

Réponse à l'interpellation de M. le Conseiller communal Jacky Colomb au sujet des « Passerelles Nyon Prangins et Nyon Colovray »

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

Nous vous soumettons, ci-dessous, la réponse relative à l'interpellation de M. le Conseiller communal Jacky Colomb intitulée « Passerelles Nyon Prangins et Nyon Colovray ».

Préambule

La Municipalité tient à rappeler que la passerelle Nyon-Prangins est un projet conjointement porté avec conviction par les communes de Nyon et de Prangins. Les deux exécutifs considèrent ce projet de mobilité douce comme prioritaire et sont animés par la volonté d'agir avec efficacité en vue de répondre aux exigences climatiques de la Confédération, notamment la neutralité climatique d'ici à 2050.

Suite à l'étude de faisabilité, le projet des passerelles a fait l'objet d'une procédure de mandat d'étude parallèle (MEP) entre 2018 et 2019. À l'issue de ce MEP en deux tours, le jury a retenu le projet de l'équipe "Gradient". Ce projet propose une identité tout en légèreté sur tout le développement du tracé et prévoit une passerelle aérienne qui limite l'impact et l'emprise au sol. Ce concept de réalisation permet d'optimiser l'espace sous la passerelle au bénéfice de la biodiversité et la faune.

Pour rappel, les projets non retenus proposaient des ouvrages massifs par la mise en œuvre de remblais en terre armée qui limitent les possibilités de traitement de la végétation. En effet, en raison de l'emprise au sol et de la verticalité des talus de la terre armée, il n'y a plus de place pour un développement diversifié de la végétalisation et la contribution à la biodiversité est limitée. Les projets des quatre bureaux finalistes ont été exposés publiquement du 6 au 22 juin 2019.

La convention entre les communes de Prangins et Nyon, définissant leur participation respective, a été ratifiée. Le préavis N° 239/2021, relatif à la demande du crédit d'études détaillées et à la préparation des appels d'offres publics pour la réalisation des passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy, a été accepté par le Conseil communal de Nyon lors de sa séance du 30 août 2021.

La rédaction, la négociation et la ratification du contrat d'étude avec l'équipe lauréate "Gradient" ont été réalisées fin 2021, et le projet a débuté en février 2022. La campagne de relevés géométriques et photogrammétriques a été réalisée en été 2022, et la campagne de sondages géotechniques à la fin de la même année.

Le calage du projet concours et les résultats des études géotechniques ont permis de compléter les données de base pour l'étude d'avant-projet. À ce jour, les mandataires sont en cours d'étude de la phase d'avant-projet, cherchant des solutions optimisées tant du point de vue de la conception que de l'aspect économique.

Il est essentiel de souligner que, jusqu'à présent, aucune des variantes n'a été approuvée ni par la commune de Prangins ni par la Ville de Nyon.

Il est important de noter que l'évolution des projets en cours est inévitable, avec de multiples ajustements nécessaires pour atteindre une solution optimale dans un contexte lui-même en constante évolution.

La Municipalité répond ci-dessous aux questions posées dans l'interpellation susmentionnée.

1. En 2021 la Commission avait suggéré de relier la passerelle directement au plateau de la Mobilière et de poursuivre par le chemin privé jusqu'au chemin de la Redoute. Cette option visait à raccourcir la passerelle, éviter l'abattage des arbres et sortir du terrain des CFF.

Comment la Municipalité explique-t-elle qu'en 2021 elle ait balayé cette alternative au tracé initialement prévu ?

La Municipalité rappelle que la Mobilière a été impliquée dès le départ du projet dans les réflexions et le processus de conception. Pour rappel, les demandes d'accès de la Mobilière ont toujours été prises en considération, et la proposition de variante n'a pas été balayée, mais plutôt analysée en détail. Le résultat du MEP a mis en évidence des difficultés liées aux altitudes pour l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), et une analyse fine de la topographie a été nécessaire pour résoudre cette problématique.

Il est important de clarifier qu'aujourd'hui la proposition de variante d'accroche sur le plateau de la Mobilière se situe au début du chemin de la Redoute, à proximité de la parcelle N° 624 à Prangins.

