

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit de CHF 3'170'000.- pour la réhabilitation et la correction de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny, sur le territoire de la Commune de Commugny

La commission, nommée par le Bureau du Grand Conseil le 6 juin 2008, s'est réunie sur place à Commugny le 11 septembre 2008 de 14h à 16h. Elle était composée de Mmes Claudine Dind, Elisabeth Ruey-Ray (en charge de la présidence et du rapport) ainsi que de MM. Jean-Robert Aebi, Pierre-André Gaille, Jean Guignard, Pierre Grandjean (en remplacement de Mme Fiora-Guttman), André Marendaz, Jean-Marc Sordet (en remplacement de M. Gabriel Poncet), Pierre Volet et Eric Walther. Seul M. Mario-Charles Pertusio, excusé en raison d'une hospitalisation subite, n'a pas pu se faire remplacer.

Etait également présent M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF), accompagné de trois collaborateurs de son département : MM. Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des routes (SR), Pascal Bovey, chef de la division Gestion du réseau au SR, et Jean-Bernard Pfander, chef de projet, division Infrastructure routière au SR.

Nous remercions ici les délégués de l'Etat d'avoir donné les explications nécessaires et tenu également le procès verbal de la séance.

Préambule

Le projet de décret qui nous est présenté ici vise à réhabiliter et à transformer un tronçon routier particulièrement dangereux et inadapté sur un axe à fort trafic entre Commugny et la jonction autoroutière de Coppet, via les Arrenny.

En 2003, une première version de l'EMPD traitant de la réhabilitation et de la correction de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny, sur le territoire de la Commune de Commugny, avait fait l'objet d'un refus d'entrée en matière lors de son passage au Grand Conseil. Les principaux arguments de ce refus portaient sur l'insuffisance de l'estimation des coûts établie sur la base de prix moyens du marché et sur le fort doute que ce projet soit conforme au plan directeur de la commune et aux planifications en cours à l'échelle régionale. Enfin, le climat conjoncturel, en lien avec la récession de l'époque, et l'état préoccupant des finances cantonales avaient certainement conduit les commissaires à refuser un projet qui ne paraissait pas suffisamment abouti.

Un projet bien ficelé

Aujourd'hui, le nouveau projet de transformation de la RC 2 entre la sortie de Commugny et le carrefour des Arrenny qui nous est présenté peut être qualifié de bien préparé. Il s'inscrit dans une vision plus large et répondant mieux aux attentes et besoins des usagers et des riverains concernés. Il

apporte, par une amélioration significative des aménagements, une heureuse contrepartie à l'effort financier consenti par la Commune de Commugny.

Par ailleurs, les diverses planifications régionales, que ce soit le schéma directeur de la Terre Sainte ou le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, confirment le rôle d'axe principal structurant qui est attendu de la RC 2, laquelle relie la RC 1 (dite route Suisse) à la frontière française et à Divonne-les-Bains (F), tout en offrant une excellente connexion à l'autoroute A1 avec la jonction autoroutière de Coppet.

Enfin, il convient de relever qu'en plus d'une remise en état de l'infrastructure routière aux fins de l'adapter aux besoins du trafic actuel (10'000 véhicules/jour) et d'en réduire les nuisances sonores par un revêtement phono-absorbant, ce projet propose d'inscrire des compléments d'aménagements bienvenus en faveur de la mobilité douce et de la limitation des dangers. C'est ainsi que la réalisation d'un trottoir le long de la RC2 mettra les piétons et les cyclistes à l'abri de la circulation particulièrement dense sur ce tronçon et contribuera à en améliorer valablement le niveau de sécurité. De plus, le déplacement de l'axe routier vers l'ouest sécurisera les accès à la RC 2 depuis les divers chemins de dessertes en leur offrant, par l'élargissement des dégagements aux points de jonction, une meilleure visibilité.

Transports publics

Aux commissaires qui s'inquiètent du problème des bus régionaux qui doivent circuler aux heures de pointe entre la gare de Coppet et le point de franchissement de l'autoroute à la jonction de Coppet, il est répondu qu'aujourd'hui, au sein du DINF, une approche systématique et multimodale est tenue dans chaque projet routier. La réhabilitation de l'infrastructure de la RC 2 devrait apporter des améliorations probantes sur la fluidité du parcours des transports publics et contribuer ainsi à augmenter leurs performances.

Il faut se souvenir toutefois que la question de la qualité de l'offre reste du ressort des communes tandis que la problématique liée à un système de rabattement efficace des liaisons régionales des TC routiers vers la gare CFF de Coppet est traitée à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Limitation de la vitesse

Afin de pouvoir limiter la vitesse à 50 km/h avant l'entrée de sa localité tout en respectant l'article 50 de l'OSR, la Commune de Commugny a opté pour le déplacement du panneau d'entrée de localité plus en direction de l'autoroute avec pour conséquence que la part des travaux à sa charge est devenue largement plus élevée que celle qui était prévue dans l'EMPD de 2003.

Coûts et financement

Le coût des travaux porté dans l'EMPD est basé sur une offre ferme remise par une entreprise de la région dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres publique. Dans la planification quadriennale 2002-2005, le montant à la charge du canton était estimé à Fr. 3'000'000.-. La différence entre l'estimation de 2005 et celle d'aujourd'hui tient essentiellement, en plus du report de la réalisation des travaux, à l'évacuation de déchets bitumineux pollués découverts entre-temps.

Le coût total des travaux de réhabilitation de ce tronçon de 1'330 m2 est estimé à Fr 4'500'000.-, dont Fr. 1'330'000.- seront pris en charge par la Commune de Commugny (320 mètres de route sur territoire communal et moitié des trottoirs et bandes cyclables hors traversée). Cette dépense a déjà été acceptée par les autorités communales.

Petite précision

La question en lien avec les risques de non-réalisation (chapitre 1.4 de l'EMPD) découle des exigences posées par l'article 163 de la Constitution. Il s'agit donc là d'une forme d'argumentaire qui sera systématiquement développé dans le futur et qui répond aux attentes de l'Etat.

Conclusion

La réhabilitation et la correction de la RC 2 entre Commugny et le carrefour des Arenny revêtent un

caractère d'urgence car ce tronçon fait partie d'une artère devenue un axe structurant essentiel pour l'ouest de notre canton.

Le projet qui nous est présenté aujourd'hui a été nettement amélioré par rapport à celui de 2003. La sécurisation qu'il offre à ce tronçon routier particulièrement dangereux ainsi que les nouveaux aménagements pertinents qu'il propose en faveur de la mobilité douce en font un projet intéressant et pleinement adapté aux exigences actuelles.

En matière de coûts, l'option prise de rester au plus près du tracé actuel, comme l'engagement financier important consenti par la Commune de Commugny, en font un projet raisonnable et financièrement accessible.

La commission à l'unanimité vous recommande donc de voter ce décret.

Examen détaillé du projet de décret

Entrée en matière

L'entrée en matière sur le projet de décret est acceptée à l'unanimité (10 voix).

Article 1

L'article premier est accepté à l'unanimité (10 voix).

Article 2

L'article 2 est accepté à l'unanimité (10 voix).

Article 3

Etant donné que les travaux proposés font partie de travaux de réfection et d'entretien d'une route existante, le montant demandé peut être considéré comme une dépense liée avec pour conséquence que l'objet n'est pas soumis à un référendum facultatif. La commission se rallie donc à la proposition faite par le Conseil d'Etat (9 voix pour et 1 abstention).

Lausanne, le 30 septembre 2008.

La rapportrice :
(Signé) *Elisabeth Ruey-Ray*