

**RAPPORT-PREAVIS**  
**N° 254/2021**  
**AU CONSEIL COMMUNAL**

**Réponse à la motion de M. le Conseiller communal  
Jacques Hanhart intitulée « pour avancer avec la  
Route de distribution urbaine (RDU) »**

**Délégués municipaux: Mme Roxane Faraut Linares et  
M. Maurice Gay**

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

Date	Le mercredi 23 juin 2021 à 19h
Lieu	Ferme du Manoir, salle de conférences N°1

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Introduction**

---

Le 22 août 2019, la motion intitulée « pour avancer avec la RDU » a été déposée au Conseil communal. Le Service de l'urbanisme, en collaboration avec le service Travaux, environnement et mobilité, ont apporté des réponses aux questions du motionnaire en février 2020.

La commission, composée de MM. Patrick Buchs, Alexandre Démétriadès, Yves Gauthier-Jaques, Jacques Hanhart, Claude Farine, Christian Perrin, Sacha Soldini et Pierre Wahlen, en charge de suivre ce dossier a pris en compte partiellement ces explications. En substance la commission ne remet pas en cause le projet de la route du Châtelard mais demande d'étudier « *un ouvrage en tranchée couverte comprenant des rampes d'accès à la route de Saint-Cergue et de fournir un profil en long des différentes variantes* ». Elle souligne également « *l'importance d'avoir finalisé les études entre les routes de Signy et Duillier avant de débiter les travaux afin de s'assurer de la faisabilité de la totalité du tracé* ». Il est ainsi précisé que « *la réalisation du tronçon Petite Prairie – route de Saint-Cergue ne débute que lorsque les études de l'ensemble du tracé seront réalisées, voire idéalement les permis de construire pour l'ensemble du tracé délivrés* ».

Afin de répondre aux motionnaires, une étude a été engagée. Dans ce cadre, un mandat a été donné à des bureaux privés afin d'étudier des variantes techniques de réalisation de la route du Châtelard en tranchée couverte et son impact sur l'environnement. Le but est de mener une étude permettant de mettre à un niveau comparable (étude de faisabilité) la variante « route du Châtelard à ciel ouvert (Nord paysagère) » et la variante « tranchée couverte » afin de permettre une comparaison des deux selon une approche globale.

La Municipalité avait retenu la variante « Nord paysagère » sur la base d'une étude de faisabilité réalisée en 2018 par Région de Nyon.

### **I.1 Objectifs de l'étude Route du Châtelard en tranchée couverte**

L'objectif de cette présente étude est :

- de générer un ensemble de variantes en tranchée entre le P+R existant de l'allée de la Petite Prairie et la route de Duillier ;
- de mettre l'étude de faisabilité de la « route du Châtelard à ciel ouvert » (variante Nord paysagère) au même niveau d'étude que la variante en tranchée afin de permettre une comparaison technique et financière globale et cohérente ;
- de réaliser une analyse multicritère et définir les coûts de réalisation et de fonctionnement / exploitation.

Les données et contraintes suivantes ont été prises en compte :

- vitesse du projet : 60km/h ;
- 2 x 1 voie ;
- passer sous la ligne de train Nyon-St-Cergue ;
- respecter les alignements routiers ;
- ne pas empiéter sur les Surfaces d'assolément (SDA) ;
- assurer une connexion avec la route de St-Cergue ;
- franchissement de l'Asse : soit en passant totalement enterré sous le cours d'eau, soit en le franchissant avec un pont ;

- raccordement au profil en long du tronçon « allée de la Petite Prairie – Rte de St-Cergue en cours d'étude au stade de l'avant-projet.

## **1.2 Démarche de l'étude**

Dans le cadre de cette étude, la méthodologie se déploie en deux étapes :

- **Etape 1 - Présélection**  
Dans un premier temps, plusieurs variantes sont étudiées. Cette phase dite de « présélection » permet de déterminer si les variantes respectent des contraintes impératives, faute de quoi, elles sont éliminées à dire d'experts.
- **Etape 2 – Comparaison**  
La ou les variantes sélectionnées font l'objet d'une évaluation plus fine. Elles sont comparées avec la variante de référence « Nord paysagère ».

