

RAPPORT-PRÉAVIS

N° 210/2020

AU CONSEIL COMMUNAL

Demande de crédit de CHF 905'000.- TTC pour le développement du secteur Gare et l'organisation d'une étude-test

Réponse à la motion du 7 octobre 2019 de M. le Conseiller communal Fabien Héritier, intitulée « Gare nord »

Délégué municipal : M. Maurice Gay

1^{re} séance de la commission

Date	Mercredi 2 septembre 2020 à 19h
Lieu	Salle des maquettes, place du Château 3, 3 ^{ème} étage

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

La gare de Nyon fait l'objet d'usages et d'enjeux multiples, notamment en termes de mobilité et d'interface de transport, d'espace d'accueil et de liaison entre les quartiers nord et sud de la ville. Paradoxalement, le site n'offre cependant pas de place publique, ni d'espace de dégagement, de rassemblement ou de lieu de transfert de mobilité attractif et efficient.

Le site se décompose en sous-espaces comme défini ci-dessous :

- l'actuelle place de la gare, côté sud : elle se caractérise par un espace longitudinal au caractère exclusivement routier. Les cyclistes disposent localement d'une voie cyclable et les piétons de trottoirs relativement étroits. Les arrêts de transports publics sont répartis en plusieurs points sur la place de la gare, rendant la lecture de l'offre difficile. Par conséquent, il n'y a pas de véritable place de la gare compris tel qu'espace public d'accueil et d'échange.
- le côté nord de la gare : il rassemble, sans établir de hiérarchies, différentes activités et usagers : zone de rencontre, parkings, zone de dépose-minute, placette avec une offre de restauration atypique (la Roulotte), ainsi qu'un vaste secteur en friche (parking public).
- le passage inférieur existant : il permet d'accéder aux quais et d'établir une connexion entre les quartiers nord et sud. Il est cependant dépourvu d'espaces de dégagement et se heurte aux voiries existantes saturées par la circulation automobile.

Le périmètre du secteur Gare concentre, en l'état, les différents flux liés à la mobilité. De ce fait, il constitue une interface multimodale, sans toutefois remplir clairement cette fonction si l'on se réfère aux exigences et aux besoins actuels et futurs des voyageurs et autres usagers du lieu.

La situation actuelle est peu satisfaisante. Ce constat est partagé tant par l'administration communale que par la Municipalité et le Conseil communal.

Aujourd'hui et par le présent rapport-préavis, la Municipalité propose et soumet à votre Autorité une stratégie de développement du secteur de la gare par le lancement :

- d'une procédure d'étude-test pour le secteur Gare ;
- d'un atelier créatif pour le développement du secteur du Martinet.

2. Une pièce stratégique de Cœur de ville

Le développement du Cœur de Ville est au centre du programme de législature 2016-2021. L'objectif visé consiste à renforcer l'attractivité du centre-ville, notamment en termes d'offres commerciale, touristique, culturelle, sportive et de loisirs. A cette fin, la boucle des adresses permet de connecter les différents pôles d'attraction que sont le centre commercial de La Combe, la place du Château, le futur parc Perdttemps et la place de la Gare.

Par conséquent, le réaménagement du secteur stratégique de la gare de Nyon, gagnant ainsi en attractivité et invitant la population, les pendulaires et les autres usagers de la Gare à parcourir le centre-ville, fait partie intégrante de la mise en œuvre de la boucle des adresses.

2.1 Enjeux généraux à l'échelle de l'ensemble du secteur Gare

Au vu de la situation actuelle, les enjeux suivants sont identifiés pour l'ensemble du secteur Gare :

