

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**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 PRÉSENTATION DU PROJET

#### 1.1 Préambule

En 2005, les autorités communales de Coppet, Founex, Mies, Tannay, ainsi que le Conseil Régional du district de Nyon et l'Etat de Vaud, ont élaboré ensemble un concept directeur d'aménagement de la RC 1 qui a été approuvé par l'ensemble des partenaires en octobre 2005.

Depuis, le projet d'agglomération "Grand Genève" prévoit également, parmi ses mesures infrastructurelles, le réaménagement de routes principales dans le but d'assurer une meilleure intégration de certains axes dans leur environnement bâti, de promouvoir les mobilités douces et de favoriser la fluidité des transports publics (mesure n° 52-1). La réhabilitation de ce tronçon figure dans les mesures A du projet d'agglomération de 2007 dont l'arrêté fédéral, établi en 2009, prévoit une réalisation à partir de 2011.

A noter que la mesure n° 52-1 comprend une réhabilitation du tronçon allant de Bellevue à Founex, impliquant ainsi le Canton de Genève et le Canton de Vaud. Bien qu'une coordination ait été faite entre les différents projets menés sur chaque territoire, il a toutefois été défini que chaque Canton mène son projet séparément. La participation financière de la Confédération sera répartie à 50 % pour chaque Canton.

Le concept directeur d'aménagement a été réactualisé en 2009 en tenant compte des projets actuels et futurs, notamment des projets d'implantation de la Fondation Internationale de Basketball (FIBA) à Mies, du port du Torry à Tannay ainsi que des plans directeurs localisés de la gare de Coppet et "En la Fin" à Commugny. Afin de tenir compte de ces nouveaux développements, un complément d'étude de trafic a été réalisé.

De plus, le projet a fait l'objet, en 2010, d'un examen préalable auprès de différents services de l'Etat de Vaud ainsi que de deux présentations publiques et a été bien accueilli.

#### 1.2 Bases légales

Les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2<sup>er</sup>, 7 et 20, al. 1<sup>er</sup>, lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés des voies publiques existantes doivent être aménagés en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la

protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2, al. 1<sup>er</sup> LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels et futurs des communes territoriales (Coppet, Founex, Mies et Tannay) en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité, fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la Route).

La réalisation du projet améliorera de manière significative la fonction et la vocation de cet axe de route essentiel pour la région, qui pourra enfin répondre de manière satisfaisante aux nouvelles attentes des usagers et des riverains.

### **1.3 Concept de réhabilitation de la RC 1**

#### *1.3.1 Situation actuelle*

Selon les comptages effectués en 2010 par le Service des routes (actuellement la Direction générale de la mobilité et des routes DGMR), le trafic journalier moyen (TJM) est de 12'500 vhc/j en moyenne entre Mies et Founex dont environ 95 poids lourds et un trafic deux roues léger de 370 vhc/j.

La RC 1 est un axe routier principal de première classe ouvert aux transports exceptionnels de classe I (poids max. d'un convoi de 480 tonnes, largeur max. d'un convoi 6,50 m).

La chaussée actuelle compte une largeur de neuf mètres sur le tronçon côté Founex et jusqu'à treize mètres par endroit côté Mies. Sur une grande partie du tracé, la chaussée est bordée de voies mixtes vélos/piétons sans continuité aux carrefours. Ailleurs, les piétons disposent d'un trottoir unilatéral côté lac et les vélos circulent sur la chaussée sans aménagements spécifiques. La vitesse de circulation est limitée à 80 km/h sur l'ensemble du tronçon.



Actuellement, la RC 1 compte beaucoup d'accès latéraux. Du côté lac, il existe aujourd'hui près d'une centaine de petits débouchés privés, le bâti le long des rives se composant essentiellement de villas et de grandes propriétés. Cette situation est peu encline à évoluer, dans la mesure où les plans d'affectation ne prévoient pas de densification en bordure du lac et les possibilités de regroupement des accès privés sont très limitées. Trois sites ont des débouchés d'une certaine importance et un potentiel de développement, à savoir le secteur des Garages (Mies), le port du Torry (Mies-Tannay) et la Paroisse catholique de St-Robert (Founex).

