

PRÉAVIS N° 2024/134

AU CONSEIL COMMUNAL

Route de Divonne - Etude d'aménagement du secteur

Demande d'un crédit de CHF 590'000.- TTC pour l'établissement des études pour la requalification de la route de Divonne

Déléguées municipales : Mme Stéphanie Schmutz

Mme Roxane Faraut

1^{re} séance de la commission

| | |
|------|------------------------------|
| Date | Jeudi 8 février 2024 à 19h30 |
| Lieu | Salle de la Bretèche |

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

Ce préavis fait partie intégrante de la feuille de route climatique Nyon s'engage, présentée à votre Autorité dans le préavis N° 201/2020. La Municipalité vous invite à l'étudier à la lumière de cette stratégie municipale générale et sous l'angle de l'urgence climatique.

I. Introduction

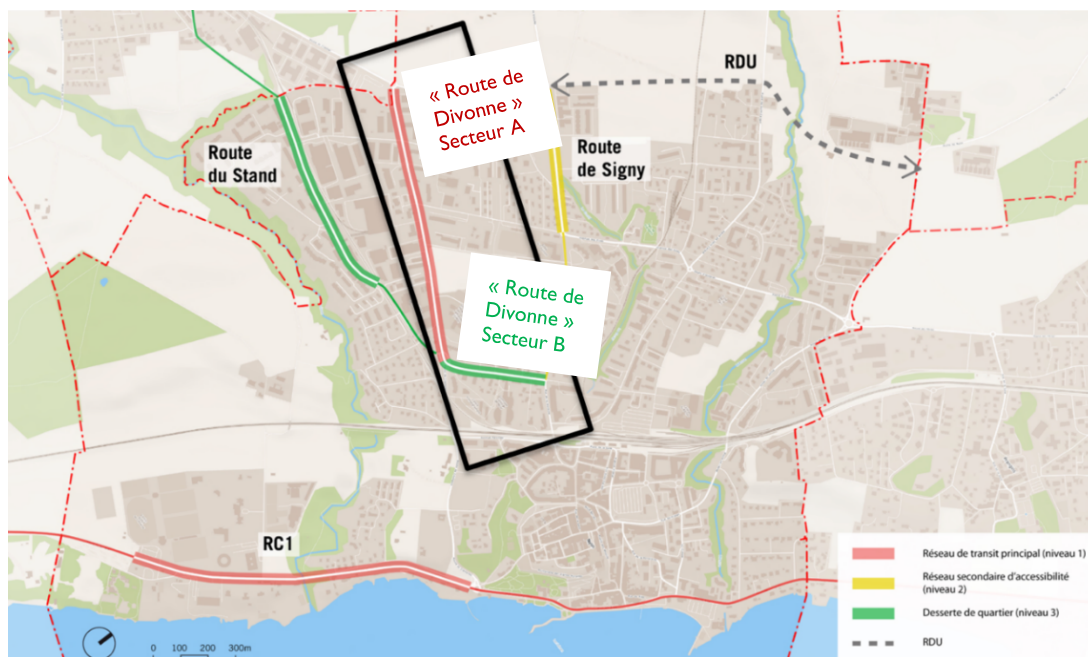
Ce projet s'inscrit dans une réflexion à deux échelles différentes, soit :

I.1 L'agglomération franco-valdo-genevoise

La multipolarité de l'agglomération, qui comprend au total près d'un million d'habitant-e-s, exige de développer de manière concertée des projets dans le domaine de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Les mesures cofinancées par le Fonds d'infrastructure (volets Circulation routière et Mobilité douce) doivent réduire le transit au travers des localités en facilitant l'accès aux grands axes interurbains (rail / autoroute) et fluidifier les mouvements intramuros en renforçant l'offre des transports publics et les conditions appropriées aux mobilités actives (vélos et piéton-ne-s). C'est dans ce cadre du projet d'agglomération 2^e génération (PA2) - « Mesure n° 31-9 : Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD » que la Ville de Nyon a inscrit la route de Divonne pour l'obtention d'un cofinancement. Cette mesure se développe en deux mandats distincts :

- l'aménagement de la route de Divonne (nommée secteur A), actuellement à l'étude,
- l'aménagement de la route de Divonne (nommée secteur B), objet de ce préavis.