- créer un espace public symbolique, véritable espace de vitrine et d'accueil pour l'ensemble de la ville. Il s'agit de la carte de visite de la Ville de Nyon. Aussi, il doit être traité et dimensionné tant pour lui-même et les multiples usages qu'il regroupe que pour son caractère emblématique de Nyon ;
- créer une porte d'entrée quotidienne sur le réseau de transports publics, une interface multimodale performante et un lieu de vie et d'activités. La plateforme d'échanges s'affirme comme un équipement multimodal, un espace d'échanges et de services pour les voyageurs ;
- élaborer les espaces publics attractifs pour tous les usagers de la gare et la population nyonnaise, qui créent un véritable trait d'union entre les quartiers nord et le centre-ville. Ce nouveau quartier est connecté au reste de la ville. Par ailleurs, l'insertion urbaine du quartier favorise la pratique et l'appropriation par la population ;
- planifier un véritable quartier de la gare pour la ville de Nyon, avec la réalisation de nouvelles constructions sur les parcelles CFF et les parcelles privées communales. Une attention particulière devra être mise en termes d'urbanité, d'échelle, d'organisation des édifices, de relation à la ville et de rapport aux voies CFF. Il est prévu d'y réaliser des logements (et notamment des logements à loyer abordable) dont les atouts seront notamment liés à la proximité immédiate avec le centre-ville et à la connexion directe avec la gare. L'offre en espaces d'activités, ainsi que les besoins en surfaces, devront être correctement évalués. Les activités devront être en lien avec le secteur Gare et son rôle de plateforme d'échange. Elles permettront de répondre aux besoins tant de la population locale que des pendulaires, favorisant la consommation à Nyon et l'ancrage des habitants ;
- connecter, par les passages sous voies, le nord et le sud de la ville. Le franchissement de la digue CFF doit être pris en compte afin de favoriser la fluidité des parcours et des itinéraires.

2.2 Enjeux spécifiques en termes de mobilité

L'aménagement d'une véritable interface multimodale nécessite de coordonner l'ensemble des enjeux spécifiques aux différents modes de transports, tel que :

1. **favoriser l'accès aux infrastructures ferroviaires et aux autres mobilités, ainsi qu'une perméabilité piétonne entre le secteur Gare et les quartiers nord et sud de la ville.** Concernant les quartiers sud en particulier, la nécessité de reconnecter la gare avec le centre-ville impose de repenser l'avenue Edouard Rod et la place de la Gare sous la forme d'un espace public ouvert et accueillant qui favorisera la relation avec le centre-ville, tout en organisant la mobilité douce et les transports publics et en gérant les accès automobiles au secteur ;
2. **favoriser l'accès aux transports publics.** L'objectif consistera à encourager le transbordement entre trains et bus par une localisation judicieuse des arrêts / haltes de bus des différentes lignes. Le confort des passagers sera également pris en compte (abribus adaptés), de même que la fluidité du trafic, afin de permettre aux bus de se réinsérer dans la circulation et donc de favoriser ainsi les temps de trajets ;
3. **organiser et hiérarchiser les différents modes.** La priorité sera donnée aux modes actifs en apportant un soin particulier aux connexions entre le secteur Gare et les maillages existants de façon à en favoriser l'utilisation. Afin de permettre à chacun d'accéder aux trains, le transport individuel motorisé sera maintenu et autorisé en périphérie du secteur Gare ;

4. **localiser les places Taxis et zones de déposes.** Dans le but de favoriser les trois enjeux susmentionnés, des secteurs spécifiques seront réservés pour les places de déposes minutes et les taxis. Ces emplacements seront organisés de façon à ne perturber ni la fluidité des modes actifs, ni celle des transports publics ;
5. **aménager des places vélos en suffisance et sécurisées et une Vélostation dans le secteur.** Enfin, et toujours dans le but d'en favoriser l'usage, une attention particulière sera portée à la localisation des places de stationnement vélos, en suffisance, qui seront judicieusement réparties sur l'ensemble du secteur Gare. Les passerelles vers Bois-Bougy ainsi que vers Prangins augmenteront l'utilisation du vélo.

En raison de la nature complexe de ces enjeux mobilité et en préalable au lancement de toute procédure sur le secteur, un atelier créatif a été organisé en novembre 2019. Les contraintes en termes de mobilité ont été identifiées. Elles seront intégrées au cahier des charges des études portant sur le développement du secteur Gare.

3. Infrastructures ferroviaires – planning des CFF

3.1 Projet de mise en conformité de la gare

En parallèle des réflexions menées par la Ville sur le secteur Gare, les CFF mènent un projet de « mise en conformité gare et successions serrées ». Il s'agit d'une vraie opportunité pour la Ville de Nyon de mener ces deux réflexions en parallèle afin de faire un « projet Gare » cohérent.

