

## Rapport N° 239/2021

### **Grand Genève – Projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération**

#### **Passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy**

Etudes détaillées et préparation des appels d'offres publics pour la réalisation

Demande d'un crédit de

CHF 1'416'000.- TTC

Sous déduction de la participation de la Commune de  
Prangins pour la passerelle Nyon-Prangins

CHF 338'000.- TTC

Nyon, le 16 août 2021

Au Conseil communal de Nyon

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

La Commission chargée de l'étude du préavis 239/2020 a tenu une première séance le mardi 23 mars 2021 à la salle de la Bretèche en présence des Commissaires Fabrice Baertschi, Laure Damsas, Claude Farine, Edyta Graf, Aurélie Hegetschweiler, Valérie Mausner Léger, Véronique Olsen et Jacky Colomb Président et rapporteur.

Pour cette séance la Commission a pu compter sur la présence de Madame la Municipale Roxane Faraut Linares en charge du service Travaux, Environnement et Mobilité ainsi que de son Chef de service Monsieur Philippe Maag et du chef de projet Monsieur Anas Akry. La Commission remercie ces personnes de leur présence et des informations qu'elles ont pu apporter à la clarté du projet.

Une deuxième séance comportant une visite sur place a débuté au pont CFF de Bois-Bougy le mercredi 2 juin 2021 à 18h30 conduisant la Commission tout au long du parcours et de l'implantation des passerelles jusqu'au pont CFF de la Redoute en passant par la gare. Les commissaires ont reçu chacun de l'information sous forme de plans, coupes et profil en long correspondant à chaque secteur du parcours. Cette « promenade » fut suivie d'une séance de questions réponses à la Municipalité qui s'est tenue à la maison de quartier de la Redoute. Les commissaires suivants étaient présents à cette présentation : Laure Damsas, Claude Farine, Aurélie Hegetschweiler, Valérie Mausner Léger et Jacky Colomb.

La Commission remercie Madame la Municipale ainsi que Messieurs Philippe Maag et Anas Akry de leur précieuse collaboration et des explications détaillées qu'ils nous ont fournies.

En date du 10 août 2021, la Commission, remaniée selon les critères de la nouvelle législature, s'est réunie pour finaliser ses décisions. Elle était composée de MM les conseillères et Conseillers Marco Carezza, Marius Diserens, Claude Farine, Mathieu Farine, Aurélie Hegetschweiler, Yves Gautier Jaques en remplacement de Laure Damsas, Véronique Olsen, Frédéric Rast, Bernard Ueltschi et Jacky Colomb Président et rapporteur, tous présents.

## **Préambule**

Madame la Municipale a résumé les enjeux du projet en insistant sur le fait que les deux passerelles s'inscrivent dans le cadre d'une liaison Coppet-Gland, région où la population ne cesse d'augmenter. Le projet retenu par le jury du MEP, choisi finalement pour son faible bilan carbone (le moins de bétonnage possible, impact limité sur l'environnement) est le résultat d'un concours pour lequel 30 équipes pluridisciplinaires (architectes, ingénieurs, paysagistes, etc.) avaient déposé un projet.

Monsieur le Chef de Service, à son tour, a développé les aspects techniques et environnementaux des liaisons partant de la gare de Nyon en direction de Bois-Bougy et Prangins. Ces deux exposés ont été émaillés de nombreuses questions, remarques, interrogations de la part de la Commission, elles ont donné lieu à autant de réponses municipales.

L'objectif du présent préavis est d'obtenir un crédit d'études destiné à mettre en place une partie de la mesure de 2<sup>e</sup> génération, inscrite en 2012 par la Municipalité, au projet d'agglomération du Grand-Genève et acceptée par la Confédération. Elle comporte 4 sous-mesures qui sont : une passerelle reliant Nyon à Prangins, une autre reliant le pont de la redoute à Bois-Bougy, le passage sous-voies Viollier-Martinet et une station de vélos. Pour le préavis 239, il s'agira d'étudier les deux itinéraires destinés à la mobilité douce (piétons, cyclistes) entre la gare de Nyon et Prangins d'une part et entre cette gare et Bois-Bougy et particulièrement le centre sportif de Colovray, la Métairie, l'UEFA environ 1000 postes de travail.

