

PRÉAVIS N° 2023/112

AU CONSEIL COMMUNAL

Secteur Gare : intégration de l'avant-projet CFF

Demande d'un crédit d'études de CHF 514'000.— TTC pour l'intégration des demandes de la Ville de Nyon à l'avant-projet CFF

Déléguée municipale : Mme Stéphanie Schmutz

1^{re} séance de la commission

Date	Mardi 4 juillet 2023 à 19h00
Lieu	Ferme du Manoir, Salle de conférence N° 2

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

I. Introduction

Entre les autorités, l'administration, la population et les usagères et usagers, le constat est partagé : le secteur de la gare de Nyon, bien que regroupant des infrastructures propres à une interface de mobilité, n'est à ce jour pas satisfaisant. Pour y remédier, une planification-test (concours d'idées entre équipes professionnelles dans l'optique d'identifier des principes d'aménagement) a été lancée en 2021. Cette étude est plus large que le seul champ de la mobilité et intègre également des enjeux d'espaces publics, d'affectation, d'environnement, etc.

Parallèlement aux réflexions communales sur le développement de la gare et de ses alentours, les CFF mènent un projet de réaménagement des infrastructures ferroviaires (sécurisation et remise aux normes), pour permettre une meilleure desserte de la gare de Nyon dans le cadre de leur étape d'aménagement 2035. Ce projet mené par les CFF en est à un stade plus avancé que celui de la Ville et porte sur un avant-projet.

Pour que ces projets soient complémentaires, une étroite coordination est en cours. Or, lors des discussions qui ont eu lieu dans le cadre de la planification-test, deux enjeux sont clairement ressortis :

- la création d'un espace public majeur avec l'aménagement de deux places de part et d'autre des voies ferrées ;
- le renforcement des liaisons entre le nord et sud de la ville.

Le passage inférieur (PI) existant apparaît donc comme une pièce maîtresse et structurante pour la qualité du futur projet. Son élargissement est nécessaire aux yeux de la Ville de manière à améliorer la circulation piétonne et vérifier la possibilité d'offrir une connexion cycliste aujourd'hui inexistante. Les modes doux pourraient s'en trouver ainsi avantageés.

Le présent préavis a pour but de présenter la stratégie appropriée à l'intégration de ce besoin dans le calendrier du projet CFF, et ce de manière optimale (en termes de coordination de procédure, de coût) pour le succès du projet.

En raison du calendrier très contraint des CFF, la Municipalité dépose le présent préavis dans l'optique d'obtenir une décision du Conseil communal au 4 septembre 2023, afin de profiter d'une fenêtre d'opportunité avantageuse pour intégrer les besoins de la Ville dans l'économie générale du projet. La Municipalité remercie d'avance le Conseil communal de porter une attention particulière à ce délai, ce qui permettra d'assurer une opportunité au projet en termes d'horizon de réalisation de l'élargissement du PI existant.

2. La planification-test en cours

La planification-test a pour objectif de faire émerger plusieurs hypothèses d'aménagement du secteur gare ainsi que de challenger le potentiel du site. Cette procédure n'a pas pour but d'aboutir à la nomination d'un projet lauréat, par la suite mis en œuvre par la Ville, mais d'identifier les grandes lignes directrices du futur aménagement, notamment en ce qui concerne :

- les capacités du site ;
- les espaces construits (bâtiments) et les vides (espaces publics) ;

¹ Voir préavis N° 210/2020

- les principes de connexions avec les quartiers voisins ;
- la répartition des affectations ;
- le fonctionnement global de l'interface de mobilité et les principes généraux liés à la mobilité au sein du secteur.

Le tout sera synthétisé dans un plan-guide. A l'issue de la planification-test et du plan-guide, une seconde procédure permettra de poursuivre et d'approfondir les réflexions, en vue du développement d'un projet et de la légalisation d'une planification.

La planification-test a débuté au printemps 2022 et a réuni quatre groupements de mandataires composés de plusieurs corps de métiers. Les résultats sont attendus pour fin 2023. Les quatre projets, présentés lors du 1^{er} tour de la planification-test, ont démontré de manière unanime le besoin d'élargir le passage inférieur existant afin de créer une entrée de ville marquée par la création d'un espace public majeur de part et d'autre des voies ferrées.

