

Rapport N° 157

**Chemin de la Redoute – Réaménagement / Pont de la Redoute - Reconstruction
Demande de crédits destinés aux :**

Travaux d'aménagement routier, paysager et pour les piétons et cyclistes	CHF	3'024'000.- TTC
Travaux d'infrastructure des S.I.	CHF	232'000.- HT
Sous déduction des participations suivantes pour le pont :		
- Participation des CFF	CHF	500'000.-
- Prélèvement sur fonds de réserve (Providentia)	CHF	723'525.-
- Participation de la Commune de Prangins pour 1/3 du coût des travaux de reconstruction du pont *montant indicatif	CHF	681'840.-*

Nyon, le 3 mai 2014

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission, chargée de rapporter sur le préavis N° 157, s'est réunie le mardi 15 avril 2014. Elle était composée de Messieurs Giovanni ALESSANDRO, Alexandre DEMETRIADES, Claude FARINE, Jean-Claude MERMILLIOD, Franco TRACCHIA, David VOGEL, Bernhard WILLI et Jean-François FÜGLISTER (président et rapporteur).

Les membres de la Commission remercient Monsieur Olivier MAYOR, Municipal et Monsieur François MENTHONNEX, Chef de service, pour les documents fournis, les explications et leurs réponses aux nombreuses questions soulevées.

Suite à cette première réunion, la Commission a pris la décision de se rencontrer une 2^{ème} fois le lundi 28 avril pour avoir le temps de bien étudier ce préavis dont plusieurs points restaient à éclaircir. Lors de cette 2^{ème} séance, Monsieur Franco TRACCHIA était excusé et Monsieur David VOGEL était remplacé par Monsieur Patrick BUCHS.

Dans sa première séance une majorité de la commission était pour accepter le nouveau pont, mais elle était très partagée sur la partie chemin de la Redoute de ce préavis, les principaux points de divergence étaient :

- Faire ou non les travaux du chemin de la Redoute
- Dans le cas d'un entretien constructif du chemin, le refaire tel qu'il est ou en mobilité douce selon le préavis
- Des avis étaient contre la mixité des piétons/cyclistes et pour des trottoirs avec bordures verticales réservés uniquement aux piétons.

Il ressort des discussions que le concept de mobilité pose problème et fait divergence, un peu plus de temps permettrait d'avoir plus de résultats sur ce qui a déjà été fait et une meilleure idée sur ce nouveau concept de mobilité.

Il est à remarquer qu'avec une largeur de route de 5.50 m. pour les véhicules, le croisement deviendrait possible, sans devoir mettre en place des bordures abaissées obligeant le croisement des véhicules en partie sur les trottoirs.

A noter également que le prix d'une reconstruction du chemin en mode mobilité douce est de 29% plus coûteuse par rapport à une reconstruction dans l'état actuel (Selon la troisième réponse du service).

Suite à cette première séance, voici une série de questions qui a été posée au service :

Quelles seraient les conséquences si la commission n'arrive pas à rapporter pour le dépôt des rapports du 11 juin 2014 pour les travaux et avec le planning des réservations CFF ?

Un créneau horaire précis – Le 2 août 2014 entre 2h et 4h du matin - a été donné par les CFF pour la réalisation d'une étape de travaux sensibles (pose de la première poutre précontrainte de 30 m du futur pont), nécessitant la coupure de la grande ligne Genève-Romanshorn. La planification du chantier et les travaux préparatoires pour aboutir à cette première étape délicate, dans les temps, doivent débiter mi-mai. Un 2ème créneau pour la pose de la 2ème poutre, nécessitant aussi une coupure de la ligne et des travaux en pleine nuit, est prévu le 7 septembre.

Dès lors, un report de la décision du conseil en juin nécessiterait de revoir l'ensemble de la planification avec les entreprises adjudicataires, les CFF et leurs propres entreprises. Cela représente une nouvelle planification mobilisant des ressources humaines et sans doute des coûts tout en privant l'avancement d'autres projets. Un report de décision après les vacances ne permettrait plus de réaliser les travaux cette année. Dans cette dernière hypothèse, cela aurait une conséquence collatérale sur la ligne urbaine reliant Nyon à Prangins qui ne pourrait être lancée sur le tracé prévu au 1/4h fin 2014.

Basée sur l'état actuel du chemin de la Redoute, à quelle échéance la route devrait-elle être refaite ?

L'entretien constructif de cette route a été planifié en 2009. Les travaux ont été retardés afin de les coordonner au mieux avec ceux de la reconstruction du pont; plus nous différons les travaux, plus l'entretien constructif deviendra coûteux.

Quel serait le prix de l'entretien constructif de la route dans la géométrie actuelle ?

