

# **PRÉAVIS N° 2022/36**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

**Grand Genève – Projet d’agglomération de 2<sup>ème</sup> génération – Réaménagement et végétalisation de la route de Divonne (tronçon situé entre les giratoires des routes de Crassier-Gravette et Stand-Clémenty)**

Demande d’un crédit d’études de CHF 460’000.- TTC

**Délégués municipaux :      Mme Roxane Faraut**  
**M. Pierre Wahlen**

**1<sup>re</sup> séance de la commission**

Date	Mardi 5 avril 2022 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir, salle de conférence N°1

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Ce préavis fait partie intégrante de la feuille de route climatique **Nyon s'engage**, présentée à votre Autorité dans le préavis N° 201/2020. La Municipalité vous invite à l'étudier à la lumière de cette stratégie municipale générale et sous l'angle de l'urgence climatique.

## **I. Introduction**

---

Ce projet s'inscrit dans une réflexion à trois échelles différentes.

### **I.1 L'agglomération franco-valdo-genevoise**

La multipolarité de l'agglomération, qui comprend au total près d'un million d'habitants, exige de développer de manière concertée des projets dans le domaine de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Les mesures cofinancées par le Fonds d'infrastructure (volets Circulation routière et Mobilité douce) doivent réduire le transit au travers des localités en facilitant l'accès aux grands axes interurbains (rail / autoroute) et fluidifier les mouvements intramuros en renforçant l'offre des transports publics et les conditions appropriées aux mobilités actives (vélos et piétons).

La Ville de Nyon est inscrite dans le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Rolle, qui se déploie sur le littoral lémanique. Le PACA a comme but de créer une vision de développement unique et cohérente entre le district de Nyon, le canton de Genève et les communes françaises impliquées.

### **I.2 Le district de Nyon**

Le district de Nyon fédère 47 communes. Les Autorités du district ont entrepris plusieurs démarches de planification, dont le Plan directeur régional du district de Nyon en 2010 et le Schéma directeur de l'agglomération de Nyon en 2006. Ces réflexions permettent d'orienter et de garantir, entre autres, la cohérence du développement des axes de circulation et un concept homogène pour les projets d'aménagement tels que paysagers, d'espaces publics et de mobilité douce.

### **I.3 La ville de Nyon**

La ville de Nyon, en pleine mutation, comptait 15'600 habitants en 2000 et en comptera près de 30'000 d'ici 2030. Le nombre de salariés sur le territoire est aussi en constante augmentation, 24'000 emplois sont projetés en 2030. Cette croissance impose de nombreuses évolutions et particulièrement l'amélioration de la mobilité et des espaces publics.

En effet, ce développement ne pourra pas se faire sans une réorganisation du système de mobilité qui, aujourd'hui, s'appuie principalement sur les déplacements individuels motorisés. Dès lors, il s'agit de proposer des aménagements conviviaux, à la fois confortables pour les différentes pratiques de déplacement ainsi qu'attractifs, sécurisés et végétalisés.

Enfin, pour aboutir à une situation durable en termes de qualité de vie sur le territoire nyonnais, les parts des déplacements en transports publics et en mobilité active doivent augmenter chacune de 30%.

En ce sens, la Municipalité souhaite aujourd'hui poursuivre les études nécessaires au réaménagement du tronçon « Route de Divonne ».

## **2. Rappel**

---

Dans ce cadre, l'amélioration du fonctionnement des transports publics ainsi que la promotion et la sécurisation des mobilités actives nécessitent la requalification de plusieurs pénétrantes urbaines nyonnaises.

Le réaménagement de la route de Divonne fait partie du paquet de mesures 31-9 comprenant la route de Signy, l'avenue et la rue de Divonne, ainsi que la route du Stand, inscrit dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2ème génération.

En mai 2017, le préavis N° 34/2017 a été validé par le Conseil communal et a permis de financer les études sommaires et les procédures d'appels d'offres publics pour les études détaillées de ces trois axes routiers structurants.

La Municipalité a, par la suite, validé les grands principes d'aménagement issus des études sommaires menées par le Service du territoire.

En 2021, conformément aux prescriptions et conditions des marchés publics, le projet de requalification et de réaménagement de la route de Divonne a fait l'objet d'un appel d'offres public sur procédure ouverte. Ce dernier a été ouvert à des groupes de bureaux pluridisciplinaires (architecte paysagiste, ingénieurs génie civil et géomètre), pilotés par un architecte paysagiste.