Ce préavis concerne uniquement la route de Divonne (secteur B) dessinée en double trait vert située à l'intérieur du périmètre délimité par les lignes noires sous la forme d'un rectangle ci-dessous :



I.2 La ville de Nyon

La ville de Nyon, en pleine mutation, comptait 15'600 habitant-e-s en 2000 et en comptera près de 30'000 d'ici 2030. Le nombre de salarié-e-s sur le territoire est aussi en constante augmentation : 24'000 emplois sont projetés en 2030. Cette croissance impose de nombreuses évolutions et particulièrement l'amélioration de la mobilité et des espaces publics. En effet, ce développement ne pourra se faire sans une réorganisation du système de mobilité qui, aujourd'hui, s'appuie principalement sur les déplacements individuels motorisés. Dès lors, il s'agit de proposer des aménagements conviviaux, à la fois confortables pour les différentes pratiques de déplacement ainsi qu'attractifs, sécurisés et végétalisés. En ce sens, la Municipalité souhaite aujourd'hui poursuivre les études nécessaires au réaménagement du tronçon « route de Divonne », dans le contexte du territoire communal. L'intention de la Municipalité est de proposer un schéma de circulation alternatif au contournement intercommunal (RDU – cf. le tracé illustré sur l'image précédente en traitillé gris) prévu dans le plan directeur communal (PDCom) 2000. Ce schéma présente les nouvelles vocations des voies existantes. La Ville de Nyon étudie ces possibilités dans le cadre d'une étude de mobilité en cours, où la route de Divonne est considérée particulièrement intéressante, pour les raisons suivantes :

- elle a une vocation de lieu de rencontre, joue un rôle pour la valorisation des activités commerciales, des itinéraires pour les gymnasiens-ne-s et se situe comme liaison multimodale proche de la gare ;
- elle est une rare voie transversale à Nyon et relie les axes de circulation de pénétrante ;
- la route de Divonne est un maillon de l'axe transversal de mobilité active compris entre les routes de l'Etraz et de Clémenty. En effet, avec la réalisation de la passerelle « Etraz sud » et le parc de la Morâche, il sera possible d'offrir un itinéraire convivial et sécurisé à la mobilité active ;
- elle est aussi parallèle aux voies ferrées et proche du Pôle Gare, ce qui lui confère un statut de seuil ;
- à plus large échelle, elle constitue un maillon essentiel de connexion biologique entre les cours d'eau de l'Asse et du Boiron (infrastructure écologique de mise en réseau).

2. Objectifs et enjeux

2.1 Un projet pour faire un quartier urbain et vivant

La route de Divonne est située au nord de la gare et des voies ferrées. De par sa localisation, elle articule divers équipements publics et de l'habitat. Cette voie est aujourd'hui très fréquentée et son caractère est principalement routier.

La Ville de Nyon engage une démarche pour requalifier les voies de circulation à l'échelle de la ville. Elle souhaite réaménager la route pour améliorer la qualité de séjour et de vie des usager-ère-s. En somme : faire un quartier urbain et vivant.

2.2 Enjeux globaux de l'aménagement de la route de Divonne

La requalification de la route de Divonne a pour objectif de proposer un espace public accueillant et embelli. Lors d'un atelier de co-construction, les différents services communaux ont identifié les enjeux de cet aménagement visant à appréhender le site de manière transversale.

La route s'adapte à la mixité des programmes connexes

La route de Divonne accueille plusieurs affectations, à savoir des logements, des commerces, un gymnase et une école professionnelle commerciale ; elle est par ailleurs proche d'un hôpital et constitue un lien vers le Cossy. La valorisation des équipements actuels, la requalification de la route, la mixité des modes et l'exploitation des attributs paysagers existants constitueraient des qualités de séjour et une identité singulière à la route de Divonne.

La route répond aux attentes des usagères et usagers

Les usager-ère-s de cette route sont de diverses natures. Certains y habitent, d'autres y travaillent ou étudient, ou encore la traversent. Toutes et tous ont des besoins différents et le nouvel aménagement devra y répondre. Une démarche participative sera menée en parallèle du mandat et aidera à cibler ces attentes.

La route mue vers plus de mobilité douce et de partage

Le réaménagement de cet axe a pour objectif de lui accorder un aspect plus urbain et convivial, disposant de plus d'espaces de séjour, permettant d'améliorer la visibilité des itinéraires alternatifs pour la mobilité active.

La route « articule » mobilité, paysage et biodiversité

La route de Divonne devra être pensée tel un lieu de croisée de plusieurs flux longitudinaux dans le sens de la route et de flux transversaux pluridirectionnels. Le terme de flux qualifie ici aussi bien les mobilités douces que les connexions paysagères, y compris les éléments de biodiversité, qui accompagnent les anciens cordons boisés du cours d'eau du Corjon.