## **Passerelle Nyon - Prangins**

La liaison de mobilité douce joignant la gare et un important regroupement d'habitations et d'entreprises représentant environ 2800 emplois (GSK, La Mobilière, Edwards Lifesciences pour les plus importants) retient l'intérêt de la majorité de la Commission. Il apparaît en effet judicieux de vouloir canaliser le flot des pendulaires ou promeneurs en dehors de la circulation motorisée en leur offrant toute la sécurité et le confort qui pourraient faciliter leurs déplacements quotidiens. L'objectif étant de convaincre de plus en plus de personnes à utiliser des modes de déplacement à faible émission de CO<sup>2</sup>.

Dans ce cas la construction d'une passerelle est certainement le moyen le plus adéquat pour franchir le vallon de l'Asse et la route cantonale 30 au niveau du tunnel de l'Etraz.

## **Droit et conventions diverses avec les propriétaires de parcelles**

### **Avec les CFF**

La Commission constate que la passerelle ainsi que le cheminement jusqu'au pont de la Redoute passe uniquement sur des terrains privés, ceux des CFF pour la plus grande part. La Commune ne possède aucune des parcelles qui accueilleraient les installations à cet endroit. Les documents relatifs à l'utilisation de ces surfaces, communiqués à la demande de la Commission, consistent en un accord de principe signé par les CFF. Il y est notamment mentionné que la présence du sentier de Prangins sur le domaine CFF fait l'objet de la convention signée entre la ville de Nyon et les CFF le 11 août 2008.

La réalisation du projet, suivant les résultats des études du préavis 239, est suspendue à un avis des CFF impliquant un risque de ne pas pouvoir être accomplie. Des contraintes liées à la sécurité du trafic, notamment lors de la construction de la passerelle, font partie de cet accord. De même, le réaménagement de la gare, non encore défini, constitue une incertitude. Il est à noter que les CFF font partie du comité de pilotage du projet et l'on imagine qu'ils pourront intervenir le cas échéant. S'agissant enfin de la troisième voie, il nous est indiqué que les hypothèses sont de la faire passer au nord des voies actuelles et non au sud.

### **Convention**

La convention de 2008 accorde à la commune de Nyon, à bien plaisir et sous réserve des droits de tiers, à maintenir partiellement sur domaine CFF, un sentier à piétons et cyclistes à usage public. En cas de rénovation complète de cette construction, une nouvelle convention sera conclue. Les CFF

ont le droit d'exiger le déplacement ou la modification de ce chemin ainsi que sa clôture et son éclairage aux frais de la Commune lorsque :

- Les installations empêchent la mise en place, la modification ou l'entretien d'installations destinées à assurer l'exploitation ferroviaire.
- Les installations font obstacle à l'exploitation ferroviaire.
- Le bien-fonds concerné doit être affecté à un autre usage.

Les parties peuvent résilier la convention en tout temps pour de justes motifs, moyennant un préavis de

6 mois. Par justes motifs, on entend en particulier la suppression de cette construction résultant de l'impossibilité de procéder à un déplacement selon les critères mentionnés ci-dessus.

Il apparaît à la lecture de la présente convention que l'autorisation de l'installation du chemin actuel l'est à titre précaire et que son déplacement peut être envisagé. La Commission invite la Municipalité à examiner soigneusement la pérennité des passerelles lors de l'établissement de la prochaine convention, attendu qu'il serait moins aisé de les déplacer qu'un simple chemin piétonnier. La Commission invite les commissaires qui seront nommés pour l'étude du préavis de réalisation de s'assurer que la convention révisée sera signée avant l'octroi dudit crédit de réalisation.

