

PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N°45-2014

AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

Demande de crédit de CHF 85'100.- pour l'étude de projet définitif de la requalification de la Route Suisse (RC1 B-P) entre Mies et Founex

Responsable : Cornélia Gallay

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1 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 en présence du Conseiller d'Etat responsable du Département des infrastructures.

Le concept directeur donne les 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, désormais Grand Genève. Le rapport d'évaluation de l'Office du développement territorial a retenu cette mesure en 2009. La première étape de réaménagement entre Mies et Founex sur sol vaudois et en traversée de Versoix côté genevois, a été retenue pour un cofinancement fédéral en tranche A1 (2011-2014). Les partenaires vaudois se sont engagés à réaliser cette mesure dans l'Accord sur les prestations et le Protocole additionnel signés en 2010.

Afin de concrétiser ce projet, le concept directeur a été mis à jour en 2010 et deux séances d'informations publiques ont été organisées à l'attention des habitants des quatre communes et des riverains par la diffusion d'une invitation tout ménage.

La phase d'avant-projets sommaire et définitif (voir préavis n°9-2012 du Conseil régional) a été initiée en 2010 sous la conduite de la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud. Un groupe de suivi associant les représentants municipaux des quatre 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/réponse 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 déposé en concomitance avec les demandes de crédits communales et cantonale, 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 tronçon dont l'ordre de réalisation reste encore à déterminer.

2 Rappel des objectifs et de la situation actuelle

2.1 Concept de réaménagement

Le concept directeur d'aménagement défini en 2005 et réactualisé en 2010 est orienté autour des objectifs suivants ayant fait l'objet d'une charte signée par tous les partenaires :

- 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 de la chaussée, 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 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 tourne-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 sur tout le tronçon. 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.

2.2 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 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 hors traversée de localité entre Mies et Founex, et à 50km/h en traversée de localité à Coppet².

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 surface³.

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).