La route devient un écosystème d'accueil du vivant

En réduisant l'aspect routier et bituminé, les surfaces résiduelles pourraient valoriser les ressources que représentent l'eau, le sol, le végétal, la biodiversité, permettre l'interrelation de ces éléments et accueillir le vivant. Une végétalisation généreuse et adaptée aux enjeux climatiques renforcerait les couloirs de biodiversité à plus large échelle. La route serait alors en accord et en appui avec le vivant de la région.

La route évolue progressivement et s'inscrit dans une vision globale

La mutation de la route de Divonne devra se faire progressivement. Dans un premier temps, le domaine public sera réalisé en une seule étape ; toutefois, cette transformation localisée devra s'inscrire dans une vision et un périmètre plus large englobant les parcelles privées, visant une continuité territoriale et une synergie avec les fronts de route, les équipements et les cours d'eau.

2.3 Enjeux spécifiques de l'aménagement de la route de Divonne

2.3.1 Enjeux de paysage et d'urbanisme

Il est important de valoriser et de renforcer le paysage de la route de Divonne en utilisant la charpente naturelle existante du territoire de Nyon, soit :

- ses cours d'eau en mettant particulièrement l'accent sur l'ancien cours d'eau du Corjon qui croise la route de Divonne et considérant cette dernière comme une dorsale verte percée par la pénétrante secondaire du cordon du même cours d'eau ;

- ses arbres sur le domaine public et sur le domaine privé adjacents au périmètre de réflexion permettant de créer un maillage fin qui relie l'Asse au Boiron en passant par le Corjon.

2.3.2 Enjeux environnementaux et d'adaptation au changement climatique

La protection de l'environnement et une vision du changement climatique doivent être prise en compte dans chaque volet du projet.

Dans cette optique, les objectifs sont :

- de préserver le patrimoine végétal existant et limiter au maximum l'abattage des arbres ;
- d'augmenter le pourcentage de la canopée en ville ;
- d'augmenter la diversité des structures arborées et les enrichir ;
- de penser à faire respirer le sol et d'y apporter de l'air et de l'eau pour qu'il y ait de la vie ;
- de réfléchir en termes d'îlot de fraîcheur ;
- d'anticiper les aménagements en vue d'éventuelles pluies torrentielles dues au dérèglement climatique.

2.3.3 Enjeux de mobilité

La requalification de cet axe doit le rendre plus attractif et accessible pour tous les modes de déplacements, avec un régime de vitesses adapté à la vie de quartier. Les aménagements doivent considérer la mixité des flux multimodaux, réduire des éventuels conflits entre les différents modes (voitures, transports publics, vélos et piéton-ne-s) de manière à promouvoir une mobilité respectueuse prenant en compte les plus vulnérables, y compris les enfants et les personnes à mobilité réduite. La requalification de l'axe permettra aux habitant-e-s et aux visiteur-euse-s, de relier de manière sécurisée le nord-ouest de la ville, à la gare, tout en privilégiant les mobilités actives.

La question des places de stationnement sera étudiée afin de redimensionner l'offre en fonction du besoin.