### **Avec la commune de Prangins**

Le financement partagé entre les communes de Prangins et de Nyon est déjà convenu. La Commission a pris connaissance de la convention signée le 16 novembre 2020 entre les deux Municipalités qui stipule que les coûts des études et de la réalisation de l'ouvrage seront financés à 50% par Prangins et 50% par la ville de Nyon, la subvention de la Région est acquise à la ville de Nyon exclusivement. La Commission se réjouit de cet accord, cependant au vu des diverses péripéties passées entre nos deux communes : RDU, pont de la Redoute, ligne de bus Nyon – Prangins, elle rend attentifs les commissaires qui participeront aux débats de la commission qui sera ultérieurement chargée de l'octroi du crédit de réalisation de veiller, en évoquant ladite convention, à ce que les engagements de la commune de Prangins ne soient alors pas remis en question.

Lors de sa séance du 25 juin 2021, le Conseil communal de Prangins a voté, à une large majorité, le crédit d'études « miroir » au préavis 239/2021.

### **Rétrécissement**

La première partie du cheminement au droit du bâtiment Générali fait face à un rétrécissement qui devra encore trouver une solution. En effet la proximité de la voie CFF n° 57 ne permet pas d'atteindre le gabarit du chemin en largeur. Cela ne sera possible que lorsque les CFF décideront d'enlever la voie en question ce qui n'interviendra pas à brève échéance et probablement pas avant le réaménagement total de la gare de Nyon !

La suite du chemin passe actuellement à travers le nord de la parcelle 3667 propriété de Allreall Office SA pour laquelle la commission n'a pas vu de convention signée entre les propriétaires et la Commune.

Il est à noter que le tracé entre la gare et l'angle nord-est du bâtiment Générali traverse la Cour aux Marchandises, terrain des CFF, il empiètera également sur la parcelle 648 appartenant au chemin de fer NStCM ledit tracé ne fait pas partie de ce préavis, il sera traité dans une autre étude.

### **Environnement naturel**

La passerelle, bien que préservant au mieux l'espace naturel du vallon de l'Asse, comporte certains points critiques notamment à son accroche au terrain en direction de Prangins, le tracé le long des voies CFF entre le plateau de la Mobilière et le pont de la Redoute. Certains commissaires craignent un impact négatif sur l'environnement, des arbres majeurs devront être abattus ainsi qu'une grande partie du bosquet sous la Mobilière. A ce sujet la Municipalité avance le nombre de trois grands arbres qui seront « abattus » ainsi que des arbustes et haies environnantes. La Commission a interrogé la Municipalité sur une option de faire passer le tracé par le chemin de la Redoute existant et permettant de raccourcir la passerelle de plus de cent mètres. La Municipalité a répondu « *qu'elle*

*n'envisageait pas d'emprunter cet itinéraire et qu'aucune discussion à ce sujet n'avait eu lieu, soit avec la Mobilière, soit avec les propriétaires du chemin de la Redoute ».*

Pour une partie de la Commission la question de la compensation des arbres abattus est cruciale. L'usage et la loi qui veulent que l'on remplace par le même nombre de plantations, des arbres qui sont abattus n'est plus acceptable de nos jours. On sait que la capacité de consommer le CO2 et produire de l'oxygène d'un arbre ancien est considérable eu égard à la surface de son feuillage. La fraîcheur sous son ombrage est également importante. Pour compenser chaque arbre abattu ce n'est pas un, mais des dizaines d'arbres qu'il faudrait replanter, de préférence au même endroit. Il serait souhaitable que la Municipalité fasse, en cette occurrence, preuve de créativité en évitant de se cantonner au seul droit en vigueur et ne compenser qu'à minima le dommage qui sera fait à l'environnement naturel.

