



C O M M U N E D E  
**PRANGINS**

**Commune de Prangins**

**Municipalité**

Communication municipale No. 1/2025

au Conseil communal

**Mesures nyonnaises du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de deuxième génération (2015-2018) – Mesure 31-3**  
**Passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy**  
Evolution des contraintes  
Analyse technique, financière et décision associée



**Le texte ci-dessous a été élaboré par les services de la Ville de Nyon et repris à l'identique, avec des adaptations mineures, par la Commune de Prangins. Cette communication résulte d'une décision commune entre la Municipalité de Prangins et celle de Nyon.**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers

## 1. Introduction

La Municipalité souhaite informer le Conseil communal de l'état d'avancement du projet de passerelles de mobilité douce reliant Nyon à Prangins ainsi qu'au secteur de Bois-Bougy. Depuis les premières études, ce projet a été confronté à une évolution significative des contraintes techniques, constructives et sécuritaires imposées par les Chemins de fer fédéraux (CFF). Ces exigences nouvelles ont fortement impacté la faisabilité technique et financière des ouvrages, entraînant en particulier une augmentation substantielle des coûts d'études et de réalisation.

La présente communication a pour objectif de porter à la connaissance de votre Autorité l'ensemble des éléments techniques, financiers et organisationnels qui ont conduit à une réévaluation globale du projet, ainsi que les implications qui en découlent.

Inscrit dans le cadre des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, ce projet a pour ambition de renforcer les liaisons piétonnes et cyclables entre les quartiers de Nyon, la gare et la commune de Prangins. Il vise également à assurer une connexion directe entre le secteur de Colovray et Prangins, afin d'améliorer la continuité du réseau de mobilité douce. Le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs communaux et fédéraux de promotion de la mobilité durable et de réduction des émissions de carbone.

Le projet prévoit la réalisation de deux passerelles distinctes :

- **La passerelle Nyon-Prangins**, portée conjointement par les communes de Nyon et Prangins, destinée à relier la gare de Nyon au pont de la Redoute (réalisation entièrement sur territoire nyonnais).
- **La passerelle de Bois-Bougy**, portée exclusivement par la Ville de Nyon, visant à connecter le secteur sportif de Colovray et la route Suisse aux réseaux piétonniers et cyclables existants.

Ces projets bénéficient d'un soutien fédéral à hauteur de 40 % des coûts, soit une subvention plafonnée à CHF 5,3 millions de francs, sur la base du coût estimé en 2019 à **CHF 12,31 millions de francs**. Ce financement est toutefois conditionné à la signature d'une convention fédérale avant le 31 décembre 2027.

## 2. Rappel des décisions

Le projet de passerelles de mobilité douce Nyon-Prangins et Bois-Bougy s'inscrit dans la stratégie communale visant à renforcer les liaisons piétonnes et cyclables, à améliorer l'accessibilité à la gare de Nyon et à favoriser les modes de déplacement durables. Ce projet, initié au début des années 2011, a fait l'objet de plusieurs décisions successives de la Municipalité et du Conseil communal, ainsi que d'échanges techniques soutenus avec les partenaires institutionnels, notamment les CFF, la Confédération et les communes voisines.

Les principales décisions peuvent être résumées comme suit :

- Juin 2011 – Validation par la Municipalité de Nyon de l'accord entre les communes de Prangins, Duillier, la Ville de Nyon et le Conseil régional concernant la répartition des coûts de l'étude de faisabilité de la passerelle Nyon-Prangins ;
- 2015 – Signature par la Confédération de l'accord de cofinancement du projet d'agglomération du Grand Genève – 2<sup>e</sup> génération, éligible à une subvention fédérale de 40 % incluant la mesure 31.3 : « Amélioration de l'accessibilité en mobilité douce à la gare de Nyon », dans laquelle s'inscrivent les deux passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy ;
- Mai 2016 – Approbation par le Conseil communal de Nyon de l'engagement d'un chef de projet dédié à la mise en œuvre des mesures nyonnaises du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, pour une durée déterminée de cinq ans (de 2015-2018) (Préavis n° 255/2016) ;
- Décembre 2016 – Validation par la Municipalité de Nyon des neuf fiches de lancement du projet d'agglomération, incluant les projets de passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy ;
- Mai 2017 – Approbation par le Conseil communal de Nyon du financement des sondages géotechniques nécessaires aux études sommaires de ces deux projets (Préavis n° 34/2017). Les investigations géotechniques ont été réalisées au cours de l'année 2017 ;
- Avril 2019 – Le Conseil communal de Nyon adopte le Préavis n° 91/2018, octroyant un crédit de CHF 610'000.- pour la réalisation du mandat d'étude parallèle (MEP) des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy. Le MEP s'est déroulé entre 2019 et 2020, permettant de sélectionner les projets lauréats ;
- Automne 2020 – Une convention est signée entre la Commune de Nyon et la Commune de Prangins qui établit que les coûts d'études et de réalisation de la passerelle Nyon-Prangins seront répartis à concurrence de 50 % à la charge de la Commune de Nyon et de 50 % à la charge de la Commune de Prangins. La Commune de Nyon est le maître d'ouvrage et la commune boursière, la passerelle se réalisant entièrement sur territoire nyonnais. La convention précise que les décisions concernant la passerelle Nyon-Prangins se prendront d'un commun accord entre les deux communes ;
- Juin 2021 – Le Conseil communal de Prangins adopte le Préavis n° 63/2021 portant sur un crédit de CHF 338'000.- TTC (sur un total de CHF 676'000.- TTC) pour la réalisation des études détaillées en vue de la réalisation de la passerelle Nyon-Prangins ainsi qu'un crédit de CHF 120'000.- TTC pour la participation rétroactive aux mandats d'étude parallèles ;
- Août 2021 – Le Conseil communal de Nyon adopte le Préavis n° 239/2021, octroyant un crédit de CHF 1'416'000.- destiné à la réalisation des études détaillées et à la préparation des appels d'offres publics en vue de la construction des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy.

### 3. Historique

Le projet des passerelles de mobilité douce reliant Nyon à Prangins et Bois-Bougy s'inscrit dans une démarche de longue durée visant à renforcer les liaisons piétonnes et cyclables entre les communes du district et à améliorer l'accessibilité à la gare de Nyon. Né d'une volonté partagée entre les communes et soutenu par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève, ce projet constitue un élément structurant du réseau de mobilité douce. Son développement a été marqué par de nombreuses

étapes administratives, techniques et politiques, qui témoignent d'un engagement constant des autorités locales, malgré un contexte évolutif complexe sur le plan ferroviaire.

Les premières réflexions concrètes datent de 2011. Cette année-là, les communes de Prangins, Duillier, la Ville de Nyon ainsi que le Conseil régional de Nyon concluent un accord concernant la répartition des coûts liés à la réalisation d'une étude de faisabilité pour une passerelle dédiée à la mobilité douce reliant Nyon à Prangins. Cet accord, signé en juin 2011 et validé par la Municipalité de Nyon le 30 juin de la même année, marque la première décision politique formelle en faveur du projet. L'étude de faisabilité est réalisée en 2012 et confirme la pertinence d'un tel aménagement. Dans la foulée, le 27 juin 2012, une convention est signée entre la Ville de Nyon et la société Generali, autorisant l'élargissement d'une servitude de passage public sur une parcelle appartenant à cette dernière, ouvrant ainsi la possibilité d'aménager une future liaison piétonne et cyclable sur ce secteur stratégique.

