



COMMUNE DE GENOLIER

Place du Village 5 - 1272 Genolier
tél. 022 366 86 30
www.genolier.ch - greffe@genolier.ch

Au Conseil communal de Genolier

Genolier, le 23 juillet 2024

PREAVIS N° 57/2024

concernant la participation de la Commune de Genolier (CHF 71'000.—) au coût de l'étude préliminaire de l'aménagement de la RC24 avec la création d'un aménagement cyclable entre Genolier et Nyon

Municipaux responsables

Pascal Colombo, Municipal
André Darmon, Syndic

Commissions chargées de l'étude

Commission des finances
Commission des routes, domaines et urbanisme

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Dans le cadre de la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035, un réseau structurant cyclable cantonal a été défini. Ce réseau identifie les axes majeurs où mettre en œuvre de manière prioritaire des aménagements cyclables permettant à tout un chacun d'opter pour le vélo comme moyen de transport quotidien. La RC24 fait partie de ce réseau cyclable structurant, il s'agit donc de le mettre en œuvre.

La RC 24 un axe du réseau routier principal complémentaire, la partie hors traversée de localité est de compétence cantonale, tandis que les parties en traversée de localité sont de la compétence des communes de Duillier, de Genolier et de Nyon. Depuis le 24.01.2023, un exposé des motifs et projet de décret (EMPD) est en vigueur et permet d'octroyer une subvention de 50% des coûts d'étude aux communes pour les tronçons de RC en localité.

Deux autres besoins d'actions sont à la source de la présente étude :

- le passage supérieur sur la N01 sur la route de Genolier doit être assaini à l'horizon 2029-2030 ;
- la commune de Duillier a sollicité le canton sur cet objet.

Le tracé de l'itinéraire cyclable par la RC24 a été validé lors de la séance de cadrage du 13 mars 2024.

1.2 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'étude a pour objectif de proposer un aménagement et un principe d'exploitation du tronçon routier fonctionnels qui intègrent les besoins locaux et qui soient optimaux du point de vue de la sécurité et du coût. Le projet devra limiter les emprises et les impacts environnementaux, il devrait intégrer d'éventuels besoins paysagers dans les traversées de localité uniquement.

Le but de l'étude est également d'aboutir à un projet consensuel qui sera porté par tous les partenaires.

Pour ce faire, l'étude :

- sera le fruit d'une collaboration entre un spécialiste génie-civil, un spécialiste mobilité, un spécialiste environnement et un spécialiste architecte-paysager. Chaque spécialiste aura un mandat distinct. Le mandataire mobilité devra assurer la coordination technique entre les différents spécialistes. La mise en contact initiale sera assurée par le pilote de l'étude.
- aboutira sur l'élaboration d'un plan de l'aménagement du tronçon routier, d'un plan des emprises foncières du projet, sur une identification des principaux impacts environnementaux à traiter/compenser et sur un chiffrage du projet selon le niveau de détail requis par la DGMR (tableau en annexe) et en établissant une répartition financière du coût du projet entre les maîtres d'ouvrage.

Pour donner suite à cette étude, une pré-convention de financement sera établie entre les futurs maîtres d'ouvrage (prestation non incluse dans le présent mandat), confirmant leur engagement sur le projet et sur la suite des opérations à mener.

1.3 DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE

Les prestations à réaliser dans le cadre du présent mandat sont décrites au chapitre 2 ci-après.

L'étude se déroulera selon 4 étapes :

1. Établissement du diagnostic, des contraintes et des objectifs/besoins à satisfaire
2. Principe schématique des aménagements cyclables sur la RC24 :
 - en section-type pour chacun des tronçons de l'axe étudié ;
 - au travers d'esquisses d'aménagements pour le traitement des points particuliers (carrefours, ponts...)

La démarche d'étude nécessitera la génération et l'évaluation de variantes. Pour s'assurer de la faisabilité de certaines variantes, il sera éventuellement localement nécessaire d'aller au-delà du schéma ou de l'esquisse.

3. Etablissement de l'avant-projet partiel pour la variante retenue.

Au stade de l'élaboration du plan complet, pour des raisons de faisabilité, il sera éventuellement nécessaire de générer des variantes locales.

4. Chiffrage du projet à +/- 30% et répartition financière entre les partenaires selon la Loi vaudoise sur les Routes (LRou).