### **Passerelle de Bois-Bougy**

L'itinéraire qui reliera la gare de Nyon et le futur Centre sportif de Colovray, la piscine, l'UEFA, la Métairie et le Tennis Club (1000 emplois) a posé passablement de questions notamment quant à sa pertinence. Certains commissaires ne sont pas entièrement convaincus que l'augmentation de transit sur cette liaison serait significative. Contrairement à celle de Prangins, la passerelle en question ne franchit aucune route à trafic intense ni obstacles majeurs, son rôle ne se cantonne qu'à aplanir un parcours somme tout peu contraignant. A une époque où de plus en plus de monde se déplace à vélos électriques, ces mêmes commissaires estiment qu'il n'apparaît pas indispensable de vouloir effacer montées et détours, un itinéraire alternatif devrait être possible pour les deux roues. La cohabitation cyclistes – piétons, déjà critiquée sur les trottoirs de la Ville, ne semble pas adéquate sur cet ouvrage.

L'impact visuel sur le paysage, plus fort que pour le secteur Nyon - Prangins a également été une préoccupation pour une partie de la Commission.

Bien que ne faisant pas partie du préavis 239, la Commission s'est interrogée sur une partie de la liaison Bois-Bougy – Gare. En effet, si le tronçon entre Bois-Bougy et le pont CFF de Clémenty est bien sécurisé, il en va différemment de celui entre le pont et la gare. Le carrefour de Clémenty est un des points difficiles du tracé, les cyclistes doivent ensuite poursuivre leur route par l'avenue Reverdil et le giratoire de la Morâche puis remonter par la place de la gare, parcours mal aisé et peu sûr. Un itinéraire amélioré devrait être pris en compte, mais il ne fait pas partie de l'étude proposée donnant au projet, un goût d'inachevé. Les piétons pour leur part peuvent actuellement utiliser le trottoir côté lac de l'avenue Reverdil et les passages à piétons actuels.

La poursuite de l'itinéraire au-delà de Bois-Bougy en direction de Crans n'est pas satisfaisante, la proposition passant par la Route Suisse n'est pas réaliste. Un trajet passant par la ferme de Bois-Bougy (Baumgartner) et tendant à rejoindre la zone 30 sur la commune de Crans n'a jusqu'ici pas retenu l'attention de la Municipalité de Crans. Depuis peu, le chemin En Bois-Bougy qui longe le bois du même nom est interdit à la circulation des véhicules à moteur ce qui pourrait constituer une ouverture pour une liaison mobilité douce en direction de Crans. A ce stade des projets, il semble que l'accord avec la commune de Crans n'ait pas été encore suffisamment discuté.

Cette problématique ne fait pas partie du préavis 239, cependant la Commission encourage la Municipalité à poursuivre les discussions en vue d'une solution qui pourrait renforcer l'idée de la liaison, par le haut, Nyon – Bois-Bougy – Crans.

La Commission dans son ensemble est d'avis que cette passerelle apportera tout de même des améliorations substantielles de liaison entre les deux pôles que sont le secteur de Colovray et la Gare et souhaite que la Municipalité accorde toute son attention aux remarques faites dans les lignes précédentes.

## **Droit et conventions diverses avec les propriétaires de parcelles**

### **Avec les CFF**

Comme pour le trajet Nyon – Prangins, mis à part une étroite parcelle de domaine public, la Commune ne possède pas les terrains où vont être édifiés la passerelle et le chemin jusqu'à Bois-Bougy. Les documents relatifs à l'utilisation de ces surfaces, communiqués à la demande de la Commission, consistent en un accord de principe signé des CFF le 18 avril 2017. Il y est notamment mentionné qu'actuellement les CFF n'ont pas de projet de développement sur ce tronçon. Toutefois s'il devait, dans une vision future, se développer un projet sur ce même tronçon, cet aménagement pourrait être remis en question. La présence du chemin sur le domaine des CFF fait l'objet de la convention n° 11791 du 13 novembre 1931 entre la Ville de Nyon et les CFF. Cette convention devra faire l'objet d'une mise à jour qui pourra être signée dès que les aspects techniques auront été clarifiés et devra être en vigueur avant le début des travaux.