En conclusion, la Municipalité insiste sur le fait que le choix du tracé initial a été fait en tenant compte des contraintes du terrain, des exigences normatives, et des souhaits de la Mobilière, suite au MEP. Les premières études de détails ont permis de clarifier ces problèmes et d'ajuster le projet en conséquence, expliquant le choix de ne pas relier la passerelle directement au plateau de la Mobilière en 2021.

2. Tout le monde a encore en mémoire les difficultés qui ont surgi entre nos deux communes pour enfin arriver à un accord lors des discussions concernant le financement de l'étude (préavis 239/2021 Nyon et 63/21 Prangins). Cette nouvelle situation va certainement relancer les échanges à propos du nouveau tracé.

A ce jour, la Municipalité a-t-elle pris langue avec celle de Prangins pour trouver la meilleure issue possible au tracé de la liaison Nyon Prangins ?

La Municipalité de Nyon travaille en étroite collaboration avec la commune de Prangins pour le développement et la réussite du projet de la passerelle. Les deux Municipalités ont mis en place une organisation de projet comprenant des instances opérationnelles (comité de projet), ainsi que des instances décisionnelles (comité de pilotage), dont la Syndique de Prangins fait partie, représentant l'instance de décisions stratégiques du projet.

La commune de Prangins est intégrée à tous les niveaux de cette organisation. Cela implique une coopération continue entre les deux communes, une communication étroite et une participation active de la part de Prangins dans les décisions liées au projet de la passerelle Nyon-Prangins et plus particulièrement les questions en relation avec le raccord côté Prangins.

3. Similairement la Municipalité a-t-elle entrepris aujourd'hui des discussions avec la Mobilière concernant les conditions d'usage de leur parcelle au titre de cheminement de mobilité douce, soit droit de passage, droit de superficie, servitude, etc. ?

La Municipalité entretient des discussions régulières avec la Mobilière concernant le projet des passerelles. Ces échanges ont été amorcés bien avant le début du MEP. Malgré l'absence actuelle d'une convention formelle, les relations demeurent excellentes et il est important de souligner que la Mobilière s'est engagée de manière proactive dans le projet depuis ses débuts. L'implication soutenue de la Mobilière témoigne de son fort engagement envers cette liaison de mobilité active.

4. D'après l'article de La Côte, la Municipalité de Prangins va entrer en contact avec les habitants du chemin privé, est-ce que la Municipalité de Nyon souhaite se joindre à la démarche ?

Conformément aux discussions et séances de pilotage tenues au cours de l'année, la Municipalité de Nyon collabore étroitement avec la commune de Prangins dans le cadre du projet visant à optimiser l'accès au chemin de la Redoute. Cette initiative comprend également un réaménagement du chemin, situé sur plusieurs parcelles privées. La Ville de Nyon est engagée dans cette démarche conjointe avec la commune de Prangins. En tant que maître d'ouvrage, la Municipalité de Nyon, et ses services, se tiennent à l'entière disposition de la commune de Prangins afin de les accompagner dans le développement du projet. Pour votre information, la première séance fixée avec les habitant-e-s de Prangins a été reportée en raison d'un faible nombre d'inscriptions et sera reprogrammée prochainement.

5. La participation de la commune de Prangins est-elle toujours d'actualité ?

Oui, la participation de la commune de Prangins est toujours d'actualité. Nous rappelons qu'une convention de répartition des coûts des études et de réalisation a été signée entre les deux parties en novembre 2020. La commune de Prangins n'a pas exprimé de volonté de remise en question de cette convention.

6. Je profite également de l'opportunité qui m'est donnée par la presse pour interroger la Municipalité au sujet du tracé Nyon Colovray. Lors de la visite sur place les membres de la Commission ont observé qu'à l'endroit du raccordement de la passerelle à la route de Clémenty près du pont de chemin de fer, la largeur de terrain est insuffisante pour y intégrer l'ouvrage. Interrogée à ce sujet la Municipalité nous avait alors avoué qu'elle n'avait encore entrepris aucune démarche auprès du propriétaire de la parcelle contigüe.