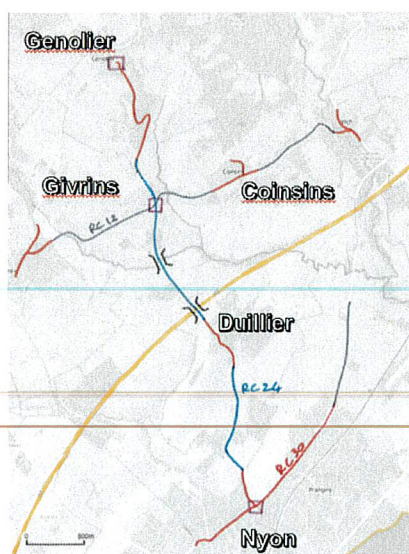
1.4 PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude concerne le tronçon de la RC24 (d'environ 6 km) allant du carrefour avec la RC21 au centre de Genolier jusqu'au giratoire avec la RC30 à Nyon (voir illustration ci-après).

Le dénivelé total est d'environ 125 m et la pente maximale d'environ 7%. Le tableau ci-dessous recense les parts de l'itinéraire en et hors localité pour chaque commune.

Tronçon de la RC24 concerné	En localité (EL)		Hors localité (HL)		Sous-total par commune
	km	%	km	%	
Duillier	0.68	11%	2.50	42%	3.18
Genolier	1.25	21%	0.60	10%	1.85
Nyon	0.37	6%	0.60	10%	0.97
Total EL et HL (en km)	2.30	38%	3.70	62%	6.00

Le carrefour entre la RC24 et la RC12, appelé le carrefour du Mimorey fait partie du périmètre d'étude. Son réaménagement pourrait impacter les communes de Givrins et de Coinsins, c'est pourquoi ses communes seront intégrées dans le mandat au temps opportun dans le groupe de suivi.



Légende

- Réseau cantonal de base
- Réseau cantonal complémentaire
- Traversée de localité
- Carrefour clé
- { } Passage supérieur

2. PRESTATIONS ATTENDUES

En préambule, pour chacune des 4 phases de l'étude, les prestations des quatre mandataires sont décrites. Leur répartition entre chaque mandataire et le degré d'implication de chacun sont précisés dans des tableaux (un par phase d'étude).

2.1 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE ET IDENTIFICATION DES CONTRAINTES

Sur la base du diagnostic, les mandataires devront établir et justifier les objectifs et contraintes du projet (sécurité, mobilité douce, accessibilité, contraintes constructives, etc.), en particulier dans le domaine des impacts où le mandant devra justifier le financement du projet ainsi que toutes les emprises foncières ou impacts environnementaux qui en découleront. Pour ce faire, les mandataires devront faire un diagnostic de la situation initiale dans le périmètre d'intervention dont ils tireront les objectifs/besoins et contraintes du projet.

Diagnostic mobilité

Le mandataire recueillera et analysera les données de base nécessaires à l'établissement d'un diagnostic des mobilités actuelles.

La collecte des données portera notamment sur :

- le trafic actuel journalier en section sur les différents tronçons du périmètre d'étude
- l'accidentologie des 5 dernières années
- la fréquentation journalière des trois arrêts de bus dans le périmètre d'étude (nombre de lignes TP, fréquence des bus, montées-descentes aux arrêts)
- une analyse des 3 carrefours clé :
 - RC24-RC21, centre de Genolier
 - RC24-RC12, carrefour du Mimorey
 - RC24-RC30, route de l'Etraz.

L'objectif n'est pas de redimensionner ces carrefours mais bien d'y intégrer les aménagements cyclables et de régler d'éventuels problèmes de sécurité observés. Pour ce faire les éléments suivants seront collectés et analysés.

- les dysfonctionnements observables : des files d'attente, des conflits, des pertes de temps, des blocages
- des comptages trafic : si besoin, directionnels aux heures de pointe déterminantes (HPM et/ou HPS) pour les carrefours problématiques (et calcul des capacités utilisées) et/ou en section.

Diagnostic génie-civil

Ce diagnostic comprendra au moins les éléments suivants :

- relevé géométrique complet de la route (gabarits, profils en long, profil en travers, limites du domaine public...)
- vérification de la présence de réseaux (en sous-sol, aérien...)
- état de l'ouvrage sur la rivière « La Colline » ...

~~Le diagnostic sera complété par l'identification de toutes contraintes physiques et techniques qui pourraient impacter le projet, ainsi que par le recueil des données cadastrales.~~

Il est à noter que la couche d'usure entre Nyon et Duillier sera refaite à l'été 2024 et qu'aucune réfection de chaussée n'est prévue par le Canton entre Duillier et Genolier à moyen terme.

Diagnostic environnement

Le diagnostic comprendra l'identification des impacts environnementaux qui pourraient être bloquants ou nécessitant des études spécifiques dès ce stade des réflexions. Il est possible de relever les principaux impacts suivants :

- les surfaces d'assolement, les zones cadastrées forêts ;
- les secteurs de protection des eaux ;
- les milieux naturels ayant une valeur écologique ;
- les zones légalement protégées ou réglementées ;
- les objets inscrits dans les différents inventaires naturels ou construits.