C'est naturellement du côté Jura que débouchent les routes et chemins de plus grande importance. Cinq routes donnant accès au-delà des voies ferrées débouchent sur la RC 1 : la route de la Gare (RC 2, Mies), la route F.-L. Duvillard (Tannay), la rue des Murs (RC 6, Coppet), les routes de Courte-Raie et des Soufflettes (Founex). Quelques autres débouchés ne se prolongent pas au-delà des voies ferrées, mais donnent néanmoins accès à des quartiers d'une certaine taille.

### *1.3.2 Accidentologie*

Le tronçon concerné par le projet de requalification n'est pas un tronçon accidentogène. Des accidents se sont produits mais sans aucune systématique. Un cas a été signalé impliquant malheureusement un piéton près du giratoire de Mies.

Néanmoins, le débouché de la RC 6 sur la RC 1 dans Coppet est assez accidentogène, il est répertorié dans la liste des points noirs à améliorer. Ce point spécifique est situé en traversée de localité.

### *1.3.3 Nuisances de bruit*

Les dossiers d'assainissement contre le bruit dans les quatre communes ont été approuvés par le Conseil d'Etat pour Coppet le 19 décembre 2011, Founex le 27 juin 2012, Mies le 29 août 2012 et Tannay le 22 août 2012.

Il ressort de ces études les éléments suivants :

Pour les quatre communes, la mise en place d'une modération du trafic (création de trois giratoires, réduction de la largeur de la chaussée) et la pose d'un revêtement phonoabsorbant sont nécessaires.

Valeurs avant assainissement	Dépassement des valeurs limites d'immission (vli)			Dépassement des valeurs d'alarme (va)
	Bruit (db)	Nb de bâtiments	Nb de personnes	
Coppet	0 à +10	11	40	2
Founex	0 à +10	50	250	0
Mies	0 à +10	60	190	1
Tannay	0 à +10	22	100	0

Valeur limite d'immission (vli) : assainissement nécessaire de l'infrastructure routière

Valeur d'alarme (va) : assainissement nécessaire de l'infrastructure routière et sur le bâtiment

L'interprétation du dépassement des valeurs de bruit admissible se fait comme suit :

Une réduction du bruit de 3db (A) = diminution de 50 % du trafic

Une réduction du bruit de 6db (A) = diminution de 75 % du trafic

Une réduction du bruit de 10db (A) = diminution de 90 % du trafic

#### 1.3.4 Concept général de réhabilitation de la RC 1

Le concept a été développé en 2005, puis mis à jour en tenant compte des projets récents en 2010.

La RC 1-B-P est un axe important de la mobilité valdo-genevoise. Avant la mise en service en 1964 de l'autoroute A1 Lausanne-Genève, elle était l'axe principal qui reliait, le long du lac Léman, les agglomérations de Lausanne et de Genève, en traversant les principaux bourgs des rives lémaniques. Elle a conservé une allure très routière, tout en étant progressivement soumise aux impacts d'une urbanisation de plus en plus continue.

L'objectif général de ce projet est de redéfinir la voirie en délimitant clairement les voies de circulation, les voies cyclables, les trottoirs et les accès aux parcelles riveraines.

Une réflexion sur la perméabilité de l'axe à la mobilité douce a notamment été menée. Celle-ci a permis de définir les endroits les plus appropriés pour prévoir des aides à la traversée pour les piétons de manière à améliorer la sécurité des différents usagers de la route.

Le concept retenu privilégie une mobilité multimodale, par la redéfinition des différentes voies prévues pour :

- les cycles ;
- les piétons ;
- le trafic individuel ;
- le trafic de desserte pour les zones d'intérêts publics lacustres.

La fluidité du trafic et la sécurité sont favorisées par la création de trois giratoires et une limitation de la vitesse à 60 km/h.

Ce concept améliore les liaisons transversales pour les accès aux différentes communes (voir plan en chapitre 1.4). Il privilégie entre autre les échanges entre les bourgs et les zones d'utilités publiques le long du lac.

