

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude
de CHF 1'030'000.- pour financer les études de la réhabilitation de la RC 1-B-P
entre Mies et Founex sur les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 30 octobre 2014 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mme Ginette Duvoisin, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger, Jean-Marc Nicolet (remplaçant Daniel Brélaz), Michel Renaud (remplaçant Annick Vuarnoz) et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général DGMR) et Pierre Bays, chef division infrastructure routière à la DGMR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La RC-1 est un axe principal qui, avant la création de l'autoroute, reliait Genève à Lausanne. Cette route nécessite aujourd'hui d'être réhabilitée, avec pour principes généraux d'assurer des vitesses et une fluidification du trafic, de réserver une certaine sécurité notamment en direction des deux roues, ainsi que d'assainir le bruit et de pacifier le trafic via l'utilisation de giratoires. C'est un projet qui revêt une importance cruciale aux yeux du canton, dans la perspective d'avoir un jour l'ensemble de la RC-1 requalifiée selon les mêmes principes d'aménagements, notamment avec ce qui a été fait au niveau des Hautes Ecoles.

Ce projet de réhabilitation de la RC-1 a débuté dans une réflexion à l'échelle régionale, les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay s'étant concertées et entendues sur les constats et des projets d'aménagements futurs. Ces communes ont coordonné leur action dans le cadre du Conseil intercommunal de Région Nyon, au niveau duquel un concept directeur pour l'aménagement de cette route cantonale a été approuvé par l'ensemble des partenaires. Le projet d'agglomération (PA) du Grand Genève a retenu la réhabilitation de ce tronçon de la RC-1 au rang des mesures A du PA, obtenant ainsi un co-financement de la Confédération.

Concrètement, la RC-1 est une route très large et très roulante, en lien avec sa fonction primaire qui était de relier Genève à Lausanne. Cette route connaît de nombreux accès latéraux, qui peuvent poser problème lorsqu'il s'agit de s'intégrer dans le trafic à 80 km/h. Le projet est composé de deux tronçons distincts, l'un au Nord de Coppet, l'autre au Sud de Coppet, laquelle commune a un projet en traversée de localité coordonné avec le présent projet. Par ailleurs, la réhabilitation de la suite de la RC1 en direction de Genève, à partir de Tannay, traitée de manière distincte, est également coordonnée avec le projet vaudois.

Les objectifs de la réhabilitation de la RC-1 sur ce tronçon sont de sécuriser et fluidifier le trafic. Concernant la sécurisation, il s'agit de gérer les accès latéraux et de créer trois giratoires, aux carrefours qui génèrent le plus de trafic (un carrefour au Nord de Coppet, deux au Sud). Concernant la mobilité douce, il s'agit de l'intégrer soit par des bandes cyclables, soit pas des pistes mixtes. Concernant la lutte contre le bruit, il s'agit principalement d'intervenir avec un revêtement phonoabsorbant. Le projet intègre donc de nouveaux giratoires, des pistes cyclables ainsi qu'une contre allée à sens unique permettant les accès latéraux avec insertion dans le trafic à des points précis. Pour les traversées piétonnières, s'il n'y a pas de passages piétons dans ce tronçon hors traversée de localité, il y aura des aides à traverser, notamment des d'îlots centraux éclairés (l'éclairage est financé par la commune).

Jusqu'ici, les frais d'étude ont été ouverts par un crédit d'étude CECE d'un montant de CHF 331'000.-, décision du CE du 31 août 2011. Cette phase étant terminée, une convention ayant été signée avec les communes, le but de cette demande de crédit est de poursuivre les études pour aller jusqu'au permis de construire, y compris soumissions et dossiers de mise à l'enquête. Suite à quoi il y aura une demande de crédit d'ouvrage.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Comment le crédit d'étude est-il réparti entre le canton, les communes et la région ?