Le diagnostic sera complété par l'identification de toutes contraintes environnementales qui pourraient impacter le projet.

Diagnostic paysager

Le diagnostic paysager portera sur l'ensemble du périmètre et comprendra les éléments suivants :

- Historique succinct
- Identification des vues, des points d'intérêts et des sites patrimoniaux existants.
- Identification des séquences paysagères et de leur potentiel

Pour les prestations, le tableau ci-dessous indiquent les rôles des différents mandataires et les coordinations qui seront nécessaires entre les mandataires.

Tableau récapitulatif des prestations

R : est responsable de la prestation et la produit lui-même	C : collabore à la prestation		Coord : coordonne le travail des mandataires et est responsable du rendu	
Description des prestations	Intervenants			
Phase 1 : Diagnostic et contraintes	Mobilité	Génie-civil	Environnement	Paysagiste
Séance de démarrage avec 1 groupe de suivi	R+Coord	R	R	R
Collecte et analyse des données de base et des besoins	R	R	R	R
Définition des objectifs/besoins et des contraintes d'aménagement	R	R	R	R
Séances de coordination entre les mandataires et synthèse du diagnostic et des contraintes (2 séances)	R+ Coord	C	C	C
Préparation des documents de présentation et participation aux séances du groupe de suivi (1 séance)	R + Coord	R	R	R
Rédaction des PV, mise à jour du calendrier de l'étude, et le suivi financier de l'étude	R + Coord	C	C	C
Texte et figures du paragraphe relatif du rapport technique*	R + Coord	R	R	R

*Le rapport technique est un livrable de fin de mandat.

2.2 PRINCIPE SCHÉMATIQUE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, GÉNÉRATION ET ÉVALUATION DE VARIANTES

A l'issue d'une analyse faite par la DGMR, l'étude part du principe que le tracé de la liaison Genolier-Duillier-Nyon empruntera intégralement le tracé de la RC24.

Dans cette phase d'étude le mandataire mobilité sera porteur de la génération des variantes et de la coordination avec les autres thématiques. Les mandataires génie civil, environnement et paysagiste devront alimenter la génération et l'évaluation des variantes du point de vue de leur domaine.

Cette phase sera itérative entre les variantes d'aménagement en section et le traitement des points particuliers.

2.2.1 Variantes d'aménagement en section

Le tronçon de la RC24 fera probablement l'objet d'un découpage en tronçons homogènes (à minima en et hors localité).

Pour chacun des tronçons, des variantes d'implantation de l'aménagement cyclable seront générées et évaluées.

Des critères d'évaluation des variantes seront proposés, ils découleront des contraintes et objectifs/besoins issus du diagnostic mais aussi de notions telles que l'articulation/la continuité entre les différents tronçons, la limitation des impacts environnementaux, le coût, etc. Ces critères seront préalablement validés par le groupe de suivi.

L'objectif sera, entre autres, de limiter les emprises sur les surfaces d'assolement, les aires forestières ou toutes zones légalement protégées ou réglementées ou, le cas échéant, de justifier les emprises/impacts inévitables pour la réalisation du projet.

Les variantes d'aménagement qui seront envisagées au cours de la réflexion seront analysées, chiffrées, comparées et, si nécessaire, représentées. Les fonctionnalités du point de vue des cycles mais aussi des autres modes (viabilité, sécurité, capacité, etc.) devront être démontrées et les emprises foncières devront être indiquées.

Des standards ont été définis par le Canton pour le réseau structurant cyclable cantonal et ils seront à utiliser dans le dimensionnement des aménagements cyclables :

	Hors localité (80km/h)	En localité (50km/h)	En localité (30km/h)
Trafic mixte	< 800 véh/j*	< 2'500 véh/j	<5'000 véh/j
Bandes ou pistes	800 – 2'500 véh/j	2'500 – 10'000 véh/j	<12'000 véh/j
Pistes cyclables	> 2'500 véh/j	> 10'000 véh/j	>12'000 véh/j

*Toutes les valeurs sont du trafic journalier moyen - TJM

2.2.2 Traitement des points particuliers

Les points particuliers de l'axe sont les trois carrefours clé et d'autres points particuliers de l'axe éventuellement mis en évidence par le diagnostic et nécessitant un traitement particulier, par exemple les points de transitions entre les tronçons homogènes (si différents types d'aménagements).