2.3.4 Enjeux d'espace public

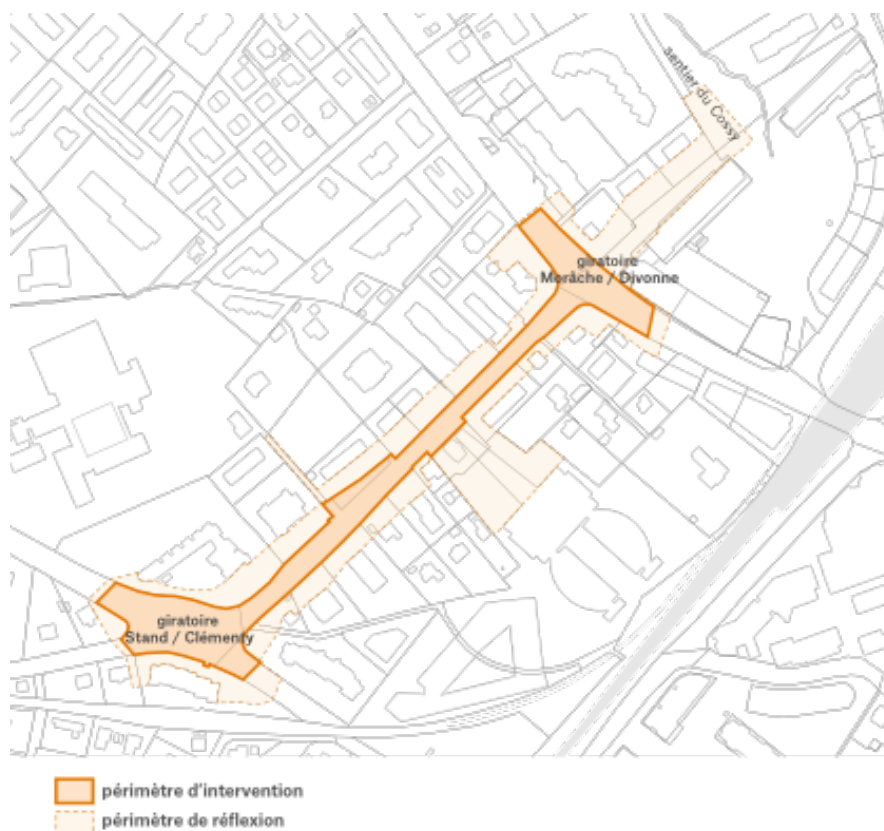
Des espaces publics de qualité doivent prévoir, en plus des espaces adaptés pour tous les modes, des lieux de séjour avec des ambiances urbaines diversifiés et multiusages. La mise en relation des espaces publics et privés doit renforcer l'identité locale. La prise en compte de la végétalisation doit participer à la lutte contre les îlots de chaleur et rendre le site attrayant pour l'ensemble des usager-ère-s et habitant-e-s. Des aménagements visant une appropriation ludique de ces espaces favorisent la convivialité et potentialisent la sérendipité (la rencontre heureuse et inattendue). Des aménagements transitoires peuvent préfigurer cette requalification de l'espace, à l'exemple du « laboratoire d'usage » bien présent à Nyon.

2.4 Périmètres de projet

Le périmètre de réflexion comprend le tronçon entre le carrefour Stand / Clémenty et le sentier du Cossy. Il exprime l'intention de constituer le réseau de mobilité douce dans la transversale (de rivière à rivière).

Ce périmètre englobe « l'espace rue de façade à façade », il comprend donc les frontages privés, susceptibles de participer à la qualité de la route de Divonne – secteur B.

Le périmètre d'intervention correspond au périmètre du domaine public, dans lequel sont inclus les carrefours Morâche / Divonne (tranche optionnelle) et Stand / Clémenty (coordination étroite avec l'étude de la route de Divonne – secteur A). Les périmètres sont illustrés ci-dessous.



Des attentions particulières aux questions liées à la mobilité sont prévues :

- l'aménagement de l'espace rue permettant la cohabitation de tous les modes ;
- la prise en compte des carrefours comme portes d'entrée du secteur aménagé (giratoire Stand/Clémenty et giratoire Morâche/Divonne) ;
- des variantes de projet pour les deux carrefours situés à chaque extrémité notamment celui du côté de l'avenue Cortot qui devra tenir compte de l'accessibilité au plan de quartier (PQ) Argillière.

Suite à cette phase d'étude, le projet devra être approuvé par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), les services cantonaux concernés ainsi que les diverses instances communales.

Le projet sera conçu en collaboration avec les services communaux en coordination avec d'autres partenaires de la planification (Canton, agglomération et mandataires) et nécessiteront plusieurs séances de coordination.

2.4 Processus participatif

La démarche participative déjà en cours pour la route de Divonne - secteur A sera élargie sur le périmètre de la route de Divonne - secteur B. Ce mandat aura pour objectif d'intégrer les habitant-e-s, les usager-ère-s, les propriétaires, les commerçant-e-s et leurs besoins face à ce projet d'aménagement.

Cette démarche devra tenir compte de l'étude intitulée « Stratégie de ludification de la ville » qui a identifié la route de Divonne – secteur B comme un lieu propice pour tester la réalisation de préfigurations d'aménagements visant à favoriser les rencontres et les divertissements.

2.5 Art intégré

Un travail d'artiste portant sur des aspects fonctionnels du projet (matériaux, marquage, lumière, mobilier, etc.) ou tout autre aspect venant renforcer les objectifs de la requalification de la route est prévu.

L'artiste sera intégré-e à l'équipe de mandataires et développera son idée, réalisera toutes les études nécessaires et chiffrera le coût de l'œuvre. Une coordination avec le projet de requalification de la route de Divonne – secteur A est prévue.