L'élargissement du passage inférieur existant permet en effet de garantir une connexion entre le nord et le sud des voies sur un même niveau et ainsi de relier l'espace public du nord de la gare et du parc de la Morâche à la place sud de la gare et à la rue de la Gare ainsi qu'au centre-ville (Cœur de Ville). De plus, l'entrée de la ville se rend plus visible aux usager-ère-s des trains qui, depuis les quais, en passant par ce passage inférieur, déboucheront directement sur une place au lieu d'un « mur d'escaliers ». Finalement, cet élargissement permet d'améliorer la perméabilité piétonne et de vérifier la possibilité d'intégrer une voie cyclable en autorisant la circulation des vélos, qui peuvent à ce jour uniquement franchir les voies ferrées par le passage inférieur de la Morâche. L'élargissement du passage inférieur existant est donc identifié comme un élément structurant du futur projet, sans lequel la qualité d'ensemble de l'aménagement serait péjorée.

Afin de mettre à profit le temps de la procédure, une démarche participative auprès de la population a été lancée en automne 2022. Elle complète le regard des professionnel-le-s par celui des usagères et usagers. A ce stade, cette démarche a permis de confirmer l'importance de créer un espace public majeur vu les usages déjà existants et l'ambition de transformer cet espace de transit en un lieu de destination et de séjour.

Enfin, rappelons ici le planning de la ville. Il a été mis à jour depuis le préavis déposé auprès de du Conseil communal en 2020, afin d'avoir une meilleure synergie avec les CFF et de coordonner les contraintes calendaires de chacune des parties. Ce planning provisoire sera confirmé à l'automne, dans le cadre du deuxième préavis (voir ci-dessous) :

- 2022-2023 : Réflexions urbanistiques - Planification-test & plan guide
- 2024-2025 : Avant-projet en lien étroit avec les CFF ainsi que d'études complémentaires
- 2025-2028 : Elaboration et procédure du plan d'affectation
- 2029 : Procédure d'approbation des plans complémentaire et permis de construire
- 2030-2032 : Réalisation – premier coup de pioche (dates fixées par le projet d'agglomération de 5^e génération, dont le premier coup de pioche doit avoir lieu entre 2028 et 2032)

3. Le projet CFF

En parallèle des réflexions menées par la Ville, les CFF mènent, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, un projet de mise en conformité et sécurité de la gare. En d'autres termes, les infrastructures de la gare de Nyon doivent être adaptées afin d'accroître la capacité de la ligne Genève-Lausanne - la gare de Nyon représente un enjeu majeur à cet égard - et de rendre les quais et l'accès aux trains accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le projet CFF, actuellement en cours d'étude, comprend :

- l'allongement des quais côté Genève ;
- l'élargissement des quais ;
- la création d'un nouveau passage inférieur dans le prolongement de l'avenue Viollier (PI Viollier) ;
- l'ajout d'une voie côté Jura (fret et travaux).

Le planning CFF, présenté dans les grandes lignes ci-dessous, est contraint et ne peut faire l'objet d'aucun report. En effet, les nouvelles infrastructures doivent être réalisées pour répondre aux besoins des nouveaux horaires mis en place en 2035, permettant donc une desserte améliorée de la gare de Nyon :

- Début 2023 – mi-2024 : Avant-projet CFF
- Mi-2024 - 2028 : Projet de construction
- Mi-2026 – mi-2028 : Procédure d'approbation des plans (ce qui équivaut à un permis de construire dans le domaine ferroviaire)
- Mi-2028 – mi-2034 : Exécution
- 2035 : Mise en service

Dans le cadre de leur étude d'avant-projet, les CFF dimensionnent leurs infrastructures uniquement pour satisfaire les besoins techniques et garantir la conformité aux dispositions légales (sécuritaires notamment). Aussi, les questions qualitatives et d'intégration des infrastructures dans le contexte local ne sont pas prises en compte par leurs soins.