Cette manière de procéder a permis de garantir la qualité et la cohérence sur l'ensemble du projet défini lors des études sommaires.

## **3. Description du projet**

---

La route de Divonne fait partie du réseau principal de la ville de Nyon, selon le concept TIM du réseau des transports individuels motorisés, défini par le concept de mobilité urbaine (CMU).

### **3.1 Périmètre de l'étude**

La route de Divonne se compose de deux tronçons aux fonctions routières différentes.

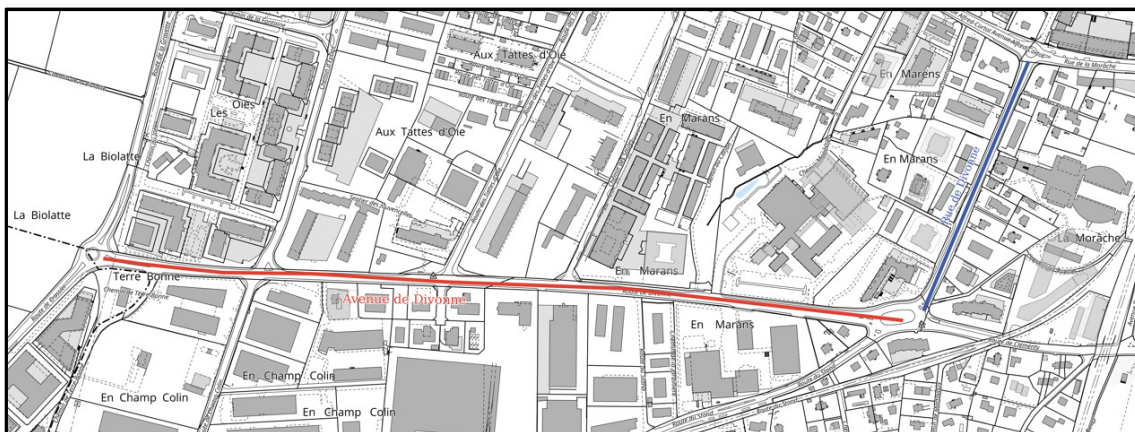
- L'axe reliant les giratoires Crassier-Gravette et Stand-Clémenty fait partie du réseau urbain principal.
- Le segment situé entre les giratoires Stand - Clémenty et Cortot - Morâche appartient quant à lui au réseau d'accès et de desserte de niveau 1.

Hiérarchiquement, le premier tronçon fait partie du réseau régional. Ce maillon est un des axes historiques de Nyon, il connecte l'ouest de la ville aux communes du pied du Jura et à la France. D'autre part, il joue le rôle de pénétrante tangentielle qui permet d'accéder au centre-ville ainsi que de rejoindre le bord du lac.

En revanche, le second tronçon sert à accéder aux quartiers. Il a un rôle collecteur et dessert les habitations qui le bordent et est, sauf exception, limité à 30 km/h.

En termes d'espace public et d'aménagement urbain, ces deux tronçons aux morphologies et fonctions différentes sont étudiés de manière dissociée tout en conservant une cohérence globale de l'axe. Toutefois, le traitement du carrefour entre ces deux axes est un enjeu capital pour garantir une bonne transition entre les deux axes aux fonctionnalités distinctes. Cette intersection sera traitée avec l'étude du deuxième tronçon qui fera l'objet d'un second préavis d'étude auprès du Conseil communal d'ici mi-2022.

Comme de nombreux axes routiers structurants nyonnais, l'arborisation sur le domaine public est peu présente. Le patrimoine arboré existant se situe majoritairement sur les parcelles privées, y compris communales, qui longent ces axes.



