

# PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N°20 – 2012

## AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

### **Demande de crédit de CHF 30'000.— pour la participation à l'étude de faisabilité du franchissement du NStCM par la RDU dans le cadre du SDAN**

Responsable : Jean-Noël Goël

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

### **1. Introduction**

Au stade de planification actuel, selon le catalogue de mesures du schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN), la mise en œuvre de la route de distribution urbaine (RDU) est divisée en deux étapes. La première correspond au secteur d'Eysins et à l'accès à des nouveaux quartiers sur Nyon. La seconde fait le lien avec la route de l'Etraz sur Prangins. Elle est conditionnée à l'aboutissement des démarches foncières de la relocalisation partielle de l'ACW-Changins-Wädenswil, au franchissement de l'Asse et au franchissement de l'axe ferroviaire du Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM).

Au droit du franchissement du NStCM, le concept RDU prévoit un boulevard urbain d'environ 83 mètres de large, arborisé en surface et surmonté d'une ligne à haute tension centrale. La mise en souterrain de la voirie ou du NStCM est donc nécessaire pour pouvoir réaliser la RDU dans son ensemble.

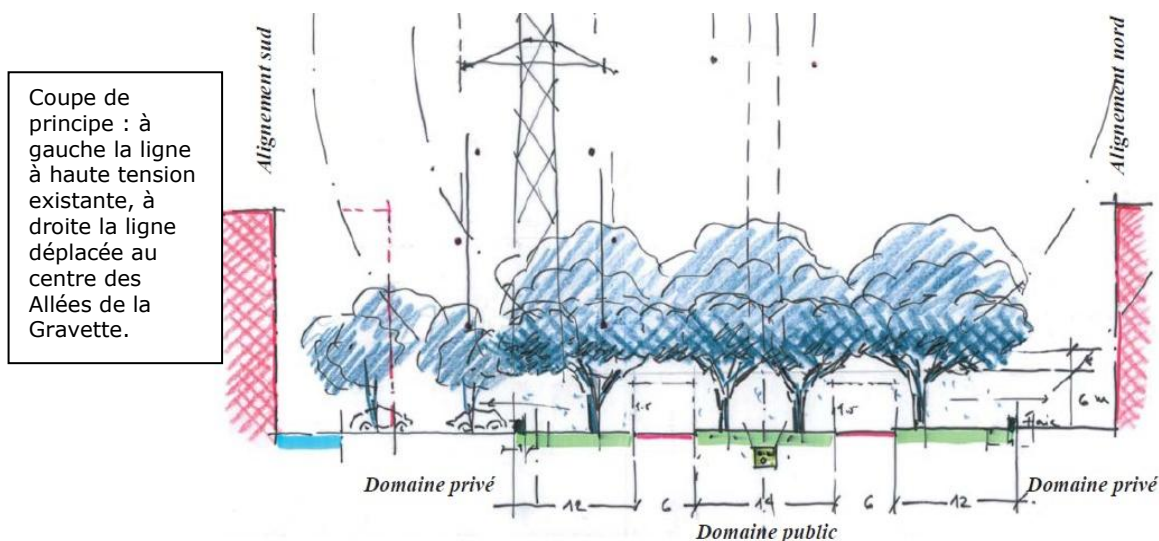
Le franchissement du NStCM est un enjeu majeur pour la mise en œuvre de la RDU. Les questions posées, notamment techniques, urbanistiques et financières, doivent être clarifiées en vue de la réalisation de la deuxième étape de la RDU.

A la demande de la planification territoriale du SDAN, il est ainsi proposé de procéder, sous la maîtrise d'ouvrage du COPIL SDAN et le suivi du GROUPEL RDU, à une étude de faisabilité chiffrée sur la base de scénarios pour le franchissement du NStCM par la RDU et l'avenue des Eules. Il s'agira également de déterminer la justification, le nombre et le positionnement des haltes en Ville de Nyon, et d'évaluer l'intégration de cet axe ferroviaire structurant en milieu urbain et les impacts infrastructurels de la cadence à 7.5 minutes jusqu'à l'Asse pour en clarifier les aspects techniques, urbanistiques et financiers.