L'année 2015 constitue une étape décisive. La Confédération signe l'accord de cofinancement du projet d'agglomération du Grand Genève de 2<sup>e</sup> génération. Cet accord reconnaît officiellement les passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy comme une mesure intégrée au dispositif fédéral et la rend éligible à une subvention à hauteur de 40 %. Elle est alors inscrite sous la mesure 31.3 intitulée « Amélioration de l'accessibilité en mobilité douce à la gare de Nyon », aux côtés d'autres infrastructures structurantes pour la région. Cette reconnaissance fédérale confirme la portée stratégique du projet à l'échelle du bassin de mobilité du Grand Genève.

En mai 2016, le Conseil communal de Nyon approuve, par le Préavis n° 255/2016, l'engagement d'un chef de projet dédié à la mise en œuvre des mesures communales relevant du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération. Ce poste, prévu pour une durée déterminée de cinq ans, vise à garantir la coordination et la cohérence entre les différents volets du programme. Quelques mois plus tard, en décembre 2016, la Municipalité de Nyon valide les neuf fiches de lancement des projets d'agglomération. Parmi ces fiches figurent les passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy, confirmant la volonté de la Ville de faire avancer ces deux liaisons structurantes. À cette occasion, la Municipalité de Nyon charge le Service de l'urbanisme de piloter les études sommaires et concepts d'aménagement des espaces publics, et confie au Service des travaux, de l'environnement et de la mobilité la responsabilité de conduire les projets d'infrastructures de mobilité douce de la phase d'avant-projet jusqu'à la réalisation. Enfin, la même décision prévoit la préparation d'un préavis de demande de crédits d'études sommaires, présenté ultérieurement au Conseil communal de Nyon.

En mars 2017, le dossier d'étude de faisabilité est transmis aux CFF pour examen, conformément aux exigences de l'article 18 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCF). À la suite de cet examen, les CFF rendent en avril 2017 un accord de principe favorable à l'implantation des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy sur leurs parcelles, autorisant la poursuite du projet. Le mois suivant, en mai 2017, le Conseil communal de Nyon adopte le Préavis n° 34/2017, octroyant un crédit pour la réalisation des sondages géotechniques nécessaires aux études. Ces investigations, menées par le bureau GADZ SA à la fin de l'année 2017, permettent de préciser la nature du sol et les conditions techniques de construction.

L'année 2018 marque le passage à une phase plus approfondie. Un mandat d'étude parallèle (MEP) est lancé afin de comparer différentes propositions techniques et architecturales. Ce processus, financé par le crédit de CHF 610'000.- voté par le Conseil communal de Nyon en avril 2019 (Préavis n° 91/2018), se déroule entre mai 2018 et avril 2019. Il aboutit à la sélection d'un concept de passerelle répondant aux critères de fonctionnalité, d'intégration urbaine et de faisabilité technique.

En août 2021, une nouvelle étape est franchie avec l'adoption par le Conseil communal de Nyon du Préavis n° 239/2021, octroyant un crédit de CHF 1'416'000.-. En juin 2021, le Conseil communal de Prangins a de son côté adopté le Préavis n° 63/2021 pour sa participation au projet de passerelle Nyon-Prangins. Ce financement est destiné à la réalisation des études détaillées et à la préparation des appels d'offres publics

en vue de la construction des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy. À ce stade, le projet bénéficie d'un cadre institutionnel clair, d'une reconnaissance fédérale et d'une planification technique avancée.

Dans la continuité de cette décision, les études d'avant-projet sont officiellement engagées à partir de 2021, se développant sur une période s'étendant jusqu'en 2023, suite à la signature des contrats avec le groupement d'ingénieurs et d'architectes en charge de leur réalisation. Ces études ont pour objectif de préciser la conception générale des ouvrages, leur insertion urbaine et paysagère, la compatibilité avec les infrastructures ferroviaires existantes, ainsi que les modalités d'accès et de sécurité pour les usagers. Parallèlement, un mandat d'accompagnement technique auprès des CFF est signé en mars 2023, après plusieurs mois de concertation et d'attente administrative. Ce mandat vise à instaurer une collaboration renforcée avec les services techniques des CFF, afin de garantir la conformité des études avec les normes ferroviaires en vigueur et d'assurer la cohérence entre le projet communal et les futurs aménagements de la gare de Nyon. Il permet également de clarifier les processus de validation interne aux CFF et d'anticiper les conditions de mise en œuvre liées à la sécurité ferroviaire.

À la fin de l'année 2023, les CFF informent la Commune de Nyon de l'abandon national de la technologie dite « WAKO » et des répercussions potentielles de cette décision sur le nombre de voies et l'organisation future des infrastructures ferroviaires dans le secteur de Nyon. Ils signalent que ces évolutions pourraient avoir un impact direct sur l'implantation et la faisabilité des passerelles projetées. La technologie WAKO, développée par Bombardier et destinée aux trains à deux étages, permettait une compensation de roulis dans les courbes afin d'améliorer le confort des voyageurs et de réduire les temps de parcours. Son abandon par l'Office fédéral des transports (OFT) et par les CFF — motivé par des problèmes de fiabilité, des coûts d'entretien élevés et des gains de performance jugés insuffisants — entraîne une replanification nationale des infrastructures ferroviaires, en particulier des plateformes, des rayons de courbure et des configurations de voies. Compte tenu de ces incertitudes et de leurs impacts possibles sur la gare de Nyon et ses abords, les CFF ont suggéré à la Commune de Nyon de suspendre temporairement les études liées au projet de passerelles. Cette suspension vise à permettre l'analyse détaillée des nouveaux paramètres techniques avant de poursuivre tout développement ultérieur.

En décembre 2024, les CFF confirment, par courrier officiel, que le déplacement de la voie 57, nécessaire à la construction de la passerelle Nyon-Prangins, demeure techniquement envisageable mais s'avère particulièrement coûteux. Ils précisent également que cette opération ne pourrait être envisagée avant 2040, en raison des contraintes liées au quai marchandises, au parking existant et aux futures transformations de la gare. Cette position, bien que prudente, ne remet pas en cause le principe même du projet, mais impose une reprogrammation adaptée au calendrier global d'évolution du site ferroviaire.

Lors d'une séance du comité technique (COTECH) en janvier 2025, les CFF confirment qu'aucun impact majeur à long terme n'est prévu sur le projet des passerelles. Autrement dit, le projet peut se poursuivre dans les conditions d'emprise définies en 2023, sous réserve du respect des zones de sécurité ferroviaire. Fort de cette clarification, la Ville de Nyon dépose, en juillet 2025, la procédure d'examen préalable du dossier, conformément à l'article 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer. Cette démarche vise à réévaluer de manière complète et actualisée l'ensemble des contraintes techniques, sécuritaires et constructives émanant des CFF. Le retour complet des charges à intégrer au développement du projet est transmis en août 2025. Ces éléments font ensuite l'objet, en octobre 2025, d'une analyse technique et financière détaillée menée par le bureau AMO, afin de mesurer l'incidence des exigences ferroviaires sur la conception et le coût global du projet.

Ainsi, sur plus d'une décennie, le projet des passerelles Nyon-Prangins et Bois-Bougy a connu une évolution continue, jalonnée de décisions politiques, d'études successives et de collaborations étroites entre la Ville, les CFF, la Confédération et les communes partenaires. Il illustre la complexité de la coordination entre les différents niveaux institutionnels impliqués dans les infrastructures ferroviaires et de mobilité douce. Malgré les ajustements imposés par les conditions techniques et la planification, la volonté politique demeure

inchangée : offrir une liaison sûre, directe et durable entre Nyon-Prangins et Bois-Bougy, contribuant à la qualité de vie et à l'attractivité du territoire nyonnais.

