

Coppet, le 30 septembre 2014 (10.01/GP/bb)



ADMINISTRATION

GRAND-RUE 65
CH-1296 COPPET
TÉL 022 960 87 00
FAX 022 960 87 09

Au Conseil communal de Coppet

Préavis municipal n° 06/2014-2015

Demande de crédit de CHF 97'000.- pour l'étude de projet définitif de la requalification de la Route Suisse (RC1 B-P) entre Mies et Founex

Municipal responsable : M. Gérard Produit, Syndic

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers communaux,

Rappel historique

La première étape de requalification de la Route Suisse a été initiée en 2004 par les communes de Mies, Tannay, Coppet, Founex, l'Etat de Vaud et le Conseil régional. Un concept directeur d'aménagement a été approuvé en 2005 au travers de la signature d'une charte par les partenaires.

Le concept directeur donne des principes pour la modération des vitesses, l'application des mesures antibruit, l'amélioration des voies piétonnes et cyclables, la qualité paysagère, les facilitations d'accès aux centres villageois et aux gares CFF, les ouvertures sur le lac et la valorisation des espaces publics qui constituent un ensemble de mesures qui modifieront considérablement l'allure de cette route de près de 5 km de longueur.

Le projet de requalification de la Route Suisse a été intégré en 2007 dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois et il a été retenu pour un cofinancement fédéral. Le concept directeur a été mis à jour en 2010 et deux séances d'informations publiques ont été organisées.

La phase d'avant-projet a été initiée en 2010 et un groupe de suivi associant les représentants municipaux des communes territoriales et un représentant du Conseil régional a participé à l'ensemble du processus. Cette phase s'est terminée en 2012 par le passage avec succès de l'examen préalable. Le 21 novembre 2012, une séance de présentation/réponses aux questions à laquelle les Conseillères et Conseillers communaux des quatre communes ont été invités a été organisée. Enfin, une convention pour la mise en œuvre, réglant notamment la répartition financière et la maîtrise d'ouvrage, a été signée par tous les partenaires en 2013.

L'étude de projet définitif, objet du présent préavis, constitue la dernière phase d'étude avant la réalisation. Après cette phase, chaque partenaire devra mobiliser les crédits de réalisation lui incombant en vue de l'ouverture du chantier envisagée en 2016. Les travaux devraient se dérouler par tronçons dont l'ordre de réalisation reste encore à déterminer.

Rappel des objectifs et de la situation actuelle

Concept de réaménagement

Le concept directeur d'aménagement, défini en 2005 et réactualisé en 2010, est orienté autour des objectifs suivants :

- augmenter la sécurité par la réduction du gabarit de la chaussée pour inciter à l'abaissement des vitesses, la séparation claire des cheminements piétons et vélos et la création d'îlots de sécurité pour les traversées piétonnes. Il s'agit de diminuer les nuisances pour les riverains, notamment par une diminution du bruit, d'offrir des parcours continus, attractifs et sécurisés pour les piétons et les vélos, et de sécuriser les débouchés latéraux publics et privés;
- améliorer l'accessibilité locale par l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables le long de la Route Suisse de manière à favoriser les liaisons douces à partir des villages et des gares CFF en direction des espaces de détente du bord du lac. Au niveau routier, il s'agit d'aménager les principaux carrefours sous forme de giratoire et de traiter les accès aux autres débouchés importants par présélection de « tourner-à-gauche ». Le concept prévoit le maintien des accès directs aux parcelles privées et l'aménagement de places de stationnement en relation avec les équipements du bord du lac;
- créer un axe paysager intercommunal au profil-type différencié selon les caractéristiques des tronçons, tout en assurant une unité de traitement entre ceux-ci. Il s'agit d'améliorer les espaces publics sous la forme d'une « avenue » paysagère se traduisant par des espaces généreux et conviviaux de part et d'autre de la route.

Situation actuelle dans le périmètre du projet

La Route Suisse (RC 1 B-P¹) est un axe structurant pour la mobilité dans la région. Avant la mise en service de l'autoroute A1 Lausanne-Genève en 1964, elle était l'axe principal qui reliait 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.

La chaussée actuelle compte une largeur de 9 mètres sur le tronçon côté Founex et jusqu'à 13 mètres par endroits 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 hors traversée de localité entre Mies et Founex, et à 50km/h en traversée de localité à Coppet.