Quand bien même le projet de la Ville est moins avancé, la planification-test en cours permet d'ores et déjà d'affirmer que l'élargissement du PI existant est un élément déterminant pour un aménagement qualitatif de l'espace public à la gare. Face à cet enjeu, les CFF et la Ville de Nyon ont organisé plusieurs séances de coordination à la recherche d'une solution commune pour aller de l'avant. La solution préconisée est que la Ville s'engage sans attendre sur une étude d'avant-projet relative à l'élargissement du PI existant, pour l'intégrer aux études d'avant-projet des CFF. La demande doit être officiellement adressée aux CFF d'ici le 15 septembre 2023, faute de quoi la Ville devra établir une procédure à part.

4. Une solution commune pour aller de l'avant

L'objectif, tant pour la Ville de Nyon que pour les CFF, est de réaliser un projet d'ensemble permettant d'avoir une gare et un pôle multimodal fonctionnels et qualitatifs, adaptés aux enjeux de demain. Pour la Ville, il s'agit aussi d'offrir un nouvel espace public structurant, qui donne envie d'y venir et d'y séjourner, avec notamment une offre de services et de commerces. Il s'agit aussi d'un nouveau point de repère qui assurera le lien entre la « ville nouvelle », située au nord des voies, et le cœur historique.

Pour atteindre ce but commun, au vu des divergences de calendrier, plusieurs solutions ont été examinées avec les CFF. Afin de garantir la création de cet espace public majeur, la solution la

plus efficace en termes d'opérationnalité est d'intégrer les besoins de la Ville à l'avant-projet CFF. Cette solution implique de lancer les études relatives à l'élargissement du passage inférieur existant rapidement.

Ces études seront menées par les CFF, sur mandat de la Ville et en coordination avec les parties prenantes. Cette solution nécessite donc une grande réactivité de la Ville avec l'octroi d'un crédit intervenant rapidement, ceci motivant le dépôt du présent préavis. Les frais d'étude et les coûts de réalisation reviennent à la charge de la Ville de Nyon, dans la mesure où cet ouvrage ne relève pas des impératifs d'exploitation ferroviaire.

En plus des exigences liées au calendrier, il est important de souligner que l'intégration des études d'ouvrage à l'avant-projet CFF représente la solution la plus simple et la moins coûteuse pour la Ville.

– La plus simple :

Cette proposition permet à la Ville de ne pas porter une procédure ferroviaire en parallèle de celle déjà menée par les CFF.

Si la Ville de Nyon ne profite pas de cette fenêtre d'opportunité, les travaux d'élargissement du PI risqueraient d'être repoussés à un horizon incertain. En effet, cet élargissement serait tributaire des travaux de la gare de Genève. Plus concrètement, le trafic ferroviaire ne peut raisonnablement absorber le rallongement de parcours que les chantiers nyonnais et genevois impliqueraient.

– La moins coûteuse :

Elle permet de mutualiser les plannings et les coûts liés au chantier, tout en profitant du cofinancement de la Confédération grâce au projet d'agglomération de 5^e génération dont le cofinancement est compris entre 35 et 40% (ce qui reste à confirmer). Un report de cette étude placerait la Ville hors délai pour l'obtention de ces financements.

Si la Ville de Nyon n'intervient pas en même temps que les CFF, il serait donc nécessaire d'intervenir une seconde fois sur le même ouvrage, ce qui reviendrait plus cher à la Ville. Elle devrait alors prendre en charge à elle seule le ralentissement des trains et la location des ponts provisoires.

– La moins risquée :

L'élargissement d'une voie ferroviaire nécessite une procédure fédérale. Si la Ville étudie son projet dans un deuxième temps, après le projet CFF, elle devra assurer une procédure complexe toute seule.

– La plus stratégique :

Faire partie intégrante du projet des CFF en portant le financement donne une voix plus importante à la Ville de Nyon dans les négociations actuelles et à venir avec les CFF.

En conclusion, si la procédure est urgente, elle n'est pas pour autant précipitée. En effet, les services communaux concernés sont convaincus de la nature indispensable de cette étude au service de la qualité du projet. Une convention sera signée entre la Ville de Nyon et les CFF pour concrétiser les engagements des deux parties (financement, calendrier, gouvernance) ainsi que les conditions de collaboration.

5. Incidences financières

Selon l'offre des CFF, le coût des études se monte à :

- CHF 3'221'500.— TTC pour l'étude d'avant-projet concernant le réaménagement de l'ensemble des infrastructures ferroviaires (sécurisation et remise aux normes) dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 à charge des CFF ;
- CHF 514'000.— TTC pour l'étude d'avant-projet pour l'élargissement du PI existant à charge de la Ville de Nyon. Ce montant forfaitaire comprend les honoraires des CFF.