## **2. Etape 1 – Présélection**

---

Les mandataires ont passé en revue de manière exhaustive toutes les possibilités de tracé, ce qui représente au total 5 variantes. Ces dernières ont été évaluées par les mandataires dans leurs domaines de compétences.

Ces premières réflexions ont permis de mettre en évidence deux problématiques importantes en lien avec le franchissement de l'Asse :

- la faisabilité technique ;
- les contraintes environnementales.

Pour votre parfaite information, l'Asse est inscrite à l'Inventaire des Monuments Naturels et Sites (IMNS) et est un des éléments du réseau écologique cantonal. Cette inscription implique entre autres un Espace Réservé aux Eaux (ERE) de 18 mètres de part et d'autre de l'axe du cours d'eau, qui constitue une zone inconstructible.

Suite à l'analyse de l'ensemble des variantes, il s'avère qu'une seule répond aux exigences techniques et environnementales. Le franchissement de l'Asse doit être réalisé via un pont offrant un gabarit d'espace libre et une largeur suffisante pour le passage de la faune, impliquant une route en surface sur la rive gauche de l'Asse (entre l'Asse et la route de Duillier). Cette variante permet toutefois de réaliser une tranchée couverte sur la rive droite de l'Asse.

Ainsi, cette variante, qui présente une tranchée couverte sur la rive droite de l'Asse et une route en surface sur la rive gauche de l'Asse a été retenue pour une évaluation plus fine. De par ses caractéristiques, elle est nommée « variante mixte » dans la suite du document. Elle est ainsi comparée avec la variante de référence « Nord paysagère » en 2<sup>ème</sup> étape.

### 3. Etape 2 – Comparaison entre la « variante mixte » et la « variante Nord paysagère »

La variante sélectionnée en étape 1 (la variante mixte) a fait l'objet ensuite d'une étude plus fine avant d'être comparée avec la variante de référence « Nord paysagère ».

#### 3.1 Variante « Nord paysagère »

La variante « Nord paysagère » dont le tracé est présenté ci-dessous est une route en surface sur l'ensemble du tracé.

Cette variante a fait l'objet d'une étude de faisabilité, réalisée courant 2018. Cette dernière portait spécifiquement sur le tronçon de la route du Châtelard allant de la route de Saint-Cergue à la route de Duillier (2<sup>ème</sup> étape). Afin de répondre à la demande des motionnaires concernant tant la première que la deuxième étape de la route du Châtelard, le présent préavis a actualisé l'étude de faisabilité de la route du Châtelard, allant du P+R Petite Prairie à la route de Duillier.

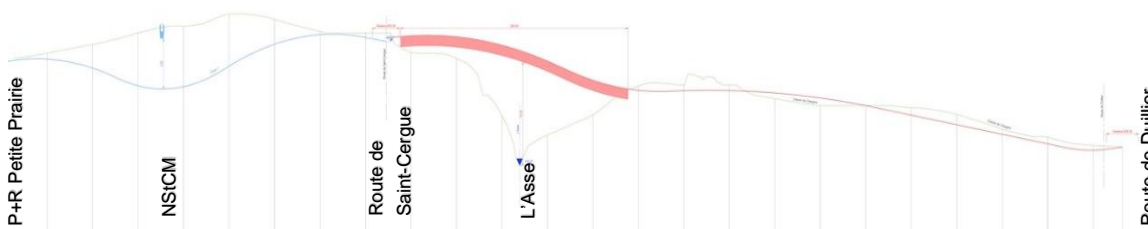
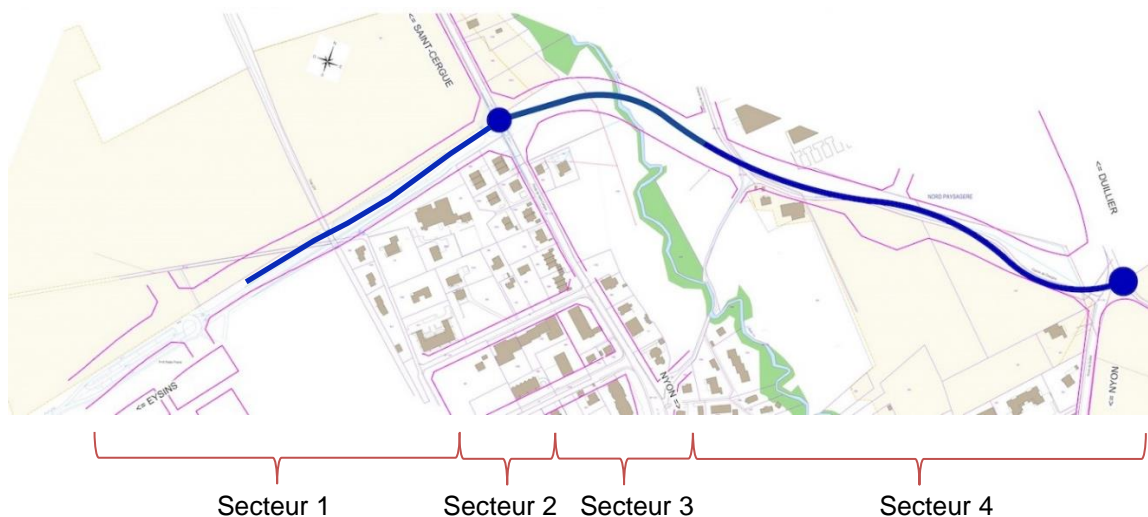