#### **4. Analyse des contraintes techniques et administratives**

Les CFF ont transmis en septembre 2025 leurs observations sur le projet dans le cadre de la procédure d'examen 18m, qui vise à vérifier la compatibilité des projets avec les infrastructures ferroviaires. Ces remarques ont été analysées. Leur étude met en évidence des contraintes techniques nombreuses et exigeantes, ayant des conséquences significatives sur les coûts, la conception et le calendrier du projet.

Les exigences formulées par les CFF reposent sur les règlements fédéraux et internes en vigueur que tout projet sur domaine ferroviaire doit impérativement respecter. Les CFF remplissent ainsi leur rôle de garant de la sécurité et de la conformité réglementaire.

Il convient toutefois de noter que ces normes évoluent régulièrement, et qu'un projet de longue durée peut être soumis à de nouvelles obligations en cours de route, susceptibles d'entraîner des adaptations techniques et financières supplémentaires.

Les principales contraintes sont exposées ci-après.

##### **4.1 Obligations et conditions contractuelles**

Le projet de passerelles est implanté sur le parcellaire appartenant aux CFF, ce qui entraîne des obligations particulières pour la Ville en tant que maître d'ouvrage (MO). Deux conventions doivent être établies :

- une convention d'ouvrage, définissant la propriété, l'entretien et la durée de vie des passerelles ;
- une convention de travaux, encadrant les emprises temporaires et les conditions de chantier sur le domaine CFF.

##### **4.1.1 Incidences associées aux obligations contractuelles**

Le principe de primauté des installations ferroviaires constitue une contrainte majeure à long terme. Il signifie que tous les coûts et risques liés à la construction, à l'entretien, à l'exploitation, ainsi qu'au démantèlement éventuel de l'ouvrage et à la remise en état du site, sont entièrement à la charge de la collectivité. En cas de besoin ou d'évolution des infrastructures, les CFF conservent par ailleurs le droit de reprendre le terrain sans compensation, la remise en état étant également à la charge du maître d'ouvrage.

Cette règle, habituellement implicite, a été rappelée explicitement par les CFF dans leur prise de position du 25 août 2025, alors qu'elle ne figurait pas dans leur accord de principe de 2017.

Les conditions imposées par les CFF entraînent plusieurs conséquences financières directes pour la Ville :

- En cas de modifications futures ou d'agrandissement du réseau ferroviaire, les CFF peuvent exiger la déconstruction de l'ouvrage, sans participer aux coûts. Cette obligation, désormais explicitement confirmée dans la prise de position du 25 août 2025, constitue un risque financier à long terme, difficile à quantifier, car elle dépend de paramètres inconnus à ce stade : calendrier et nature des futurs projets CFF, ampleur des adaptations nécessaires, exigences techniques qui seront alors en vigueur et conditions de remise en état du site ;

- La remise en état du site est inconnue et ne peut donc pas être chiffrée. Les exigences de réhabilitation dépendront des futurs aménagements ferroviaires, des normes en vigueur au moment de l'intervention et du niveau de restitution demandé par les CFF, autant d'éléments impossibles à anticiper aujourd'hui ;
- Une indemnisation pour l'utilisation du domaine ferroviaire devra être négociée et intégrée à la convention d'ouvrage qui réglera les incidences financières avec les CFF. Le montant reste à ce jour non défini, car il dépendra des conditions imposées par les CFF, de l'emprise exacte occupée et des modalités d'exploitation futures, éléments qui ne sont pas encore fixés ;
- Enfin, la Ville devra également assurer l'entretien des surfaces situées sur le domaine des CFF (sous la passerelle, zones d'accès et abords), ce qui constitue une nouvelle charge récurrente estimée à environ CHF 50'000.- HT par an pour les deux passerelles.

Ces éléments, en partie connus lors des premières études, sont désormais formalisés et renforcés dans la dernière prise de position des CFF, ce qui alourdit les responsabilités et les coûts à long terme pour la Ville.

## **4.2 Obligations et conditions relatives aux conduites**

La Ville doit recenser et cartographier l'ensemble des conduites de tiers situées sur le domaine ferroviaire. Par ailleurs, des servitudes sont présentes dans le périmètre du projet ; elles devront être identifiées de manière exhaustive et respectées tout au long du chantier. Ces éléments devront être intégrés dès la phase de conception puis pris en compte lors de la réalisation du projet, afin d'éviter tout incident ou litige. Cette démarche implique une coordination technique et administrative étroite avec les CFF et les gestionnaires de réseaux concernés.

### **4.2.1 Incidences associées aux conduites**

Les contraintes liées à la présence de conduites sur le domaine ferroviaire exigent une organisation renforcée et des compétences techniques spécifiques :

- Il est recommandé que la Ville mandate un bureau pilote spécialisé afin de recenser l'ensemble des conduites et servitudes, de consulter les registres fonciers et de constituer une base de données exhaustive servant de référence pour le projet. Le coût lié à ces études est estimé à CHF 500'000.- répartis comme suit :
  - Bois-Bougy : CHF 250' 000.-
  - Nyon–Prangins : CHF 250' 000.-
- Ce bureau devra disposer de compétences spécifiques dans le domaine ferroviaire et assurer le pilotage technique du projet en coordination avec les mandataires actuels. Bien que non exigée formellement par les CFF, cette démarche est vivement recommandée par le Bureau d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (BAMO) afin de sécuriser le processus (prestations incluses dans l'estimation de CHF 500'000.-).
- Enfin, les bureaux d'ingénieurs déjà mandatés devront adapter leurs études afin d'intégrer ces nouvelles contraintes, ce qui pourrait entraîner des coûts et ajustements supplémentaires. Le coût lié à ces études est estimé à CHF 100'000.- répartis comme suit :
  - Bois-Bougy : CHF 45'000.-
  - Nyon–Prangins : CHF 55'000.-.

### 4.3 Obligations et conditions relatives à l'exploitation ferroviaire

Le projet de construction des passerelles doit être planifié et exécuté de manière à ne pas perturber l'exploitation ferroviaire existante, en particulier sur la ligne à grande vitesse des CFF, où la régularité et la sécurité du trafic constituent des priorités absolues. Les travaux devront donc être coordonnés étroitement avec les services d'exploitation ferroviaire afin de limiter les impacts sur les circulations, tant en phase de chantier qu'en phase de mise en service.

Des mesures spécifiques devront être prévues pour assurer la sécurité des usagers, du personnel de chantier et des infrastructures ferroviaires : dispositifs de protection, plan de phasage précis, horaires d'intervention adaptés (par exemple, interventions de nuit ou lors de coupures planifiées), ainsi qu'une surveillance continue des zones de travail.

L'ensemble des installations temporaires et définitives devra garantir la continuité du trafic ferroviaire à tout moment, sans altération de la signalisation, de l'alimentation électrique ni des systèmes de communication. Une attention particulière sera portée à la gestion des risques, à la conformité aux normes CFF et aux procédures de sécurité en vigueur.

Les CFF imposent que les passerelles soient conçues de manière à ne pas interférer avec leurs projets actuels ou futurs (élargissement de la plateforme ferroviaire, projets de quais supplémentaires, etc.). Cela implique que certains éléments du projet devront être repositionnés ou renforcés pour éviter tout conflit avec les installations existantes et permettre les extensions futures.

Une attention particulière est portée à la protection contre les chocs ferroviaires : la passerelle doit pouvoir résister à l'impact potentiel d'un train déraillé. Les murets et dispositifs de protection prévus initialement ne suffisent plus selon les CFF. Des structures plus robustes devront être envisagées, avec des impacts architecturaux et financiers significatifs. Ces ajustements nécessitent l'appui continu d'un spécialiste ferroviaire afin d'adapter la conception aux exigences techniques en vigueur.