¹ Route Cantonale n°1 du réseau de Base Principal selon la nomenclature du Canton

La largeur de la chaussée combinée aux vitesses pratiquées par les véhicules crée un obstacle pour les personnes souhaitant se rendre à pied ou à vélo dans les lieux publics du bord du lac. Hors localité, les seules traversées sécurisées existantes sont situées en surface au giratoire avec la RC2 à Mies, et en souterrain au port de Tannay. En traversée de localité à Coppet, plusieurs traversées piétonnes existent déjà en surface.

Selon les comptages effectués en 2010 par la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud, le trafic journalier moyen (TJM) est de 12'500 véhicules/jour en moyenne entre Mies et Founex dont environ 95 poids lourds et un trafic deux roues légers de 370 unités/jour. La RC 1B-P est un axe routier principal de première classe ouvert aux transports exceptionnels de classe I (poids max. d'un convoi : 480t; largeur max. d'un convoi : 6,50 m).

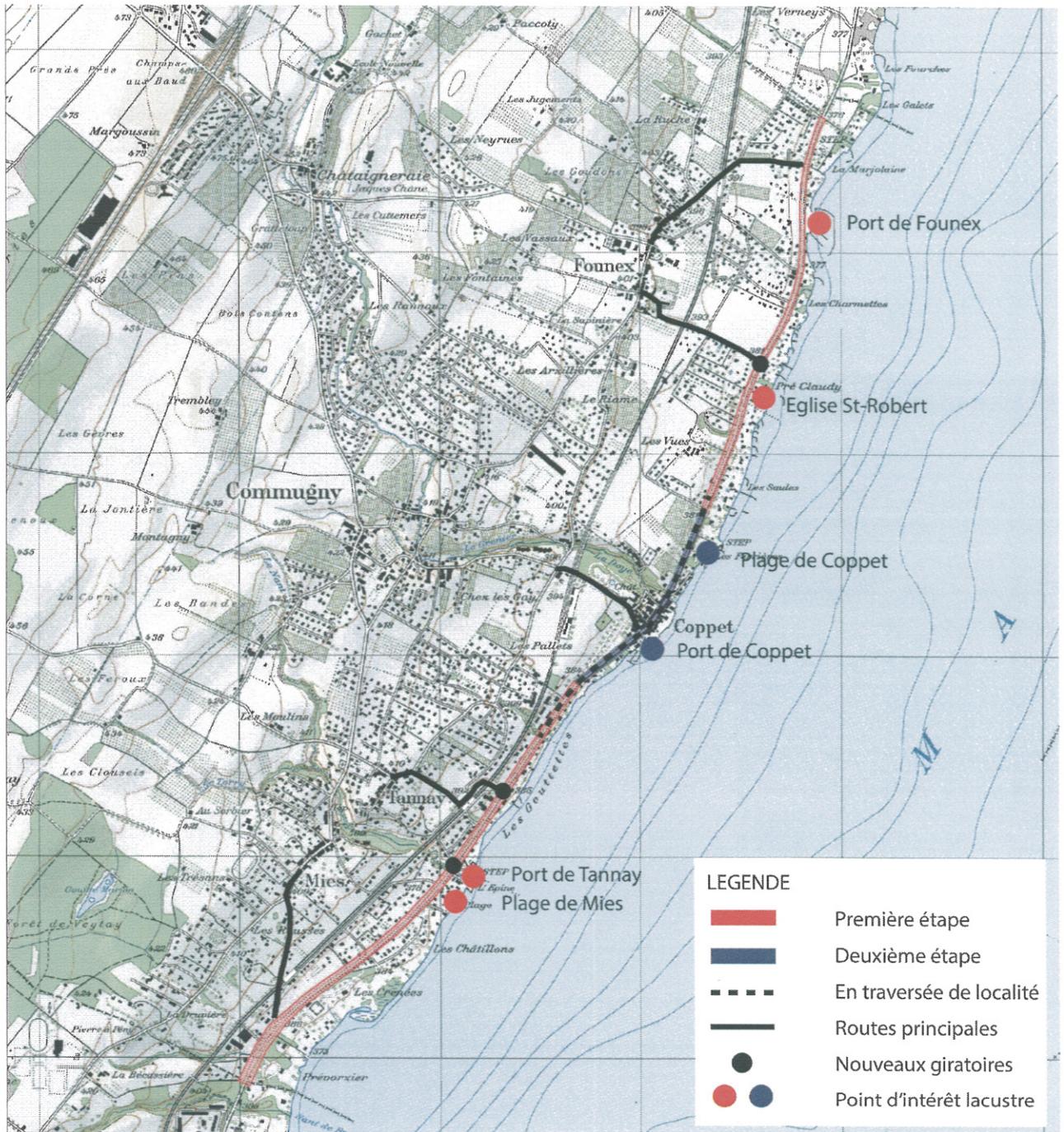
La RC1 compte actuellement beaucoup d'accès latéraux. Du côté lac, il existe aujourd'hui de nombreux petits débouchés privés, le bâti le long des rives se composant essentiellement de villas et de grandes propriétés. Cette situation est peu encline à évoluer, dans la mesure où les plans d'affectation ne prévoient pas de densification en bordure du lac et les possibilités de regroupement des accès privés sont très limitées. Quelques sites ont toutefois des débouchés d'une certaine importance, à savoir le secteur des Garages (Mies), le port de Tannay et la plage de Mies, la Paroisse catholique de St-Robert (Founex) et le port de 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 RC1 : la route de la Gare (RC2, Mies), la route F-L. Duvillard (Tannay), la rue des Murs (RC6, Coppet), les routes de Courte-Raie et des Soufflettes (Founex). Quelques autres débouchés ne se prolongent pas au-delà des voies ferrées, mais donnent accès à des quartiers d'une certaine taille.