Prix selon gabarit prévu : 629'000.- HT net

Prix selon gabarit actuel (trottoir S : 2.0 m / chaussée : 8.0 m / trottoir N : 2.4 m): 484'000.- HT net
Récapitulatif des différences: - Plus besoin de déplacer l'éclairage : CHF -31'000.-. (Notons que cette solution est également possible pour le projet prévu, mais irait à l'encontre de la demande du conseil exprimée et adoptée lors de précédents conseils) ; - Terrassement : fouilles pour les fosses de plantation en moins : CHF -13'000.- ;

- Trottoirs pas besoin de rehausser les entrées : CHF - 9'000.- ; - Bordures : -19'000.- plus de trottoir traversant ; - Assainissement - grilles de route sont maintenues au même endroit : CHF - 10'000.- - Enrobé / trottoir plus petit : CHF -61'000.-

Certes, cette moins-dépense pour l'entretien constructif du chemin selon sa géométrie actuelle est à considérer en sachant qu'il n'y a plus de plantation, plus d'aménagement pour les cycliste en site propre, plus de possibilité d'implanter l'éco-point sans créer un vrai décrochement sur la chaussée, plus de modération de trafic, donc pas de zone 30, et un maintien de la limitation de vitesse à 50 km/h.

Aspect financier : vu les importantes dépenses programmées (École Petite Prairie etc.). N'est-t-il pas sage de reporter ce chantier de quelques années pour éviter une augmentation des impôts prochainement trop importante ?

D'une manière générale :

Le principe de durabilité de toute construction s'applique aux ouvrages routiers : plus un ouvrage est entretenu régulièrement et plus son coût de maintenance est faible à moyen et long terme. Un entretien régulier du réseau routier permet de le conserver en meilleur état, de prolonger sa durée de vie, et de repousser l'échéance de sa reconstruction.

L'association des Communes Suisses préconise dans son fascicule « Maintien de la valeur des routes » édité en 2007 :

- un taux annuel de 1,8% de la valeur du patrimoine routier destinés à l'entretien constructif et à la reconstruction.

et

- CHF. 1.70/m2 pour le coût annuel dit « entretien d'exploitation » (comblement de fissures, nids de poules etc.).

A Nyon :

Le patrimoine routier Nyonnais s'élève à plus de 105 millions de francs (base de calcul : prix 2010) et la surface des routes et trottoirs est de 375'700 m2.

Pour pérenniser cet investissement, des travaux annuels à hauteur de CHF. 1'890'000.- et de CHF. 490'000.- sont nécessaires, soit en chiffre rond un total de CHF. 2'300'000.- par année civile.

Ces chiffres ont été présentés dans le Rapport Municipal N° 25 déposé le 7 novembre 2011 au Conseil communal. Ce rapport a fait l'objet de l'examen d'une commission le 5 décembre 2011, qui a recommandé à l'unanimité d'en prendre acte. Le Conseil communal dans sa séance du 2 avril 2012, a décidé à l'unanimité de prendre acte du rapport municipal N° 25. (A noter qu'à ce rapport était annexé une planification des travaux sur l'ensemble du réseau routier de 2012-2014 basé sur l'état des chaussées en février 2011. Le chemin de la Redoute y figure comme prioritaire).

Dans le cas d'espèce :

Le principe de la logique d'aborder en un seul chantier l'entretien constructif du chemin de la Redoute et la réfection de l'ouvrage d'art du pont de la Redoute a été confirmé par le Conseil communal, lors de l'adoption du Préavis N° 78 (crédit d'études) dans sa séance du 21 janvier 2013 par 60 oui, 4 non et 2 abstentions. S'en sont suivi comme annoncé dans ce préavis :

- L'établissement du dossier pour l'OFT
- L'appel d'offres public
- La mise à l'enquête publique

Dès lors, à ce stade d'avancement d'un projet, reporter de plusieurs années ces chantiers, ferait perdre à la commune les nombreuses heures de travail et les sommes importantes investies jusqu'à présent. De plus, vu son état, le chemin nécessiterait non seulement un entretien constructif important, mais selon les dégâts, la reconstruction totale de la route avec des coûts bien supérieurs.

- Plan investissement 2'354'000.- préavis 3'025'000.- pourquoi autant de différence?

Le plan d'investissement 2014 annonce un investissement de CHF 1.5 million pour le pont et de CHF 750'000.- pour le chemin. Les montants qui sont mentionnés dans le plan d'investissement sont issus d'études préliminaires; les coûts sont à +/- 30%. Rappelons tout de même que les participations de Prangins, des CFF et de la Mobilière couvrent quasi la réalisation du pont.