Jusqu'à récemment, les prescriptions CFF imposaient de dimensionner les ouvrages uniquement aux chocs dus à un déraillement localisé au droit des appareils de voie, et ce, sur une certaine longueur déterminée en fonction de la vitesse pratiquée sur la ligne. Désormais, la réglementation a évolué : les CFF demandent de considérer cette contrainte sur l'ensemble du tracé concerné par le projet, indépendamment de la présence d'appareils de voie. Cette nouvelle exigence renforce notablement les contraintes de conception et se traduit par des structures plus massives, des fondations renforcées et des coûts de réalisation accrus.

Le projet doit également garantir en tout temps la stabilité des remblais ferroviaires et des voies pendant les travaux. Cela implique la réalisation d'une campagne complète de sondages géotechniques, l'élaboration de calculs de stabilité détaillés et validés par les CFF, ainsi qu'un suivi constant des déformations éventuelles par des instruments de mesure adaptés. Tout affaissement, déplacement ou dommage susceptible d'affecter la plateforme ferroviaire demeure sous la responsabilité du maître d'ouvrage, y compris les réparations et les mesures correctives nécessaires. Une telle situation pourrait s'avérer extrêmement onéreuse, notamment en cas d'interruption partielle ou totale de la ligne, entraînant des coûts importants liés aux retards, à la gestion du trafic et aux pénalités d'exploitation. De plus, la Ville resterait responsable de la stabilité future des voies au droit des interventions réalisées sur le talus, y compris après la mise en service de l'ouvrage.

Enfin, il est recommandé de mettre en place une Direction de Projet ferroviaire qualifiée, chargée de coordonner les ingénieurs spécialisés et d'assurer la conformité du projet aux standards CFF et à la procédure d'approbation fédérale (SIOP) (Système d'Information et d'Organisation des Projets). Cette procédure d'approbation interne aux CFF permet de vérifier la conformité technique et la sécurité des projets avant qu'ils ne soient autorisés par l'Office fédéral des transports (OFT).

#### 4.3.1 Incidences liées à l'exploitation ferroviaire

Les exigences techniques et de sécurité imposées par les CFF entraînent des incidences organisationnelles, techniques et financières importantes pour le projet de passerelles.

##### Renforcement de l'organisation du projet

Pour répondre à la complexité des normes ferroviaires, le maître d'ouvrage devra étendre son équipe de mandataires et s'entourer de plusieurs spécialistes :

- Un ingénieur en technique ferroviaire, chargé du pilotage global du projet et de la coordination entre les différents mandataires. Coût estimé : environ CHF 500'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 250'000.- / Nyon-Prangins : CHF 250'000.-).
- Un spécialiste en sécurité ferroviaire, pour accompagner le projet et réaliser une analyse de risques liée aux chocs de train. Coût estimé : environ CHF 150'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 75'000.- / Nyon-Prangins : CHF 75'000.-).
- Un géotechnicien, afin de conduire des sondages et de vérifier la stabilité des talus. Coût estimé : environ CHF 150'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 85'000.- / Nyon-Prangins : CHF 65'000.-).
- Un ingénieur en mise à la terre, pour assurer la conformité électrique des structures métalliques. Coût estimé : environ CHF 115'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 50'000.- / Nyon-Prangins : CHF 65'000.-).
- Un expert en environnement, chargé de l'étude d'impact et du rapport environnemental (SER). Coût estimé : environ CHF 70'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 35'000.- / Nyon-Prangins : CHF 35'000.-).
- Un ingénieur en mobilité, pour coordonner le projet avec les aménagements du secteur de la gare. Coût estimé : environ CHF 35'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 10'000.- / Nyon-Prangins : CHF 25'000.-).
- Un expert structure et géotechnique, pour superviser les ouvrages soumis à la procédure SIOP A. Coût estimé : environ CHF 150'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 75'000.- / Nyon-Prangins : CHF 75'000.-).
- Enfin, un ingénieur sécurité, responsable du suivi de la phase de réalisation sur le terrain. Coût estimé : environ CHF 150'000.- (études : Bois-Bougy : CHF 75'000.- / Nyon-Prangins : CHF 75'000.-).

Ces compétences supplémentaires n'étaient pas toutes prévues dans le dispositif initial et traduisent un véritable changement d'échelle du projet, désormais comparable à une opération d'envergure ferroviaire. En effet, le préavis d'étude de détail initial ne prévoyait pas l'intervention de l'ensemble de ces spécialistes, car les exigences alors en vigueur des CFF étaient plus limitées. Les nouvelles prescriptions, introduites au fil de l'avancement du projet, imposent aujourd'hui la mobilisation de compétences spécifiques telles que l'ingénierie ferroviaire, la sécurité d'exploitation, la protection contre les chocs et le suivi géotechnique renforcé.

Cette évolution réglementaire et technique a un impact direct sur la structure du projet : elle entraîne un besoin accru de coordination interdisciplinaire, une adaptation des études en cours, ainsi qu'une réévaluation des coûts et des délais.

## Impacts techniques et architecturaux

Les nouvelles exigences des CFF, notamment en matière de protection contre le choc ferroviaire, de sécurité des usagers et de stabilité des infrastructures, imposent des adaptations majeures du projet lauréat. Les passerelles doivent être entièrement reconçues afin de répondre aux critères de résistance à l'impact d'un train déraillé, à la stabilité dynamique du remblai ferroviaire et au maintien de la continuité du trafic pendant les travaux.

Elles devront désormais respecter des distances de sécurité accrues par rapport aux voies, intégrer des dispositifs de protection renforcés tels que des barrières de 2,30 m de hauteur à proximité des lignes à grande vitesse, des écrans de protection latéraux, des murets ou éléments de garde-corps à capacité portante élevée, ainsi que des structures capables d'absorber ou de dévier un choc ferroviaire.

Ces exigences entraînent une modification profonde des principes architecturaux initiaux : augmentation des gabarits, renforcement des appuis et des fondations, adaptation des matériaux, et parfois repositionnement des rampes ou escaliers pour respecter les nouvelles zones de sécurité. Ces ajustements affectent non seulement l'esthétique du projet — plus massif et technique — mais aussi son coût global, ses délais d'exécution et la coordination entre les différents corps de métier. Le projet initialement conçu comme un ouvrage de franchissement léger et intégré dans le paysage prend ainsi une dimension d'infrastructure ferroviaire lourde, soumise à un cadre réglementaire beaucoup plus strict.

## Impacts financiers

Les ajustements techniques et le renforcement des compétences engendrent des coûts considérables :

- La première campagne de sondages réalisée devra être complétée par une campagne géotechnique approfondie, dont les études associées seront à la charge de la Ville. Coût estimé : environ CHF 180'000.- (travaux : Bois-Bougy : CHF 100'000.- / Nyon-Prangins : CHF 80'000.-).
- Le coût de mise en conformité du projet avec les nouvelles exigences CFF est estimé à CHF 8,7 millions HT (+/- 30 %) (travaux : Bois-Bougy : CHF 5'000'000.- / Nyon-Prangins : CHF 3'700'000.-).
- D'autres coûts non chiffrés concernent la remise en état des installations ferroviaires en fin de chantier, ainsi que la responsabilité du maître d'ouvrage en cas de dommage ou d'accident. En effet, toute intervention à proximité des voies ferrées implique la mise en place d'installations temporaires (accès, plateformes de travail, protections, dispositifs de signalisation, déviations de câbles ou d'équipements ferroviaires) dont la dépose et la remise en conformité sont à la charge du projet. Ces opérations peuvent s'avérer particulièrement coûteuses, notamment lorsqu'elles nécessitent des interruptions de trafic, des interventions de nuit ou la présence de personnel habilité CFF. De plus, le maître d'ouvrage demeure entièrement responsable des éventuels dommages causés à l'infrastructure ferroviaire, aux équipements techniques ou à l'exploitation — qu'il s'agisse d'un affaissement du remblai, d'un défaut de stabilité des ouvrages provisoires, ou d'un incident ayant un impact sur la circulation des trains. Dans un tel cas, les coûts liés aux réparations, aux pertes d'exploitation et aux pénalités associées à une interruption de la ligne peuvent être extrêmement élevés. Ces éléments, bien que difficiles à estimer précisément à ce stade, représentent un risque financier significatif qui doit être pris en compte dans la planification globale du projet y compris après sa mise en service.