Illustration : profil en long (échelle déformée 1/10 longueur/hauteur)



Secteur	Descriptif
Secteur 1	Passage sous le NStCM, puis remonté en surface
Secteur 2	Raccord à la route de Saint-Cergue à niveau avec réalisation d'un giratoire
Secteur 3	Passage en pont au-dessus de l'Asse, hauteur libre d'environ 10 mètres
Secteur 4	Raccord à la route de Duillier en surface

### 3.2 Variante « mixte »

Il s'agit de la variante sélectionnée dans l'étape 1.

Dans cette nouvelle variante, le franchissement de l'Asse se fait à l'aide d'un pont. Afin de garder un espace libre sous l'ouvrage le plus grand possible, le tronçon en rive gauche de l'Asse est en surface et le tronçon en rive droite est en tranchée couverte.

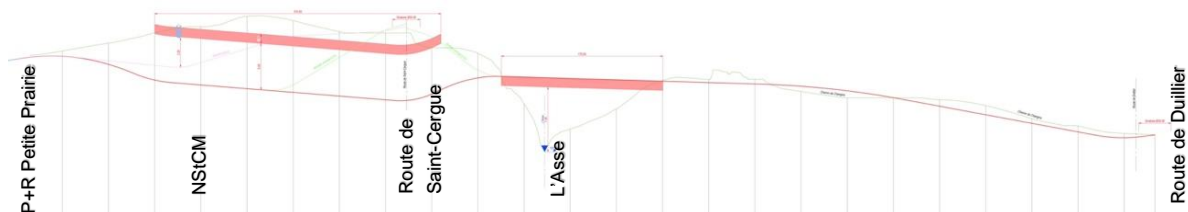
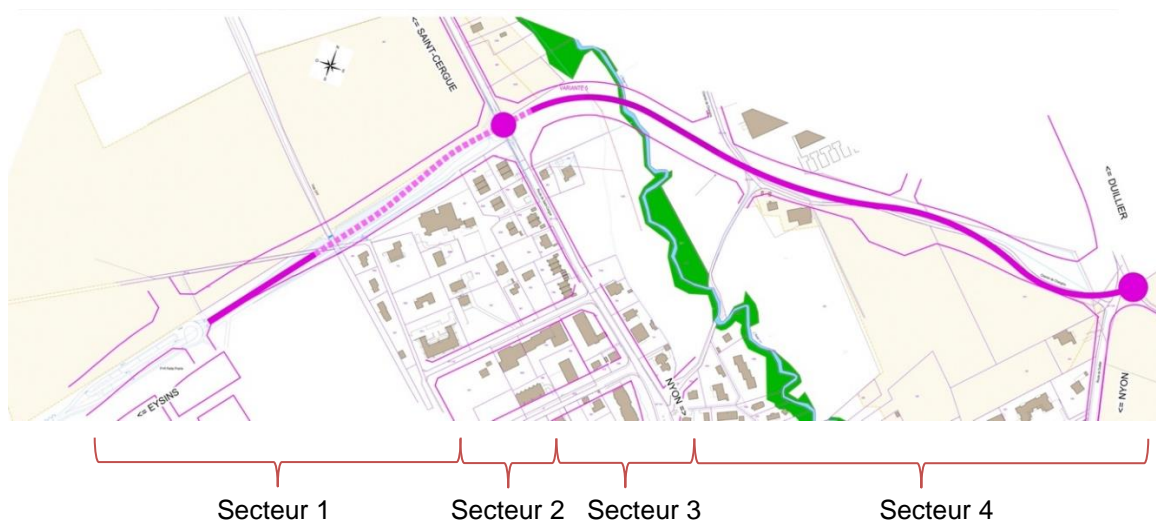