La première étape de réaménagement de la Route Suisse comprend l'ensemble des tronçons situés hors traversée de localité entre Mies et Founex et une partie des tronçons en localité à Coppet (voir ci-dessous).

Le solde du tronçon en traversée de localité à Coppet fait partie de la deuxième étape de réaménagement de la Route Suisse qui a également été retenue par la Confédération pour un cofinancement fédéral dans le cadre des mesures du Grand Genève de deuxième génération. Ce report de réalisation de la majorité du tronçon en traversée de localité à Coppet est dû à la coordination avec les réflexions communales en cours sur la modération du trafic dans la traversée du bourg.





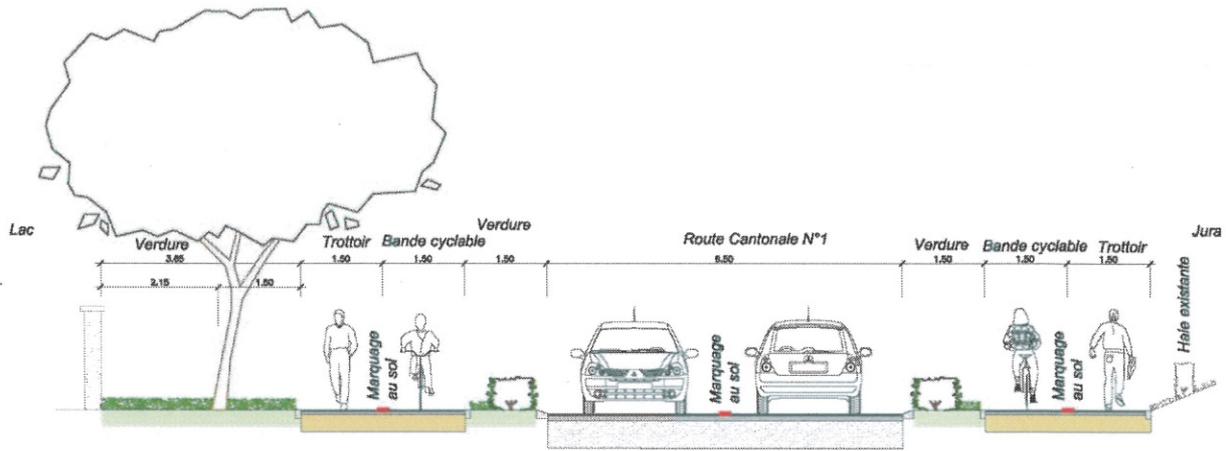
Description du projet

Caractéristiques de l'axe routier

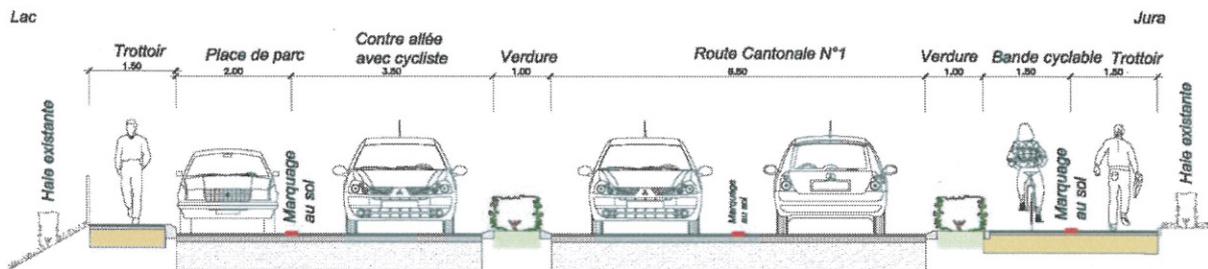
Le projet privilégie une mobilité multimodale par la redéfinition très lisible des différentes voies prévues pour les cycles, les piétons, le trafic individuel motorisé et le trafic de desserte pour les zones lacustres d'intérêt public. La conception du réaménagement routier a été étudiée afin de tenir compte des projets d'aménagements communaux et de garder une unité urbanistique et paysagère cohérente et harmonieuse.

Le projet conserve le profil en long, ce qui permet de maintenir l'ensemble des accès riverains en les adaptant à la nouvelle configuration des lieux. Les profils-types retenus sont les suivants :

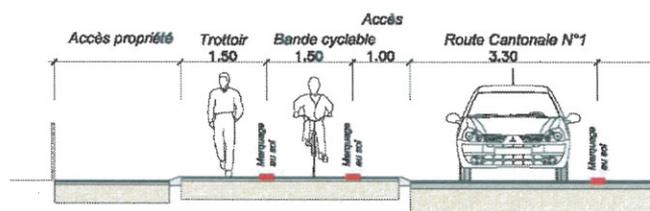
1. Sur la majorité du tracé, selon la coupe ci-dessous, le profil-type est constitué d'une chaussée de 6,50 m avec 2 banquettes de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée, un trottoir et une piste cyclable accolés de 2 x 1,50 m de large de chaque côté.