Pour les carrefours clé, sur la base du diagnostic et des objectifs visés, le mandataire mobilité, aura pour tâche de proposer un aménagement cyclable qui traverse les carrefours. Si besoin, l'aménagement et l'exploitation de ces carrefours seront adaptés. Pour ce faire, des variantes, d'aménagement et d'exploitation seront générées, éventuellement esquissées.

Les critères à prendre en compte pour l'évaluation sont de nature différente : capacité en heures de pointe, mais aussi sécurité, consommation de SDA, facilité et sécurité pour les modes doux, etc.

Les charges de l'état actuel pourront être considérées pour les calculs de capacité. Selon les résultats des calculs, une analyse de sensibilité avec une augmentation du trafic naturel, pourra être demandée par le mandant. Les variantes de carrefours pourront inclure des typologies de carrefours diverses de l'existant du plus simple au plus complexe. Les

esquisses pertinentes d'aménagements des carrefours devront être soumises au mandataire génie-civil pour en évaluer la faisabilité.

A l'issue de cette phase de réflexions un principe schématique d'aménagement de l'axe en section et avec esquisse pour tous les points particuliers, sera retenu et proposé pour validation au groupe de suivi. Le principe de fonctionnement de l'axe, pour l'ensemble des modes de transports et d'implantation du nouvel aménagement cyclable sera élaboré. Le plan des voies, l'affectation des espaces aux différents modes et le principe de fonctionnement de chaque carrefour seront établis.

Le mandataire mobilité sera responsable du découpage en tronçons de l'axe étudié (avec le paysagiste), de la génération et de l'évaluation des variantes d'aménagements cyclables ainsi que de l'exploitation générale de l'axe. Il aura pour tâche de s'assurer de la fonctionnalité des variantes, de la prise en compte des autres modes et de la résolution des problèmes de sécurité relevés.

Le mandataire génie civil aura pour tâche d'implanter les variantes envisagées, de contrôler la faisabilité technique de leur implantation, d'établir une première approche de leurs géométrie et emprises, et une évaluation sommaire des coûts uniquement pour les comparer entre elles à ce stade.

L'architecte paysagiste aura pour tâche de proposer un découpage de l'axe (avec le mandataire mobilité), d'émettre des propositions de concept de valorisation paysagère dans les traversées de localité uniquement, selon les opportunités offertes par chaque variante envisagée. Les concepts paysagers pour les différentes variantes seront sommairement chiffrés, comparés et, si nécessaire, illustrés.

Le mandataire environnement aura pour tâches d'évaluer les variantes proposées par rapport aux impacts sur l'environnement.

Tableau récapitulatif des prestations

Le tableau ci-dessous indiquent les rôles des différents mandataires et les coordinations qui seront nécessaires entre les mandataires.

R : est responsable de la prestation et l'exécute lui-même	C : collabore à la prestation		Coord : coordonne le travail des mandataires et est responsable du rendu	
Description des prestations	Intervenants			
Phase 2 : Principes d'aménagement	Mobilité	Génie-civil	Environnement	Paysagiste
Découpage en tronçons homogènes	R	C		C
Établissement des critères d'évaluation, génération des variantes	R	C	C	C
Évaluation des variantes en section et analyse des points particuliers	R+Coord	R	C	C
Séances de coordination entre les mandataires et synthèse de l'analyse avec recommandation d'une variante (2 séances)	R + Coord	C	C	C
Préparation des documents de présentation et participations aux groupes de suivi (2 séances)	R+ Coord			
Rédaction des PV, mise à jour du calendrier de l'étude, et le suivi financier de l'étude	R+ Coord	C	C	C
Texte et figures/esquisses du paragraphe relatif du rapport technique*	R + Coord	R	C	C

*Le rapport technique est un livrable de fin de mandat.

A titre indicatif, les critères usuels retenus par la DGMR pour la comparaison d'aménagement cyclables sont indiqués ci-dessous. Cette liste n'est pas exhaustive.

Qualité de l'aménagement cyclable

- Efficace : continuité / fluidité de l'aménagement dans chaque sens : vers Nyon / vers Genolier ;
- Attrayant : conformité avec les objectifs cantonaux ; satisfactions des demandes de toutes les mobilités / désertes des riverains ; valorisation de l'environnement et du patrimoine ;
- Homogène : homogénéité interne au projet et avec les connexions, lisibilité.

Contraintes de l'aménagement

- Procédure d'expropriation / oppositions ;
- Impacts / valorisations environnementaux et patrimoniaux ;
- Emprises SDA / Forêt / Foncier ;
- Coûts (génie-civil, ouvrages, entretien).