### **2. Contexte et enjeux**

#### 2.1. Concept RDU et impact sur le NStCM

La RDU est constituée d'un boulevard urbain arborisé et surmonté d'une ligne à haute tension. Pour le déplacement de cette dernière, un avant-projet comprenant l'emplacement des pylônes est terminé. La largeur entre fronts bâtis est d'environ 83 mètres. Un espace souterrain pour les réseaux de collecteurs est à prévoir.



Deux variantes peuvent être envisagées pour traiter le franchissement du NStCM par la RDU selon que l'un ou l'autre passe dessus ou dessous.

Pour l'hypothèse de mise en souterrain du NStCM, une esquisse de coupe en travers a été élaborée sur la base d'un projet de mise en souterrain du NStCM de 1996 (bureau Marzer&Russ). La coupe a depuis été adaptée au projet RDU et des remarques ont été émises en 2010 par l'entreprise de chemin de fer. Elle ne tient toutefois pas compte d'une éventuelle nouvelle halte du Reposoir et des contraintes y relatives (pente nulle nécessaire pour des questions d'exploitation).

Concernant l'hypothèse de mise en souterrain de la RDU, en faisant passer les voies de circulation sous le chemin de fer, il serait possible de valoriser l'espace public en surface. Cette variante permettrait de mettre le transport public en évidence et d'affirmer le train comme élément structurant du paysage urbain. Le maintien du train en surface contribuerait à l'identité urbaine et permettrait de créer une « avenue verte » reliant ville et campagne et dédiée aux mobilités douces.

Le NStCM a fait part de sa volonté d'accompagner l'élaboration de scénarios dont l'analyse permettra de clarifier les ambitions de développement de l'offre ferroviaire. Le positionnement des haltes du NStCM en Ville de Nyon fait partie des questions ouvertes qu'il s'agit de clarifier. Dans tous les cas, l'interface d'une/de future(s) halte(s) devra concilier des enjeux d'accessibilité pour les mobilités douces pour tous les quartiers alentours, d'intégration qualitative dans son l'espace urbain et de pôle d'échange modal.

## 2.2. Enjeux urbains (voir carte en annexe A)

Concernant le franchissement de l'avenue des Eules (future Médiane), l'enjeu consiste à garantir, sous l'hypothèse d'un maintien du train en surface, le fonctionnement du système à la fois du point de vue du NStCM avec une cadence de 7.5 minutes (pour autant que la pertinence de cet objectif soit démontrée), et du point de vue routier. Pour ce dernier, il s'agit d'une part de garantir la bonne exploitation des lignes de bus passant par cet itinéraire, d'autre part le bon écoulement du volume de trafic prévu après la réalisation de la deuxième étape de la RDU (environ la moitié du volume actuel).

Au niveau urbanistique, le concept du quartier des Mangettes consiste à créer une nouvelle centralité dont le lien avec le centre historique de Nyon serait renforcé et qualifié par un parc linéaire. La possibilité d'étendre ce concept pour tout le tronçon du NStCM traversant la Ville de Nyon (voire jusqu'à l'Asse) devrait être évalué. L'axe ferroviaire deviendrait une « avenue verte » reliant ville et campagne en faveur du train et des mobilités douces. L'enjeu majeur se situe dans le rôle structurant du NStCM dans le secteur urbain et les moyens de le valoriser.

Le Concept de mobilité urbain de la Ville de Nyon prévoit la création d'un axe TP entre Mangette et Petite Prairie dont l'objectif est de desservir l'hypothétique future halte et pôle intermodal du Reposoir. L'incertitude régnant autour de la position future des haltes en général remet en question ce concept.

De manière générale, l'effet de coupure induit par la présence du train en ville devra être mis en perspective avec le gain urbanistique d'une mise en souterrain complète face au coût que cela représente.