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

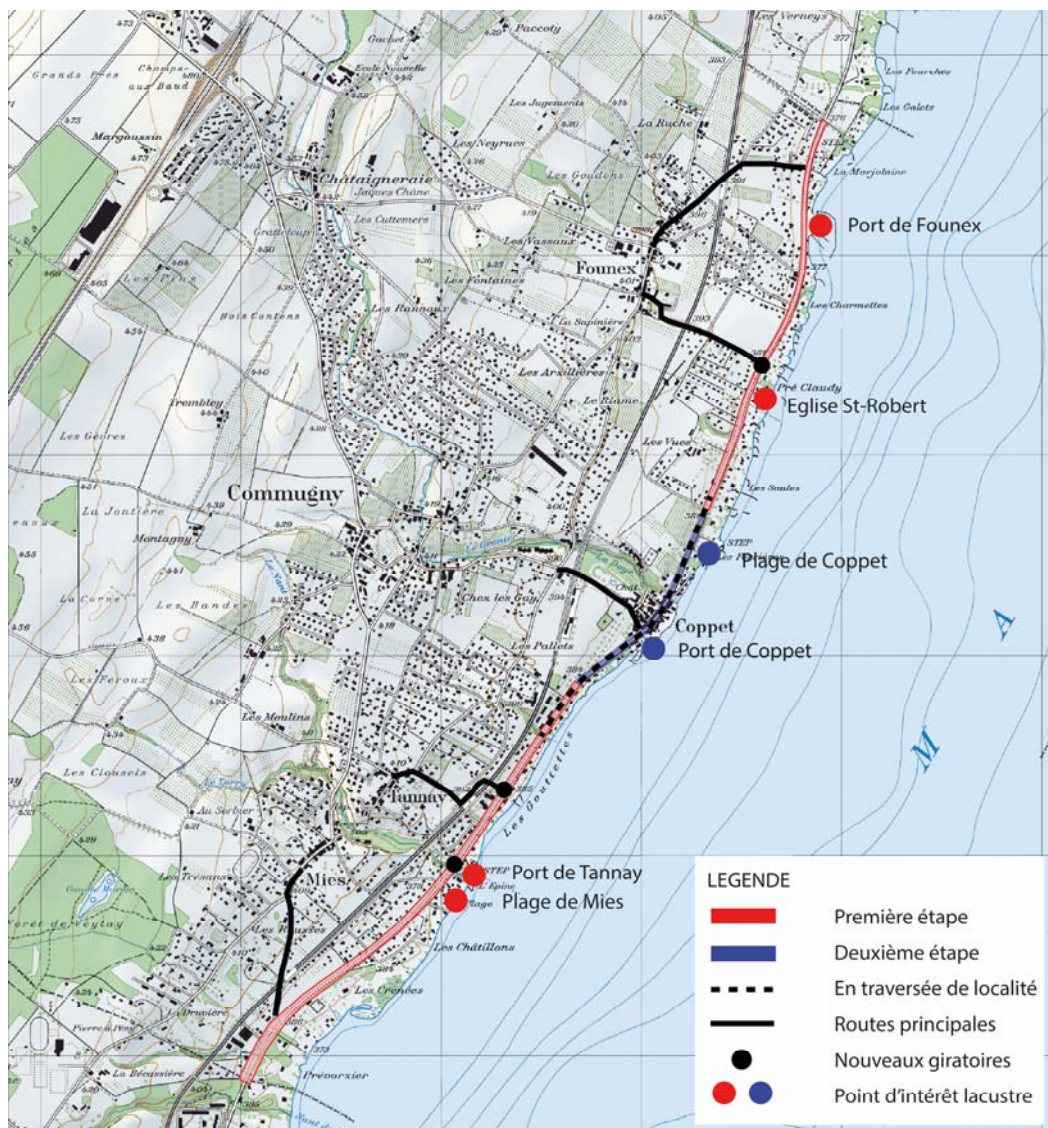
² Le calendrier de réalisation de la majorité du tronçon en traversée de localité à Coppet a été décalé de la première à la deuxième étape de réaménagement de la Route Suisse en raison de la coordination avec les réflexions communales en cours sur la modération du trafic dans la traversée du bourg.

³ Idem

La RC1 compte actuellement beaucoup d'accès latéraux. Du côté lac, il existe aujourd'hui beaucoup 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 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 (tranche A, 2015-2018).