- Il s'agit d'une route de desserte aussi pour Prangins, est-ce qu'il est vraiment juste que les personnes de Prangins n'aient pas droit d'opposition...quelle base juridique ?

Il n'appartient pas à la Municipalité de vérifier si un opposant à la qualité pour agir.

Cette question ne peut être tranchée que par la Cour de Droit Administratif et Public (CDAP), si les opposants souhaitent recourir sur la levée des oppositions des autorités de Nyon et du Canton. Mais dans l'analyse des risques auxquels procède la Municipalité, elle observe l'éloignement géographique du domicile des opposants face à l'objet (chemin de la Redoute) de leur opposition, en l'espèce plus de 200m. A noter que, la commune de Prangins dont la qualité pour agir ne fait aucun doute, n'as pas fait opposition et au contraire salue ce projet.

- Pourquoi ne pas insérer des places de parc dans les "bordures vertes" (comme aux Tattes-d'Oie) attendu que c'est la demande des usagers de ce quartier et que cela n'empêchera pas la fonction "ralentisseur" des bordures ?

Rappelons que le chemin de la Redoute dessert des bâtiments occupés par 805 habitants et 45 emplois; lors de la construction de la plupart des bâtiments, l'Autorité délivrait 2 places de stationnement pour 100 m² SBP, alors qu'à ce jour, il est accordé une place pour 100 m² de SBP. Le quartier est par conséquent bien doté en places privées au regard des exigences actuelles; ce ne sont pas quelques places supplémentaires publiques qui permettront de faire évoluer sensiblement l'offre en stationnement dans le quartier.

- Sortie garage parc. 1678 confirmer l'impossibilité de renoncer aux plantations basses dans le but d'augmenter la visibilité.

L'élargissement du trottoir du côté S du chemin permettra aux véhicules de ne plus sortir abruptement sur le trottoir et la chaussée; le trottoir mixte piéton / vélo de 3.0 mètres permettra de le franchir en toute sécurité, puis de s'engager sur la chaussée à une vitesse adaptée à une zone 30. Les plantations contribuent à cette insertion progressive sur la chaussée comme l'îlot d'un giratoire aménagé évite que les véhicules se lancent à toute vitesse dans l'anneau de circulation.

- Peut-on garantir que les containers n'empiéteront ni sur piste cyclable, ni sur la route et avec protection pour usager route et trottoirs en cas de vidange ?

Un conteneur enterré se matérialise en surface par une plateforme de section carrée (1.95 x 1.95 m) et d'une borne de section circulaire (diamètre de 55 cm) centrée sur cette dernière. La plateforme est au niveau du revêtement du trottoir mixte ; elle empiètera de 20 cm sur ledit trottoir et sera franchissable pour piétons et vélos. L'accès aux bornes se fera depuis le trottoir mixte pour les habitants et depuis la chaussée pour le véhicule de désapprovisionnement.

- Quelle est la norme pour un trottoir de 2.80 m pour vélos et piétons ?

Nous nous sommes basés sur la norme VSS 640 201 « profil géométrique type » et sur les recommandations de la Conférence Vélo Suisse (SVK) et du Conseil Suisse de la Sécurité routière (VSR) qui a publié le Vélo sur le trottoir - Manuel d'aide pour la mise en place de la signalisation «Chemin pour piétons» complété par l'indication « vélos autorisés».

- Suite aux nombreuses interventions au conseil communal concernant la route des Tattes d'Oie et sur Facebook, n'y a-t-il pas de possibilité de remplacer les bordures franchissables par des bordures non franchissables pour assurer la sécurité des cyclistes et piétons (argumentaire et sondage sur les résultats des travaux) ?

D'une manière générale et dans les faits, plus la largeur d'une chaussée est étroite plus les automobilistes ont tendance à réduire la vitesse. Dès que la largeur de la chaussée est inférieure à un certain gabarit, les bordures franchissables sont imposées d'un côté de la route pour un trafic bidirectionnel, afin de permettre le croisement de 2 véhicules lourds, en permettant à l'un des 2 véhicules de déborder ponctuellement sur le trottoir après avoir naturellement ralenti sa vitesse. Ce système mis en place dans de nombreux autres lieux du canton, se révèle efficace et pas plus accidentogène qu'une route habituelle, au contraire.

Au chemin de la Redoute, la largeur projetée, mesure 5m et est munie d'une bordure franchissable. Pour pouvoir y renoncer, la règle imposerait d'élargir la chaussée à 5m50. En raison de la présence du transport public urbain, nous pourrions préconiser une largeur de chaussée de 5,50 m, correspondant aux aménagements réalisés sur la route du Stand (limitation vitesse à 50 km/h). Ce gabarit permet d'assurer le croisement de 2 véhicules lourds sans empiéter sur le trottoir; il est alors possible de mettre en place des bordures granit dites « droites », donc non franchissables, sur l'intégralité du tronçon. En revanche, cette largeur de 50 cm supplémentaire de la chaussée nous amènera à réduire alors celle des trottoirs mixtes de 20 cm avec pour principal inconvénient de réduire le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. De plus, la chaussée étant plus large, l'automobiliste adoptera naturellement une vitesse plus élevée.

