

Rapport N° 2022/36

Grand Genève – Projet d’agglomération de 2^{ème} 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

Nyon, le 5 avril 2020

Au Conseil communal de Nyon

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La commission en charge du présent rapport s’est réunie à la salle de conférence N°1 à la Ferme du Manoir le mardi 5 avril 2022 à 19h15, en présence de Madame Roxane Faraut, Municipale en charge des Services des infrastructures (SDI) et de Sécurité (SECU), de Monsieur Pierre Wahlen, Municipal en charge du Service de l’environnement (SDE), des Affaires régionales et des Services industriels (SIN), de Messieurs Pascal Bodin, Chef de service du SDE et Philippe Maag, Chef de service du SDI.

Elle tient à les remercier pour leurs explications concrètes et détaillées.

Cette commission était composée de Mesdames Lourdes Dupertuis, Ilithya Gennai, Taïna Pieren, Alexia Seguy et de Messieurs Claude Farine, Alexander Federau, Pierre Girard, Olivier Monge (président et rapporteur), Michael Sauerlaender, Gianluca Solimine.

Contexte

La ville de Nyon est incluse dans le périmètre d’aménagement coordonné de l’agglomération franco-valdo-genevoise.

Le paquet de mesures 31-9 du projet d’agglomération de 2^{ème} génération comprend la route de Signy, la route du Stand, et la route de Divonne.

Un fait : 15’600 habitants en 2’000, près de 30’000 habitants d’ici 2030 à Nyon.

Introduction

La Municipalité poursuit de manière volontaire les projets d’agglomération de 2^{ème} génération et elle y met beaucoup d’énergie à les faire avancer.

Le réaménagement du tronçon entre les giratoires Crassier-Gravette et Stand-Clémenty constitue le sujet du présent préavis.

Le tronçon de la route de Divonne entre le giratoire Stand-Clémenty et Alfred-Cortot viendra dans un deuxième temps.

Cette zone de la ville connaît un fort développement urbain et contient un axe routier majeur. La végétalisation urbaine y est inexistante. L’idée est de diminuer la connotation de pur axe routier.

Deux services portent le préavis car il y a deux dimensions principales, le réaménagement de l'infrastructure et la végétalisation, tout en prenant en compte la dimension culturelle avec l'art intégré et la dimension sociale avec les démarches participatives. L'association de deux services constitue une volonté de montrer de la co-construction, d'apporter un changement d'image et la démonstration que les services travaillent ensemble.

Il n'y a plus de projet solo. Tout projet s'intègre désormais à l'échelle de la ville avec consultation et échanges entre tous les services pour arriver au meilleur projet possible. Intégrer l'ensemble des utilisateurs est également une nécessité.

Il s'agit de réinventer la ville. La partie concernée date des années 60 et a été pensée pour la voiture. Il s'agit justement de donner l'envie de se déplacer le long de cet axe autrement qu'en voiture. Pour ce faire, il est nécessaire d'arboriser, de désimpermeabiliser les surfaces et de poser de la couverture végétale.

Cette route de Divonne deviendra l'avenue de Divonne.

Associer les propriétaires riverains sera nécessaire, puisque l'on ne travaillera pas seulement sur la chaussée. Une bande arborisée devrait mettre à l'écart la mobilité des vélos.

Présentation

La réussite de ces différents projets très structurants est un enjeu important qui se joue à Nyon.

Objectifs de l'appel d'offres

- Promouvoir et sécuriser les mobilités actives
- Valoriser les espaces publics
- Améliorer le fonctionnement des transports publics
- Développer une végétation arborée structurante
- Qualifier l'espace routier sous la forme d'une avenue urbaine qui participe au réseau de transit

Principe :

C'est une pénétrante urbaine majeure dont l'équation complexe est difficile à résoudre. De plus, cet axe concentre tous les services d'urgence (gendarmerie, PNR, SDIS, GHOL, ...)

A l'intérieur de la zone des grands axes nyonnais, il est aujourd'hui nécessaire de pacifier et favoriser le mode doux (piétons et cyclistes) de déplacement.