### 2.3. Enjeux financiers

L'analyse des différents scénarios devra intégrer la question financière liée aux frais d'investissement et d'exploitation. Pour mémoire, l'augmentation des charges du NStCM est répercutée sur les communes via le mécanisme TRV (transport régional voyageurs) s'il s'agit de frais d'exploitation (augmentation des cadences, achat de nouveau matériel roulant, etc...). Dans le cas d'investissement lié à de nouvelles infrastructures, la part de financement du NStCM n'est pas répercutée directement sur les communes (elle est contenue dans les impôts cantonaux et fédéraux). La clause du besoin est importante pour déterminer la participation de chaque partenaire lorsque l'infrastructure n'est pas uniquement liée au développement de l'offre ferroviaire (voir courrier en annexe).

Un préfinancement d'une partie des infrastructures devant faire l'objet du prochain crédit cadre (2017-2020) serait envisageable sous condition de la validation préalable par l'Office fédéral des transports. L'impact des investissements sur la viabilité du NStCM doit être pris en compte et des réalisations par étapes sont à prévoir.

## 3. Objet

Le périmètre d'étude technique et urbanistique est constitué de l'axe ferroviaire du NStCM et ses abords sur le tronçon représenté dans l'annexe A. Les objectifs de l'étude de faisabilité chiffrée sont les suivants :

Objectif général : réunir les conditions pour réaliser la deuxième étape de la RDU

Objectifs spécifiques principaux :

- Justifier et définir le nombre et la position des haltes en Ville de Nyon
- Evaluer les possibilités de franchissement RDU-NStCM et de l'avenue des Eules
- Disposer d'une évaluation chiffrée pour les infrastructures de génie civil

Objectifs spécifiques secondaires :

- Valoriser l'intégration urbanistique de l'axe ferroviaire structurant du NStCM
- Tenir compte de l'impact infrastructurel d'une cadence 7.5 minutes jusqu'à l'Asse

Sur la base des objectifs spécifiques, une première phase doit permettre d'établir des scénarios en vue d'un choix politique. Lorsque le choix aura été arrêté, une seconde phase pour la mise en œuvre du scénario retenu pourra démarrer sur la base d'un accord partenarial entre les partenaires portant sur les conditions de son financement. Le présent préavis porte sur la première phase.

### **PHASE 1 – Construction de scénarios et évaluation de leur faisabilité**

Cette phase se déroule en deux étapes. La première doit dégrossir les scénarios possibles en vue d'une première sélection, suivie d'un approfondissement du (des) scénario(s) retenu(s).

## **PHASE 2 – Mise en œuvre du scénario retenu par le COPIL SDAN**

Cette phase fera l'objet d'un appel d'offres ultérieur. Le financement pour donner mandat à un éventuel bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage sera à prévoir par la suite. Il s'agira d'avoir des garanties, notamment en termes de financement et de pilotage de projet, pour la mise en œuvre des solutions techniques retenues afin de respecter les échéances de réalisation de la RDU exprimées dans le catalogue de mesures du SDAN.

Deux démarches pourraient découler de l'étude de faisabilité :

1. Un avant-projet pour l'étude technique de la solution retenue pour le franchissement du NStCM par la RDU. Le pilotage appartiendrait au COPIL SDAN appuyé par le GT SDAN et le futur manager de projet.
2. L'établissement d'un concept urbanistique pour traiter les espaces publics situés le long de l'axe du NStCM. Cette thématique étant d'intérêt local, le pilotage appartiendrait à la Ville de Nyon.

## **4. Calendrier, organisation**

### 4.1. Calendrier

-15 mars : validation du document de cadrage et de l'offre des mandataires par le COPIL SDAN

-Avril-Septembre : confirmation formelle de la participation financière de chaque partenaire

-27 septembre 2012 : vote du présent préavis au Conseil Intercommunal

-Octobre 2012 : démarrage de la phase 1

-Eté : séances de travail entre mandataires et GT SDAN élargi, suivi par le GROUPEL RDU qui validera le (les) scénario(s) retenu(s) pour approfondissement

-Premier trimestre 2013 : présentation de l'avancement de l'étude au COPIL SDAN et discussion

-Juin 2013 : validation formelle du scénario retenu par les partenaires et adaptation du catalogue de mesures du SDAN en conséquence

-Eté 2013 : démarrage de la phase 2

Ce calendrier s'inscrit bien dans la temporalité de la mise en œuvre de la seconde étape de la RDU qui est conditionnée aux accords fonciers sur les terrains de Changins qui devraient être conclus durant l'été 2012. L'étude de faisabilité technique de la deuxième étape de la RDU (tronçon franchissement NStCM- route de l'Etraz) pourrait ainsi être engagée dès l'été 2013.