A quel stade en sont les démarches à ce jour ?

À ce jour, les démarches concernant le raccordement de la passerelle Bois-Bougy à la route de Clémenty sont en cours. Les études d'avant-projet et les études de variantes sont actuellement en réalisation, visant à trouver des solutions pour garantir le gabarit nécessaire au confort des passant-e-s. Les propositions initiales du MEP laissaient entrevoir la possibilité de maintenir le passage dans l'emprise existante. À ce stade, la Municipalité souhaite engager des discussions afin d'obtenir un consensus, notamment en explorant la possibilité de récupérer de l'espace. Nous rappelons qu'il est essentiel, avant d'engager ce type de demandes, de présenter des variantes de projet comme base de discussions.

7. Une des raisons évoquées à l'époque pour construire une passerelle et non pas aménager le sentier actuel était la préservation du milieu naturel, des vers de terre ou des escargots n'auraient plus pu traverser le chemin. Cependant la construction de la passerelle va nécessiter l'accès à des véhicules de chantier de tailles respectables et le petit sentier bucolique ne sera probablement qu'un pâle souvenir après le passage des engins de terrassement

Comment la Municipalité se positionne-t-elle sur ce plan ?

La Municipalité maintient sa position en faveur du projet de la passerelle, soulignant qu'il a été unanimement approuvé par le jury lors du MEP. Ce choix s'explique par plusieurs avantages, notamment la possibilité de maintenir toutes les connexions avec les sentiers existants, l'impact minimal sur le périmètre des voies ferroviaires, la stabilité des talus, la préservation du fibrage du sol avec une amplitude accrue, et finalement la contribution positive au développement durable en tant que projet peu émissif en CO₂.

La Municipalité insiste sur la facilité d'accès pour l'entretien des espaces verts, le faible impact négatif sur la biodiversité existante, et la méthodologie de réalisation qui permet de préserver le sentier existant tout en réalisant la passerelle.

Bien qu'il soit reconnu qu'il y aura des dommages ponctuels, des mesures de protection pour la biodiversité seront mises en place. De plus, la nature de l'ouvrage, avec des appuis tous les 20 mètres, offrira à la biodiversité la possibilité de reprendre ses droits sur l'espace, ce qui se distingue positivement des autres solutions envisagées dans le cadre du MEP.

8. Selon le quotidien de La Côte, la Municipale en charge des infrastructures se félicite de l'avancement de ce projet qui évolue au gré des demandes des CFF. Pourtant le calendrier planifié dans le préavis 239/2021 est déjà largement dépassé.

Quid des délais de réalisation et des subventions attendues ?

Le projet des passerelles progresse conformément à la planification établie et régulièrement mise à jour en fonction des discussions avec les CFF. Bien que le calendrier initialement prévu dans le préavis N° 239/2021 ait été dépassé, le projet reste en ligne avec la planification des mesures du PA2. Il est à noter que les délais pour l'obtention des subventions fédérales sont toujours respectés.

En outre, il est important de souligner que le Canton et la Confédération ont revu les délais pour l'obtention des conventions de financement, les repoussant de fin 2024 au 31 décembre 2027. Ainsi, le projet demeure dans les temps prévus, en accord avec la planification actuelle et les ajustements effectués en fonction des évolutions du projet.

Pour terminer, le développement de ce projet ne se restreint pas uniquement au gré des demandes CFF. En effet, il s'agit d'également tenir compte de l'ensemble des contraintes en lien avec le projet (riverain-e-s, emprises, topographie, qualité des sols, normes etc.).

9. On a pu constater lors de la reconstruction du pont de la Redoute que les CFF viennent régulièrement avec des exigences nouvelles au fur et à mesure de l'avancement des travaux, exigences qui viennent gonfler la facture finale. Toujours d'après la presse le changement du tracé est lié aux précisions apportées par les CFF concernant la réservation des emprises pour la construction d'un mur de soutènement pour une 3ème voie. Ce qui laisse à penser que le choix de suivre les voies CFF n'est pas approprié. De nouvelles exigences souvent renouvelées font courir le risque que d'autres changements viennent encore bouleverser le planning et le budget du projet.