Conformément aux conditions contractuelles, les mandataires auront droit à une révision de leurs honoraires suite à l'augmentation des coûts de construction, pour un montant estimé à CHF 375'000.- pour Bois-Bougy et CHF 475'000.- pour Nyon-Prangins. Ils devront également adapter l'ensemble du projet aux

nouvelles contraintes techniques et sécuritaires imposées par les CFF, ce qui pourrait entraîner des revendications financières supplémentaires ainsi qu'un allongement du calendrier des études. Ces adaptations, découlant directement de la complexification du cadre ferroviaire, représentent des coûts additionnels importants à intégrer dans l'évaluation globale du projet.

#### **4.4 Obligations et conditions générales**

Toutes les interventions réalisées sur le domaine ferroviaire, qu'elles concernent des modifications d'installations CFF, des études techniques, des contrôles de sécurité ou des prestations de planification et de coordination, sont entièrement à la charge du maître d'ouvrage (Ville de Nyon).

Concrètement, chaque appui technique fourni par les CFF — qu'il s'agisse de conseils, de validations de plans, de présence de personnel de sécurité (sentinelles, chefs sécurité, direction de la sécurité) ou de travaux réalisés par leurs équipes — sera facturé au projet, au tarif horaire de CHF 160.- appliqué aux prestations internes des CFF.

Cette règle, déjà connue lors du Mandat d'Études Parallèles (MEP), confirme que la Ville assume l'ensemble des coûts liés à la collaboration avec les CFF, y compris pour les aspects de sécurité ferroviaire et de supervision.

##### **4.4.1 Incidences liées aux conditions générales**

Les exigences des CFF impliquent une augmentation du budget global consacré à leur accompagnement technique et à la sécurité ferroviaire.

En effet, les CFF prévoient d'activer plusieurs de leurs services internes pour appuyer le projet :

- assistance technique et planification ;
- contrôle des installations et supervision des travaux ;
- sécurité ferroviaire sur site, avec la présence d'une Direction de la sécurité, de chefs sécurité et de sentinelles durant les phases de chantier.

Toutes ces prestations seront facturées au maître d'ouvrage (Ville de Nyon). Le montant exact n'est pas encore chiffré, mais il devra faire l'objet d'une offre formelle des CFF SA. Il s'agit d'une conséquence directe de la complexité du projet et du niveau d'encadrement requis pour intervenir sur une ligne à grande vitesse.

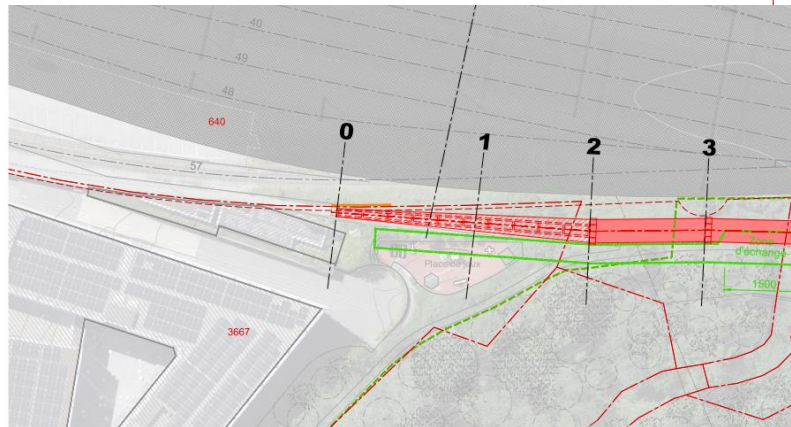
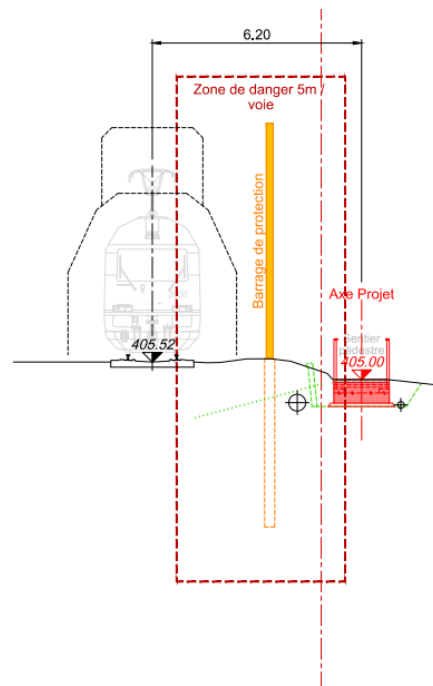
#### **4.5 Voie 57**

Le projet de passerelle présenté dans la consultation préalable 18m de juillet 2025 n'intégrait pas encore le déplacement de la voie ferroviaire n°57, située à proximité immédiate du futur ouvrage. Or, le maintien de cette voie dans sa position actuelle ne permet pas la mise en place de la passerelle avec un gabarit élargi conforme aux exigences de la mobilité douce.

En effet, l'espace disponible du côté sud se limite aujourd'hui au sentier existant longeant le bâtiment Generali, d'une largeur d'environ 1,5 mètre, qui débouche sur le parking relais. Cet espace est insuffisant pour accueillir l'accroche de la passerelle et garantir une largeur de passage adaptée aux piétons et aux cycles, ainsi que les dispositifs de sécurité nécessaires (garde-corps, barrières, zones de croisement, etc.).

Pour permettre une intégration fonctionnelle et conforme aux normes d'accessibilité et de sécurité, il devient donc indispensable de déplacer la voie 57 afin de dégager l'emprise nécessaire à l'implantation de

la passerelle et à l'aménagement de ses accès. Cette opération impliquera également une réorganisation partielle du parking relais, notamment la suppression ou le déplacement de certaines places de stationnement, ainsi qu'une adaptation des cheminements existants pour assurer la continuité des circulations douces. Ces ajustements auront un impact direct sur la géométrie ferroviaire, la configuration des espaces publics et la coordination des phases de chantier avec les CFF et les exploitants du site.



Une solution devra donc être définie conjointement avec les CFF, en concertation avec :

- CFF Infrastructure et Cargo pour la partie technique (quai marchandises et plateforme ferroviaire),
- CFF Immobilier pour les impacts sur le parking relais (P+R).

Les modifications de l'installation ferroviaire qui en découleront devront être validées par l'Office fédéral des transports (OFT).

Pour l'instant, le projet conserve le statut quo en attendant cette coordination. Toutefois, la procédure 18m impose au maître d'ouvrage de démontrer la compatibilité entre la passerelle, la voie 57 et le futur aménagement du P+R.

Le déplacement de la voie 57 était déjà prévu dans le règlement du Mandat d'Études Parallèles (MEP) de 2018. À cette période, la Ville de Nyon et les CFF menaient parallèlement des réflexions d'envergure sur le projet Gare : en septembre 2020, la Ville sollicitait un crédit de CHF 905'000.- TTC (préavis n° 210/2020) pour le développement du secteur Gare et l'organisation d'une étude-test, tandis que les CFF développaient leur propre projet de « mise en conformité gare et successions serrées ». Cette convergence de calendriers représentait alors une opportunité majeure pour coordonner les besoins communaux et ferroviaires.