Illustration : profil en long (échelle déformée 1/10 longueur/hauteur)



Secteur	Descriptif
Secteur 1	Passage sous le NStCM, route en tranchée couverte à deux galeries en sens unique avec une bretelle centrale de raccordement à la route de Saint-Cergue
Secteur 2	Passage sous la route de Saint-Cergue, tranchée couverte, des bretelles de raccord permettent la connexion avec la route de Saint-Cergue
Secteur 3	Passage au-dessus de l'Asse, pont, hauteur libre 7,00 mètres
Secteur 4	Raccord à la route de Duillier en surface

### 3.3 Comparaison entre les variantes

La comparaison entre ces deux variantes a été réalisée par le biais de critères « techniques » définis par les mandataires. L'analyse et la notation de ces derniers ont été effectués préalablement à l'évaluation des coûts de construction afin d'avoir une approche objective de chacune des variantes.

D'autre part, 7 domaines d'analyse ont été jugés avec le même niveau d'importance et n'ont pas été pondérés à savoir :

- réseau routier : ce domaine d'analyse porte entre autres sur l'attractivité de la fonction de distribution urbaine, de l'aménagement des nœuds du réseau routier principal ;
- intégration urbaine : porte entre autres sur la desserte routière des quartiers riverains, du respect des principes d'accès fixés dans les plans de quartier ;
- mobilité douce : porte entre autres sur l'attractivité de l'itinéraire parallèle à la route du Châtelard destiné aux modes doux (PA4) ;
- agriculture : porte entre autres sur l'emprise du projet sur les surfaces d'assolement, de l'impact sur l'exploitation de domaines agricoles ;
- environnement : porte entre autres impact sur l'impact sur les eaux de surfaces et souterraines, l'impact sur la faune, le bruit, le paysage, l'impact CO2 lors de la construction ;
- coûts d'exploitation : porte sur le coût d'exploitation de l'ouvrage après réalisation ;
- acceptabilité : porte sur l'acceptabilité de la part des riverains au projet.

Ces sept domaines d'analyse ont permis d'évaluer les deux variantes de manière plus détaillée.

Suite à cette analyse, il ressort que la variante « Nord paysagère » est mieux notée que la variante « mixte », notamment en raison des critères environnementaux tel que l'impact sur la faune, sur les eaux de surface, des émissions de CO2 dégagées lors de la construction ainsi que la possibilité d'une réalisation par étapes.

### 3.4 Coûts de construction

Les deux variantes ont fait l'objet d'une estimation des coûts à plus ou moins 30% selon une méthodologie commune. Les coûts ont été évalués sur le tronçon situé entre le P+R Petite Prairie et la route de Duillier (comprenant une partie de la première étape et l'entier de la deuxième étape).

Dans ces deux estimations, les postes suivants n'ont pas été pris en compte :

- coûts de mesures environnementales (mesures compensatoires, etc.) ;
- les aménagements paysagers ;
- les mesures de maintien d'exploitation de la ligne ferroviaire NStCM (Bus, etc.) ;
- les travaux pour les réseaux structurants multifluide (réseau industriel).