3. Méthodologie de l'étude

L'attribution et l'exécution du mandat sont coordonnées par un groupement pluridisciplinaire regroupant les prestations d'architecte-paysagiste, d'ingénieur-e civil-e et d'ingénieur-e en mobilité.

Pour mener à bien cette étude, son déroulement sera subdivisé en trois phases conformément aux règlements et norme SIA 112 relatifs au modèle d'étude et conduite de projet.

- Phase 1 – Concept d'aménagement sur le périmètre de réflexion :

Il est prévu la réalisation d'un Masterplan afin d'identifier les potentiels d'aménagements paysagers faisant la couture avec la route de Divonne et de déterminer les principes d'aménagement comprenant les aspects paysagers jusqu'au front des bâtiments. (Périmètre élargi).

Il sera également identifié les intentions en matière de participation du public cible et de périmètre d'intervention, démarche participative qui se poursuivra pendant la réalisation de la phase suivante.

- Phase 2 – Etude du projet :

Cette phase constitue l'étude d'avant-projet, du projet de l'ouvrage et de la procédure de demande d'autorisation (examen préalable auprès du canton, mise à l'enquête publique).

- Phase 3 – Appel d'offres :

Cette phase correspond à la préparation des appels d'offres pour la réalisation des travaux. Elle sera pilotée par l'ingénieur-e civil-e sous la direction du Service des infrastructures (SDI) en coordination avec les services associés et l'architecte-paysagiste pour le volet paysage.

Le retour des appels d'offre permettra de définir le coût de réalisation de l'aménagement qui fera l'objet d'un nouveau préavis soumis au Conseil communal pour les phases SIA 51 à 53. Ces phases seront pilotées par le SDI, assurée par l'ingénieur-e civil-e avec un suivi architectural par l'architecte-paysagiste.

4. Calendrier intentionnel

Les dates suivantes sont à considérer :

| | |
|--------------|--|
| Mars 2024 | Octroi probable du crédit d'études par le Conseil communal |
| Avril 2024 | Phase 1 : Concept d'aménagement sur le périmètre de réflexion |
| Janvier 2025 | Phase 2 : Etude du projet – Procédure de demande d'autorisation |
| Avril 2025 | Phase 3 : Appel d'offres |
| Janvier 2026 | Octroi probable du crédit de réalisation par le Conseil communal |
| Juillet 2026 | Phase de travaux |
| Automne 2027 | Fin des travaux |

5. Incidences financières

| Libellé | Coût |
|--|--------------------------|
| Préparation de l'appel d'offres (cahier des charges et cahiers administratifs) | CHF 23'000.– TTC |
| Etudes de requalification de la route de Divonne | CHF 370'000.– TTC |
| Etudes géomètre | CHF 10'000.– TTC |
| Sondages géotechniques | CHF 10'000.– TTC |
| Etude historique et patrimoniale | CHF 12'000.– TTC |
| Démarche participative | CHF 55'000.– TTC |
| Art intégré | CHF 35'000.– TTC |
| Communication | CHF 10'000.– TTC |
| Divers et imprévus | CHF 65'000.– TTC |
| Totaux | CHF 590'000.– TTC |

L'adoption de ce préavis par le Conseil communal permettra de disposer des ressources nécessaires pour élaborer les études de requalification de la route, la démarche participative qui l'accompagne, ainsi qu'une étude d'intervention artistique sur ce lieu. Les résultats de ces études permettront de connaître les valeurs estimées pour la réalisation des travaux. Le financement de celle-ci sera l'objet d'un préavis ultérieur.

Participations de tiers

Le projet d'aménagement de l'avenue de Divonne fait partie intégrante de la mesure 31-9 du projet d'agglomération de 2^e génération (PA2). À ce titre, il bénéficiera d'une participation de la Confédération à hauteur d'environ 40% de tous les coûts nécessaires à la réalisation du projet.

Une fois l'autorisation de construire délivrée et les crédits de réalisation obtenus, une demande de détermination de la contribution fédérale sera établie pour déboucher sur la signature d'une convention de financement.

Le Canton, pour sa part, participera à hauteur de 15% des coûts des aménagements destinés au vélo. Par ailleurs, conformément à l'art. 56 de la loi sur les routes, le Canton participera au coût des études et des travaux du réaménagement de la route selon un pourcentage qui sera défini lors du développement des études de détails.