Les aménagements des carrefours en giratoire (Duvillard et Courte-Raie) se justifient non seulement pour résoudre les mouvements difficiles (depuis les deux branches citées en direction de Lausanne), mais également pour permettre le fonctionnement général du dispositif (possibilités de tourner à gauche de manière indirecte en rebroussant par les giratoires lorsque le trafic est trop dense pour

permettre un mouvement direct). Le giratoire du port du Tory se justifie pour des questions de sécurité, notamment pendant la période estivale, en raison de la forte fréquentation du port et des difficultés d'insertion sur la RC 1 "en tourner à gauche" en provenance des débouchés.

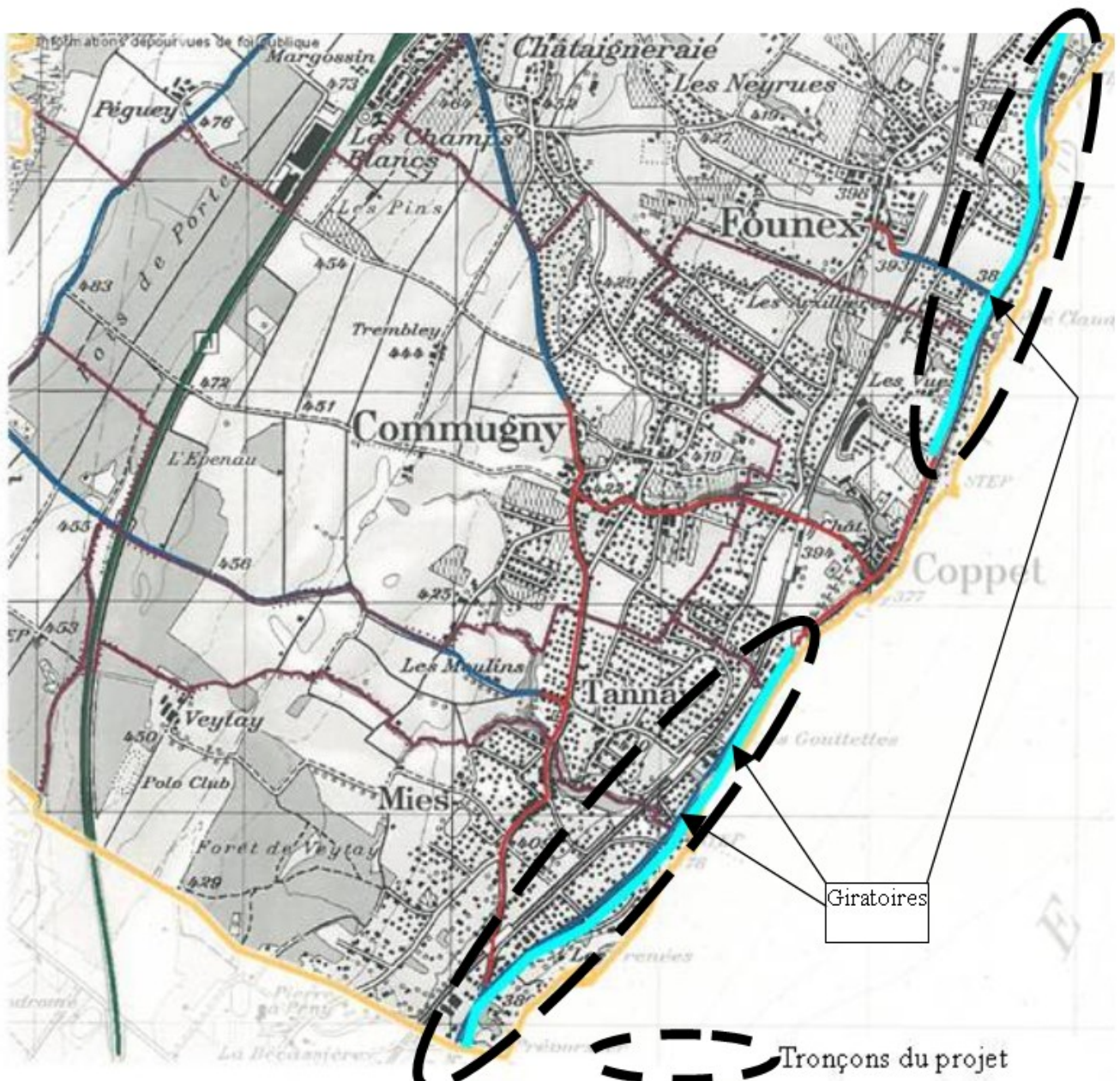
### 1.3.5 Contraintes existantes et données de base