#### Coûts estimés de la variante « Nord paysagère »

L'étude préliminaire menée en 2018 avait permis de réaliser une première estimation sommaire des coûts de la 2<sup>ème</sup> étape de la route du Châtelard (route de Saint-Cergues – route de Duillier). Cette présente étude a permis de conforter ces estimations à plus ou moins 30%. Ainsi, cette variante est devisée à environ CHF 50'380'000.- HT.

#### Coûts estimés de la variante « mixte »

La variante « mixte » a également fait l'objet d'une estimation financière à plus ou moins 30% sur le tronçon situé entre le P+R Petite Prairie et la route de Duillier. Elle est devisée à environ CHF 87'850'000.- HT et induit un surcoût de 70% par rapport à la variante « Nord paysagère ».

Cette différence de coût s'explique principalement par la méthode constructive : la réalisation d'une tranchée couverte est plus onéreuse qu'une route en surface. Notons également, que les coûts d'exploitation d'une tranchée couverte sont plus élevés que ceux d'une route à ciel ouvert.

#### **4. Synthèse et recommandation**

---

Au vu de l'analyse multicritère entre les deux variantes qui fait ressortir la « Nord paysagère » et au vu des coûts de réalisation de la variante « mixte » (plus-value de plus de 70% et sans prise en compte des coûts d'entretien annuels), le groupe d'experts confirme la décision de la Municipalité et recommande de réaliser la variante en surface, à savoir la variante « Nord paysagère ».

En parallèle à cette présente étude, les réflexions sur la première étape de la route du Châtelard se poursuivent (tronçon Petite Prairie - route de Saint-Cergue) en vue de réaliser ce tronçon dans les meilleurs délais.

## Le Conseil communal de Nyon

**vu** le rapport-préavis N° 254/2021 valant réponse à la motion de M. le Conseiller communal Jacques Hanhart du 2 septembre 2019, intitulée « pour avancer avec la Route de distribution urbaine (RDU) »

**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 :** que le rapport-préavis N° 254/2021 vaut réponse à la motion de M. le Conseiller communal Jacques Hanhart, du 2 septembre 2019, intitulée « pour avancer avec la Route de distribution urbaine (RDU) ».

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 3 mai 2021 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

## Annexe

---

- Motion de M. le Conseiller communal Jacques Hanhart du 2 septembre 2019, intitulée « pour avancer avec la RDU »



# MOTION POUR AVANCER AVEC LA RDU

Au Conseil communal

Nyon, le 18/05/2021

Monsieur le Président,  
Mesdames Messieurs les Conseillers,

La route de distribution urbaine fait beaucoup parler d'elle.  
Cette année la route de l'Etraz est fermée dans un sens à Prangins.  
Cela soulage grandement la circulation dans l'Est de la ville.  
Par conséquent il faut réfléchir maintenant aux conséquences de la décision de la commune de Prangins de ne plus participer à la création de la RDU.  
Il est important que la ville de Nyon ne soit pas pénalisée par ces décisions. A plusieurs reprises j'ai proposé de suivre l'exemple de la commune de Crissier qui en construisant la galerie de Marcolet a déplacé la circulation. Sur cette galerie tout un quartier d'habitation a été réalisé.

Je propose donc de réaliser en partie en tranchée couverte la RDU jusqu'au carrefour du chemin du Groseillier et de la route de Calève.

Pour quelles raisons ?

## **Commençons par les altitudes :**

Giratoire de la Gravette altitude **428 m**  
Passage à niveau du train 437 m  
Embranchement chemin du Groseillier route de Calève **431m**  
Route de Duillier 426 m  
Giratoire de l'Etraz 421m

Le constat est clair la différence de niveau entre le giratoire de la Gravette et la route de Calève n'est que de 3 m.  
Ces différentes altitudes montrent bien que le passage sous le train et sous la route de St-Cergue serait plus simple.

## **Faut-il raccorder la route de St-Cergue à la RDU ?**

Les usagers de cette route sont principalement les habitants des quartiers nord de la Ville. Les professionnels en lien avec le quartier de la Vuarpillère ou de l'Asse passent plus par la route de Gingins et la sortie de l'autoroute.  
Ce serait une possibilité de tranquilliser cette route et de la considérer comme desserte de quartiers.

