des défauts du projet proposé. En rejetant le préavis d'études détaillées maintenant, le Conseil Communal a une chance à saisir : celle d'éviter de gaspiller CHF 338'000

Q : Faut-il aussi rejeter la demande de crédit de CHF 120'000 ?

R : Oui. La municipalité de Prangins a, il est vrai, été invitée dès 2018 par la commune de Nyon à participer au processus de sélection des projets, mais *après* que le cahier des charges ait été formulé par la ville de Nyon. Elle a de ce fait été reléguée à un rôle passif. Dès lors, la minorité de la Commission ne voit pas de raison d'amender le préavis dans le sens d'un rejet de la demande de CHF 338'000 pour les études détaillées, et d'une acceptation de la demande de CHF 120'000 pour participation rétroactive. Le préavis doit être rejeté en bloc.

Q : Comment expliquer aux concitoyens de Prangins que le Conseil Communal « gaspille » la manne fédérale ?

R : Rejeter ce projet de passerelle, ce n'est pas « perdre » CHF 1'265'900 (la « part » de Prangins). Une fois un nouveau projet redéfini avec des critères de durabilité meilleurs, ce dernier pourra être intégré dans le PA5 ou PA6 du Grand

Genève et être ainsi au bénéfice d'une subvention fédérale. Rejeter le projet, c'est faire preuve de responsabilité et de prudence dans l'usage des deniers publics.

CONCLUSIONS DE LA MINORITÉ DE LA COMMISSION

En vertu de l'argumentation exposée dans le présent rapport, la minorité de la Commission vous prie de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Prangins,

- vu le Rapport-préavis municipal N° 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 & 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 »,
- lu les rapports de majorité et de minorité de la Commission chargée d'étudier le sujet,
- 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. De ne pas 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 & de ne pas 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

Prangins, le 15 juin 2021

La minorité de la Commission,

François Krull

Rapporteur