2. Dans le secteur de la plage de Mies et du port de Tannay, des contre-allées permettant d'offrir des places de stationnement supplémentaires pour les activités lacustres sont prévues. Sur ces tronçons, les cycles devront circuler dans les contre-allées. Selon la coupe ci-dessous, le profil-type de ces secteurs est constitué d'une chaussée de 6,50 m avec 2 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. Au niveau des accès privés, le trottoir mixte accueillant les cycles et les piétons sera légèrement surélevé par rapport à la chaussée de manière à maintenir et à privilégier la continuité d'aménagement pour la mobilité douce. Le principe général des raccordements des accès privés avec la voie de circulation sera donc le suivant.



La tranquillisation et la sécurisation du trafic sont favorisées par la création de trois giratoires et un redimensionnement du gabarit de la chaussée. Il n'est pour l'instant pas prévu d'abaisser la limitation de la vitesse.

Les aménagements des carrefours en giratoire (routes F.-L. Duvillard et Courte-Raie) se justifient notamment pour résoudre les mouvements difficiles en « tourner-à-gauche ». Le giratoire du Port de Tannay se justifie pour des questions de sécurité, notamment pendant la période estivale en raison de la forte fréquentation du port.

Les études effectuées selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ont montré, sur les quatre communes, que 143 bâtiments représentant 580 personnes sont confrontés à un dépassement des valeurs limites d'immission, dont 3 bâtiments dépassent les valeurs d'alarme². Les revêtements routiers seront donc de type phono-absorbants pour permettre 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.

Le projet prévoit le démontage de l'ensemble des dalles de béton existantes suite à l'analyse de la superstructure. En effet, des problématiques de stabilité ainsi que d'usure des joints ont été identifiées.