Les principales contraintes qui ont servi de base à l'établissement de l'avant-projet sont les suivantes :

- réalisation de travaux par demie chaussée (maintien de la circulation en tout temps avec interruptions de courte durée) ;
- emprises minimales des giratoires sur les parcelles voisines ;
- démontage de l'ensemble des dalles de béton existantes suite à l'analyse de la superstructure.

### 1.4 Description des travaux à réaliser

Les aménagements prévus portent sur un tronçon d'une longueur de 5'200 m comme présenté ci-dessous.



### Projet de réhabilitation de la chaussée

Le projet conserve le profil en long, ce qui permet le passage à tous les accès latéraux existants à l'amont et à l'aval.

Les profils-types retenus sont (voir schéma ci-dessous) :

1. profil chaussée avec contre allée :

une chaussée de 6,50 m avec deux banquettes de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée, un trottoir et une piste cyclable accolés de 2 x 1,50 m de large de chaque côté ;

2. profil chaussée avec deux pistes mixtes :

une chaussée de 6,50 m avec deux banquettes de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée, un trottoir et une piste cyclable accolés de 2 x 1,50 m de large d'un côté et une contre allée de 3,50 m pour l'accès aux zones de détente et de desserte et un trottoir de 1,50 m de l'autre ;

3. profil d'accès à une propriété privée :

le principe général des raccordements entre les accès privés et les voies de circulation.

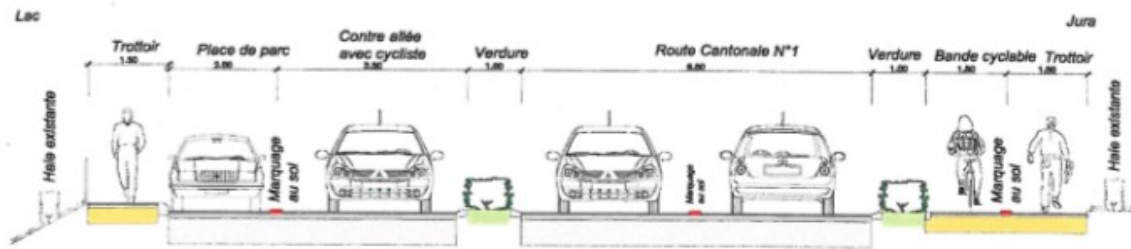
Les revêtements seront de type phonoabsorbants. Ceci permettra de diminuer le bruit routier ambiant, en particulier lors des périodes pluvieuses.

La contrainte des convois exceptionnels a été intégrée aux données de base pour la largeur minimale de la chaussée, pour l'aménagement des îlots pour l'aide à la traversée ainsi que pour la conception des giratoires.

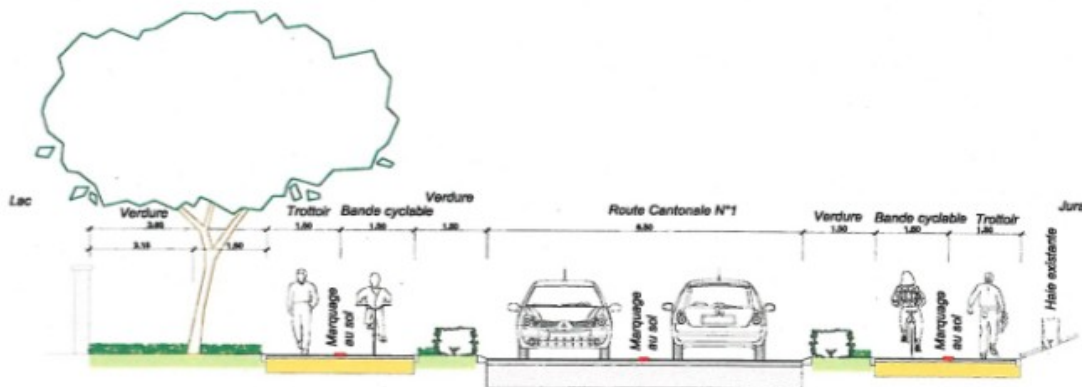
La conception du réaménagement routier a été étudiée afin de tenir compte des projets d'aménagements communaux.