Le projet des CFF consiste à :

- accroître la capacité de la ligne ;
- augmenter la capacité d'accueil de la gare (quais et passages inférieurs sous dimensionnés d'ici quelques années) ;
- rendre la gare accessible aux personnes à mobilité réduite (conformité à la Loi sur l'égalité pour les handicapés - LHand) ;
- tenir compte de la localisation centrale de la gare, située au cœur du développement urbain et de la zone de densification de la ville de Nyon.

Pour cela, ils souhaitent notamment réaliser un nouveau passage inférieur dans le prolongement de l'avenue Viollier, ajouter une voie côté Jura, développer l'accès aux quais depuis le passage inférieur de la Morâche et étendre les quais côté Genève.

Par ailleurs, l'élargissement du Passage inférieur (PI) de l'Etraz pourrait se faire en 2026. Les travaux seraient couplés avec les travaux préparatoires de la gare. Cette hypothèse doit encore être validée par les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT).

3.2 Planning prévisionnel

Le planning des CFF est décomposé en deux grandes phases. Entre 2024 et 2027, les travaux portent sur la réalisation du nouveau poste d'enclenchement, déplacé au nord de la gare, à proximité du Château d'eau (parcelle CFF). Le déplacement du poste d'enclenchement est un préalable indispensable aux travaux sur la gare.

Dans un deuxième temps, les travaux de mise en conformité de la gare et l'augmentation de la capacité de la ligne pourront débuter. La mise en service de la totalité des travaux est agendée fin 2032.

4. Stratégie de mise en oeuvre pour le développement du secteur Gare

La résolution et le développement du secteur Gare compris comme un quartier de la ville à part entière, puis l'aménagement de la place de la Gare comme espace de vitrine et d'accueil, imposent de traiter ces deux enjeux complémentaires par le biais de deux procédures distinctes, lancée l'une après l'autre, à savoir :

1. **une étude-test**, portant sur les enjeux urbanistiques du futur quartier de la Gare dont l'objectif consistera à élaborer un plan guide. Ce plan définira les principes d'aménagement suivants : définition des pleins et des vides, fonctionnement de l'interface gare, espaces publics et semi-publics, connexion au tissu bâti ;
2. **une seconde procédure de mise en concurrence** (à définir ultérieurement), portant sur les enjeux d'aménagement de l'espace public de la place de la Gare, et l'aménagement de l'interface multimodale, dont l'objectif consistera à élaborer des projets proprement dits.

4.1 Etude Test

Objectifs

Cette procédure consiste à mandater plusieurs équipes interdisciplinaires afin de faire émerger et de tester différentes hypothèses d'aménagement sur le périmètre d'étude. A l'issue de chacun des tours, les équipes présentent leur projet et dialoguent tant avec le collège d'experts qu'avec les autres équipes. Au terme de la procédure, une synthèse sous forme de plan-guide est élaborée.

L'étude-test est particulièrement adaptée aux enjeux urbanistiques du secteur de la Gare. Elle permet, sur la base de nombreuses propositions, de retenir les invariants de l'aménagement du secteur. Au vu des enjeux très forts du secteur, les espaces de dialogue et d'échange entre les experts et les différentes équipes que permet l'étude-test sont essentiels.

De plus cette procédure permet une implication forte du politique, lui fournissant des moyens d'agir plus importants que d'autres procédures sélectives. En effet, la variété des propositions d'aménagement fait émerger des éléments forts de plusieurs équipes, qui peuvent être repris et développés par la Ville.

La synthèse produite à l'issue de l'étude-test fournira un plan-guide qui fixera pour l'ensemble du périmètre décrit ci-dessus :

- les masses bâties (les pleins), en particulier les implantations, les gabarits et les fonctions majeures ;
- la définition des espaces publics et semi-publics (les vides) ;
- les interactions avec les quartiers voisins (Centre-ville et Martinet en particulier) ;
- la répartition des affectations (logements, commerces et activités) ;
- le fonctionnement global de l'interface (TP, TIM, MD) ;
- les grands principes de mobilité du secteur.