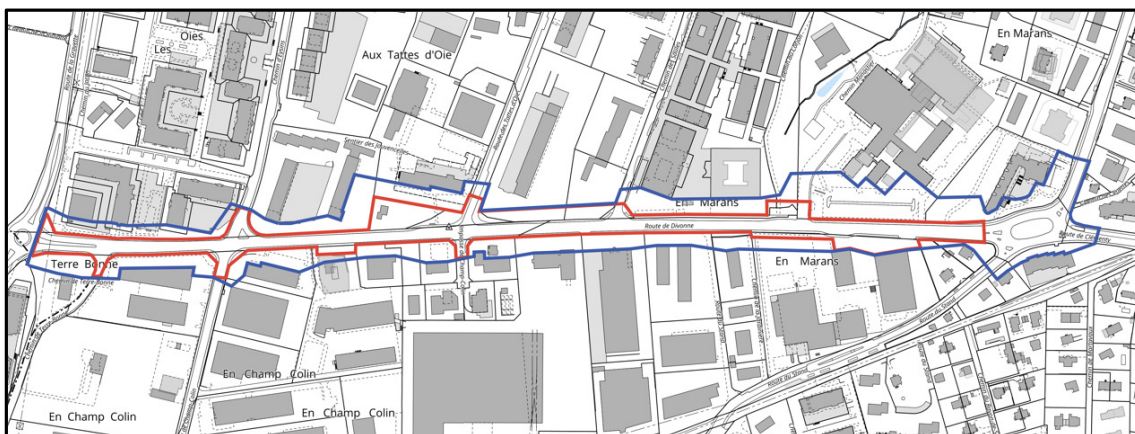
*Avenue (Rouge) et rue (Bleu) de Divonne*

Le présent préavis concerne le premier tronçon qui traverse des tissus très divers, propices à une valorisation de l'espace public. Son orientation permet un lien visuel avec le grand paysage par des vues dégagées sur le Jura et les Alpes. La diversité des affectations riveraines (logements, activités, équipements, promenades, groupement hospitalier de l'ouest lémanique (GHOL)) et le lien avec le collège de Nyon-Marens offrent des potentiels d'usages significatifs. Il s'agit de garantir les transversales paysagères est-ouest afin de compléter le maillage végétal de la ville.

Pour la ville de Nyon, cette pénétrante constitue une des entrées importantes d'une part et l'axe principal Jura - Lac qui évite le cœur de la ville d'autre part.

L'étude sera développée dans un double périmètre :

- un périmètre élargi de réflexion urbanistique et paysager afin d'assurer la continuité avec son environnement (Masterplan) ;
- un périmètre restreint correspondant à l'emprise du domaine public, le long de la route de Divonne, du giratoire de Crassier-Gravette jusqu'au giratoire Stand-Clémenty. Les giratoires ne faisant pas partie intégrante de ce périmètre.



*Périmètres restreint (rouge) et élargi (bleu)*

### **3.2 Objectifs de l'étude**

Le projet de réaménagement de la route de Divonne a pour objectif d'améliorer le fonctionnement des transports publics, de promouvoir et sécuriser les mobilités actives, de valoriser les espaces publics, ainsi que de développer une végétation arborée structurante.

Son réaménagement vise à qualifier l'espace routier sous la forme d'une avenue urbaine qui participe au réseau de transit.

Il s'agira de favoriser les connexions par des passages ponctuels entre les quartiers situés de part et d'autre de l'avenue, de prolonger l'ambiance végétale des quartiers situés en amont, vers l'aval et de développer des relations et des connexions avec les espaces paysagers et publics qui seront issus des quartiers en cours de développement et futurs.

Le projet élaboré lors des études sommaires a permis de définir les principes d'aménagements retenus par la Municipalité en 2018.

Il s'agit, premièrement, de marquer et valoriser cet axe. Pour ce faire, il s'agit de :

- se défaire de l'image routière de l'entrée de la route de Divonne en lui donnant le caractère d'une avenue urbaine avec un aménagement simple et cohérent;
- mettre l'accent sur la sécurité et le confort des parcours de mobilités actives, notamment transversaux, ainsi que leur accessibilité universelle (personnes en situation de handicap ou à motricité altérée);
- participer à améliorer la santé des riverains et leur qualité de vie, à travers une diminution du bruit et une amélioration de la qualité de l'air;
- permettre l'accès aux commerces, aux entreprises et aux équipements publics, tout en garantissant la fluidité du trafic;
- participer activement à l'effort d'aménagement en matière d'adaptation au réchauffement climatique, à travers une canopée généreuse, des surfaces perméables, ainsi que des matériaux captant peu la chaleur;
- participer à la régénération de la biodiversité en ville, à travers des mesures d'aménagement adaptées à ce but, en s'appuyant notamment sur une valorisation du patrimoine végétal;
- prévoir un éclairage public en adéquation avec le plan lumière de la ville.