Il convient de rappeler que, dans tous les cas, il aurait été nécessaire que la Ville finance ces études. Selon le calendrier initial, cela aurait dû être le cas via un préavis déposé après 2025 sur la base de l'avant-projet du projet gare. Toutefois, il est aujourd'hui évident que les contraintes du site sont invariables.

A ce jour, le coût qu'engendrait la réalisation de cet élargissement supplémentaire du PI existant de 8 mètres à 16 ou 23 mètres est compris dans une fourchette estimative entre CHF 22'000'000.— à CHF 36'000'000.—TTC.

L'élargissement du PI existant et la requalification des espaces publics au nord des voies sont a priori éligibles au projet d'agglomération de 5^e génération (PA5). Un co-financement est ainsi tout à fait envisageable (estimé à 35 et 40%). Une convention a également été signée avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour un co-financement supplémentaire à celui du PA5.

6. Calendrier

En termes de calendrier, les crédits d'études d'avant-projet doivent impérativement être validés par le Conseil communal dans sa séance du 4 septembre prochain pour obtenir les montants nécessaires à l'intégration des études CFF. En effet, l'étude d'avant-projet des CFF a déjà débuté en mars 2023 et ce délai ultime permettrait encore à la Ville de se joindre à leur planification. A titre d'information, des coupes de principe ont été demandées aux CFF dans le cadre de l'avant-projet pour valider la largeur de l'élargissement et la pertinence de l'intégration des vélos. Une validation de la Ville de Nyon permettra de poursuivre l'avant-projet avec toutes les garanties nécessaires à la réalisation d'un projet de qualité.

Par ailleurs, un engagement de la part de la Ville de Nyon est demandé en termes de crédit de réalisation en avril 2024. Cette contrainte est liée aux exigences émises par la Confédération afin d'assurer la garantie du financement de l'ouvrage. Ce délai ultime d'avril est en cours de négociation auprès de l'OFT afin d'intégrer les temps de validation inerrants à l'administration communale et pouvoir reporter le délai à fin juin, début juillet 2024.

La Ville de Nyon déposera entre aujourd'hui et juin 2024 trois préavis, dont le présent, selon le calendrier suivant :

- 26 juin 2023, dépôt au Conseil communal du premier préavis: élargissement du PI existant pour un montant de CHF 514'000 .— TTC ;
- 13 novembre 2023, dépôt au Conseil communal du deuxième préavis : études complémentaires suite de la planification test, réalisation du plan d'affectation et crédits pour des ressources humaines supplémentaires nécessaires pour les services impactés ;
- avril 2024, dépôt au Conseil Communal du troisième préavis : élargissement du PI existant, suite des études et projet de construction et réalisation. Ce délai est en cours de négociation auprès de l'OFT.

7. Aspects du développement durable

7.1 Dimension économique

L'intégration des besoins de la Ville au projet CFF permet de simplifier les démarches et d'optimiser les coûts sur l'ensemble du projet (études et construction).

7.2 Dimension sociale et participative

L'aménagement qualitatif des espaces publics à la gare, qui représente déjà un lieu de repère pour les habitant-e-s, permettra de faire de ce secteur un véritable lieu de rencontres et de séjour. La création de deux places publiques connectées par un passage inférieur large et agréable permettra de renforcer les liens entre les quartiers nord et sud de la ville.

7.3 Dimension environnementale

Par l'élargissement des passages inférieurs, la perméabilité piétonne mais aussi cyclable sera améliorée. Aussi, le recours à la mobilité active sera plus attractif et le déploiement d'une interface multimodale efficiente favorisera le report modal.

8. Conclusion

La mise aux normes des infrastructures CFF ainsi que les visions politiques pour le développement du secteur gare doivent se rejoindre dans un projet commun, intégrant les besoins et exigences de chacun.

Les premières réflexions menées dans le cadre de la planification-test sur le secteur gare ont permis d'identifier, chez les quatre groupements participants, l'élargissement du passage inférieur existant comme un élément déterminant en vue de la qualité de ce projet en termes d'espace public. L'assistant du maître d'ouvrage le président du comité d'évaluation ainsi que les services de la Ville ont identifié l'opportunité d'étudier dès maintenant l'élargissement du PI existant et alertent tant la Municipalité que le Conseil communal des risques qu'une étude, établie dans un deuxième temps et financée uniquement par la Commune, pourrait engendrer dans ce projet.