La ville de Nyon a choisi d'être maître de l'ouvrage, sur l'emprise des CFF et sous leur supervision. Pensez-vous toujours que c'était la bonne solution ?

La Municipalité soutient que cette approche demeure la seule et unique solution envisageable pour concrétiser un projet de liaison de mobilité active d'est en ouest dans le secteur. Malgré les défis rencontrés, notamment les contraintes émises par les CFF au fil de l'avancement du projet, la Municipalité souligne que le choix de suivre les voies CFF est approprié et conforme aux accords préalablement établis. De plus, la construction d'une passerelle est considérée comme une mesure cruciale, permettant de préserver un axe de mobilité active dans ce secteur. Le sentier actuel étant menacé à moyen terme par la réalisation de la 3^e voie CFF.

Ainsi, la Municipalité reste convaincue que la prise en charge directe du projet, sur l'emprise des CFF et avec leur supervision, demeure la meilleure approche pour répondre aux besoins de mobilité à moyen et long terme tout en respectant les engagements pris dans le cadre des projets d'agglomération du Grand Genève.

Par ailleurs, nous vous rappelons que la passerelle Nyon-Prangins est un maillon de l'itinéraire régional de mobilité active planifié entre Crans et Gland.

10. En 2021 la Commission avait mis en relief le fait que les conventions de 2008 toujours en cours à ce moment-là stipulaient clairement que les CFF ont le droit d'exiger à n'importe quel moment le déplacement ou la modification de ces chemins piétons et cyclistes ainsi que leur clôture et leur éclairage aux frais de la Commune.

La Municipalité pense-t-elle qu'il en ira autrement lors la rédaction des conventions qui devront être signées au moment de la réalisation ?

La Municipalité souligne que l'implantation de la passerelle et le développement du projet sont étroitement réalisés en collaboration avec les CFF. Cette coopération vise à assurer la pérennité de l'ouvrage. Contrairement à l'ouvrage existant, qui est susceptible de disparaître à moyen terme, la passerelle est conçue en tenant compte de l'ensemble des contraintes et de la planification des CFF afin de la pérenniser dans le temps. La Municipalité compte sur la collaboration constructive avec les CFF pour établir des conventions qui préservent les intérêts de la Commune tout en assurant la viabilité à long terme du projet.

11. Comment la Municipalité va-t-elle anticiper le risque financier encouru en cas de demande des CFF de déplacer le tracé sachant qu'il ne s'agira dès lors plus d'un simple chemin mais d'une construction très onéreuse ?

La Municipalité n'envisage pas d'anticiper le risque financier lié à d'éventuelles demandes des CFF de déplacer le tracé, car elle affirme que la pérennisation de l'ouvrage est garantie avec le soutien des CFF. La stratégie de la Municipalité repose sur l'inclusion de dispositions spécifiques dans la convention à venir, stipulant que l'ouvrage sera maintenu dans l'emprise des CFF. De plus, la Municipalité s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires dès le début du projet

MUNICIPALITÉ DE NYON

pour assurer la pérennisation de l'ouvrage, par l'anticipation d'emprises supplémentaires planifiées par exemple. Ainsi, la Municipalité est confiante que la convention à venir fournira un cadre solide pour minimiser les risques financiers associés à d'éventuels ajustements du tracé.

Nous rappelons que le "simple chemin" actuel ne répond pas aux impératifs constructifs (dimensionnement, confort et sécurité) afin de proposer une infrastructure de qualité et incitative.

12. La majeure partie des terrains où seront implantées les passerelles se trouve sur le domaine des CFF.

La Municipalité estime-t-elle toujours que cette option est la bonne ?

Oui, la Municipalité maintient que l'option d'implanter les passerelles sur le domaine des CFF est la seule solution viable. Il n'y a pas d'autre alternative envisageable pour la réalisation du projet.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 15 janvier 2024.

Au nom de la Municipalité

La Vice-syndique :



Roxane Faraut



Le Secrétaire :



P.-François Umiglia