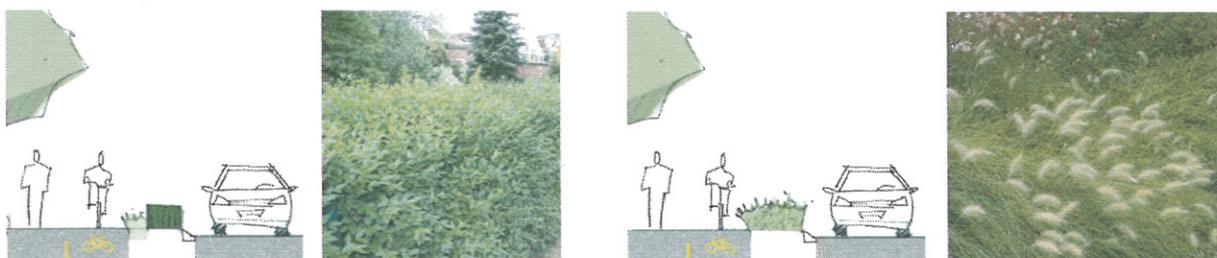
Gestion des mobilités douces

Le projet améliore les liaisons transversales pour les accès aux différentes communes. Il privilégie entre autres les échanges entre les bourgs et les zones d'utilité publique le long du lac par la création de traversées piétonnes sécurisées aux endroits les plus appropriés. Ces traversées seront éclairées et équipées d'îlots centraux de sécurité (aide à la traversée) de manière à améliorer la sécurité en permettant un franchissement en deux temps.

Au niveau des cycles, le projet permettra d'offrir la continuité des pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée. Le traitement des débouchés publics et privés diminuera l'effet de coupure pour les pistes cyclables et favorisera la sécurité des cyclistes. En approche des giratoires, des systèmes d'insertion des cycles sont prévus.

Aménagements paysagers

Le traitement paysager vise à redonner à cet axe routier une image d'une « avenue » végétalisée favorisant, où cela est possible, les échappées sur le lac. Le bureau d'architectes-paysagistes ayant collaboré à l'avant-projet a développé deux variantes.



² Le dépassement de la valeur limite d'immission - fourchette +0 à +10 décibels (db) - implique un assainissement nécessaire de l'infrastructure routière. Le dépassement de la valeur d'alarme implique un assainissement nécessaire de l'infrastructure routière et du bâtiment. Pour mémoire, une réduction du bruit de 3 db donne une impression de diminution de 50% du trafic, respectivement 6 db une réduction de 75% du trafic, et 10 db une réduction de 90% du trafic.

La variante arbustive (à gauche ci-dessus) offre un effet permanent et sépare les espaces de circulation de manière plus marquée. La variante herbacée (à droite ci-dessus) est soumise à l'effet des saisons, mais permet des plantations un peu plus élevées en raison de leur souplesse. Le choix de la variante définitive sera effectué lors de l'étude de projet définitif.

Récolte des eaux

Les surfaces imperméables des voies de circulation 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 bénéficier d'infrastructures en parfait état. Les travaux permettront également la mise en séparatif totale des eaux de ruissellement conformément aux normes en vigueur.

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 et leurs positionnements ont été étudiés dans le respect des propriétaires concernés tout en préservant la notion d'intérêt public.

Coordination avec les projets communaux connexes

Un important travail de coordination a été effectué avec la commune de Tannay concernant le projet de port du même nom. Ce travail a permis d'identifier la solution du giratoire pour traiter l'accès au port et organiser la circulation dans le secteur. Un travail de coordination a également été effectué avec le projet communal lié au port de Founex.

Le projet de réaménagement de la Route Suisse subira encore quelques adaptations dans le secteur de la plage de Mies suite à la volonté exprimée par la Municipalité de le coordonner avec la modification de la route des Châtillons qui permettra notamment d'augmenter le nombre de places de stationnement.

Enfin, des réflexions locales étant en cours concernant la traversée de Coppet, il a été décidé d'entente avec la Municipalité de ne traiter dans la première étape de réaménagement que les tronçons de la Route Suisse n'étant pas susceptibles d'être adaptés suite aux réflexions en cours.

Objet du préavis

Le présent crédit couvrira le solde des frais d'études liés à l'achèvement du projet d'ouvrage et aux prestations de mise en soumission, ainsi que l'établissement partiel du projet d'exécution. 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 des entreprises.

Ainsi, les prestations comprises dans cette phase d'étude de projet définitif seront notamment les suivantes :

- levé de la situation spécifique de la topographie ;
- réalisation des dossiers d'enquête, de travaux et d'expropriation ;
- compléments de sondages géotechniques et études géotechniques y relatives ;
- établissement partiel du projet d'exécution (30%) ;
- dossier d'appel d'offres pour la mise en soumission des travaux ainsi que la comparaison des offres et proposition d'adjudication.