Le crédit d'étude est de Fr. 1'450'000.- Il est réparti entre le canton, qui prend en charge Fr. 1'030'000.-, le Conseil Régional qui prend en charge Fr. 85'000.-, et les communes ; par exemple, Founex devrait prendre en charge environ Fr. 65'000.- de ce crédit d'étude.

Combien coûtera la réhabilitation de ce tronçon de la RC-1 ?

Selon une estimation à plus ou moins 30%, le coût de la réhabilitation s'élèvera à 26 millions, dont Fr. 680'000.- de subvention pour la lutte contre le bruit, 3,5 millions de subvention du Grand Genève, soit un montant global de l'ordre de 22 millions – dont 15 à 16 millions à la charge du canton. Le solde sera à charge des communes concernées et de la région.

Pour la création d'une contre allée et de pistes cyclables, arrive-t-on à utiliser l'emprise de la route actuelle ou faut-il exproprier ?

Les expropriations prévues sont de très faible ampleur (quelques surfaces résiduelles à l'endroit des giratoires prévus), car la route est très large : elle a une emprise de 12 à 15 mètres, car c'était un axe très important avant la création de l'autoroute.

Concernant la répartition entre le canton, la région et les communes concernées, lors de la réalisation des travaux, qui prendra en charge quoi ?

Le principe de base pour la répartition entre le canton et les communes est de déterminer si il s'agit d'une route cantonale en traversée ou hors traversée de localité. Cela détermine la répartition de base, le canton prenant en charge les tronçons hors traversée de localité et les communes les tronçons en traversée de localité. Ensuite, il y a quelques particularités : les communes prennent en charge certains ouvrages annexes pour les tronçons hors traversée de localité, à l'instar de l'éclairage.

Dans le cas qui nous occupe, une pré convention a été signée avec les communes, afin d'être sûr que les communes partenaires dans ce projet sont d'accord avec ses principes de base avant de présenter un projet au Grand Conseil. Une convention sera signée par la suite sur la base des chiffres définitifs, en espérant que les données d'avant projet seront confirmées dans l'étape suivante. En ce qui concerne les relations entre les communes et le Conseil Régional, il y a un accord entre les communes et l'association qui a un fonds intercommunal qui soutient des projets d'intérêt régional.

La participation de la Confédération est-elle acquise ?

Oui : l'enveloppe est acquise par une décision des Chambres de 2010 dans le cadre des PA. Il s'agit d'une mesure qui concerne la requalification de la « route suisse » sur les cantons de Vaud et Genève, les deux cantons ayant passé un accord selon lequel ces subventions fédérales s'élevant à Fr. 6'980'000.- (base octobre 2005) seront réparties pour moitié chacun. Vaud fera une règle de trois pour répartir cette subvention fédérale sur les tronçons concernés. La Confédération libère les montants lorsque les projets sont prêts à démarrer (permis de construire, budget définitif et décisions de financement aux niveaux cantonal et communal, les contributions éventuelles pour frais d'études étant intégrées au montant global). Lors de la demande du crédit d'ouvrage, le coût total sera diminué du montant de la subvention fédérale.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.3 Concept de réhabilitation de la RC 1

Il est prévu une limitation de la vitesse sur le tronçon réhabilité. Or, l'intérêt du bassin régional est de pouvoir se déplacer rapidement. Comme on réduira le bruit avec des revêtements phonoabsorbants et que la vitesse sera réduite par les aménagements prévus (giratoires), ne devrait-on pas maintenir la vitesse de 80 km/h là où c'est possible afin que les habitants du district puissent se déplacer de manière efficace en direction de Genève ?

Cette question du passage à 60 km/h, un peu rédhibitoire pour plusieurs communes, n'est pas tranchée au niveau du crédit d'étude. Dans la pesée des intérêts, il y a deux facteurs : le bruit, car il y a une corrélation entre vitesse et bruit, et la fluidité du trafic. A noter que la fluidité du trafic peut être meilleure avec une vitesse constante de 60 km/h qu'avec des tronçons alternant des vitesses à 80 km/h, des vitesses à 60 km/h et des passages de giratoires.