Les études CFF intégrant les demandes de la Ville de Nyon doivent être lancées dès le mois de septembre, le dossier d'avant-projet étant en cours. Il n'est absolument pas envisageable pour les CFF de décaler leur calendrier, car le réaménagement de la gare de Nyon est lié à la mise en place de l'horaire 2035 pour toute la ligne Genève-Lausanne.

Cette solution, nécessitant la libération de crédits d'étude avant le 15 septembre prochain, permet à la Ville de Nyon d'intégrer ses besoins au projet CFF, avec à terme l'objectif d'avoir un projet d'ensemble proposant un espace public majeur dans ce secteur névralgique de Nyon. Ne pas pouvoir lancer les études en septembre signifie un projet d'élargissement du passage existant plus complexe en termes de procédure, des coûts plus élevés à charge de la collectivité ainsi qu'un horizon de réalisation incertain.

Cette exigence calendaire ayant été portée à la connaissance de la Ville ce printemps, le présent préavis est déposé auprès du Conseil Communal pour un vote lors de la séance du 4 septembre. Deux autres préavis pour la poursuite des études et la réalisation de l'ouvrage seront déposés d'ici l'été 2024.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 2023/112 concernant «Secteur Gare : Intégration de l'avant-projet CFF, une opportunité à saisir - Demande d'un crédit d'études de CHF 514'000.— TTC pour l'intégration des demandes de la Ville de Nyon à l'avant-projet CFF » ;

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'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 514'000.— TTC pour l'étude de l'avant-projet de l'élargissement du passage inférieur existant;
2. de porter ce montant en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, amortissable en 5 ans.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 5 juin 2023 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

Annexe

- Tableau d'investissement

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No. 2023/112

Secteur Gare: intégration du projet CFF

Date: Nyon le

15.05.2023

Demande d'un crédit d'étude de CHF 514'000.- TTC pour l'intégration des demandes de la Ville de Nyon au projet CFF

Situation des préavis au 15.05.2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total des préavis votés par le Conseil communal	13 472 665	5 252 306	30 968 925	35 018 470	25 990 523	6 176 000

Situation des emprunts au 15.05.2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Plafond d'emprunt selon préavis N°2021/15	360 000 000	360 000 000	360 000 000	360 000 000	380 000 000	380 000 000
Emprunts au 1er janvier	263 000 000	289 000 000	297 500 000	291 300 000	284 928 000	298 156 000
Evolution des emprunts durant la période +/-	26 000 000	8 500 000	-6 200 000	-6 372 000	13 228 000	-500 000
Emprunts fin période/date du jour	289 000 000	297 500 000	291 300 000	284 928 000	298 156 000	297 656 000

Cautionnements et garanties	
Plafond (préavis N°2021/15)	30 000 000
Caution activée	-11 603 600
Caution demandée	0
Disponible	18 396 400

Dépenses et recettes d'investissement	CHF	Estimation des dépenses d'investissements nets					2023-2027
		2023	2024	2025	2026	2027	
Descriptif/Libellé							
Etude d'avant-projet	514 000	257 000	257 000	0	0	0	514 000
Total de l'investissement	514 000	257 000	257 000	0	0	0	514 000

Estimation amort. + entretien		
Durée ans	Montant Amortiss./an	Entretien annuel
5	102 800	
Total	102 800	

Financement du préavis	CHF
Budget de fonctionnement:	
Trésorerie courante	
Investissement:	
Emprunts	514 000
Total des besoins en financement	

Coûts d'exploitation	Libellé / années	Estimation des coûts d'exploitation					2023-2027
		2023	2024	2025	2026	2027	
Coût total d'exploitation		5 140	10 280	113 080	113 080	113 080	354 660
Intérêts en %	2,00%	5 140	10 280	10 280	10 280	10 280	46 260
Entretien		0	0	0	0	0	0
Amortissements		0	0	102 800	102 800	102 800	308 400
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		5 140	10 280	113 080	113 080	113 080	354 660