Deuxièmement, le projet vise à assurer la fluidité du trafic en cohérence avec le niveau hiérarchique d'axe principal du réseau de base. Il sera question de :

- rendre harmonieux l'aménagement du tronçon à l'instar d'une avenue urbaine, avec une signature paysagère lisible et visible sur toute la longueur;
- gérer de manière optimale et continue les différents mouvements des utilisateurs;
- assurer spécifiquement l'arrivée du personnel du SDIS Nyon-Dôle à la caserne en cas d'urgence ainsi que les sorties des véhicules de la caserne, de l'hôtel de police et du GHOL.

Enfin, le réaménagement devra permettre de rythmer l'avenue par des traversées piétonnes et trois espaces publics à l'échelle des quartiers, il s'agit de :

- formaliser un espace public au débouché de la route des Tattes d'Oie, valorisant le front commercial existant, en lien avec le futur hôtel de police;
- construire une relation au quartier de la Suetta, prenant en compte les intentions des différentes entités privées et publiques afin de garantir une synergie entre elles;
- garantir les perméabilités et la sécurisation à la croisée des chemins de mobilités actives en relation avec le projet de PA Champ-Colin, les écoles (Tattes d'Oie, Marans et Couchant) ainsi que les quartiers alentours (chemins des écoliers);

- intégrer le quartier « Jardin du Couchant » avec son front commercial;
- intégrer dans les réflexions sur le périmètre élargi le projet d'extension du GHOL en front de rue et les aménagements des abords.

### **3.3 Démarche participative**

La Municipalité souhaite intégrer les habitants aux projets de réaménagement de la ville, particulièrement lorsqu'ils les touchent. A cette fin, plusieurs méthodes sont possibles et une balade diagnostique a été réalisée lors des études sommaires, courant 2017, afin de sonder les riverains. Les discussions ont permis de faire le constat sur les attentes et les besoins des différents usagers.

Dans la phase qui nous concerne aujourd'hui, il semble pertinent d'inclure les habitants, élèves ou acteurs concernés dans les réflexions, par le biais d'une démarche participative appropriée aux enjeux. Cette démarche ciblera des portions spécifiques de la route de Divonne et pourrait porter sur le périmètre élargi, à hauteur du collège de Nyon-Marens, ou sur des enjeux liés aux déplacements des enfants et des jeunes qui se rendent à l'école et passent par cette route. Elle concernerait alors autant les parents que les enfants et pourrait faire l'objet d'un partenariat avec des enseignants. L'implication des habitants permettra une meilleure compréhension des enjeux multiples autour de ce réaménagement et vise à faciliter son appropriation.

### **3.4 Aspect artistique**

Les mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2<sup>ème</sup> génération sont apparues comme une formidable et unique opportunité pour intégrer de l'art dans l'espace public de façon cohérente à échelle territoriale pour la ville de Nyon. Le Conseil communal, convaincu par cette proposition, a reconnu l'intérêt d'étudier de possibles interventions d'artistes dans le cadre de ces mesures. Une présentation générale de la démarche figure au chapitre 5 du préavis N° 34/2017 - *Mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2<sup>ème</sup> génération*.

Depuis, l'une de ces mesures - comportant un travail d'artiste - a déjà été inaugurée. Il s'agit de l'élargissement du sentier du Cossy et de l'œuvre de l'artiste genevois Christian Robert-Tissot. Celui-ci, sur la base d'une réflexion sur le temps de la marche, égrène les minutes (quatre) qu'il faut au piéton pour parcourir ce sentier depuis La Levratte jusqu'à la gare.

La Municipalité souhaite qu'un travail d'artiste puisse se réaliser dans le cadre de la réhabilitation de l'avenue de Divonne et propose au Conseil communal de compléter les études par un concours d'artistes. Il est prévu d'organiser un concours sur invitation de cinq artistes, de Suisse et d'ailleurs, ayant déjà travaillé pour des projets d'espace public.

### **De l'art pour une avenue, pourquoi ?**

Parce qu'une avenue, dans le contexte urbain, est certes composée d'une chaussée mais qu'elle comprend également ses abords : des trottoirs, des espaces de repos avec des assises, des zones de circulation réservées à divers types de mobilité. Pour ce périmètre d'intervention, le regard d'un artiste - qui porte particulièrement sur les perceptions sensorielles de l'espace - vient enrichir celui des autres experts mandatés.

