

Rapport N° 83

Mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^{ème} génération.- Demande de crédit destiné au cofinancement des études d'avant-projet pour le passage inférieur (PI) Viollier de CHF 170'000.-TTC.

Nyon, le 14 mai 2018

Au Conseil communal de Nyon

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

La Commission chargée d'étudier le préavis no 83/2017 s'est réunie une première fois le 9 janvier 2018. Etaient présents MM. Jacques Hanhart, Olivier Monge, Claude Farine (rapporteur) et Fabien Héritier (Président). M. Pierre-Alain Couvreu était excusé. Mme Valérie Mausner-Léger, MM. Patrick Buchs et Christian Udasse étaient absents. La séance a eu lieu malgré l'absence d'une majorité des commissaires.

Une deuxième séance s'est déroulée le 23 janvier 2018 sur la base d'un rapport provisoire ayant trait à la 1^{ère} séance. Etaient présents Mme Valérie Mausner-Léger ainsi que MM. Pierre-Alain Couvreu, Claude Farine, Jacques Hanhart, Fabien Héritier, Olivier Monge, Pierre-Alain Couvreu et Christian Udasse. M. Patrick Buchs était excusé.

Une troisième séance s'est tenue le 22 mars à laquelle ont participé Mme Valérie Mausner-Léger ainsi que MM. Claude Farine, Fabien Héritier, Olivier Monge et Christian Udasse. M. Pierre-Alain Couvreu était excusé. MM. Patrick Buchs et Jacques Hanhart étaient absents.

Une quatrième séance a eu lieu le 2 mai à laquelle ont participé Mme Valérie Mausner-Léger ainsi que MM. Pierre-Alain Couvreu, Claude Farine, Fabien Héritier et Olivier Monge. MM. Patrick Buchs, Jacques Hanhart et Christian Udasse étaient excusés.

Mme Roxane Faraut-Linares, Municipale, et M. François Menthonnex, chef de service, étaient présents lors des trois premières séances et ont expliqué les enjeux de ce préavis. A la 3^{ème} séance ont également participé MM. Maurice Gay, Municipal de l'Urbanisme et Bernard Woeffray, chef de service. Nous les remercions vivement de leurs explications.

La Municipalité demande un crédit de CHF 170'000.- pour cofinancer les études d'avant-projet du passage inférieur (PI) qui reliera le quartier du Martinet et « Coeur de Ville ». Il sera construit dans l'axe de l'avenue Viollier. Il s'appuiera côté Lausanne sur un bâtiment qui sera construit par CFF Immobilier le long des voies au sud. Du côté nord, un bâtiment est prévu avec un hôtel et un restaurant donnant sur une petite place. Aucun de ces bâtiments n'est aujourd'hui légalisé dans un plan d'affectation. Côté sud sur la place de la gare « tranquilisée », on devrait passer des 12'000 véhicules/jour actuels à 2'500 environ (bus, taxis, livraisons).

Le coût des études se monte à CHF 660'000.-. Les CFF prendront en charge 530'000.- et la Ville CHF 130'000.-. Ce PI fait partie des 9 mesures nyonnaises de mobilité douce acceptées en 2015 par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération 2 du Grand Genève, et devrait être financé à hauteur de 40% par la Confédération.

Un premier crédit de CHF 194'500.- pour financer une étude d'aménagement de ce PI avait déjà été voté par le Conseil communal en 2014 dans le cadre de Coeur de Ville (préavis 173/2014). Cette étude, confiée aux CFF, a notamment porté sur les flux piétons et vélos, les besoins d'accès aux quais et les conséquences pour la plateforme ferroviaire. Conclusions : le développement des quartiers va générer une augmentation importante des usagers du train.

Selon des comptages effectués en 2012 et 2013, le passage existant est emprunté par 1800 à 1900 personnes par heure aux heures de pointe. Cet affluence passera à 2500 en 2030. En outre, on estime à 2000 personnes/heure aux heures de pointe le nombre d'usagers qui emprunteront le nouveau PI.

Ces études ont conduit les CFF à envisager 2 mesures concernant la gare elle-même : d'une part un élargissement du quai 2, ce qui aura pour effet de repousser les voies côté Jura. D'autre part, un allongement des quais à 420 mètres. Enfin, l'Office fédéral des transports a demandé en mai 2017 à CFF Infrastructures de mettre la gare en conformité en regard avec la Loi sur l'égalité pour les handicapés, avec un délai impératif à 2024.