Ne plus réfléchir sur le domaine public seul :

La réflexion est poussée hors du périmètre rouge pour englober un périmètre de réflexion bleu (voir illustration dans le préavis) afin d'engager des réflexions structurantes et travailler sur une avenue cohérente de façade à façade. En effet, l'objectif de l'étude est de réfléchir aussi à la zone comprise entre chaussée et front bâti, donc élargir le périmètre jusqu'aux façades des bâtiments.

Il faut travailler sur un périmètre de cohérence et sur toutes les mobilités qui vont transiter sur cet axe comprenant plein de transversales, le collège, l'hôpital, ...

Huit candidats pluridisciplinaires ont répondu à l'appel d'offres dans le cadre de ce crédit d'études.

Enjeux d'appropriation par les habitants - démarche participative :

Ouvrir certains fronts de rue, intégrer le giratoire Perrin, tester des idées conceptuelles suivant la charge de circulation, la gestion du trafic et lier tout ceci avec le projet à venir concernant la route de Divonne pacifiée, constituent des enjeux dont les résultats devront être compris et acceptés par les habitants.e.s.

L'appropriation des aménagements et des espaces dépendra des démarches participatives avec les habitants via le Service SCS. C'est une manière de faire pour que la population se sente concernée. Il faudra intégrer les aînés tout comme les jeunes du collège.

Le nombre de nouveaux habitants est phénoménal, citons La Suettaz, Les Lupins, Les Jardins du Couchant, etc. Créer du lien et de la cohésion sociale influencera positivement la sécurité publique.

Objectifs environnementaux

L'amélioration de la qualité de vie, l'atténuation des effets du changement climatique, l'augmentation de la canopée et de la biodiversité, la baisse des émissions CO2 par le report modal dans les moyens de transport, la baisse des niveaux de bruit, de pollution de l'air et de pollution lumineuse sont des objectifs supplémentaires indispensables qui dépassent le cadre de l'étude du seul axe routier.

Des solutions pour la perméabilisation sont à l'étude avec la HEIG-VD notamment pour construire des fondations de piste cyclable perméables (fertiles et favorables au développement racinaire en profondeur) et gérer ainsi les évolutions des épisodes pluvieux, moins nombreux mais plus violents, afin de minimiser l'impact.

La DGMR finance ce mandat de recherche de la HEIG-VD en vue d'adopter des solutions type tranchées de Stockholm (voir plus bas).

Démarche artistique

L'art intégré est une manière d'offrir un accès à l'art et à la culture, la ville ayant aussi un rôle à jouer dans ce domaine.

Tout comme pour les passerelles Nyon-Prangins, Bois-Bougis et le chemin du Cossy, l'art s'inscrit dans le quotidien.

Il s'agira d'un périmètre artistique élargi autour de l'axe routier. Ce secteur de la ville est pauvre en art public intégré malgré une forte densité de population.

Un concours sur invitation de cinq artistes de Suisse et d'ailleurs sera organisé. Il est précisé que ceux-ci reçoivent un cahier des charges précisant ce qui est attendu de leur proposition.

Communication

Une communication spécifique de type « info chantier » sera mise en place.

Elle sera conçue par thématique et comprendra les différentes échéances pour que tout un chacun comprenne le projet.

Réseau en sous-sol - Thermo-réseau

Extension et renouvellement des réseaux des Services industriels

Les Services industriels feront face à plusieurs enjeux.

Les diverses conduites datant des années 60, la nécessité de les remplacer est due à l'usure et au fait que les matériaux utilisés à l'époque ne sont plus adaptés aujourd'hui.

De plus, le réseau est encombré et disparate. Il y a lieu de réorganiser les conduites souterraines (y compris le cadastre souterrain) et cela permettra par ailleurs de planter des arbres de manière coordonnée.

Par ailleurs, l'éclairage a un rôle à jouer pour se mettre en adéquation avec le plan lumière de la ville.

Enfin l'enjeu du chauffage à distance nécessite l'installation de conduites en prévision d'un futur projet de chauffage urbain. Un préavis sur ce sujet sera prochainement déposé.

Mandataires

L'appel d'offres en procédure ouverte est pluridisciplinaire, comprenant du génie civil, un géomètre, un géotechnicien, un architecte paysagiste et un ingénieur en mobilité. Sans oublier l'artiste.