La demande de crédit pour la réalisation du projet devrait être présentée fin 2015 de manière à pouvoir finaliser le projet d'exécution (70 %) et engager la phase de réalisation. Les travaux seront effectués par tronçons et par demi-chaussées de façon à maintenir la circulation en tout temps avec des interruptions de courte durée. L'ordonnancement des travaux doit encore être approfondi.

Compte tenu des perspectives de cofinancement de la Confédération par l'intégration du projet dans les mesures du Grand Genève, le Canton de Vaud, qui a été associé dès le début du processus, propose d'assurer la maîtrise d'ouvrage jusqu'à la réalisation, sachant que plus de 90% du projet se situent dans un contexte hors traversée de localité.

Calendrier

Calendrier général du projet

2010-2012	Etudes d'avant-projet et examen préalable par les services de l'Etat.
21.11.2012	Présentation du projet aux Conseillères et Conseillers communaux.
2013	Signature d'une convention partenariale pour la mise en œuvre.
2014	Demandes de crédits pour l'étude de projet définitif (objet du présent préavis).
Début 2015	Etude de projet définitif et mise à l'enquête publique.
Fin 2015	Demandes de crédits pour la réalisation.
2016	Signature d'une convention avec la Confédération pour la subvention fédérale & début des travaux.

Calendrier pour les demandes de crédits d'étude du projet définitif

Septembre 2014	EMPD cantonal validé par le Conseil d'Etat.
Octobre 2014	Préavis communal voté par le Conseil communal de Tannay. Préavis communal voté par le Conseil communal de Mies.
Novembre 2014	EMPD cantonal voté par le Grand Conseil. Préavis communal voté par le Conseil communal de Coppet.
Décembre 2014	Préavis communal voté par le Conseil communal de Founex. Préavis régional voté par le Conseil intercommunal.

Répartitions financières

Les trois premières phases du projet (faisabilité, avant-projet sommaire et définitif) ont été soutenues financièrement par les quatre communes territoriales, le Conseil régional et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud. Une somme totale d'env. CHF 380'000.- a déjà été engagée pour ces phases par les partenaires, dont CHF 26'223.75 à charge de notre commune par le biais de son budget de fonctionnement de 2003 à 2012.

Répartition financière pour l'étude de projet définitif

Le montant des prestations prévues dans l'étude de projet définitif a été évalué par le canton à CHF 1,456 mio. La convention de mise en œuvre prévoit la répartition suivante :

Partenaire	Répartition conventionnée	Montant d'étude de projet définitif	
Canton de Vaud - DGMR	70.74%	CHF	1'030'000
Conseil régional	5.85%	CHF	85'100
Mies	8.13%	CHF	118'300
Tannay	4.29%	CHF	62'500
Coppet	6.66%	CHF	97'000
Founex	4.33%	CHF	63'100
Total	100.00%	CHF	1'456'000

Estimation des coûts de réalisation +/-30%

En prévision de la demande de crédit de réalisation qui fera l'objet d'un préavis ultérieur, le tableau ci-dessous présente les coûts de réalisation estimés à +/- 30% par le bureau d'ingénieurs qui a étudié l'avant-projet définitif. Le tableau indique également le montant des subventions attendues de la Confédération pour la protection contre le bruit et pour le soutien à la réalisation d'une mesure du Grand Genève. Ces subventions étant versées au terme de la réalisation, les partenaires devront néanmoins demander l'entier des crédits hors subventions.

Partenaire	Montant pour la réalisation*		Subvention contre le bruit	Subvention Grand Genève	Solde subventions déduites
	CHF	%			
Canton de Vaud	18'621'100	70.74%	593'873	2'468'947	15'558'280
Conseil régional	1'538'000	5.85%	42'796	203'921	1'291'283
Mies	2'138'200	8.15%	0	283'501	1'854'699
Tannay	1'130'500	4.29%	0	149'892	980'608
Coppet	1'753'200	6.66%	42'796	232'455	1'477'949
Founex	1'141'000	4.33%	0	151'284	989'716
Total	26'322'000	100.00%	679'465	3'490'000	22'152'535

* Hors achats de terrains, estimés à CHF 1,4 mio, qui seront entièrement pris en charge par le canton.