Au vu de cette situation, les CFF ont décidé de transformer la gare en profondeur et proposé en août 2017 à la Ville de Nyon une convention par laquelle seront précisés les rôles de chacun dans ce projet. Ainsi, les CFF piloteront les études d'avant-projet en partenariat avec la Commune. Quant aux coûts de ces études et des travaux, les CFF proposent de prendre en charge la part relative à la mise en conformité des quais, l'accès aux trains et la part du nouveau PI permettant cet accès. L'ensemble des coûts côté CFF est estimé aujourd'hui à CHF 27,5 millions. Pour sa part, La Ville paiera la part ayant trait au transit à travers le PI (les interfaces nord et sud) ainsi que le pilotage et le financement du projet d'art intégré prévu dans le projet. Le nouveau passage, d'une largeur de 8 mètres comme l'actuel, est à lui seul estimé à CHF 5 millions. La Municipalité a accueilli favorablement cette proposition, qui comporte un défi : tout terminer avant 2024.

Quid des vélos sous le passage inférieur ?

Un « point noir » a cependant suscité un débat nourri lors de la 1^{ère} séance de commission : le passage des vélos est remis en question à ce stade des études et pourrait être abandonné. La Ville avait pourtant demandé et obtenu de la Confédération, dans le cadre des projets d'agglomération, un financement pour un PI de « mobilité douce », c.à.d. vélos et piétons. Arguments qui justifieraient cet abandon : d'après des comptages effectués en 2015, 20 à 30 vélos/heure transitent actuellement sous le PI existant aux heures de pointe.¹ Donc quantité négligeable. Les Nyonnais prendraient leur bicyclette surtout pour descendre à la gare. Dans le nouveau PI Viollier, on ne souhaite pas mélanger « une multitude d'usagers ». Par ailleurs, la sortie côté Viollier, vu la différence de niveau entre le PI et la rue (environ 5 mètres), coûterait cher. Une alternative par le biais d'une passerelle a été imaginée (coût 2 millions), mais n'a pas été retenue par la Municipalité.

Certains des membres de la commission ont fait remarquer que le faible transit par le passage actuel était tout à fait explicable : il est interdit aux cycles (même si certains bravent l'interdiction) et il n'existe aucune continuité cyclable pour se diriger vers le centre-ville ! Ainsi, entre les 700 mètres qui séparent le tunnel de l'Etraz (non aménagé pour les vélos) et celui de la Morâche – deux axes de grand trafic -, il n'existe aucune traversée nord-sud pour les cyclistes. Dans le contexte de la revitalisation du Cœur de ville et des rives du lac, il est pourtant souhaitable qu'une partie des Nyonnais puissent s'y rendre à vélo et pour cela, il est impératif d'offrir des infrastructures sécurisées.

Enfin, la mobilité douce autour des gares est décisive. Comment concevoir que la franchissement des vélos est accessoire quand on veut diviser de manière si drastique le nombre de véhicules autour de la gare (12'500 à 2'500) ? Si cet effort n'est pas fait, cela se reportera sur la taille des parkings nécessaires à Perdtemps et sur les rives du lac, ce qui signifiera des coûts d'exploitation et d'investissement significatifs.

La 2^{ème} séance n'a pas permis d'apporter des informations substantielles supplémentaires. Concernant le passage des vélos, la Municipalité a confirmé les contraintes à surmonter côté place de la gare. De leur côté, certains commissaires ont regretté qu'aucune étude plus précise de cette sortie n'ait pas été effectuée. Par ailleurs, la majorité de la commission se posant de nombreuses questions sur la gare Sud elle-même (emplacement du PI, future gare des bus, dépose minute), elle a souhaité entendre également le Service de l'Urbanisme pour avoir une vue d'ensemble.

¹ Selon des comptages effectués par les CFF, 70 cyclistes/heure franchissent les 3 passages inférieurs (Morâche, Gare et Etraz) aux heures de pointe, et 30 en moyenne/heure durant la journée. En 2030, ce flux sera doublé (chiffres fournis par le Service TEM)

Lors de la 3^{ème} séance, la Commission s'est tout d'abord vu confirmer la pertinence de l'emplacement du passage inférieur. Pour sa part, le Service de l'urbanisme a apporté une réponse plus nuancée : l'étude de la place de la gare n'en est qu'à ses débuts. Le débouché du passage inférieur Viollier sur la place de la gare est un élément de contrainte: on sait que son gabarit permettra le passage des mobilités douces - piétons et vélos -, mais l'étude d'une solution reste à faire. L'incertitude est la même s'agissant de la position future de la gare de bus, de la dépose minute...