## Coupe type de la chaussée

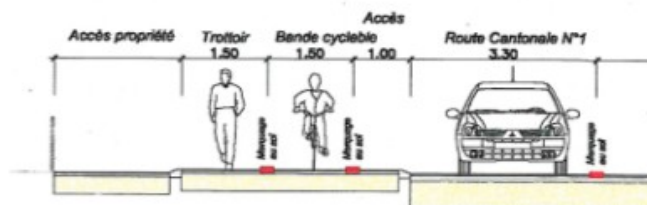
Profil chaussée avec contre-allée :



Profil chaussée avec deux zones mixtes :



Profil d'accès à une propriété privée :



## Récolte des eaux

Les surfaces imperméables des voies de circulations du projet sont inférieures aux surfaces actuelles. Dès lors, le système de récolte des eaux actuel sera maintenu, vu son bon dimensionnement. Quelques tronçons bien définis sont en mauvais état et seront remis à neuf. Un curage complet des installations sera effectué afin de remettre des infrastructures en parfait état au service chargé de l'entretien. Il n'y aura pas d'installation de rétention à prévoir. Par ailleurs, les chambres de visites seront maintenues ou reconstruites afin de permettre un bon entretien du réseau. L'ensemble des sacs dépotoirs sera reconstruit et les traversées de route remises à neuf. Les diamètres de collecteurs varient entre 25 et 100 cm.

## Accès aux parcelles et aux chemins riverains

L'ensemble des accès est maintenu et adapté à la nouvelle configuration des lieux.

## Gestion transversale des circulations automobiles et des mobilités douces.

Les zones d'attractivité du bord du lac sont reliées aux zones d'habitations et aux localités situées à l'amont de la route par des aides à la traversée éclairées tout au long du tracé. Les aides à la traversée permettent aux piétons de ne traverser qu'une voie de circulation à la fois et d'être protégés par un îlot

à mi-parcours.

Pour les automobilistes, l'intégration se fera au moyen de giratoires placés aux principales jonctions reliant la route cantonale aux localités.

### Emprises nécessaires

D'une manière générale, l'emprise définitive ne grève que très peu les parcelles limitrophes. Dans l'ensemble, les différentes voies de circulation seront construites sur le domaine public. Les seuls éléments qui nécessitent une emprise sur le domaine privé sont les giratoires. Leurs positionnements ont été étudiés dans le respect des propriétaires riverains touchés tout en préservant la notion d'intérêt public et l'utilisateur de la route cantonale.

### Devis

Un devis estimatif a été établi lors de la phase d'avant-projet en 2013 par un bureau d'ingénieurs. Ce devis fait partie intégrante de la convention signée par l'ensemble des partenaires (Communes de Coppet, Founex, Mies, Tannay et le Conseil régional du district de Nyon (Régionyon)).

### Coûts à la charge du Canton

Honoraires	CHF	2'200'000.-
Route et assainissement	CHF	16'400'000.-
Expropriation	CHF	1'400'000.-
		-----
Total des études et des travaux	CHF	20'000'000.-
Subvention fédérale du fonds d'infrastructure (projet d'agglomération)	CHF	-2'400'000.-
Subvention pour l'assainissement du bruit	CHF	-590'000.-

## **1.5 Coût des études prévues sur la RC 1**

### *1.5.1 Exposé de la situation sur les études engagées*

A ce jour, le projet a été étudié jusqu'à l'avant-projet détaillé de l'ouvrage. Les études tenaient compte initialement de la traversée de Coppet, à l'exception de la traversée du bourg. Ainsi, celles-ci ont été menées sur l'ensemble du périmètre, avec une clé de répartition canton, région, communes calculée selon les longueurs de routes en/hors traversée de localité. Pour les études déjà réalisées, 82,43 % des coûts sont à la charge du Canton. Le reste est réparti entre la région et les communes. Les frais d'étude (part cantonale) ont été couverts par le crédit d'étude (CECE 119, I.000290.01), d'un montant de CHF 331'000.-, décision du CE du 31 août 2011.