2.3 ELABORATION DES PLANS D'AVANT-PROJET SOMMAIRE DE LA VARIANTE RETENUE

Sur la base du principe d'aménagement retenus, **le mandataire génie-civil**, en concertation avec les autres mandataires, établira l'avant-projet sommaire. Les aménagements cyclables, les cheminements piétonniers, la localisation des traversées modes-doux et les aménagements pour les transports publics (arrêts, voie bus, carrefour avec priorisation, etc.) seront matérialisés sur un plan complet de l'aménagement routier (échelle 1:500). Il en sera de même pour des détails techniques soit nécessaire à la bonne compréhension soit pour démontrer la faisabilité du projet (aux échelles adéquate). Ce plan traitera notamment :

- des modalités d'accès spécifiques aux parcelles bordières ;
- des aménagements ou adaptations des trois carrefours du périmètre d'étude, des points de transition d'un tronçon homogène à l'autre, ... ;
- des besoins d'intégration/adaptation des mesures d'assainissement du bruit routier (dans les principes) et des emprises nécessaires par leur mise en œuvre.

Des variantes locales devront éventuellement être examinées.

Ces documents seront suffisamment précis pour que les options de traitement des différents modes de déplacement puissent être validées (largeur des voies de circulation, position et largeur des aménagements cyclables et piétons, traitements des traversées piétonnes et cyclables, exploitation des carrefours, ...). Les marquages, signalisations et les principes d'exploitation des carrefours seront explicités uniquement si nécessaire sur les plans.

Le degré de précision de ces éléments sera celui d'un avant-projet partiel, le but étant qu'à la fin de l'étude, l'aménagement retenu soit suffisamment détaillé pour que les études suivantes s'attachent principalement aux aspects constructifs du projet et non plus fonctionnels.

L'étude devra calculer la géométrie routière (altimétrie, planimétrie, axe de projet, points particuliers) de l'itinéraire sur la RC24.

Le traitement de points particuliers (carrefour, ouvrages d'art, mesures contre le bruit, bassin de traitement des eaux etc.) devra éventuellement être précisé par des plans à l'échelle adaptée uniquement pour les besoins de vérification de la faisabilité de la solution et pour son chiffrage à +/-30%. Un planning prévisionnel des études et travaux à réaliser sera aussi à établir.

Un plan des emprises sera également établi à l'échelle (1 :500) ainsi qu'un tableau de ces emprises précisant leur surface et leur nature (privé, forêt, SDA...). Une note justifiant des impacts environnementaux du projet sera établie.

L'ensemble des documents de l'avant-projet sommaire de la variante d'aménagement retenue, seront validés par le groupe de suivi.

Le mandataire génie-civil est responsable des prestations de cette phase d'étude. Les autres mandataires y collaborent selon leur domaine respectif.

Le mandataire mobilité apportera son expertise pour les aspects de gabarits routiers, de normes VSS, de marquage et de signalisation selon les besoins.

Le mandataire environnement établira l'analyse des impacts environnementaux des plans détaillés et des variantes locales.

Le paysagiste proposera un concept paysager pour chacune des deux traversées de localité.

Tableau récapitulatif des prestations

Le tableau ci-dessous indiquent les rôles des différents mandataires et les coordinations qui seront nécessaires entre les mandataires.

R : est responsable de la prestation et l'exécute lui-même	C : collabore à la prestation		Coord : coordonne le travail des mandataires et est responsable du rendu	
Description des prestations	Intervenants			
Phase 3 : Elaboration de l'AVP	Mobilité	Génie-civil	Environnement	Paysagiste
Etablissement des plans d'aménagement et d'emprises	C	R	C	C
Variantes locales et détails techniques éventuels	C	R		C
Séances de coordination entre les mandataires et plan final retenu (2 séances)	C + Coord	R	C	C
Préparation des documents de présentation et participations aux groupes de suivi (2 séances)	Coord	R		C
Rédaction des PV, mise à jour du calendrier de l'étude, et le suivi financier de l'étude	R+ Coord	C	C	C
Plans, détails, profils/coupes, tableaux des emprises du paragraphe relatif du rapport technique*	Coord	R		C

*Le rapport technique est un livrable de fin de mandat.

2.4 CHIFFRAGE ET RÉPARTITION FINANCIÈRE DU PROJET ENTRE LES MAÎTRES D'OUVRAGE

Des estimations de coûts, basé sur les quantités présumées, sont à élaborer et à présenter dans un tableau, selon un découpage par objet, sur la base d'un modèle fourni par la DGMR. Cette estimation doit, entre autres, tenir compte d'une première approche des emprises et des éventuels ouvrages d'art majeurs nécessaires ainsi que d'hypothèses à faire valider par la DGMR. Le résultat ainsi obtenu devrait intégrer une marge d'erreur acceptable (+/-30%).