L'intervention artistique pourra se décliner par exemple sur la couleur, le mobilier, sur les matériaux, voire sur l'éclairage. L'apport de l'artiste est conçu comme un élément structurel, significatif du projet et non comme une couche qui viendrait après coup « embellir » ou « décorer » l'ouvrage. C'est pourquoi il est essentiel que l'artiste lauréat-e rejoigne au plus tôt l'équipe des mandataires techniques.

Le périmètre de réflexion regroupera l'avenue de Divonne (nord-sud et est-ouest) et le futur cheminement mobilité active du secteur de l'hôpital, tronçon compris entre l'avenue de Divonne et le chemin des Saules. Cette manière de procéder permettra de développer une réflexion artistique globale cohérente de ce périmètre en étroite collaboration avec le Service de la culture.

### **3.5 Recherche et développement**

Le projet de réaménagement de la route de Divonne fera l'objet d'une collaboration avec le centre de compétences du domaine routier de la Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du canton de Vaud. Il s'agira de tester des nouveaux types de fondations de piste cyclable perméables, fertiles et favorables au développement racinaire en profondeur.

Cette recherche est soutenue et financée par la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud dans le cadre du Plan climat vaudois.

### **3.6 Extension et renouvellement des réseaux des Services Industriels**

#### **Service de l'électricité**

L'infrastructure électrique desservant le secteur de la route de Divonne est vétuste et ne répond plus aux futurs besoins et aux technologies actuelles. Les câbles de distribution BT et MT à isolation papier-plomb sont vieillissants et posés en fouille sous caniveaux. Dès lors, des travaux de renforcement et d'extension des réseaux basse et moyenne tension doivent être entrepris dans l'emprise des aménagements projetés. Par ailleurs, l'éclairage public de ce tronçon n'est plus en adéquation avec les recommandations du Plan Lumière dernièrement mis en place par la Ville de Nyon. Cet éclairage sera entièrement revu par la réalisation d'une étude photométrique et intégrera un équipement spécifique dédié à chacune des zones que sont les trottoirs mixtes d'une part, les passages piétonniers et la chaussée réservée au trafic d'autre part.

#### **Service des eaux**

Les canalisations enterrées de distribution principale d'eau potable présentes actuellement sur le secteur de la route de Divonne datent de la fin des années 1960. Les matériaux utilisés à cette époque ne correspondent plus aux directives actuelles. Dans le cadre des travaux prévus sur la chaussée, il est fortement recommandé de prévoir le remplacement de ces anciennes conduites. La remise à niveau de ces infrastructures avec des matériaux modernes, englobe également le renforcement de la défense incendie présente sur le tracé concerné, à savoir le remplacement de quelques bornes hydrantes vieillissantes ainsi que le remplacement de toutes les conduites d'alimentation de l'ensemble des bornes. Par la même occasion, toutes les conduites de branchements présentes sur le domaine public devront être remises à neuf.

#### **Service du gaz**

Sur le secteur de la route de Divonne, en parallèle des canalisations existantes d'eau potable, sont également présentes des conduites enterrées de distribution principale de gaz moyenne pression datant également de la fin des années 1960. Ces conduites en acier noir sont devenues vétustes et sont sujettes à la corrosion. Dans le cadre des travaux de génie civil envisagés, il est recommandé de profiter des fouilles prévues pour les autres infrastructures, pour remplacer ces anciennes conduites de gaz par de nouvelles conduites en polyéthylène. Par la même occasion toutes les conduites de branchements présentes sur le domaine public seront remises à neuf.

#### **Thermo-réseau**

La révision de ce secteur de la route de Divonne représente une opportunité pour la création d'une dorsale structurante du thermo-réseau nyonnais. Il est important de considérer ces

nouveaux besoins dans les réflexions. Les ingénieurs de ThermorésÔ Nyon seront associés aux réflexions et préciseront l'éventuelle infrastructure à considérer ainsi que les potentiels de raccordements.

L'implantation du nouveau réseau sera optimisée et coordonnée avec l'ambition de végétalisation arborée et de canopée souhaitée.

### **3.7 Prestation**

La demande de crédit d'études détaillées, objet du présent préavis, 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 pluridisciplinaire adjudicataire de l'appel d'offres d'études détaillées composé de l'architecte paysagiste en tant que pilote du groupement, de l'ingénieur civil et du géomètre ;
- les spécialistes composés du géotechnicien, de l'ingénieur mobilité ;
- l'artiste.