Les CFF envisageaient en effet d'importants travaux : augmentation de la capacité de la ligne, extension et mise aux normes des quais, création d'un nouveau passage inférieur dans le prolongement de l'avenue Viollier, développement de l'accès aux quais depuis la Morâche, extension des quais côté Genève, ainsi que le déplacement préalable du poste d'enclenchement (phase 2024–2027), condition indispensable à la suite des travaux. Dans cette perspective, le déplacement de la voie 57 s'inscrivait logiquement dans la reconfiguration globale des infrastructures ferroviaires, et une estimation préliminaire des coûts avait alors été réalisée par les CFF.

Les mandataires du projet de passerelles ont donc élaboré leurs propositions en tenant compte de ce déplacement, mais sans l'intégrer dans leurs devis, considérant qu'il relevait du périmètre des interventions ferroviaires liées au projet Gare. C'est pourquoi il est aujourd'hui nécessaire de dissocier deux budgets distincts afin d'obtenir une vision complète et transparente du coût global de l'opération :

- un budget dédié aux contraintes CFF, couvrant l'ensemble des mesures exigées par les nouvelles directives ferroviaires (protection contre les chocs, dispositifs de sécurité, contrôles géotechniques, suivi des déformations, coordination d'exploitation, etc.) et leur intégration dans la conception des passerelles ;
- un second budget consacré au déplacement de la voie 57 et à l'adaptation du parking relais, comprenant la modification du tracé ferroviaire, la reconstitution du remblai, la reprise des installations techniques, ainsi que la réorganisation des accès et des emplacements de stationnement impactés.

Cette distinction budgétaire permet de mieux identifier les responsabilités respectives entre le maître d'ouvrage et les CFF, de planifier les interventions de manière coordonnée et d'assurer une évaluation fiable du coût total de l'opération.

#### **4.6 Incidences du déplacement de la voie 57**

Le déplacement de la voie ferroviaire n°57 représente un enjeu technique, financier et temporel majeur pour le projet de passerelles.

##### **Coûts estimés**

Selon l'estimation transmise par CFF SA le 19 décembre 2024, le coût du déplacement de la voie est évalué à environ CHF 2 millions de francs suisses ( $\pm 50\%$ ). Cette estimation ne couvre toutefois que l'infrastructure ferroviaire elle-même et n'inclut pas :

- les aménagements à refaire (parking P+R, clôtures, réaménagements extérieurs) ;
- les éventuelles pollutions du sol à traiter ;
- les mesures de compensation écologique ou la création d'une paroi antibruit ;
- ni les compensations foncières ou locatives qui pourraient être demandées.

## **Planification et délais**

Le déplacement de la voie 57 ne pourra intervenir qu'après la transformation complète de la gare de Nyon, par conséquent, pas avant 2040. Or, au moment du Mandat d'Études Parallèles (MEP) de 2018, la planification du projet Gare prévoyait encore une mise en service complète vers 2032, selon le calendrier présenté par les CFF : étude préliminaire des quais et du passage inférieur en 2020, avant-projet en 2021–2022, permis de construire en 2023–2025, réalisation du poste d'enclenchement dès 2026, puis travaux des quais et passages inférieurs entre 2027 et 2032. Cette planification, alors considérée comme réaliste, permettait d'envisager la reconfiguration du secteur de la gare — et donc le déplacement de la voie 57 — dans un horizon relativement proche, cohérent avec le développement des passerelles étudiées dans le cadre du MEP.

Aujourd'hui, l'horizon opérationnel s'est considérablement déplacé : le déplacement de la voie 57 n'est plus envisageable avant 2040, en raison du report des interventions CFF et de la nécessité de reconstruire intégralement les infrastructures de la gare avant toute modification de tracé. En attendant cette échéance, le projet de passerelles devrait proposer une solution transitoire pour assurer la continuité des circulations piétonnes et cyclistes, dont les coûts de réalisation et les adaptations ultérieures restent à estimer.

De plus, les grands chantiers CFF sont souvent soumis à des aléas de calendrier liés à leur complexité technique et à la coordination nationale. L'horizon 2040 pourrait donc être repoussé.

Enfin, durant les travaux de réaménagement de la gare, l'accès à la passerelle du côté de Prangins pourrait être temporairement condamné, rendant l'ouvrage partiellement inutilisable jusqu'à la fin du chantier.

## **5. Impacts financiers et risques pour la Ville de Nyon**

### ***Situation financière***

Sur le plan financier, les incidences cumulées des exigences formulées par les CFF se traduisent par une majoration estimée à près de CHF 11,9 millions de francs hors taxes par rapport aux coûts initialement prévus.

Ces surcoûts concernent notamment :

- la révision complète du projet afin de l'adapter aux nouvelles contraintes techniques et sécuritaires des CFF ;
- l'augmentation des honoraires des mandataires (architectes, ingénieurs et spécialistes) liée à la reprise et à la complexification des études ;
- les prestations spécifiques demandées par les CFF (analyses techniques, mesures de sécurité, coordination ferroviaire, etc.) ;
- ainsi que les investigations géotechniques et environnementales supplémentaires requises pour garantir la conformité du projet aux normes en vigueur.

Il convient de noter que cette estimation ne tient pas compte du déplacement éventuel de la voie 57, dont les incidences financières restent à évaluer. Ce point pourrait, à lui seul, représenter un coût additionnel significatif, selon les solutions techniques retenues.

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des surcoûts identifiés à ce stade. Tous les montants mentionnés résultent d'estimations préliminaires, établies sur la base du retour de la procédure 18m des CFF, et devront être précisés dans le cadre des prochaines phases d'étude.

Nature des surcoûts	Tronçon Bois-Bougy		Nyon-Prangins		Remarque (Hypothèses)
	Etudes	Travaux	Etudes	Travaux	
Entretien des surfaces sur le domaine ferroviaire, mais à charge du MO	-	20'000.- CHF HT/annuel	-	30'000.- CHF HT/annuel	Renchérissement non compris.
Démolition de l'ouvrage, sur requête de CFF SA					Non chiffré
Remise en état de la parcelle					Non chiffré : Etat souhaité inconnu.
Indemnité pour l'utilisation du domaine ferroviaire					Selon convention à établir avec CFF
Mandater un bureau pilote	250 000 CHF	-	250 000 CHF	-	DGT+DLT avec compétence ferroviaires.
Mandater un spécialiste en sécurité ferroviaire pour accompagner le groupement	75 000 CHF	-	75 000 CHF	-	(Estimation)
Campagne de sondage géotechnique compl. et géotechnicien	85 000 CHF	100 000 CHF	65 000 CHF	80 000 CHF	(Estimation)
Mandater une spécialiste mise à la terre	50 000 CHF	-	65 000 CHF	-	(Estimation)
Mandater un ingénieur environnement	35 000 CHF	50 000 CHF	35 000 CHF	50 000 CHF	Campagne de reconnaissance et SER
Mandater un ingénieur mobilité	10 000 CHF	-	25 000 CHF	-	(Estimation)
Expert structure et géotechnique	75 000 CHF	-	75 000 CHF	-	(Estimation)
Ingénieur sécurité	75 000 CHF	-	75 000 CHF	-	(Estimation)
Accompagnement CFF technique et sécurité.	250 000 CHF	-	250 000 CHF	-	(Estimation) Offre à demander à CFF.
Surouts du projet présenté en 18m light	-	5 000 000 CHF	-	3 700 000 CHF	cf. rapport LESA du 02.10.25 (+/-30%)
Mise à jour des honoraires du groupement Grandiant suite à la hausse des coûts	375 000 CHF	-	475 000 CHF	-	Estimation du surcout des honoraires mandataires prévus contractuellement dès la phase 31 en cas de hausse du cout des travaux
Revendication du groupement GRADIENT de mandataires pour des modifications de projet, suite à la 18m préliminaire	45 000 CHF	-	55 000 CHF	-	Estimation, devis à demander aux mandataires.
Prestations complémentaires BAMO	75 000 CHF	-	75 000 CHF	-	(Estimation)
Récap.	Tronçon Bois-Bougy		Nyon-Prangins		CHF HT
	Etudes	Travaux	Etudes	Travaux	TOTAL
<b>Total surcoûts</b>	1 400 000 CHF	5 150 000 CHF	1 520 000 CHF	3 830 000 CHF	<b>11 900 000 CHF</b>

Par ailleurs, le tableau des coûts totaux est fondé sur le devis de l'étude préliminaire 2019, majoré de 16 % afin de tenir compte du renchérissement constaté selon l'indice des prix de la construction (IPC).