## **Inconvénients du projet actuel (Préavis 66/2017)**

La construction d'un pont pour le N-StC-M devrait être prévue pour une double voie sous peine de reconstruction ou doublement ultérieur.

Le chemin de Bourgogne est détourné par des escaliers ou une longue rampe dissuasive pour la mobilité douce ; une configuration compliquée qui n'incite pas à prendre cet itinéraire MD.

Des mesures antibruit devront être prises à l'égard des habitations le long du parcours, donc des coûts supplémentaires.

Il n'y a pas suffisamment de place pour des aménagements paysagers conséquents

Le raccordement à la route de St-Cergue est problématique, cette voie n'est pas adaptée au volume de circulation attendu. La requalification de la route reste quasiment impossible spécialement en matière de mobilité douce.

Bien que la route, depuis le giratoire de la Gravette, ne doive monter que de 5 mètres jusqu'au passage sous le train elle fait ensuite un dénivelé de 6 mètres supplémentaires pour atteindre le niveau de la route de St-Cergue. De là elle doit redescendre pour passer l'Asse dans les meilleures conditions, ou faire appel à un ouvrage de génie civil avec une forte emprise sur l'environnement.

La construction d'un giratoire à la route de St-Cergue augment la facture de l'ordre d'un million de frs.

## **Avantages de la tranchée couverte :**

Tracé inchangé pour le chemin de Bourgogne.

La tranchée couverte permettrait de maintenir plus facilement le cheminement de mobilité douce en surface et en site propre par conséquent le rendre plus attrayant.

Si l'on veut inciter les gens à emprunter les voies MD, elles ne devraient plus suivre les routes chargées en trafic automobile. Le trafic agricole pourrait continuer d'utiliser le chemin de bourgogne sans inconvénient.

Pas besoin de construire de pont pour le NStCM.

Doublement ultérieur de la ligne possible sans nouvelle construction.

Pas besoin de construire de giratoire à la route de St-Cergue.

Pas d'interférence avec la route de St-Cergue qui devient une desserte de quartier.

Le niveau abaissé de la route en tranchée réduit la hauteur et la longueur de l'ouvrage sur l'Asse.

Le surcoût de la tranchée devra compenser ceux du pont de l'Asse dont les coûts seront diminués d'autant. Si la mobilité douce passe en dessus l'emprise de la tranchée serait moins large et moins chère.

Peu de dénivelé pour la RDU, moins de bruit et de pollution.

Adéquation avec les mesures antibruit (pollution sonore). Une tranchée couverte protège du bruit les habitations voisines.

Une partie des terrains pourraient être rendus à l'espace nature, aux loisirs ou à l'agriculture.

Cette nouvelle version de la RDU permettrait de réaliser une séparation des différents modes de transport et de créer une zone de grands arbres séparant le quartier de la petite prairie de la zone agricole située au nord du tracé.

<https://s.geo.admin.ch/82d4452f86>

## **Conclusions :**

La situation a drastiquement évolué depuis l'acceptation par le Conseil communal du préavis 66/2017 le 26 février 2018 : Prangins est sorti de Région de Nyon, une forte résistance à la RDU s'exprime dans cette commune (motion Buccioli), la commune de Nyon est bien seule face à ses problèmes de circulation.

D'autre part tous les intérêts des habitants des quartiers nord ainsi que des usagers TP et MD non pas été soigneusement pris en considération, de même que l'aspect paysager délimitant la césure entre la Ville et la zone agricole. Une partie ou la totalité de la route étant sur le domaine cantonal un large subventionnement est souhaité, comme pour d'autres réalisations récentes.

Au vu des différents arguments entrant en contradiction avec le projet de la Municipalité (préavis 66/2017), nous demandons à la Municipalité d'étudier la réalisation de la RDU jusqu'à la route de Duillier, sous la forme d'une tranchée couverte sans raccordement à la route de St-Cergue, et de fournir un profil en long des différentes variantes.

Jacques Hanhart

Jacky Colomb

Christian Perrin