Ce préavis permettra de financer le développement nécessaire pour les études selon les phases SIA ci-dessous :

- avant-projet (Phase SIA 31)
- projet de l'ouvrage (Phase SIA 32)
- procédure de demande d'autorisation (phase SIA 33)
- appel d'offres, analyse des offres et proposition d'adjudication (phase SIA 41).

## **4. Calendrier**

---

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

- |   |                |
|---|----------------|
| - Début des études  | printemps 2022 |
| - Procédure d'autorisation (examen préalable, enquête publique) | automne 2022   |
| - Appel d'offres public   | début 2023     |
| - Dépôt du préavis de demande du crédit de réalisation          | printemps 2023 |
| - Convention de financement (6 mois)                            | automne 2023   |
| - Début des travaux   | début 2024     |



## 5. Incidences financières

---

Les honoraires du groupement pluridisciplinaires sont le résultat d'un appel d'offres public conformément à la LMP et l'AIMP et les prestations relatives aux trois spécialistes ont fait l'objet de devis.

Ils se décomposent de la manière suivante :

Honoraires Groupement pluridisciplinaires	CHF	298'000.-
Honoraires géotechniques	CHF	10'000.-
Honoraires Ingénieur Trafic	CHF	18'000.-
Démarche participative	CHF	20'000.-
Concours d'artiste	CHF	35'000.-
Communication	CHF	10'000.-
Divers et imprévus	CHF	36'000.-
Total (HT)	CHF	427'000.-
TVA 7.7%	CHF	32'880.-
<b>Total (TTC) arrondi à</b>	<b>CHF</b>	<b>460'000.-</b>

### Participations de tiers

Le projet d'aménagement de l'avenue de Divonne fait partie intégrante de la mesure 31-9 du projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération (PA2). À ce titre, il bénéficiera d'une participation de la Confédération à hauteur d'environ 40% de tous les coûts nécessaires à la réalisation du projet.

Une fois l'autorisation de construire délivrée et les crédits de réalisation obtenus, une demande de détermination de la contribution fédérale sera établie pour déboucher sur la signature d'une convention de financement.

Le Canton, pour sa part, participera à hauteur de 15% des coûts des aménagements destinés au vélo. Par ailleurs, conformément à l'art. 56 de la Loi sur les routes, le Canton participera au coût des études et des travaux du réaménagement de la route selon un pourcentage qui sera défini lors du développement des études de détails.

Enfin, la Région de Nyon contribuera aussi à cet aménagement en utilisant le dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN). La contribution attendue est de l'ordre de 5% du montant du projet.

## 6. Aspects du développement durable

---

### 6.1 Dimension économique

Un accès aux entreprises locales de la zone non loin de la plateforme gare, par des voies de mobilité active, pourrait permettre de dynamiser l'attractivité de ces sociétés.

Le cofinancement de la Confédération et des différents partenaires permettra de soulager les investissements liés à ces réaménagements, au service des mobilités nécessaires au développement de la ville. Pour que ces projets de réaménagement soient cofinancés par la Confédération, les travaux devront être terminés d'ici fin 2025.

## **6.2 Dimension sociale**

La mise en valeur de l'espace public urbain permettra de renforcer la convivialité du lieu.

Des continuités piétonnes et cyclables sécurisées favoriseront l'interconnexion entre les différents lieux accessibles au public.

Aménager les rues, les espaces publics, les espaces verts, les places de jeux, les cours d'école et les terrains de sport ainsi que les chemins qui y mènent de manière à inviter à marcher et à bouger constituent un élément essentiel de promotion de la santé au travers de l'activité physique au quotidien.

## **6.3 Dimension environnementale**

Il y a lieu de promouvoir les mobilités actives en les sécurisant et en les rendant plus attractives en termes de continuité des cheminements, de temps de parcours et de confort.

D'un point de vue environnemental, l'ambition est de réduire la pollution de l'air, d'abaisser la pollution lumineuse, ainsi que le bruit et ses incidences directes sur la santé des riverains.

L'objectif est également de réduire l'empreinte carbone de la ville en matière d'émissions liées à la mobilité à travers le report modal sur les mobilités actives et les transports publics et ceci en améliorant la qualité de vie des Nyonnais.

De plus, une attention particulière sera portée à la qualité de la végétalisation et la valorisation du patrimoine arboré existant, afin de favoriser la biodiversité, au travers notamment d'un masterplan, sur le domaine public et privé longeant la route de Divonne.