Coûts travaux +études 2019 (ICP +16%)	Bois- Bougy	Nyon- Prangins	Total TTC
Coûts travaux MEP (ICP +16%)	5 805 600,00 CHF	5 696 200,00 CHF	11 501 800,00 CHF
Coûts études	740 000,00 CHF	676 000,00 CHF	1 416 000,00 CHF
<b>Total</b>	<b>6 545 600,00 CHF</b>	<b>6 372 200,00 CHF</b>	<b>12 917 800,00 CHF</b>

Coûts travaux +études 2025	Bois- Bougy	Nyon- Prangins	Total TTC
Coûts travaux 2025 avec contraintes CFF	11 372 750,00 CHF	9 836 430,00 CHF	21 209 180,00 CHF
Coûts études	2 253 400,00 CHF	2 319 120,00 CHF	4 572 520,00 CHF
<b>Total</b>	<b>13 626 150,00 CHF</b>	<b>12 155 550,00 CHF</b>	<b>25 781 700,00 CHF</b>

Surcoûts travaux + études	Bois- Bougy	Nyon- Prangins	Total TTC
Surcoûts travaux	5 567 150,00 CHF	4 140 230,00 CHF	9 707 380,00 CHF
Surcoûts études	1 513 400,00 CHF	1 643 120,00 CHF	3 156 520,00 CHF
<b>Total Surcoûts</b>	<b>7 080 550,00 CHF</b>	<b>5 783 350,00 CHF</b>	<b>12 863 900,00 CHF</b>

L'augmentation est d'environ **99,6 %** — soit quasiment **un doublement** du coût initial.

S'agissant du financement fédéral, il convient de rappeler que **celui-ci est plafonné à CHF 5,3 millions**, sur la base du coût estimé en 2019 à **CHF 12,31 millions**.

Le montant de la subvention de la Confédération 2025 (IPC+TVA) est le suivant :

Passerelle	Bois- Bougy	Nyon- Prangins	Total TTC
Subventions fédérales (ICP +16%)	3 230 490,00 CHF	2 947 680,00 CHF	6 178 170,00 CHF

Il est important de rappeler que le mode d'attribution de ces subventions dans le cadre du PA2 ne permet pas de garantir les montants indiqués. Ce sont en effet les études développées qui constituent le support des demandes de financement auprès de la Confédération.

### **Impacts organisationnels et risques**

Sur le plan organisationnel, la multiplication des intervenants techniques et la dépendance totale vis-à-vis des décisions de CFF SA induiraient un pilotage complexe, coûteux et difficilement maîtrisable.

La coordination avec les interfaces ferroviaires, la gestion des procédures internes aux CFF et la synchronisation des études entre mandataires externes et services techniques exigeraient une mobilisation accrue de ressources internes et un suivi administratif soutenu.

Ces éléments, conjugués aux incertitudes techniques et financières persistantes, remettent profondément en question la soutenabilité globale du projet, tant à court qu'à moyen et long terme.

Le tableau ci-dessous recense les principaux risques résiduels potentiels identifiés à ce stade, susceptibles d'être supportés par la Ville de Nyon, notamment en matière de coûts, de délais, de responsabilité contractuelle et de pérennité du financement.

Risque	Impact	Probabilité	Mesure
Surcoûts pour stabiliser les remblais ferroviaires	Coûts Retard planning	Élevée	Campagne d'investigation et provision au budget. Négocier une participation de CFF, le cas échéant.
Pollution des terrains	Coûts Retard planning	Élevée	Campagne d'investigation et provision au budget.
Mesures de compensation écologiques	Coûts	Élevée	Campagne de reconnaissance et SER
Incidence du choc sur l'ouvrage	Coûts Architectural	Élevée	Conception & Dimensionnement
Réaménagement de la place de la Gare (P+R, Am Ext, etc.)	Coûts Retard planning	Élevée	Projet à établir de manière concertée entre CFF et le MO
Travaux de modernisation de la gare de Nyon	Retard planning Utilisation de l'ouvrage	Moyenne	Coordination avec CFF
Dégâts aux installations ferroviaires	Coûts Retard planning	Moyenne	Planification et suivi des travaux. Coordination avec CFF et spécialistes
Interruptions de l'exploitation ferroviaire	Coûts Réputationnel	Moyenne	Planification et suivi des travaux. Coordination avec CFF et spécialistes
Complexité d'entretien et remise en état de l'ouvrage dans l'espace exigu	Coûts	Moyenne	Conception.
Procédures AIMP pour sélectionner les mandataires complémentaires nécessaire au projet	Planning	Faible	Planification

## 6. Synthèse de l'analyse technico-financière

À la suite de l'examen du rapport de l'assistant à la maîtrise d'ouvrage (AMO), établi en date du 3 octobre 2025, ainsi que des prises de position transmises par CFF SA en août 2025, sur la base de l'examen préalable du projet conformément à la procédure 18m, le Service des infrastructures (SDI) de la Ville de Nyon et le service Urbanisme de la commune de Prangins constatent que le projet des passerelles Nyon-Prangins et

Bois-Bougy ne peut plus être poursuivi dans les conditions actuelles sans exposer les communes à des coûts supplémentaires importants et à supporter des risques et responsabilités significativement supérieurs à ceux initialement envisagés y compris sur les ouvrages CFF.

Les analyses récentes démontrent que les conditions de faisabilité technique, de sécurité et de planification, ne sont pas réunies pour garantir une mise en œuvre maîtrisée dans les délais impartis. En particulier, les contraintes imposées par les installations ferroviaires existantes et les futurs aménagements prévus par les CFF ne permettent pas d'assurer la compatibilité durable du projet avant l'horizon 2040, date à laquelle des travaux d'infrastructure majeurs pourraient profondément modifier la configuration du secteur concerné.

De plus, le concept architectural initial, élaboré dans le cadre du Mandat d'Études Parallèles, se trouve aujourd'hui remis en question. Conçu pour un contexte ferroviaire moins contraignant, il ne répond plus aux exigences techniques et sécuritaires actuelles des CFF, notamment en matière de protection contre les chocs ferroviaires, de gabarits de sécurité, et de dimensionnement structurel. Les adaptations nécessaires — renforcement des appuis, élargissement des franchissements, modification des rampes et intégration de nouveaux dispositifs de sécurité — entraîneraient une transformation substantielle de l'esthétique et des principes architecturaux du projet.

Ainsi, le concept original, fondé sur la légèreté, la transparence et l'intégration paysagère, perdrait une grande partie de sa cohérence et de sa valeur urbaine, au profit d'un ouvrage plus massif et d'apparence purement technique, éloigné de l'intention architecturale initialement retenue par le jury du MEP.