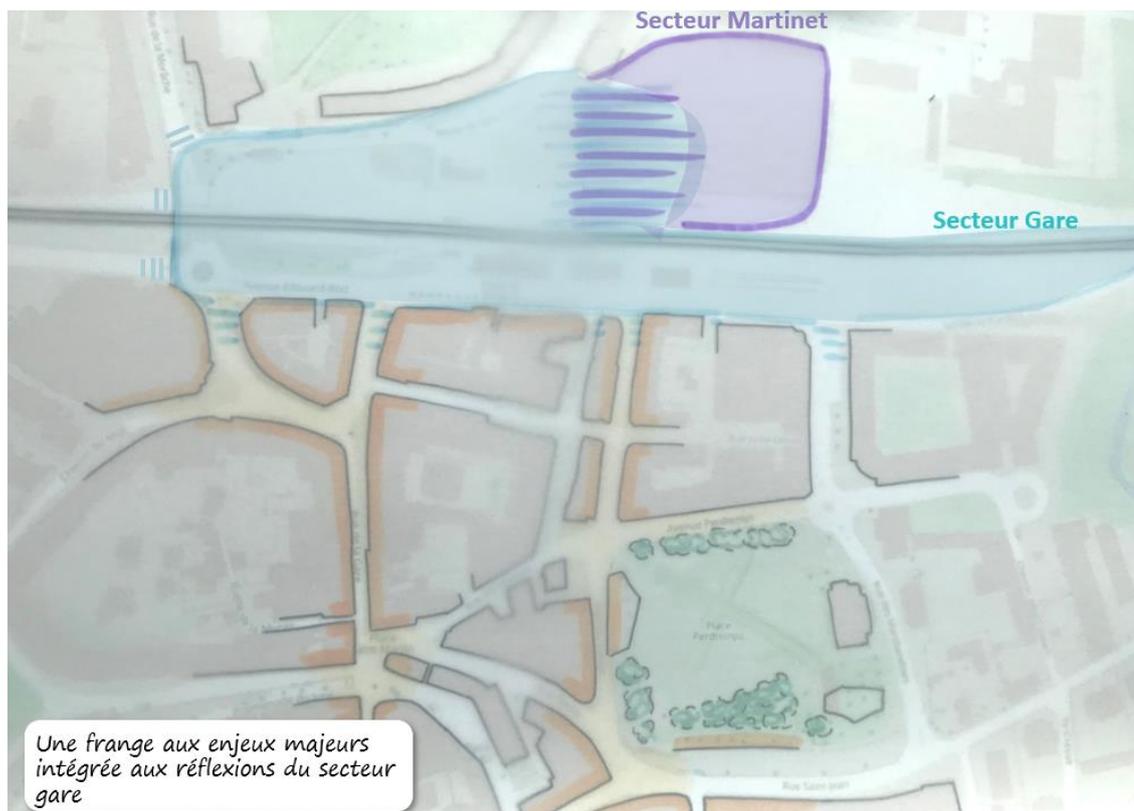
Modalités et périmètre

Les modalités de l'étude-test proposée sont les suivantes :

- organisation d'une procédure sélective afin de retenir les équipes les plus compétentes et aguerries à ce type de procédure ;
- participation de 5 équipes pluridisciplinaires (architecte, urbaniste, architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, programmeur économique) – ce nombre permet autant de garantir la diversité des propositions que d'assurer les échanges et le dialogue entre les équipes et le collège d'experts ;
- procédure en deux tours – permettant aux équipes d'adapter et de faire évoluer leur projet suite aux échanges de la fin de 1er tour ;
- constitution d'un collège d'experts pluridisciplinaire (experts qualifiés et représentants de la Municipalité).

Le périmètre de l'étude-test englobe l'espace compris entre le passage inférieur de la Morâche et le parking P+R des Marchandises, la place de la Gare Sud jusqu'au front bâti, les connections avec les rues Viollier, Gare et Morâche, et la place de la Gare Nord, la route de St-Cergue jusqu'au front bâti. Les accroches sur l'avenue Reverdil et le quartier de l'Arguillière sont également traitées.

Une bande de transition entre le secteur Gare et le secteur du Martinet (dont l'épaisseur reste encore à déterminer) sera considérée afin d'opérer les relations et connections entre la future place de la Gare et ce quartier qui sera voué principalement au logement.



Démarches participatives

Depuis l'adoption par votre Conseil du préavis N° 81/2017, la Municipalité a mené des démarches participatives innovantes en vue d'accompagner les réaménagements d'espaces publics emblématiques, dont le secteur de la Gare.