### 4.2. Organisation

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le COPIL SDAN en partenariat avec le NStCM représenté par M. Richard Zaugg, directeur. Le suivi de l'étude est délégué au GROUPEL RDU qui s'engage à informer régulièrement le COPIL SDAN de l'avancement de l'étude.

Le suivi technique est assuré par le GT SDAN renforcé par :  
M. Thierry Merle, Service de la mobilité de l'Etat de Vaud  
M. François Menthonnex, Service Travaux et environnement de la Ville de Nyon  
M. Michel Décurnex, responsable Infrastructures NStCM

Un groupement de mandataire associant des compétences d'ingénieur en transport et d'ingénieur civil spécialistes en ferroviaire, et d'urbaniste a été mobilisé pour cette étude.

## 5. Financement

Selon l'offre demandée au groupement de mandataire, le coût de la première phase (construction de scénarios et évaluation de leur faisabilité) est devisé à CHF 110'000.- TTC auquel s'ajoutent 10'000.- de réserves pour la communication, divers et imprévus. Il est proposé la répartition financière ci-dessous. Cette répartition ne préfigure pas des financements des études ultérieures et de leur mise en œuvre.

Ville de Nyon	Autres communes du SDAN	Conseil régional	NStCM	Service de la mobilité	SDT-GOP (LADE)	Total
30'000.-	6'000.-	30'000.-	15'000.-	15'000.-	24'000.-	120'000.-
25%	5%	25%	12.5%	12.5%	20%	100%

### 5.1 Inscription du projet dans le programme des investissements régionaux

En matière d'investissement régional, le projet s'inscrit donc dans la famille grise des transports individuels motorisés. Le programme des investissements régionaux n'étant pas encore approuvé, cette dépense, qui correspond à la première étape du projet, sera le moment venu transférée dans le programme des investissements régionaux.

#### Programme des investissements régionaux

<b>Famille des Transports individuels motorisés :</b> <i>Desserte des secteurs de développement stratégiques</i> <i>Route de distribution urbaine</i> <i>Montant total estimé : 42 millions</i> <i>(9 mio 1<sup>è</sup> étape, 9 mio 2<sup>è</sup> étape, 24 mio 3<sup>è</sup> étape)</i>				
Phases du projet	Coût total (million CHF)	Participation des tiers	Communes territoriales	Regionyon
Etape 1				
Préavis 8-12	0.245	45%	31%	24%
Préavis 19-12 1/2	0.500	25%	50%	25%
Préavis 20-12	0.12	25%	30%	25%
<i>Sous-total provisoire</i>	<i>0.865</i>			
Etape 2				
Préavis 19-12 1/2	0.500	25%	50%	25%
<i>Sous-total provisoire</i>	<i>1.365</i>			
Etape 3				

## 6. Conclusion

La RDU constitue l'infrastructure principale à réaliser pour pouvoir développer les secteurs d'accueil de nouveaux habitants et emplois prévus dans le cadre du SDAN. L'étude de faisabilité chiffrée du franchissement du NStCM par la RDU, et des questions liées, permettra aux collectivités de s'accorder sur un scénario et les moyens pour le réaliser. La temporalité de cette

étude s'inscrit de manière cohérente dans la planification du catalogue de mesures pour la mise en œuvre du SDAN.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal du district de Nyon

vu le préavis du Comité de direction n°20-2012 relatif à une demande de crédit de CHF 30'000.-,

ouï le rapport de la commission ad'hoc,

ouï le rapport de la commission gestion & finances,

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide sous réserve de la confirmation de la participation financière des autres partenaires

d'accorder le crédit de CHF 30'000.- pour la participation à l'étude de faisabilité chiffrée du franchissement du NStCM par la RDU

de prélever ce montant total de CHF 30'000.- sur l'actuel compte d'investissement, ce montant sera amorti en 5 années.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 5 juillet 2012, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Gérald Cretegny

Patrick Freudiger

Annexe : Annexe A