Les études déjà réalisées sont les suivantes :

- contrôles caméra des canalisations d'eaux claires ;
- sondages de l'infrastructure ;
- carottages de la superstructure ;
- études géologiques / géotechniques ;
- avant-projet de réhabilitation routière ;
- projet d'ouvrage de réhabilitation routière ;
- étude préliminaire des ouvrages de soutènement.

Ces études ont aussi permis de définir de manière précise le dossier d'avant-projet qui sera repris pour la préparation des dossiers d'enquêtes publiques pour les travaux et l'expropriation. La mise à l'enquête de ces travaux est prévue dès le premier semestre 2015.

Le montant dépensé à fin décembre 2013 est de CHF 298'069.25. Le montant total des études déjà contractualisées via le CECE 119, (I.000290.01) s'élève à environ CHF 331'000.- TTC ; il sera remboursé dans la présente demande de crédit.



### 1.5.2 Descriptif du solde des études à réaliser

Le présent crédit d'étude couvrira le solde des frais d'études liés à l'achèvement du projet d'ouvrage, aux prestations de mise en soumission ainsi qu'à la réalisation de 30 % du projet d'exécution (réalisation de la soumission et des plans d'exécutions pour l'appel d'offres aux entreprises). L'objectif est de soumettre ce projet à l'enquête publique, de préparer la mise en soumission et de réaliser la procédure des marchés publics pour le choix de l'entreprise. Le chapitre 1.4 a présenté les détails des travaux à réaliser.

L'EMPD subséquent relatif aux travaux à réaliser (objet Procofiév n° 600'555, DDI 300'137), qui sera en principe présenté au Grand Conseil à fin 2015, sera ainsi basé sur des offres d'entreprises (soumissions rentrées), après la mise à l'enquête publique du projet.

Le présent crédit servira à financer les études en lien avec les prestations suivantes :

- levé de la situation spécifique de la topographie par un bureau de géomètre ;
- réalisation des dossiers d'enquête travaux et d'expropriation ;
- compléments de sondages géotechniques supplémentaires et études géotechniques y relatives ;
- 30 % du projet d'exécution (réalisation de la soumission et des plans d'exécutions pour l'appel d'offres aux entreprises) ;
- mise en soumission des travaux ainsi que la comparaison des offres et proposition d'adjudication.

### 1.5.3 Montant des études à charge de l'Etat de Vaud

Poste budg.	%	N° Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>Honoraires</b>	<b>Honoraires</b>	
		112		<i>Honoraires d'ingénieurs(offre existante)</i>	460'000.-
		112		<i>Géomètre (sans abornement)</i>	28'000.-
		112		<i>Architecte paysagiste</i>	39'000.-
		335		<i>Sondages routiers complémentaires</i>	92'000.-
		112		<i>Frais d'études préliminaires CECE119, (1.000290.01)</i>	331'000.-
				<b>Total HT avant recettes</b>	<b>950'000.-</b>
<b>800</b>		<b>8</b>	<b>Recettes</b>	<b>Recettes</b>	
		881	Participation communes et région et Confédération		0.-
	100%			<b>Total HT</b>	<b>950'000.-</b>
				TVA 8.0% arrondie à	80'000.-
				<b>Total général TTC arrondi à</b>	<b>1'030'000.-</b>

### 1.5.4 Programme de réalisation

Un EMPD travaux sera en principe présenté à fin 2015 pour le financement de la réalisation du projet. Selon ce calendrier, les travaux pourraient débuter au printemps 2016 et s'achever en 2019.