Inauguré au printemps 2019, la Voie 4 est l'un de ces espaces-test. Les avis et besoins des usagers ont été récoltés et ont permis d'adapter l'aménagement courant 2020. Les retours des usagers de l'ensemble du secteur de la gare ont également été récoltés durant l'été 2020, par observations, questionnaires et micro-trottoirs. Ces avis seront transmis aux équipes candidates lors du lancement de l'étude-test, afin de nourrir leurs réflexions sur des bases concrètes, exprimées par la population.

A l'issue de l'étude-test, la Municipalité procédera à de nouvelles démarches participatives dont la forme sera définie en fonction des options retenues par les équipes participant à l'étude. Ces démarches permettront d'évaluer l'adéquation des propositions avec les besoins de la population, et surtout de nourrir la seconde phase d'études, prévue pour l'aménagement spécifique des espaces publics.

Rappelons que les derniers débats publics liés à des projets de planifications et d'espaces publics démontrent l'importance d'une démarche participative accompagnant les projets urbains. Ceci est particulièrement vrai pour le secteur de la Gare, secteur central et identitaire de la Ville de Nyon.

4.2 Seconde procédure de mise en concurrence

Cette seconde phase aura pour but d'aboutir à des projets portant sur des ouvrages et des aménagements destinés à être construits dans une première étape (2025-2030). Ils seront élaborés sur la base des principes d'aménagement issus du plan-guide susmentionné. Ces projets s'appliqueront à des secteurs et objets précis. Ils seront développés, puis réalisés sous la forme d'une coordination fine et permanente avec les travaux qui seront entrepris par CFF Infrastructure dans le cadre du projet en cours d'élaboration sous leur conduite.

Les projets issus de cette seconde phase, dont la procédure sera définie ultérieurement, traiteront de la place de la Gare proprement dite, de l'interface mobilité et des édifices étroitement liés au fonctionnement du tout, la future gare, très probablement. Une demande de crédit d'étude ad hoc sera déposée du Conseil communal au cours de l'année 2022 selon les prévisions actuelles.

Les deux démarches proposées sont parfaitement complémentaires.



5. Le Martinet, point sur le dossier et proposition

Le secteur du Martinet a fait l'objet d'une enquête d'implantation préalable au printemps 2018. Suite aux oppositions qu'elle a soulevé, il a été décidé de ne pas poursuivre le projet car celui-ci avait peu de probabilités d'aboutir (risque important de perdre si une procédure juridique était lancée) et de revoir entièrement l'urbanisation du site.

Aujourd'hui, le développement du secteur du Martinet relève d'enjeux prioritaires en termes de forme urbaine, de densification et de production de logements. Ils se révèlent très différents des enjeux pour le développement du secteur Gare (pour rappel, création d'un nouveau quartier Gare, d'interface multimodale, de création et d'aménagement d'espaces publics).

Un plan d'affectation doit être légalisé afin de traduire ces enjeux en dispositions réglementaires et de disposer de nouveaux droits à bâtir.

Par conséquent, le développement du Martinet et du secteur Gare se fera de manière différenciée. Cela permet également de ne pas entraver leur avancement respectif en cas de résistances lors des procédures à venir du fait d'oppositions ou de recours.

Une bande de transition entre le Martinet et le secteur Gare est intégrée au périmètre de l'étude-test afin d'assurer les coordinations entre les deux secteurs, sur les éléments de gestion de la topographie, de réseaux de mobilité douce et de cohérence du bâti notamment.

Afin de poser les bases du développement du secteur du Martinet, un atelier créatif sera organisé, sur le mode de l'atelier mis en place pour le secteur de Gravette. Réunissant des professionnels (urbaniste, architecte, architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, économiste de la construction), il définira des principes d'aménagement en termes de :

- affectations et formes urbaines ;
- espaces publics et paysage ;
- mobilité et stationnement ;
- économie de la construction et programmation ;
- phasage de développement.

La procédure à lancer suite à l'atelier créatif sera déterminée ultérieurement, en fonction de la synthèse de l'atelier et des enjeux politiques. Un préavis sollicitant un crédit d'étude sera alors déposé devant votre Autorité.

6. Calendrier

Les calendriers des CFF et de la Ville de Nyon sont étroitement imbriqués.

Le deuxième semestre 2020 permettra de finaliser le cahier des charges de l'étude-test, de sélectionner les équipes pluridisciplinaires et d'assurer les coordinations nécessaires avec les CFF.