### **Convention**

Comme pour le tracé Nyon-Prangins, la convention en vigueur actuellement stipule, entre autres, que les CFF pourront exiger en tout temps que ce chemin soit déplacé ou que des modifications y soient apportées sans que la commune puisse prétendre au remboursement des frais occasionnés par ces changements ou à une indemnité quelconque. Une nouvelle convention sera conclue, la Commission souhaite que la pérennité de la passerelle soit assurée de manière plus concrète que ce qui est stipulé dans la convention actuelle ainsi que dans l'accorde de principe du 18 avril 2007

### **Avec les particuliers**

Au début du parcours, au pont CFF de Clémenty, la largeur actuelle du terrain ne permet pas de passer au gabarit prévu pour le chemin. Une accommodation sur la parcelle 570 est envisagée par la Municipalité. Cela va conduire à la suppression d'une haie et à un empiètement sur ladite parcelle. Des négociations devront être menées envisageant différentes solutions allant de la servitude en passant par le rachat de surface, voire l'expropriation ce qui sous-entend de probables rebondissements et délais supplémentaires. A ce stade la Municipalité n'a encore rien entrepris avec ce propriétaire.

### **Accès et emprises de chantier**

Les piliers supports de la passerelle seront tous implantés dans le talus de la voie CFF, le chemin actuel subsistera au sud de la passerelle. Si l'emprise des piliers est faible en termes de surface au sol, la Commission s'interroge sur l'effet de l'accès au chantier par des véhicules, camions et engins de levage, qui seront chargés d'acheminer les matériaux de construction et les structures préassemblées sur le terrain en empruntant le passage actuel. Il est clair que le talus devra être entamé pour permettre l'élargissement du chemin avec un impact significatif pour l'environnement naturel.

### **Points de vue**

La passerelle offrira un point de vue particulier sur la canopée de la forêt en direction du lac et du Mont-Blanc mais aussi en direction du Jura sur les jardins des propriétés sises de l'autre côté de la voie CFF.

## **Réflexions concernant les deux passerelles**

### **Entretien**

L'entretien des passerelles et cheminements représentera vraisemblablement une dépense non négligeable. Il consistera en un entretien quotidien de cette voirie, mais aussi le ramassage des détritiques sous les passerelles dans la végétation.

L'entretien hivernal, quant à lui, risque d'être particulièrement périlleux en cas de chutes de neige, le salage ne pourra pas se faire sans inconvénient pour l'environnement et les terrains en contre-bas, la protection du biotope ne le permettant pas.

## Sécurité

Au sein de la Commission, la cohabitation des modes de déplacement ne convient pas au plus grand nombre. Cela reflète en partie des avis de plus en plus affirmés de la part de certains habitants qui peinent à accepter cette cohabitation piétons/cyclistes sur un même espace. A leurs yeux, il est difficile d'imaginer que les parents puissent se sentir libre de lâcher la main de leurs petits sans craindre qu'ils ne s'écartent et soient renversés par un vélo. A ce propos, une simple ligne au sol pour délimiter le domaine de chacun paraît illusoire. Un revêtement différencié voire une légère inégalité de niveau ou de couleur entre chaque usager serait probablement une meilleure solution. La hauteur des parapets, selon les plans qui ont été montrés à la Commission, est insuffisante. En effet, si 1,20 mètres est largement adéquat pour des piétons, pour les cyclistes en revanche cela se situe à la hauteur de la selle d'un vélo ordinaire, en cas de choc contre le garde-corps, le cycliste serait précipité dans le vide. La Municipalité dans sa réponse à notre remarque assure que « *les nouvelles passerelles disposeront des équipements nécessaires pour éviter les risques de chutes des piétons et des cyclistes. Les gardes corps seront conformes aux normes et directives en vigueur* ».

La circulation sera autorisée aux vélos et vélos à assistance électrique (vitesse maximum 25 km/h). Les vélos électriques pouvant atteindre la vitesse de 45 km/h, classés dans la catégorie cyclomoteurs, seront interdits à la circulation sur les passerelles.