## **1.6 Risques liés à la non réalisation de ce projet sur la RC 1**

Si les travaux envisagés ne pouvaient être très rapidement entrepris les conséquences seraient les suivantes :

### **a) Risques pour la sécurité des usagers de la RC 1**

Le statu quo aurait pour conséquence le maintien du réseau routier actuel et de la situation insatisfaisante décrite au chapitre 1.3, notamment en raison de la sécurité insuffisante du trafic, plus particulièrement pour les cyclistes et les piétons.

### **b) Risques pour les riverains de la RC 1**

Si aucun changement n'est apporté au réseau routier, les nuisances dues au bruit routier perdureront, avec les conséquences qui en découlent sur les riverains directement concernés.

L'exigence légale fixée dans la LPE demeure et le propriétaire de la route (soit l'Etat de Vaud) aura l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard.

Les études ont été menées sur chacune des quatre communes concernées. En cas de non réalisation dans les délais de l'assainissement prévu, le Canton serait susceptible de payer des indemnités aux riverains allant de quelques centaines de francs par année et par bâtiment à plusieurs millions en une fois correspondant au tiers de la valeur du bien.

### **c) Risques pour l'avenir des projets de l'agglomération Grand Genève**

La suppression d'une partie de la mesure inscrite dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui a fait l'objet d'une convention entre le Canton et la Confédération, pourrait mettre en cause le financement de l'ensemble du programme et des autres mesures. De plus, ce projet, porté initialement par les quatre communes et Régionyon avec la collaboration du Canton, a fait l'objet d'une convention regroupant l'ensemble des intervenants, validée en 2006.

## **2 MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Comme mentionné précédemment, les principes d'aménagement de la RC 1 et les options retenues après la procédure d'adjudication des études d'avant-projet, ont fait l'objet d'un appel d'offres publié le 16 mai 2011. De cette procédure a découlé l'établissement d'un concept de réhabilitation de la RC 1 entre Mies et Founex.

La DGMR, en charge de l'étude du projet routier, a procédé à l'appel d'offres pour l'attribution du marché d'ingénieurs pour l'établissement du projet d'ouvrage.

Les prestations du mandataire comprises dans le présent EMPD permettront d'élaborer 30 % du projet d'exécution (réalisation de la soumission et des plans d'exécution pour l'appel d'offres aux entreprises). Il permettra notamment d'établir les éléments suivants :

- les coupes types (voirie) ;
- l'aménagement de toutes les voies de circulation pour véhicules privés, poids lourds, convois exceptionnels, deux-roues, piétons, zones vertes ;
- les aides à la traversée ;
- l'évacuation et le traitement des eaux de surface ;
- l'éclairage public ;
- les devis correspondants ;
- l'élaboration des documents suivants :
  - plans d'enquête ;
  - dossier d'appel d'offres ;
  - plans d'exécution.

La DGMR participe à la direction générale des études (DGE), aux prises de décisions relatives à tous

les domaines touchés par le projet, ainsi qu'aux discussions et négociations avec les partenaires du projet que sont :

- les communes ;
- le Conseil Régional de Nyon ;
- les services industriels (SI) ;
- les associations ;
- les autres services concernés de l'Etat.

La DGMR et le mandataire seront en charge de la direction générale des travaux (DGT).

### 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet Procofiév n° 600'555 (DDI 200'025) – CE RC1, Mies – Founex, requalification

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	430	550	50		1'030
a) Transformations immobilières: recettes de tiers					-
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>430</b>	<b>550</b>	<b>50</b>		<b>1'030</b>
b) Informatique : dépenses brutes					+
b) Informatique : recettes de tiers					-
<b>b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>					<b>+</b>
c) Investissement total : dépenses brutes					+
c) Investissement total : recettes de tiers					-
<b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>430</b>	<b>550</b>	<b>50</b>		<b>1030</b>

L'objet Procofiév 600'555 (DDI 300'137), qui inclut les coûts du présent crédit d'étude - DDI 200'025, est prévu au projet de budget 2015 et au plan d'investissement 2016-2019 avec les montants suivants :

Année 2015 : CHF 1'000'000.-

Année 2016 : CHF 1'000'000.-

Année 2017 : CHF 2'900'000.-

Année 2018 : CHF 3'400'000.-

Année 2019 : CHF 3'300'000.-

Actuellement la TCA 2014 fait état d'un montant de CHF 50'000.- pour les études. Lors de la prochaine réévaluation, elle sera modifiée en conséquence du plan ci-dessus et dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

### **3.2 Amortissement annuel**

L'amortissement est prévu sur 10 ans à raison de CHF 103'000.- par an.