Fait remarquable et rare, l'architecte paysagiste pilote la phase projet. La réalisation sera reprise quant à elle, par le génie civil.

Les prestations demandées couvrent toutes les phases depuis celle d'avant-projet jusqu'à la livraison de l'ouvrage (prestations complètes SIA 31 à 53, études et réalisation).

Calendrier tenu pour le PA2

On ne peut pas ouvrir toutes les chaussées en même temps, la planification sur le territoire est donc aussi importante que délicate.

Le planning intentionnel pour les projets d'agglomération et plus particulièrement l'avenue de Divonne, mesure 31-9, est exactement dans les temps.

La mise en service est prévue fin 2025.

Incidences financières

Trois subventions sont attendues :

- Subvention fédérale d'environ 40 % des coûts d'études et de réalisation du projet ;
- Subvention cantonale de 15% des coûts des aménagements vélo et un % route à définir ;
- Subvention régionale DISREN de 5% des coûts des aménagements vélo.

Au moment du crédit de réalisation, les montants des participations de subvention seront réellement connus et conventionnés.

Faire envie aux propriétaires privés : les privés devront avoir conscience de la valeur ajoutée et participer aussi financièrement sur leur parcelle.

Discussion

Le trafic motorisé ne va pas disparaître dès demain, la Municipalité est consciente des enjeux et le Concept de mobilité urbaine travaille sur la distribution de flux en parapluie.

Axe complexe avec de multiples contraintes, la route de Divonne pourrait être dotée d'un système de contre-allée. Une telle variante sera proposée parmi les études et les multiples solutions envisageables.

Axe nord-sud de base pour la ville et voie de transit pour la distribution des rues secondaires vers l'est, la route de Divonne devra assurer un débit suffisant (peut-être couplée avec une diminution de la vitesse à 30 km/h). Il ne s'agira pas de se contenter simplement « d'objectifs clairs de mobilité active et de report modal ».

De nombreuses variantes étant possibles, le pilotage du projet et les études, donneront des réponses et des solutions.

La Municipalité rappelle que la route de Divonne est considérée comme l'axe pénétrant au centre-ville, et non l'avenue Alfred-Cortot.

La planification est en effet réalisée à l'échelle du territoire et non par raisonnement sur un axe seul. Une vision globale du territoire prévoit une zone gare / Cœur de ville avec, à terme, une plate-forme gare apaisée et une Vieille-ville tranquillisée.

Le principe d'accessibilité prévoit la route de Divonne ainsi que la RDU, route du Châtelard, qui reste à réaliser, comme axes principaux depuis le giratoire de la Gravette.

Réfléchir sur un périmètre élargi soulève la question du voisinage qui non seulement céderait du terrain mais participerait aussi financièrement.

Convaincre les riverains du projet est une chose, qu'ils passent à la caisse en est une autre...

En fait, la Municipalité estime que cette approche est négociable pour la zone logements Suettaz-Lupins, la zone industrielle de Champ-Colin et la zone hôpital GHOL, car ce sont des périmètres où ces projets ne sont pas encore réalisés. Par contre, ce sera un peu plus compliqué sur le côté est, à partir de la station-service et en-dessus.

Il est précisé qu'il s'agit de remanier des circulations sur des parcelles privées, mais pas forcément les faire financer par des privés.

Le concept de mobilité urbaine CMU, qui date de 2011, est-il toujours actuel ou ce concept va-t-il être revisité pour la mobilité douce ?

La Municipalité a entamé le CUTE, Concept urbain transport et environnement.

Un plan directeur va être dessiné, en charge du service SDT. Il comprendra un volet mobilité et il est possible qu'ensuite le CMU soit révisé comme un volet du plan directeur. C'est en discussion.

Priorisation ou site propre des transports publics ?

Les bus TPN en voie propre ou priorités sur la chaussée publique, question ouverte pour le moment, l'optimum reste à étudier. Les TPN sont consultés sur ce projet dans le cadre de leur réseau urbain.