## Développement durable

En relation avec les deux paragraphes précédents, si l'on admet que l'entretien hivernal pourrait être quelque peu problématique, en considérant que les gardes corps devraient être portés à une hauteur avoisinant les 1,80 m, une proposition de couverture des passerelles, émanant d'un groupe de Conseillers communaux, est parvenue aux oreilles du président de la Commission. Une couverture et des parois hautes serait un bon moyen de protéger la voie des intempéries, de se prémunir contre les tentatives de suicides et de contenir l'éclairage à l'environnement immédiat. La surface de couverture serait ainsi disponible pour y installer des panneaux photovoltaïques. Une installation irait en effet dans le sens d'une production d'énergie durable sans émission de CO<sup>2</sup>. La Commission a demandé à la Municipalité si cette option a pu être évoquée dans la pré-étude ou le MEP. Dans sa réponse la Municipalité dit : « *La question de la pose de panneaux photovoltaïques n'a pas été intégrée dans le cahier des charges du MEP, afin de respecter notamment, l'enveloppe financière annoncée. A ce stade, renseignement rapidement pris, il faut compter pour ce type d'adjonction, entre 500 et 600.- / m2 ce qui fait (si on couvre tout) entre 3 et 4 mios supplémentaires sans cofinancement dans le cadre des mesures d'Agglomération. Néanmoins, afin de répondre à la volonté de la Commission d'étudier les possibilités d'installation de panneaux photovoltaïques sur le projet lauréat, notre service a évalué qu'une telle étude d'avant-projet nécessitera un investissement de l'ordre de CHF 80'000- (TTC), qui permettrait de faire une étude préliminaire de faisabilité technique, statique, et économique, ceci hors intégration architectural. A ce titre, nous profitons de rappeler que conformément à l'art 11.5 de la norme SIA 142, dans tous les concours et mandat d'étude parallèles, le droit d'auteur sur les projets, les études, reste propriété des participants. Il conviendra donc également de s'assurer de l'accord de l'auteur du projet à ce complément et que les propositions de modification ne dénaturent pas le projet (art. 11 al. 2 de la loi fédérale sur le droit d'auteur et les droits voisins)* ».

Si la couverture des passerelles ne recueille pas de majorité au sein de la Commission, cette dernière s'accorde néanmoins sur la possibilité d'étudier l'installation de panneaux photovoltaïques sur la structure des passerelles. Cet aspect n'ayant pas été inclus dans les études menées à ce jour, la Commission propose au Conseil communal d'approuver l'amendement ci-dessous.

## **Amendement**

Les points 3 et 4 des conclusions sont modifiées comme suit :

3. d'accorder un crédit de CHF 80'000.- TTC pour étudier les possibilités d'exploitation de la structure des passerelles de Nyon-Prangins et de Bois-Bougy à des fins de production d'énergie solaire ;
4. de porter le montant de CHF 1'496'000.- TTC en augmentation du compte N° 9143.20 – Dépenses du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.

## **Éclairage public**

La problématique de l'éclairage public a été soulevée par certains commissaires. Leur souhait de voir ce sujet traité sous l'angle de la sécurité et du confort des usagers. En accord avec le plan lumière récemment adopté cet éclairage devrait apporter assez de luminosité sur l'ensemble des passerelles, procurer un sentiment de sécurité lors des déplacements de nuit, il devrait favoriser une consommation raisonnable d'énergie tout en protégeant la faune.

## **Maintien des chemins actuels**

Certains commissaires se sont interrogés sur le maintien des chemins actuels, en particulier côté sur le tronçon Bois Bougy, considéré comme bucolique.

Selon la Municipalité, les passerelles viendront en complément des chemins piétons actuels, généralement en surplomb de ceux-ci. Les chemins actuels subsisteront après la réalisation des chantiers.