La subvention contre le bruit est répartie en fonction des participations de chaque partenaire au coût de la chaussée. Hors traversée de localité, le canton assume ces coûts à 100% et bénéficie donc de l'entier de la subvention sur ces tronçons. En traversée de localité, la commune de Coppet partage ces coûts avec le Conseil régional qui y participe à moitié au titre de l'intérêt régional, chacun bénéficiant donc de la moitié de la subvention contre le bruit.

La subvention de la Confédération au soutien de la mise en œuvre d'une mesure du Grand Genève est répartie en proportion de la part globale de chaque partenaire. La participation du canton a été maximisée selon les dispositions de la Loi sur les routes. La participation du Conseil régional vient diminuer la part des communes et non celle du Canton. Elle a été calculée en tenant compte de l'intérêt régional de chaque élément du projet.

Financement

Cette participation sera financée par la trésorerie courante.

Amortissement

L'amortissement se fera sur une durée de 5 ans.

Charges d'exploitation annuelles

Aucune.

Aspects du développement durable

Non concernés par la présente demande.

Conclusion

Initié il y a dix ans, ce projet a été conduit dès le départ dans un cadre partenarial exemplaire. Il est à relever qu'une grande part du coût du projet est supportée par le Canton et que l'apport de subventions a été maximisé.

Ce projet améliore la sécurité et le confort de circulation tant pour les transports individuels motorisés que pour la mobilité douce. Il contribue également à renforcer l'attractivité et la qualité des espaces publics du bord du lac au bénéfice des habitants de la commune et de la région.

Décision

En conséquence, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir prendre la décision suivante :

Vu	le préavis municipal n° 06/2014-2015.
Vu	le rapport de la commission du Conseil communal.
Attendu	que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour.
Décide	d'accepter le préavis 06/2014-2015 relatif à une demande de crédit de CHF 97'000.- pour l'étude de projet définitif de la requalification de la Route Suisse (RC1 B-P) entre Mies et Founex.

Ainsi accepté par la Municipalité
dans sa séance du 6 octobre 2014

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic
G. Produit

Le secrétaire
B. Bertoncini



AU CONSEIL COMMUNAL DE COPPET

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE

Préavis municipal n° 6/2014-2015 concernant la demande de crédit de CHF 97'000.00 pour l'étude du projet définitif de la requalification de la route Suisse (RC1 – BP) entre Mies et Founex.

Présents : Laurence Bory, présidente et rapporteur
Pierre Olsson
Roland Charles Girod
Thérèse Moreillon
Eric-Pierre Wegmann

Coppet, le 21 octobre 2014

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission s'est réunie le 21 octobre 2014.

Elle remercie M. Gérard Produit, Syndic, de ses explications.

La Commission relève que le préavis municipal est une simple demande de crédit d'étude même si la Municipalité a pris la peine de détailler le contenu du projet d'aménagement.

Ni la Commission ni le Conseil n'ont à se prononcer sur son contenu. Ces derniers ne pourront donner leur avis que dans le cadre du vote sur une demande de crédit de réalisation qui devra intervenir d'ici fin 2015 au plus tard.

En ce qui concerne le crédit d'étude du projet, la Commune doit prendre en charge 6.66% du budget global, soit CHF 97'000.00. Ce pourcentage est défini au prorata des mètres de route à réaliser sur le territoire de chaque commune.

Pour Coppet, l'étude et la réalisation ne concernent que la route hors du bourg, ceci parce que la Municipalité avait souhaité ne pas inclure la traversée du bourg en raison du projet de PDL de la gare.

Le Syndic a confirmé que la Confédération, le Canton et le Conseil régional participent déjà financièrement aux frais d'étude de la traversée du bourg et qu'il avait reçu des garanties de ces derniers pour une participation financière à la réalisation du projet, à condition que la décision correspondante du Conseil communal soit prise au plus tard en 2018.

En conclusion et à l'unanimité des membres présents, la commission invite le Conseil Communal à accepter le préavis municipal No 6/2014-2015 concernant la demande de crédit de CHF 97'000.00 pour l'étude du projet définitif de la requalification de la route Suisse (RC1 – BP) entre Mies et Founex.

Laurence Bory

Pierre Olsson

Thérèse Moreillon

Eric-Pierre Wegmann

Roland Charles Girod