Le mandataire génie-civil aura la charge de d'établir le chiffrage du projet. Les autres mandataires apporteront leur contribution selon leur spécialité dans cette estimation. Le chiffrage sera rendu sous forme d'un tableau selon le modèle fourni par la DGMR. A ce stade d'avant-projet partiel, les hypothèses prises pour le chiffrage du projet seront précisées.

Le mandataire mobilité apportera des éléments sur le marquage et la signalisation

Le mandataire environnement apportera des éléments sur le coût d'éventuelles mesures de compensation environnementale

Le paysagiste apportera des éléments sur la mise en œuvre des plantations et des mesures paysagères retenues dans le projet.

A partir des coûts établis pour les différents éléments constitutifs du projet, les répartitions financières entre les maîtres d'ouvrage (canton et communes et OFROU) sont à proposer en affinage du tableau des coûts, dans le respect de la Loi cantonale sur les routes (LRou, RSV 725.01 du 10 décembre 1991) et selon les indications des partenaires financiers.

Le but recherché est qu'à la fin de l'étude une pré-convention de financement du projet routier entre partenaires puisse être établie et signée. Elle portera principalement sur un accord sur les aménagements à réaliser ainsi que sur les principes de répartition entre les acteurs des coûts de réalisation. L'élaboration et l'adoption de cette pré-convention sera conduite par la division planification de la DGMR et ne fait pas partie du présent cahier des charges.

Le tableau ci-dessous indiquent les rôles des différents mandataires et les coordinations qui seront nécessaires entre les mandataires.

Tableau récapitulatif des prestations

R : Est responsable de la prestation et l'exécute lui-même	C : collabore à la prestation		Coord : coordonne le travail des mandataires et le rendu	
Description des prestations	Intervenants			
Phase 4 : Chiffrage	Mobilité	Génie-civil	Environnement	Paysagiste
Chiffrage du projet et hypothèses techniques	C + Coord	R	C	C
Séances de coordination entre les mandataires (1 séance)	C+ Coord	R	C	C
Préparation des documents de présentation et participations aux groupes de suivi (1 séance)	Coord	R		
Rédaction des PV, mise à jour du calendrier de l'étude, et le suivi financier de l'étude	R+ Coord	C		
Texte et figures/esquisses du paragraphe relatif du rapport technique*	Coord	R		

*Le rapport technique est un livrable de fin de mandat.

3. LIVRABLES

Documents de présentation au groupe de suivi

Des documents de présentation seront préparés pour chacun des 7 groupes de suivi et livrés une semaine avant chaque séance.

Rapport final

Un rapport final et l'ensemble des documents de l'étude seront remis en versions informatiques de ces documents (aux formats PDF et les fichiers sources : Word, DWG, EXCEL, ...) en fin d'étude. Ils regrouperont l'ensemble de la démarche et des résultats produits au fur et à mesure de la réflexion.

Le mandataire mobilité, chargé de la coordination de l'étude, sera responsable d'établir la structure du rapport, de fournir les parties qui le concernent, de collecter celles des autres mandataires et de s'assurer que le document final soit complet et cohérent.

Le rapport technique comprendra notamment :

- les données de base collectées et leur analyse: trafic, contraintes physiques et environnementales, enjeux paysagers dans les traversées de localités ;
- les réflexions menées jusqu'à :
 - l'élaboration du principe schématique : découpage en tronçons et justification, critères d'évaluation des variantes, variantes schématiques d'aménagement et d'exploitation et évaluation, esquisses des points particuliers...;
 - la proposition de l'aménagement retenu : sous variantes locales envisagées.
- l'identification et la localisation sur plan des principaux impacts environnementaux et justification (emprises/impact sur des SDA, des forêts ou autres zones protégées) ;
- la réflexion paysagère pour les traversées de localité, les variantes envisagées et un descriptif des aménagements paysagers retenus ;
- un tableau des emprises foncières avec précision de la nature et de l'importance des surfaces impactées ;
- les hypothèses techniques utilisées pour l'évaluation des coûts du projet ;
- une liste des éléments en suspens et études restant à faire au terme du présent mandat.

Documents complémentaires

- un plan à l'échelle 1:500 des aménagements routiers et annexes retenus ;
- un plan des emprises foncières du projet au 1:500, tenant éventuellement compte de réserves d'emprises supplémentaires ;
- les coupes types/particulières d'avant-projet génie civil nécessaires au 1:50 ;
- les profils en long et en travers types nécessaires à une bonne compréhension du projet (franchissement et points particuliers) ;
- un tableau des coûts du projet à 30% près selon le modèle DGMR et une répartition de ceux-ci entre les partenaires concernés (par éléments constitutifs du projet) ; ainsi qu'un planning prévisionnel des études et travaux à réaliser.