Un site propre TPN se décide en fonction du volume de trafic individuel motorisé, le profil de cet axe étant aussi influencé par la décision de la vitesse choisie pour ce trafic.

Y a-t-il un objectif que la mobilité douce soit mise en site propre ?

Il pourrait y avoir une distinction vélo « lièvre » et vélo « tortue » avec les lièvres sur la chaussée et les tortues en site propre.

Intégrer les vélos-cargos ? Les intégrer reste compliqué...

En ce qui concerne les démarches participatives, prévoit-on des consultations à différentes étapes ? par tronçon ?

Un public par périmètre restreint et un public sur la longueur globale de l'axe requalifié seront consultés. Il y aura un mix de personnes suivant l'approche sociale pour tenir compte des différentes intentions de la population. Il est nécessaire de préparer les habitants à la gestion de la transition.

Une réflexion est en cours quant à mettre en place des outils réglementaires pour obliger les propriétaires à éviter de construire des projets d'aspect purement minéral et à végétaliser.

A propos de l'art intégré, une idée est émise selon laquelle il pourrait être prévu de proposer quelque chose de dynamique, comme par exemple de l'exposition temporaire, et ainsi avoir quelque chose de vivant.

La vitesse

Contraintes, ambitions et objectifs sont connus mais la vitesse reste non définie à ce stade.

Données Transitec pour la Route de Divonne en 2017 :

Transport individuel motorisé TIM 16'300 pers/jour

Transports publics TP 1'830 pers/jour

Mobilité douce MD 800 pers/jour

La campagne de comptage 2017 a mis en exergue que malgré une augmentation de la population et des emplois à Nyon, on constate une stabilisation du trafic routier, au profit des transports publics et de la mobilité active.

Recherche et développement :

La Tranchée de Stockholm.

C'est une méthode de gestion des eaux pluviales urbaines par installation d'une tranchée drainante. Le Système de Stockholm consiste en une fosse de plantation adaptée pour recevoir les eaux pluviales, qui possède un volume de sol plus grand qu'une plantation habituelle. Une irrigation continue et un système de drainage favorisent la croissance des arbres et leur offrent des conditions de croissance optimale et donc de larges canopées offrant des bénéfices environnementaux.

L'enjeu principal est d'étudier la possibilité d'intégrer la gestion des eaux de ruissellement de la chaussée et du trottoir dans la fosse de plantation. Cela réduit la quantité de rejet d'eaux pluviales dans le réseau et a un rôle important dans la gestion de ces eaux

Conclusion

Cette future avenue de Divonne constitue un véritable défi.

Il s'agit de requalifier l'espace routier sous la forme d'une avenue urbaine qui participe au réseau de transit.

La très grande diversité des affectations riveraines qui cohabitent aux abords de la chaussée implique des usages et des besoins parfois très différents.

Il faut garantir l'accès aux logements, commerces, entreprises, services d'urgence, hôtel de police, hôpital, équipements publics, collège de Nyon-Marens, tout en garantissant la fluidité du trafic.

Le projet est réellement pluridisciplinaire avec un travail sur l'infrastructure, mais aussi sur l'art intégré, l'appropriation sociale, la végétalisation, la lutte contre le réchauffement climatique, et la réfection des réseaux souterrains.

De manière générale, le projet s'insère dans le cadre d'une nouvelle ville de Nyon remettant en question ses espaces publics, s'adaptant aux enjeux climatiques et favorisant la mobilité active. Arboriser et végétaliser pour créer de la convivialité et se sentir bien, c'est bien. Ce sera bien aussi de ne pas perdre de vue la fonction de transit des véhicules individuels, qu'ils soient motorisés d'une manière ou d'une autre.

La commission espère que les riverains du périmètre élargi seront convaincus. Elle se montre unanimement très favorable à cette étude plus que bienvenue et au développement prometteur à venir.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillères et 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 les conclusions du 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° 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.

La Commission :

Mesdames
Dupertuis Lourdes
Gennai Ilithya
Pieren Taïna
Seguy Alexia

Messieurs
Farine Claude
Federau Alexander
Girard Pierre
Monge Olivier (président et rapporteur)
Sauerlaender Michael
Solimine Gianluca