Dans ce contexte, le SDI a transmis à la Municipalité de Nyon l'ensemble des éléments techniques et financiers actualisés ainsi que les conséquences qu'impliquerait la poursuite du projet dans sa forme actuelle. Après avoir pris connaissance de cette analyse détaillée et des risques qui en ressortent, la Municipalité de Nyon a estimé que les conditions de faisabilité, de coordination ferroviaire et de financement ne sont plus réunies.

Les mêmes informations ont été communiquées par le Service Urbanisme de la Commune de Prangins à la Municipalité de Prangins, qui a procédé à sa propre évaluation. Les deux Municipalités se sont ensuite concertées afin d'examiner les différents scénarios possibles quant à l'avenir du projet.

Au vu des éléments présentés — tant sur le plan financier (forte hausse des coûts non subventionnables) que calendaire (incertitudes majeures liées aux délais et aux décisions des CFF) — les deux Municipalités ont considéré que la pertinence et la faisabilité de la poursuite du projet n'étaient plus garanties.

En conséquence, la Municipalité de Nyon, de concert avec la Municipalité de Prangins, a décidé de renoncer à l'ensemble du développement des passerelles de mobilité douce concernées et de clore formellement les études en cours.

Bien que regrettable au regard des ambitions initiales en matière de mobilité douce, cette décision s'inscrit dans une démarche de gestion responsable des deniers publics et de priorisation des investissements au bénéfice direct de la population.

La Ville de Nyon et la Commune de Prangins réaffirment néanmoins leur engagement en faveur de la mobilité active. Elles orienteront désormais leurs efforts vers des solutions alternatives, qui évitent au maximum le domaine ferroviaire afin de se soustraire ou de minimiser l'impact des exigences et contraintes des CFF. Cela permettra une meilleure maîtrise des projets afin d'améliorer la continuité et le confort des liaisons piétonnes et cyclables entre Nyon, Prangins et le secteur de Bois-Bougy.

## 7. Conséquence suite à l'abandon des études

À ce jour, le montant des engagements liés aux études des deux passerelles s'élève à environ CHF 444'000.- sur un crédit total approuvé de CHF 1,576 million.

Ce montant se répartit entre CHF 312'000.- pour la Ville de Nyon et CHF 132'000.- pour la Commune de Prangins, cette dernière ne finançant, conformément à la convention en vigueur, que les études relatives à la passerelle Nyon–Prangins.

Ces dépenses correspondent aux coûts engagés jusqu'à ce jour et resteront à la charge des collectivités concernées, aucune compensation n'étant prévue par la Confédération en cas d'interruption du projet avant la phase de réalisation.

La Municipalité de Nyon sera chargée de procéder à la clôture des études et des mandats en cours.

Elle informera officiellement l'ensemble des partenaires institutionnels — CFF SA, État de Vaud, Confédération et Région de Nyon — de sa décision ainsi que des modalités retenues pour la clôture des engagements contractuels.

Enfin, un communiqué de presse a été préparé conjointement entre la Ville de Nyon et la Commune de Prangins, afin d'informer la population de la décision d'abandon des passerelles et des éléments qui motivent cette orientation.

## 8. Synthèse de l'analyse technico-financière

À la suite de la décision d'abandonner les projets de passerelles, la Municipalité de Nyon et celle de Prangins poursuivront leurs efforts pour garantir la continuité et la qualité des itinéraires de mobilité active entre Nyon, Prangins et le secteur de Bois-Bougy. Elles examineront des pistes alternatives d'aménagement visant à améliorer les liaisons piétonnes et cyclables, en s'appuyant sur les infrastructures existantes et en tenant compte des aménagements ferroviaires futurs prévus par les CFF, ainsi que des contraintes ferroviaires, foncières et topographiques du secteur. Les études et démarches nécessaires seront engagées afin d'identifier des solutions cohérentes à long terme, offrant des liaisons confortables, sûres et efficaces pour les usagers.

### **Passerelle Nyon-Prangins**

La Municipalité de Nyon et celle de Prangins évalueront la possibilité d'améliorer l'accessibilité entre Nyon et Prangins en tenant compte de la future passerelle d'Etraz Sud. Elles analyseront notamment les solutions permettant de relier cette passerelle depuis le pont de la Redoute, de manière à assurer une connexion optimale pour les piétons et les cyclistes, mais également la possibilité de formaliser et consolider les itinéraires actuels transitant le long de *La Mobilière*.

### **Passerelle Bois-Bougy**

Pour le secteur de Bois-Bougy, la Municipalité de Nyon analysera plusieurs solutions concrètes compatibles avec les contraintes techniques, foncières et environnementales du site. Cette démarche visera à identifier les options les plus aptes à garantir une liaison confortable, sécurisée et de qualité pour les usagers. L'analyse portera notamment sur l'amélioration des conditions de confort et de sécurité du sentier existant — éclairage, revêtement, mobilier urbain — sur des élargissements ponctuels côté lac, lorsque cela est possible. D'autres itinéraires seront également étudiés, notamment via le chemin de la Croisette, la promenade du Mont-Blanc et la RC1.

## 9. Conclusion

À l'issue de l'analyse menée par la Municipalité de Nyon, en étroite concertation avec la Commune de Prangins, et avec l'appui du bureau d'assistance au maître d'ouvrage (AMO) ainsi que des partenaires techniques, il apparaît que le projet des passerelles de mobilité douce Nyon–Prangins et Bois-Bougy ne peut plus être poursuivi dans des conditions financièrement et techniquement soutenables pour la Ville.

Les surcoûts identifiés, combinés aux incertitudes techniques persistantes, exposent en outre la Municipalité de Nyon à des risques significatifs, notamment en cas de désordres affectant les voies ferroviaires durant ou après les travaux, ce qui obligerait la Ville à assumer les coûts, y compris ceux liés aux ouvrages des CFF.

Les nouvelles exigences formulées par les CFF, la complexité croissante du cadre ferroviaire et les incertitudes liées à la planification à long terme entraînent une très forte augmentation des coûts ainsi que des délais incompatibles avec les objectifs initiaux du projet. À ce stade, les travaux ne pourraient raisonnablement intervenir avant 2040, sans garantie de stabilité du contexte technique et temporelle.

Sur le plan financier, les études en cours représentent déjà un engagement de CHF 444'000.- sur un crédit total approuvé de CHF 1,576 million. Ce montant se répartit entre CHF 312'000.- pour la Ville de Nyon et CHF 132'000.- pour la Commune de Prangins, cette dernière ne finançant, conformément à la convention en vigueur, que les études relatives à la passerelle Nyon-Prangins.

Dans ces conditions, la Municipalité de Prangins, en accord avec la Municipalité de Nyon, a décidé, dans sa séance de Municipalité du 24 novembre 2025 de renoncer formellement à la poursuite du projet et de clore les études en cours, afin de préserver les finances communales et d'éviter l'engagement de dépenses supplémentaires sans perspective de réalisation à court ou moyen terme.

Cette décision, bien que regrettable au regard des ambitions initiales du projet d'agglomération, s'inscrit dans une démarche de gestion responsable et pragmatique. La Municipalité réaffirme néanmoins son engagement en faveur de la mobilité douce et poursuivra, en collaboration avec la Municipalité de Nyon et les autres partenaires concernés, le développement de solutions alternatives plus réalistes, adaptées aux nouvelles contraintes actuelles et directement bénéfiques pour la population.

Ainsi adopté en séance de Municipalité du 1<sup>er</sup> décembre 2025

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La syndique



Dominique-Ella Christin



Le secrétaire



Basile Kaiser