Le lancement de la procédure d'étude-test pourrait débuter au début 2021, soit durant la phase d'avant-projet des CFF pour les quais, le nouveau PI et le poste d'enclenchement.

Il est important de noter que le calendrier est favorable sur deux points notamment :

- l'élaboration du projet se fera parallèlement ou dans le prolongement immédiat des études menées par les CFF ;
- une coordination étroite des travaux est envisageable, en particulier les connexions fines entre les passages inférieurs et l'adaptation des quais et les espaces publics.

	Ville de Nyon	CFF
2020	Cahier des charges, procédure sélective de l'étude-test	Etude préliminaire Quais et PI Etude préliminaire
2021	Etude-test	Avant-projet quais et PI
2022	2 ^{ème} procédure (MEP, concours, etc.)	Avant-projet enclenchement
2023	Plan d'affectation	Permis de construire quais et PI
2024		Permis de construire enclenchement
2025	Permis de construire	Permis de construire quais et PI
2026		Réalisation enclenchement
2027	Réalisation	Réalisation quais et PI Mise en service enclenchement

7. Réponse à la motion de M. le Conseiller communal Héritier

La motion de M. le Conseiller communal Fabien Héritier intitulée « Gare nord » du 7 octobre 2019 demande d'envisager des solutions provisoires non coûteuses à mettre en place à court terme pour l'arrière de la gare (station vélo provisoire, modification de l'emplacement des places de stationnement, intégration de mobilier urbain, etc.).

La Municipalité partage le constat que la situation actuelle de la place nord de la Gare n'est certes pas idéale et doit évoluer. Elle relève toutefois que très peu d'accidents entre usagers sont recensés ces deux dernières années et que la circulation n'est pas bloquée par le dépose-minute.

A court terme et afin de répondre aux besoins de la population en stationnement sécurisé pour les vélos, un couvert à vélo supplémentaire a été posé cet été sur les places vélos existantes non abritées, situées à l'arrière de la Roulotte.

De plus, la Municipalité établira, dans le cadre du catalogue du mobilier urbain, un modèle d'abri-vélo léger et facile à déplacer. Les premiers exemplaires pourraient être développés et installés à partir de 2021, sur la base d'une analyse des besoins et des localisations possibles, notamment au nord de la gare. En outre, des supports à vélos supplémentaires seront ajoutés afin de répondre à la demande.

En fonction des solutions retenues et des montants nécessaires, une demande de crédit sera adressée à votre Autorité pour la réalisation de ces aménagements.

A plus large échelle, le réaménagement complet et définitif de l'interface de la gare, véritable porte d'entrée de la Ville, sera traité dans le cadre de la procédure présentée ci-avant. Il intégrera, notamment, une vélo-station performante et attractive quant à sa localisation et à son fonctionnement.

8. Incidences financières

Le montant total du crédit de CHF est de CHF 905'000.- TTC. Il se décompose comme suit :

– étude-test	CHF 685'000.-
– élaboration du plan guide	CHF 80'000.-
– organisation de l'atelier créatif pour le Martinet	CHF 80'000.-
– démarches participatives, analyses et communication	CHF 60'000.-

8.1 Participation de tiers

Les CFF et la Direction générale de la mobilité (DGMR) du Canton de Vaud prendront à leur charge une partie des frais de l'étude-test et du plan guide, selon une clé de répartition à convenir entre les acteurs.

8.2 Rentrées financières futures pour la Ville de Nyon

Le développement du secteur Gare induit une densification du centre-ville, par la construction de plusieurs bâtiments sur fonciers tant CFF que communal. En parallèle, des espaces publics majeurs, à destination de l'ensemble de la population et des usagers du secteur, devront être réalisés.

Sur l'exemple de ce qui se pratique usuellement pour le développement de nouveaux quartiers, le propriétaire (ici les CFF) à qui l'on octroie des droits à bâtir supplémentaires participera au financement des équipements et espaces publics, par le biais d'une taxe compensatoire négociée dans les conventions.

De plus, la Ville étant propriétaire foncier au Martinet, elle peut, par le biais des rentes de droit de superficie (il est admis qu'elle ne valorisera pas elle-même ses parcelles), négocier tout ou une partie du financement des espaces publics du secteur Gare.