- Zone arborisée de 2.00 m, il y a des arbres qui empiètent avec la couronne sur la chaussée (gabarit 4.50 et 20 cm en arrière du trottoir). Est-ce qu'il n'y a pas un article de loi sur les routes qui exige cela ?

Les zones plantées seront entretenues afin qu'elles n'entravent pas le déplacement de tous les usagers du chemin de la Redoute.

- Rapport concernant l'augmentation de piétons et cyclistes entre les écoles de Prangins et Nyon ?

La nouvelle planification scolaire va certainement renforcer le passage des collégiens pranginois par le pont et le chemin de la Redoute pour rejoindre le Collège Nyon-Marens en vélo. De manière générale, ce chemin sera encore plus emprunté par les piétons et les cyclistes lorsque la liaison mobilité douce Nyon-Prangins sera réalisée pour accéder à la gare et au centre-ville.

L'office de la mobilité peut envisager de réaliser un comptage piéton / vélo aux heures de pointe avant/après travaux du pont et du chemin de la Redoute

- Trafic annoncé 2500 véhicules. Est-ce dans les 2 sens ? Actuel ou prévision ?

Il s'agit du trafic bidirectionnel actuel.

Lors de la deuxième séance, après avoir pris connaissance des réponses du service, la commission s'est attachée aux questions de base :

- Accepter, oui ou non le préavis tel quel
- Faire ou non les travaux du chemin de la Redoute
- Dans le cas d'un entretien constructif du chemin, le refaire tel qu'il est ou en mobilité douce selon le préavis

Conclusion

Pour la majorité de la commission, à la vue des investissements en cours et qui vont venir (Reposoir, planification scolaire, infrastructures, etc.), ce projet est non-prioritaire et donc non-urgent :

- la 3^{ème} ou la 4^{ème} voie n'est pas pour demain, il n'y a donc pas urgence.
- Actuellement le bus arrive à passer par ce pont, il n'y a donc pas urgence.
- En l'état, la route peut encore tenir quelques années, il n'y a donc pas urgence.
- Providentia a déposé le montant pour l'agrandissement du pont en... 1991, donc nous ne sommes pas à quelques années près.

Le nombre et le montant des investissements, pour la majorité de la commission, fait que nous devons prioriser. Nous ne pouvons pas tout faire en même temps. Nous n'avons ni les moyens ni les capacités.

Afin d'éviter de finir comme la grenouille qui se voyait plus grosse que le bœuf, la majorité pense que des priorisations doivent être faites dans les projets. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Le risque est que nous nous retrouvions dans une situation de hausse drastique des impôts, avec tout ce que cela implique, car nous n'aurons pas su ou voulu prioriser.

D'autres tronçons nyonnais méritent d'être prioritaires. On peut citer notamment le devant de la gare qui continue d'être plus proche du no man's land que d'une voie de circulation digne de la ville de Nyon.

De nombreuses questions restent en suspens sur la mobilité en ville de Nyon (par ex. le tunnel qui était censé relier Marchandises à Martinet et qui a été abandonné par la Municipalité sans plus d'explication).

A l'heure actuelle, le réaménagement des routes, dont les préavis sont déjà acceptés, coûte très cher (CHF 9 millions en 2013) ; sans pour autant que les tronçons prioritaires (avenue des Eules, zone de Perdtemps, sud de la gare, bas de la route de St.Cergue, etc.) n'ait vraiment vu d'améliorations.

D'autre part, les nouveaux aménagements (Tattes d'Oie, Rue de la Morâche, Route du Stand) devraient avoir fait leurs preuves (ce qui n'est pas encore le cas) auprès des usagers avant d'être répliqués ailleurs.

Avant de proposer des travaux au chemin de la Redoute, du chemin de Terre Bonne et pour des raisons précitées, la majorité de la commission vous propose le rejet de ce préavis.

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 157 concernant le réaménagement du chemin de la Redoute, la reconstruction du pont de la Redoute en intégrant les aménagements pour les piétons et les cyclistes ainsi que les transports publics, et les travaux d'infrastructure des Services industriels,

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. de refuser le Préavis N° 157

La Majorité de la Commission :

ALESSANDRO Giovanni
TRACCHIA Franco
VOGEL David
WILLI Bernhard
FÜGLISTER Jean-François (président et rapporteur).