### **3.3 Charges d'intérêt**

La charge annuelle moyenne d'intérêt sera de :

$(1'030'000 \times 5 \% \times 0.55) = \text{CHF } 28'325.-$  arrondi à CHF 28'400.-.

### **3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel**

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

### **3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement**

Le tronçon routier touché par le projet fait partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité ; le Canton continuera à entretenir ce tronçon.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

### **3.6 Conséquences sur les communes**

Une convention a été établie entre l'Etat de Vaud et les Communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay et le Conseil Régional du district de Nyon définissant la répartition des coûts du projet. La participation des Communes et du Conseil régional du district de Nyon pour les honoraires d'ingénieurs et des spécialistes s'élève à un montant devisé à HT CHF 400'000.- sur la base des pourcentages définis dans la convention du 2 juillet 2013.

Les travaux projetés, une fois menés à terme, amélioreront notablement l'accessibilité et la sécurité pour les usagers de la RC 1, tout en apportant un assainissement important des nuisances de bruit que les riverains de cet axe majeur connaissent aujourd'hui.

### **3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie**

Ce projet a des incidences favorables sur l'environnement. On relèvera notamment que la réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de protection contre le bruit, les conditions de circulation des TI (transports individuels) et surtout favorise le développement des mobilités douces (cyclistes, piétons).

### **3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale), la mesure A22 (Réseaux routiers) ainsi qu'avec la mesure A23 (Mobilité douce), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Ce projet fait partie des projets d'agglomération pouvant bénéficier d'une contribution fédérale définie dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFinfr, RS 725.13).

### **3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

#### **Introduction**

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition

aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation précitée.

Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7 al. 2 LFin).

### **Principe de la dépense**

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales) et 1.3 (Opportunité du concept de réhabilitation de la RC 1), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20, al. 1<sup>er</sup>, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 8 LRou).

Le projet repose en outre sur l'art. 52, al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, notamment contre le bruit.

En encourageant le développement des mesures en faveur des piétons et des vélos dans les agglomérations, l'Etat participe à la lutte contre l'engorgement des réseaux routiers, les émissions sonores et de poussières fines, les problèmes de stationnement ou les problèmes de santé publique.

### **Quotité de la dépense**

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de la protection contre le bruit. En effet, le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art, et dans les meilleures conditions financières. Le montant des travaux envisagés se limite à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli.

### **Moment de la dépense**

L'exigence légale fixée dans la LPE pour le Canton, propriétaire de la route, lui impose l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard.

Selon le calendrier mentionné au chapitre 1.5.4 il est indispensable de poursuivre les études sans tarder pour viser cet objectif.

### **Conclusion**

Selon le développement précédent, toutes les conditions sont remplies pour qualifier la dépense de "liées".

### **3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

### **3.12 Incidences informatiques**

Néant.

### **3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

### **3.14 Simplifications administratives**

Néant.

### **3.15 Protection des données**

Néant.

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Objet Procofiév n° 600'555 (DDI 200'025) – CE RC1, Mies – Founex, requalification

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		28.4	28.4	28.4	85.2
Amortissement			103	103	206
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
<b>Total augmentation des charges</b>		<b>28.4</b>	<b>131.4</b>	<b>131.4</b>	<b>291.2</b>
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
<b>Total net</b>		<b>28.4</b>	<b>131.4</b>	<b>131.4</b>	<b>291.2</b>

#### 4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

## **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**

du 10 septembre 2014

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de CHF 1'030'000.- est accordé au Conseil d'Etat 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.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 10 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 10 septembre 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*