Cette question est du ressort du canton, et l'expérience concrète sur la route réhabilitée sera prise en compte. La volonté est de ne pas modifier d'emblée les vitesses mais de soumettre les demandes d'abaissement des vitesses, qui peuvent émaner du canton comme des communes, à la commission consultative, laquelle émet un préavis, sur la base duquel la DGMR prend une décision. S'il y a lieu, la proposition d'abaissement de la vitesse sera soumise à la commission consultative, une demande qui suivrait alors le processus habituel. Concrètement, il faudra voir l'effet des trois giratoires et des revêtements phonoabsorbants en terme de fluidité, de sécurité et d'abaissement des nuisances sonores avant de prendre des décisions.

Quelle diminution du bruit est attendue grâce à un revêtement phonoabsorbant ?

Le gain se situe entre 5 et 10 décibels, ce qui est beaucoup vu que c'est une échelle logarithmique (si le niveau du bruit double, cela correspond à l'émission de 3 dB de plus, s'il diminue de moitié, son niveau aura 3 dB de moins).

1.4 Description des travaux à réaliser

Environ un kilomètre au secteur de Coppet est hors projet. N'aura-t-on pas une rupture dans la mobilité douce ou de la lutte contre le bruit dans ce secteur ?

La traversée du vieux bourg de Coppet occupe la municipalité de Coppet depuis des décennies : les projets de contournement ont tous échoués à ce jour, et il faut « vivre avec » cette traversée d'un vieux bourg, avec des aménagements permettant aux habitants de cohabiter avec cette route. Une situation difficile, où une route ayant beaucoup de trafic traverse un bourg où la chaussée est étroite : à certains endroits, deux voitures peuvent juste croiser, ce qui rend difficile la création de pistes cyclables... Ceci dit, si ce tronçon n'est pas concerné par cet EMPD, c'est aussi parce qu'il se situe en traversée de localité, et est donc du ressort de la commune.

Le fait que la RC-1 va être réhabilités diminuera de fait le contraste avec la traversée de Coppet par rapport à la situation actuelle, car un trafic apaisé génère une autre entrée dans le bourg. Il faut également considérer deux aspects :

- pour éviter le trafic sur les routes locales, une partie de l'enjeu se situe au niveau de l'autoroute et des jonctions autoroutières, ce qui sera rendu possible par une amélioration du goulet d'étranglement Vengeron-Coppet, retenu par la Confédération ;
- à Coppet, l'offre ferroviaire est appelée à se développer : il est prévu un RER au quart d'heure, et la gare de Coppet, récemment inaugurée, est appelée à l'avenir à jouer un rôle de porte d'entrée dans l'agglomération genevoise, dont l'un des défis majeurs sera de faire basculer un maximum de pendulaires dans le train. Il s'agit d'un site stratégique pour les CFF. A l'avenir Coppet profitera de cet apaisement.

Quelle vitesse sera autorisée dans les contre allées et comment s'effectuera la cohabitation entre cyclistes, piétons et véhicules ?

La conception elle-même de la contre allée générera une vitesse réelle de l'ordre de 30 km/h, mais qu'à ce stade il n'est pas prévu une limitation spécifique de la vitesse sur ces contre allées. En effet, la géométrie des lieux ne permet pas de rouler rapidement : il s'agit d'accès, les personnes voulant rouler vite devant aller sur la route principale.

La sortie des contre allées s'effectue juste avant les giratoires, ne risque-t-on pas d'avoir des effets entonnoirs à ces sorties aux heures de pointe ?

Il s'agit de zones villas : cela ne génère pas beaucoup de trafic.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 1'030'000.- pour financer les études de la réhabilitation de la RC 1-B-P entre Mies et Founex sur les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

Entrée en matière sur le projet de décret

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 14 novembre 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*