Les plans finaux seront remis sous forme papier en 4 exemplaires (un par mandant) ; les documents de présentation, les esquisses, le rapport final et les tableaux seront fournis sous forme électronique (fichiers sources word, dwg, powerpoint... et pdf). Ils seront transmis aux mandants via une plateforme de téléchargement ou déposés sur le Cloud officiel de l'administration vaudoise.

4. ORGANISATION DU MANDAT

4.1 COORDINATION ENTRE LES QUATRE MANDATAIRES

Les quatre mandataires participeront aux 7 groupes de suivi de l'étude.

Les quatre mandataires participeront aux 7 séances de coordinations, en présence de la cheffe de projet de la division Planification de la DGMR, Mme Laura Queloz.

Le mandataire mobilité est chargé de la coordination de l'étude et des rendus.

Dans leur offre financière, les mandataires distingueront les coûts liés à la coordination avec les autres bureaux, soit en tant que coordinateur (Coord) soit en tant que collaborateur (C) à la prestation d'un autre mandataire, des coûts liés à leur production propre (R).

4.2 OBJET DU MANDANT MOBILITÉ

En référence, au chapitre 2 sur les tâches et leur répartition entre les 4 mandataires, le mandataire mobilité aura la charge d'assurer :

- la coordination de l'étude et du rendu :
 - de coordonner le travail de l'ensemble des mandataires dans le respect du cahier des charges ;
 - d'organiser et d'animer les séances de coordination entre les mandataires ;
 - pour chacune des étapes de l'étude, de préparer les présentations avec les autres mandataires, en réunissant les contributions de chacun ;
 - d'établir les PV de séances ;
 - de présenter le suivi financier de tous les mandataires et la tenue du planning de l'étude ;
 - d'établir le rapport final, en regroupant les chapitre relatifs de chaque mandataires et en faisant une synthèse de chaque phase de l'étude. Il doit s'assurer que le document final soit complet et cohérent.
- les prestations mobilité du mandat :
 - recueil et analyse des données de base nécessaires à l'établissement d'un diagnostic des mobilités actuelles. La collecte des données portera notamment sur :
 - le trafic actuel journalier en section sur les différents tronçons du périmètre d'étude;
 - l'accidentologie des 5 dernières années ;
 - une analyse des 3 carrefours clé RC24-RC21, centre de Genolier, RC24-RC12, carrefour du Mimorey RC24-RC30, route de l'Etraz ;
 - les dysfonctionnements observables : des files d'attente, des conflits, des pertes de temps, des blocages, etc ;
 - des comptages trafic : si besoin, directionnels aux heures de pointe déterminantes (HPM et/ou HPS) pour les carrefours problématiques (et calcul des capacités utilisées) et/ou en section ;
 - la fréquentation journalière des trois arrêts de bus dans le périmètre d'étude (nombre le lignes TP, fréquence des bus, montées-descentes aux arrêts).

- découpage en tronçons de l'axe étudié (avec le paysagiste), de la génération et de l'évaluation des variantes d'aménagements cyclables ainsi que de l'exploitation générale de l'axe. Il aura pour tâche de s'assurer de la fonctionnalité des variantes, de la prise en compte des autres modes et de la résolution des problèmes de sécurité relevés ;
- expertise pour les aspects de gabarits routiers, de normes VSS, de marquage et de signalisation selon les besoins pour l'établissement des plans AVP ;
- apport des éléments sur le marquage et la signalisation pour le chiffrage.

4.3 MANDANTS

Le mandat sera attribué en gré à gré.

Les mandants du projet sont la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) de l'Etat de Vaud, les communes de Nyon, de Duillier et de Genolier.

Le pilotage technique et administratif de l'étude sera assuré par la DGMR.

Pour toutes les relations avec le mandataire, les mandants sont représentés par le pilote de l'étude au travers de son représentant et chef de projet Mme Laura Queloz, cheffe de projet réseau routier et espaces publics de la division Planification de la DGMR (DGMR-P).

4.4 MANDATAIRE

Le présent mandat est attribué au bureau **Citec Ingénieurs Conseils SA** compétent dans le domaine de la mobilité.

4.5 PILOTAGE DE L'ÉTUDE

L'étude sera pilotée par la cheffe de projet de la division Planification de la DGMR, Mme Laura Queloz.

Le pilote a la charge de l'organisation générale de l'étude, du suivi administratif et financier du mandat.

4.6 PLANNING INTENTIONNEL DE L'ÉTUDE

Dès la signature des contrats, qui devrait survenir au plus tard début juillet 2024, l'étude devra se dérouler sur 9 mois (jusqu'à mars-avril 2025).