Amendement

La réponse des différents services n'ayant pas apporté de réponse claire concernant le transit des cyclistes, une 4^{ème} séance s'est déroulée le 2 mai pour définir un amendement lié à cette question. Pour la majorité de la commission, il est très important que, dans le cadre de cette pré-étude, une solution soit trouvée pour permettre le transit nord-sud des cyclistes, soit par le PI existant, soit par le PI Viollier comme c'était prévu à l'origine. Le flux des cyclistes venant du Chemin du Cossy et de la route de Saint-Cergue, doivent trouver un débouché à travers la gare. Il en va de même de ceux qui viendront de la passerelle Nyon-Prangins et qui voudront aller vers le nord de la Ville. Une traversée de la gare à la hauteur du PI Viollier est d'ailleurs prévue dans le Réseau cyclable accepté par le Conseil en 2014. Il y va à la fois de la sécurisation des parcours vélos en ville, mais également de la réalisation concrète des parcours de « mobilité douce » préconisés par la Municipalité.

C'est pourquoi la Commission propose de modifier le point 1 des conclusions de la manière suivante :

1. d'accorder un crédit d'études de CHF 170'000.- TTC à la Municipalité pour le financement des études d'avant-projet sur le passage inférieur Viollier, **y compris l'élaboration d'une solution pour le transit nord-sud des vélos à la gare**, ceci dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^{ème} génération comprenant les mesure yonnaises.

Oeuvre d'art intégrée

La commission s'est aussi intéressée à la place faite à l' «œuvre d'art intégrée » prévue dans le projet. Ce sera la mission du Service de la culture de piloter cet aspect. Par « art intégré », on entend une démarche qui sert le projet (travail sur la lumière, le mobilier urbain, les couleurs). A ce stade, la Municipale des travaux a deux souhaits : que l'artiste choisi soit associé au projet le plus tôt possible, et qu'éventuellement, il y ait un « dialogue » entre les deux passages sous voies. Une somme de CHF 30'000.- est demandée pour étudier ces aspects artistiques, auxquels s'ajoute CHF 10'000.- pour les imprévus. Si l'on y ajoute la part de financement aux études d'avant-projet (CHF 130'000.-), le crédit total sollicité est bien de CHF 170'000.- TTC.

Conclusion

A la suite des premières études concernant l'avenir de la gare de Nyon, les CFF ont pris la décision l'an dernier de la transformer de manière importante : élargissement du quai 2 et allongement des quais à 420 mètres. Le projet de passage inférieur Viollier, qui reliera le quartier du Martinet au « Coeur de Ville », devient du coup un élément important d'accès aux quais.

Les CFF ont donc proposé à la Ville en août 2017 une convention qui fixera la répartition du travail et la prise en charge des coûts. En ce qui concerne les études d'avant-projet, estimés à CHF 660'000.-, l'ex-régie prendra en charge CHF 530'000.- et la Ville CHF 130'000.-. Ces études seront menées par les CFF. Quant aux travaux, ces derniers financeront l'amélioration des quais et leur accès, Nyon se chargeant du PI et des sorties sud et nord. L'amélioration de la gare est estimée actuellement à CHF 27,5 millions et le passage et ses abords à CHF 5 millions.

En ce qui concerne les études d'avant-projet, la Municipalité sollicite un crédit de CHF 170'000.-, soit couvrir sa part de financement (CHF 130'000.-), un crédit de CHF 30'000.- pour en étudier les aspects artistiques – une œuvre d'art intégrée - et CHF 10'000.- d'imprévus. La commission soutient cette demande de crédit. Mais elle demande que la Municipalité élabore une solution pour le transit nord-sud des cyclistes à travers la gare.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la (les) décision(s) suivante(s) :

Le Conseil communal de Nyon

vu le préavis N° 83 « Mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^{ème} génération » - demande de crédit destiné au cofinancement des études d'avant-projet pour le passage inférieur Viollier de CHF 170'000.- TTC,

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 un crédit d'études de CHF 170'000.- TTC à la Municipalité, pour le financement des études d'avant-projet sur le passage inférieur Viollier, y compris l'élaboration d'une solution pour le transit nord-sud des vélos à la gare, dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^{ème} génération comprenant les mesures nyonnaises ;
2. de porter ce montant en augmentation du compte no 9143-20 – *Dépenses du patrimoine administratif*, dépense amortissable en 5 ans.

La Commission :

Patrick Buchs

Pierre-Alain Couvreur

Jacques Hanhart,

Valérie Mausner-Léger

Olivier Monge

Christian Udasse

Claude Farine (rapporteur)

et Fabien Héritier (président).