Le projet permettra, enfin, de lutter contre les effets d'îlot de chaleur sur la santé. Il s'agira pour se faire de maximiser les surfaces ombragées (canopée arborée), les surfaces perméables et limiter les revêtements qui captent fortement la chaleur.

## **7. Conclusion**

---

La Municipalité souhaite poursuivre les études nécessaires au réaménagement du tronçon de la route de Divonne situé entre les giratoires des routes de Crassier-Gravette et Stand-Clémenty, dit « Avenue » de Divonne.

Le réaménagement de cette voie vise à accompagner le développement économique, démographique et de mobilité de la ville de Nyon. Pour répondre à la hauteur des enjeux du dérèglement climatique, la Municipalité est proactive dans la mise en place d'aménagements conviviaux et confortables pour les différentes pratiques de déplacement actif ainsi qu'attractifs, sécurisés et végétalisés.

L'intention est de poursuivre le maillage urbain de mobilité active. La majorité des déplacements quotidiens représentant moins de trois kilomètres. La mobilité active doit être vue comme un levier important de report modal, de limitation des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé et d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.

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 préavis N° 2022/36 concernant « Grand Genève – Projet d’agglomération de 2ème génération – Réaménagement et végétalisation de la route de Divonne (tronçon situé entre les giratoires des routes de Crassier-Gravette et Stand-Clémenty) - Demande d’un crédit d’études de CHF 460’000.- TTC »
- 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. d'autoriser la Municipalité à procéder aux études détaillées nécessaires au réaménagement de la route Divonne (tronçon situé entre les giratoires des routes de Crassier-Gravette et Stand-Clémenty) ;
2. d'accorder un crédit de CHF 460'000.- TTC pour financer les études détaillées nécessaires au réaménagement de la route Divonne (tronçon situé entre les giratoires des routes de Crassier- Gravette et Stand-Clémenty), dans le cadre du projet d’agglomération franco-valdo-genevois de 2<sup>e</sup> génération (2015-2018) comprenant les mesures nyonnaises, sous déduction des participations de la Confédération, de l’Etat de Vaud et de la Région de Nyon ;
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 24 janvier 2022 pour être soumis à l’approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Daniel Rossellat

Le Secrétaire adjoint a.i. :

Thomas Deboffe

### **Annexe :**

---

- Tableau d’investissement

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 2022 / 36      Projet d'agglomération 2e génération - Réaménagement de la route de Divonne      Date: Nyon le 20.12.2021

Demande d'un crédit d'étude de CHF 460'000 TTC

Situation des préavis au 20.12.2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total des préavis votés par le Conseil communal	39'200'329	26'344'802	13'472'665	5'252'306	30'968'925	35'018'470

Situation des emprunts au 20.12.2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Plafond d'emprunt selon préavis N°15/2016 adopté le 12.12.2016	225'000'000	360'000'000	360'000'000	360'000'000	360'000'000	360'000'000
Emprunts au 1er janvier	168'024'886	213'000'000	263'000'000	289'000'000	297'500'000	291'300'000
Evolution des emprunts durant la période +/-	44'975'114	50'000'000	26'000'000	8'500'000	-6'200'000	-10'000'000
Emprunts fin période/date du jour	213'000'000	263'000'000	289'000'000	297'500'000	291'300'000	281'300'000

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis N°15/2016)	30'000'000
Caution activée	-9'229'230
Caution demandée	0
Disponible	20'770'770

Dépenses et recettes d'investissement	CHF	Estimation des dépenses d'investissements nets					
		2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Descriptif/Libellé							
Honoraires	460'000	0	460'000	0	0	0	460'000
Total de l'investissement	460'000	0	460'000	0	0	0	460'000

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel
5	92'000	
	460'000	

Financement du préavis	
Budget de fonctionnement:	CHF
Trésorerie courante	
Investissement:	
Emprunts	460'000
Total des besoins en financement	

Coûts d'exploitation	Libellé / années	Estimation des coûts d'exploitation					
		2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Coût total d'exploitation		0	9'200	101'200	101'200	101'200	312'800
Intérêts en %	2.00%	0	9'200	9'200	9'200	9'200	36'800
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		0	0	92'000	92'000	92'000	276'000
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	9'200	101'200	101'200	101'200	312'800