L'offre du mandataire doit préciser le planning intentionnel de l'étude.

Il est à relever qu'un chiffrage crédible devra être impérativement fourni au mois de mars 2025 afin d'inscrire ce projet en priorité A du PAGG de 5^{ème} génération.

5. REPARTITION DES COÛTS DU MANDAT

Cette étude sera cofinancée par l'Etat de Vaud (DGMR-P) et les communes de Nyon et Duillier et Genolier.

La répartition des coûts se fera de la manière suivante :

- 62% des coûts à la charge de la DGMR
- 21% des coûts à la charge de la commune de Genolier, avec le soutien de la Région de Nyon
- 11% des coûts à la charge de la commune de Duillier, avec le soutien de la Région de Nyon
- 6% des coûts à la charge de la commune de Nyon, avec le soutien de la Région de Nyon

5.1 LA PART FINANCÉE PAR NOTRE COMMUNE A ÉTÉ ÉTABLIE COMME SUIT :

Coût global de l'étude préliminaire	CHF 312'373.— HT
Coût pour les communes de Genolier-Duillier et Nyon (38 %*)	CHF 119'743.— HT
Coût pour la Commune de Genolier (21 %* du total du projet)	CHF 65'598.33 HT
TVA 8,1 %	CHF 5'313.46
<hr/>	
Total des coûts pour la commune de Genolier	CH 70'911.79 TTC

(*) les pourcentages transmis ont été arrondi à l'unité supérieure)

Il faut relever qu'au terme de l'étude, les subventions suivantes nous seront allouées :

DGMR (50 %)	CHF 35'455.90 TTC
Région de Nyon (50 % de la part de la DGMR)	CHF 17'727.95 TTC
Coût final pour notre Commune	CHF 17'727.95 TTC
	=====

6. CREDIT

6.1 MONTANT DU CRÉDIT

La Municipalité sollicite un crédit de CHF 71'000.— pour financer sa participation à l'étude préliminaire de l'aménagement de la RC24.

6.2 AMORTISSEMENT

Le Règlement du 14 décembre 1979 sur la comptabilité des communes (RCCom ; BLV 175.31.1) a été modifié le 29 novembre 2023, avec effet au 1^{er} janvier 2024.

Dans ce contexte, l'article 1 alinéa 3 a été introduit, l'article 17 alinéa 1 a été modifié, les lettres a et b de l'article 17 alinéa 1 ont été abrogées, les alinéas 2, 3, 4 et 5 de l'article 17 ont été introduits et l'annexe 1 du RCCom a été introduite.

En substance, ces dispositions fixent de nouvelles durées d'amortissement des investissements obligatoirement amortissables en fonction de la catégorie d'immobilisations prévue à l'annexe 1.

Ce montant sera amorti sur 10 ans (CHF 71'000.— soit CHF 7'100.-/année).

6.3 CHARGES D'EXPLOITATION

Il n'y a pas de charges supplémentaires d'exploitation, hormis celles afférentes aux intérêts et à l'amortissement du crédit.

6.4 FINANCEMENT

L'investissement sera financé dans un premier temps par les liquidités.

Néanmoins, nous sollicitons d'ores et déjà l'autorisation d'emprunter tout ou partie du crédit demandé, soit au maximum CHF 71'000.—.

7. CONCLUSION

Notre Commune fait partie des trois pénétrantes de la Ville de Nyon, bénéficiaire d'un statut prioritaire. A cet égard, il s'agit d'une opportunité majeure pour Genolier. En effet, la création d'un aménagement cyclable correspond à la vision municipale en matière de transfert modal.

Par ailleurs, ce statut prioritaire nous permet d'obtenir des subventions cantonales et de Région de Nyon qui allègent de manière substantielle le coût de cette réalisation (la répartition sus décrite sera appliquée jusqu'à la fin des travaux).

En conclusion, nous recommandons au Conseil communal d'accepter cette demande qui va dans le sens de la mobilité douce de manière sécurisée.

Vu le préavis N°57/2024 relatif à la participation de la Commune de Genolier (CHF 71'000.—) au coût de l'étude préliminaire de l'aménagement de la RC24 avec la création d'un aménagement cyclable entre Genolier et Nyon

Où le rapport des commissions chargées d'étudier cet objet

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour

Décide d'approuver le préavis N° 57/2024 concernant la participation de la Commune de Genolier (CHF 71'000.—) au coût de l'étude préliminaire de l'aménagement de la RC24 avec la création d'un aménagement cyclable entre Genolier et Nyon

Ainsi délibéré par la Municipalité dans sa séance du 22 juillet 2024 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité :

Le Syndic :
A. Darmon

la secrétaire adj. :
V. Boscardin