9. Aspects du développement durable

9.1 Dimension économique

Le développement et la valorisation du secteur Gare représentent un enjeu économique majeur pour la Ville de Nyon.

Le secteur constitue la porte d'entrée de la ville pour un flux important et quotidien de pendulaires et de voyageurs. L'amélioration de l'interface multimodale ainsi que de la place de la Gare permettra d'accrocher la gare au centre-ville et à son offre commerciale et ainsi d'accroître l'activité économique qui en résulte. Les activités commerciales seront de nature à favoriser la consommation des pendulaires à Nyon et l'ancrage des habitants.

De plus, la valorisation des terrains communaux à terme, par le biais d'octroi du droit de superficie, offrira des recettes à la collectivité publique.

9.2 Dimension sociale

L'aménagement d'un espace public majeur à la gare permet de renforcer l'attractivité du Cœur de ville, de favoriser les rencontres entre les différents usagers et la population. La place de la Gare ne sera plus uniquement un lieu de passage, mais un lieu de vie, faisant le lien entre le nord et le sud de la ville. Une démarche participative sera élaborée et engagée en parallèle au développement du secteur Gare, afin d'intégrer les attentes et les besoins de la population, des habitants et des usagers du site.

9.3 Dimension environnementale

L'interface multimodale de la gare offre la part belle à la mobilité douce et aux transports publics. Les connexions entre les différents modes de transports sont améliorées et facilitées, afin de favoriser l'usage de la marche, du vélo et des transports publics.

La valorisation des terrains des CFF et communaux respectera les normes environnementales dans ce site très contraint, en termes de protection contre les accidents majeurs et contre les nuisances sonores.

10. Conclusion

Le secteur de la gare, aujourd'hui sans identité et désorganisé, possède le potentiel pour devenir une porte d'entrée attractive et accueillante de la Ville de Nyon, tant pour les pendulaires que pour les touristes ou la population. L'accent doit être mis sur la qualité des espaces publics et de l'interface multimodale (facilité d'accès et de transbordement, signalétique claire, etc.). La valorisation des terrains libres permettra d'offrir des services et des logements supplémentaires au centre-ville, à proximité immédiate d'une des gares les plus importantes de Suisse romande.

La stratégie élaborée pour la mise en valeur de ce secteur, par l'organisation d'une procédure d'étude-test, possède les meilleurs atouts pour atteindre les objectifs fixés.

Par conséquent, la Municipalité invite le Conseil communal à accepter la présente proposition et à soutenir la mise en œuvre du développement du secteur de la gare, qui participe au concept « Cœur de Ville », projet emblématique de la législature.

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

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport-préavis N° 210/2020 concernant « Demande de crédit de CHF 905'000.- TTC pour le développement du secteur Gare et l'organisation d'une étude-test »,

ouï le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,

attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de prendre acte du présent rapport-préavis comme valant réponse à la motion du 7 octobre 2019 de M. le Conseiller communal Fabien Héritier, intitulée « Gare nord » ;
2. d'accorder un crédit de CHF 905'000.- TTC pour l'établissement d'une procédure d'étude-test sur le secteur Gare, de l'élaboration d'un plan guide et l'organisation d'un atelier créatif pour le secteur du Martinet ;
3. de porter ce montant en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 5 ans ;

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 13 juillet 2020 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

Daniel Rossellat



Le Secrétaire :

P.-François Umiglia

Annexe

- Fiche d'investissement
- Motion du 7 octobre 2019 de M. le Conseiller communal Fabien Héritier, intitulée « Gare nord »

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 210/2020

Développement du secteur Gare

Date: Nyon le

20.07.2020

Demande d'un crédit de CHF 905'000 TTC pour le développement du secteur Gare et l'organisation d'une étude-test

Situation des préavis au 20.07.2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total des préavis votés par le Conseil communal	140 743 407	39 200 329	26 344 802	13 472 665	5 252 306	6 416 825

Situation des emprunts au 20.07.2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Plafond d'emprunt selon préavis N°15/2016 adopté le 12.12.2016	225 000 000	225 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000
Emprunts au 1er janvier	156 706 657	168 024 886	213 000 000	263 000 000	289 000 000	297 500 000
Evolution des emprunts durant la période +/-	11 318 229	44 975 114	50 000 000	26 000 000	8 500 000	-6 200 000
Emprunts fin période/date du jour	168 024 886	213 000 000	263 000 000	289 000 000	297 500 000	291 300 000