## **Financement**

Si les passerelles permettent de promouvoir le déplacement plus aisé des pendulaires, promeneurs et touristes entre la Gare et les sites voisins de la Ville, le prix à payer n'est pas insignifiant. Le préavis 239 demande un crédit d'étude de CHF 1'416'000.- pour les études détaillées et préparation d'appels d'offres publics en vue de la réalisation des passerelles. Finalement, même en déduisant les subventions attendues et en ajoutant la participation de Prangins, la somme à la charge de Nyon se montera à CHF 4,4 millions, soit le 34% du coût total du projet

## **Conclusion**

Le projet d'études « Passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy » s'inscrit dans le cadre de réalisations d'intérêts régionaux qui débordent l'échelon purement communal. Principalement destinées à desservir la gare de Nyon, les deux passerelles prennent place dans un axe de liaison de mobilité active reliant, à long terme, Coppet à Gland. Elles font partie des mesures de 2<sup>e</sup> génération au projet d'agglomération du Grand-Genève.

Les liaisons entre la gare de Nyon et la commune de Prangins ainsi qu'en direction de Bois-Bougy recueillent une majorité d'avis favorables dans la Commission. L'amélioration des déplacements en mobilité active sera grandement augmentée. La réalisation se heurtera cependant à un certain nombre de difficultés eu égard au fait que la Commune ne dispose pas des surfaces nécessaires à sa construction.

Pour bénéficier des subventions fédérales toutes les phases de la mesure de 2<sup>e</sup> génération devront être exécutées dans les délais impartis par la Confédération. Le paiement des subventions dépend donc également de la réalisation des autres mesures telles que passage inférieur Viollier-Martinet et station de vélos.

En termes environnementaux, l'impact ne sera pas sans conséquence sur le milieu naturel, la végétation dans le voisinage immédiat sera significativement touchée par le chantier de construction, par l'implantation des passerelles et plus tard par l'entretien de voirie afférant aux déchets et salissures des utilisateurs.

Bien que l'objet du préavis 239 soit celui de l'octroi d'un crédit d'études, une bonne partie des réflexions des commissaires a porté sur des aspects concernant sa réalisation. Ceci reflète plusieurs

interrogations quant à la pérennité des installations, de l'impact écologique, du partage des modes de déplacement et du risque financier lié à l'obtention ou non des subventions. Il n'est pas du ressort de cette commission de se prononcer sur les options politiques choisies pour ce projet, cependant la Commission demande à la Municipalité de tenir compte des observations faites dans ce rapport et de les intégrer aux études et tractations avec les partenaires, CFF notamment, ainsi que les riverains du projet.

Pour toutes les raisons évoquées plus haut la Commission reconnaît la nécessité de réaliser une étude détaillée devant aboutir à la réalisation des liaisons piétonnières et cyclables et c'est avec mesure et prudence qu'elle se prononce en faveur de l'octroi d'un crédit nécessaire au financement des études détaillées et préparation des appels d'offres publics pour la réalisation des passerelles Nyon-Prangins et de Bois-Bougy,

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° 239/2021 concernant la demande de crédit nécessaire au financement des études détaillées et préparation des appels d'offres publics pour la réalisation des passerelles Nyon-Prangins et de Bois-Bougy,

**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 à la réalisation des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy ;
2. d'accorder un crédit de CHF 1'416'000.- TTC pour les passerelles de Nyon-Prangins et de Bois-Bougy, sous déduction des participations de la Confédération, du Canton et de Région de Nyon et de la commune de Prangins ;
3. d'accorder un crédit de CHF 80'000 TTC pour étudier les possibilités d'exploitation de la structure des passerelles de Nyon-Prangins et de Bois-Bougy à des fins de production d'énergie solaire ;
4. de porter le montant de CHF 1'496'000.- TTC en augmentation du compte N° 9143.20 – Dépenses du patrimoine administratif, dépense amortissable en 5 ans.

La Commission :

**Jusqu'au 30 juin 2021**

Laure Damtsas

Edyta Graf

Aurélie Hegetschweiler

Valérie Mausner Léger

Véronique Olsen

Fabrice Baertschi

Claude Farine

Jacky Colomb Président et rapporteur.

**Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021**

Marco Carena,

Marius Diserens,

Claude Farine,

Mathieu Farine

Aurélie Hegetschweiler

Yves Gautier Jaques

Véronique Olsen

Frédéric Rast

Bernard Ueltschi

Jacky Colomb Président et rapporteur.