Enfin, la Région de Nyon contribuera aussi à cet aménagement en utilisant le dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN). La contribution attendue est de l'ordre de 5% du montant du projet.

6. Aspects du développement durable

6.1 Dimension économique

Le réaménagement de la route de Divonne a pour objectif, entre autres, de renforcer l'attractivité des commerces et services, de leur garantir une meilleure visibilité et une plus grande fréquentation, en créant un cadre propice au bien-être pour le quartier.

6.2 Dimension sociale et participative

Cet aménagement vise à créer un lieu convivial en faveur des habitant-e-s, usager-ère-s et de la végétalisation. Ce projet permettra également de sécuriser les habitant-e-s et usager-ère-s du quartier et garantira une meilleure qualité de l'espace public. Un accompagnement artistique de l'aménagement permettra aux habitant-e-s de participer au projet et confèrera au lieu un esprit ludique.

6.3 Dimension environnementale

En réduisant le régime de vitesse et le trafic, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique seront diminuées. Par ailleurs, l'aménagement arboré et végétalisé sera favorable à la biodiversité et à la création d'îlots de fraîcheur dans un contexte actuellement très minéral. Les interventions artistiques et ludiques participeront également à l'adaptation aux changements climatiques.

7. Conclusion

La Ville de Nyon engage une démarche pour que la route de Divonne soit perçue comme un espace convivial. Il s'agit de partager de manière proportionnelle l'espace entre les différents modes de mobilité, tout en protégeant les plus vulnérables (piéton-ne-s et vélos). Elle souhaite réaménager la route pour améliorer la qualité de séjour et la qualité de vie. En somme : faire quartier.

La requalification de la route de Divonne a pour objectif de proposer un espace public à forte valeur ajoutée en termes d'usages multiples, adapté au changement climatique avec des aménagements qualitatifs, valorisant une végétalisation dense, des espaces ludiques et artistiques apportant de l'aménité aux itinéraires des habitant-e-s et usager-ère-s.

Cet aménagement offrira également l'opportunité de promouvoir la politique énergétique de la Ville. La planification des aménagements en surface sera coordonnée avec les contraintes du réseau souterrain, principalement le chauffage à distance. Les plans et les coupes de principe permettront de préciser l'insertion du chauffage urbain de Nyon. Un échelonnement des phases des travaux sera élaboré afin que la synchronisation avec les besoins d'autres services (SIN, SDI, SDE, chauffage urbain, etc.) soit établie dans les meilleurs délais.

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° 2024/134 concernant la « Demande d'un crédit de CHF 590'000.– pour l'établissement des études pour la requalification de la route de Divonne »,

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 590'000.– TTC pour l'établissement des études pour la requalification de la route de Divonne ;
2. de porter ce montant en augmentation du compte N° 9143.20 – *Dépense du patrimoine administratif*, amortissable en 5 ans.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 18 décembre 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. 2024/134

Route de Divonne - étude d'aménagement du secteur

Date: Nyon le

21.12.2023

Demande d'un crédit d'étude de CHF 590'000.- TTC

| Situation des préavis au 21.12.2023 | 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 | 117 116 143 |

| Situation des emprunts au 21.12.2023 | 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 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2023-2027 |
| Descriptif/Libellé | | | | | | | |
| étude | 590 000 | 0 | 590 000 | 0 | 0 | 0 | 590 000 |
| Total de l'investissement | 590 000 | 0 | 590 000 | 0 | 0 | 0 | 590 000 |

| Estimation amort. + entretien | | |
|--------------------------------------|----------------------|------------------|
| Durée ans | Montant Amortiss./an | Entretien annuel |
| 10 | 59 000 | |
| Total | 59 000 | |

| Financement du préavis | CHF |
|---|---------|
| Budget de fonctionnement: | |
| Trésorerie courante | |
| Investissement: | |
| Emprunts | 590 000 |
| Total des besoins en financement | |

| Coûts d'exploitation | Libellé / années | Estimation des coûts d'exploitation | | | | | |
|----------------------------------|------------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2023-2027 |
| Coût total d'exploitation | | 0 | 70 800 | 70 800 | 70 800 | 70 800 | 283 200 |
| Intérêts en % | 2,00% | 0 | 11 800 | 11 800 | 11 800 | 11 800 | 47 200 |
| Entretien | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Amortissements | | 0 | 59 000 | 59 000 | 59 000 | 59 000 | 236 000 |
| 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 | | 0 | 70 800 | 70 800 | 70 800 | 70 800 | 283 200 |