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis N°15/2016)	30 000 000
Engagé	-14 908 100
Caution demandée	0
Disponible	15 091 900

Dépenses et recettes d'investissement		Estimation des dépenses d'investissements nets					
	CHF	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
Descriptif/Libellé							
Organisation d'une étude-test	905 000		905 000				905 000
Total de l'investissement	905 000	0	905 000	0	0	0	905 000

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	181 000	
	905 000	

Financement du préavis	
	CHF
Budget de fonctionnement:	
Trésorerie courante	
Investissement:	
Emprunts	905 000
Total des besoins en financement	

Coûts d'exploitation		Estimation des coûts d'exploitation					
Libellé / années		2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
Coût total d'exploitation		0	18 100	199 100	199 100	199 100	615 400
Intérêts en %	2,00%	0	18 100	18 100	18 100	18 100	72 400
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		0	0	181 000	181 000	181 000	543 000
Personnel supp. en CHF		0	0	0	0	0	0
Personnel supp. en EPT		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes		0	0	0	0	0	0
Recettes		0	0	0	0	0	0
Coûts nets d'exploitation		0	18 100	199 100	199 100	199 100	615 400

Motion Gare nord

En préambule, Il faut rappeler les conclusions de la commission en charge d'examiner le préavis no 129 (postulat de Fabien Héritier sur le sujet de ne pas prendre acte de la réponse de la municipalité. Elle était d'avis que des aménagements provisoires et peu coûteux (mesures de signalisation, de marquage et d'aménagements légers) peuvent être mis en œuvre à court terme (avant 2025 comme évoqué par la municipalité) permettant d'améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'Espace Gare nord. Cela permettrait surtout de rendre cet espace public plus agréable et sécurisé pour les divers usagers.

Pour rappel, les principales problématiques relevées sont :

- Manque de stationnement sécurisé et abrité pour les vélos.
- Stationnement chaotique de nombreuses voitures en dépose-minute et clients de la poste, rendant l'espace routier dangereux et inhospitalier à certaines heures.
- Problème de sécurité pour les piétons, vélos et 2 roues motorisés sur tout l'espace routier, notamment à l'endroit de l'accès du parking vélo-moto en face de la poste.

Au sens des motionnaires, des pistes de solutions peu coûteuses peuvent être envisagées, à savoir :

- Augmentation du nombre de places de stationnement vélos sécurisées (arceaux) à proximité immédiate de la Gare. Repenser l'accès actuel au secteur vélos et 2 roues motorisés qui est une zone dangereuse (conflit entre piétons, 2 roues motorisés, voitures et vélos) avec peu de visibilité à cause des voitures stationnées (sur les cases existantes ou parfois hors case).
- Créer une vélo-station provisoire, pouvant être déplacée ultérieurement. Une vélostation est en principe un emplacement sécurisé et payant.
- Modifier l'emplacement des places de stationnement voitures dans le secteur de la poste.
- Maintenir les places de stationnement handicapés.
- Déplacer l'emplacement des stationnements dépose-minutes dans le secteur du martinet, juste en haut des escaliers.
- Mettre en place des aménagements pour empêcher le stationnement des voitures hors case sur l'ensemble de l'espace, à l'aide de végétation, mobilier urbain.

En déplaçant les places déposes-minute au parking du martinet, Cela permet de gérer ce stationnement sur un véritable parking sans mettre en danger les piétons et vélos. La proximité du parking du Martinet permet d'offrir le même confort d'usage qu'aujourd'hui. Cela permet également de libérer un peu de trafic de la rue de la Morâche et d'empêcher que les véhicules descendants tournent directement à gauche sur la route de St-Cergue en franchissant la ligne continue et mettent en danger les autres usagers.

Une étude de projet d'aménagement du secteur doit être réalisée afin de proposer des aménagements. Cette étude pourrait être intégrée ou du moins coordonnée au plan d'affectation dans le secteur gare nord ou martinet.

Motion signée par Fabien Héritier, Juan Lopez-Martinez, Christine Vuagniaux, Edyta Graf, Bernard Ueltschi, Jean-Pierre Vuille.