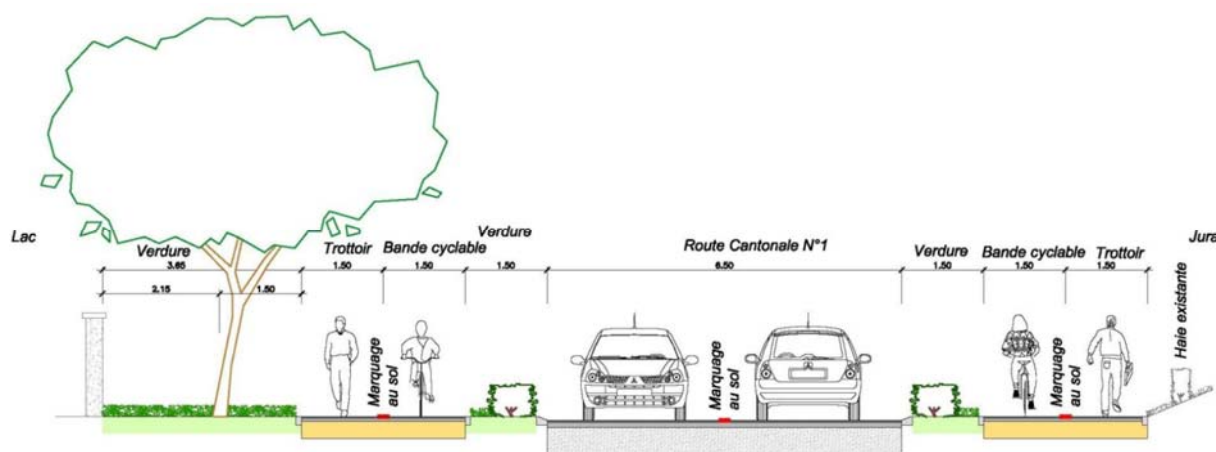
3 Description du projet

3.1 Caractéristiques de l'axe routier

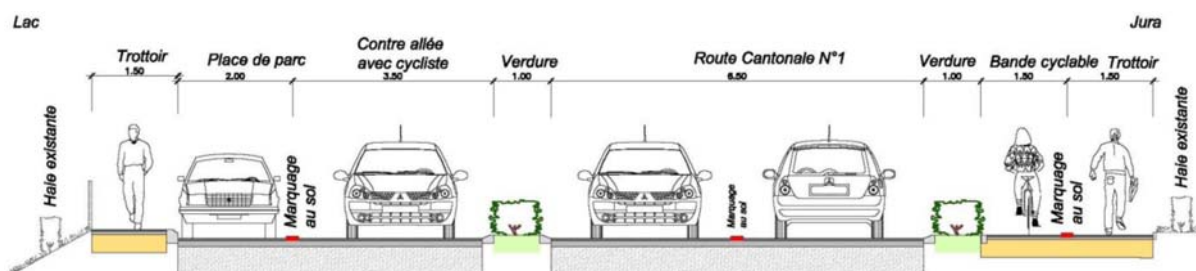
Le projet privilégie une mobilité multimodale par la redéfinition très lisible des différentes voies prévues pour les cycles, les piétons, le trafic individuel motorisé et le trafic de desserte pour les zones d'intérêts publics lacustres. La conception du réaménagement routier a été étudiée afin de tenir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

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 :

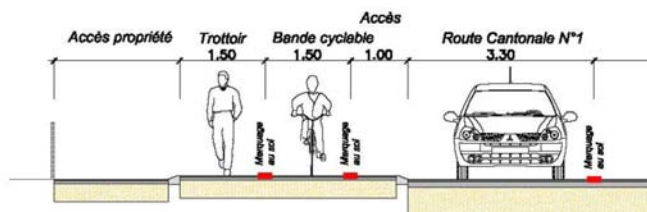
1. Sur la majorité du tracé, selon la coupe ci-dessous, le profil-type est constitué d'une chaussée de 6,50 m avec 2 banquettes de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée, un trottoir et une piste cyclable accolés de 2 x 1,50 m de large de chaque côté.



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 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 de 80km/h à 60km/h.

Les aménagements des carrefours en giratoire (Duvillard et Courte-Raie) se justifient non seulement pour résoudre les mouvements difficiles en tourne-à-gauche (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 de Tannay 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 Route Suisse « en tourne-à-gauche » en provenance des débouchés voisins.

Les études 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'alarme⁴. 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.

3.2 Gestion des mobilités douces

Le projet améliore les liaisons transversales pour les accès aux différentes communes. Il privilégie entre autre les échanges entre les bourgs et les zones d'utilités publiques 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. En raison de leurs positionnements hors traversée de localité, selon la pratique du Canton de Vaud, ces traversées ne pourront toutefois pas être marquées au sol avec les bandes jaunes de passage pour piétons.

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

⁴ 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.

les pistes cyclables et favorisera la sécurité des cyclistes. En approche des giratoires, des systèmes d'insertion des cycles sont prévus afin de leur permettre d'effectuer plus facilement les tourne-à-gauche.

3.3 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.



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 d'une variante sera effectué lors de l'étude de projet définitif.

3.4 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 donner des infrastructures en parfait état au service cantonal chargé de l'entretien. Les travaux permettront, de plus, la mise en séparatif des eaux de ruissellement conformément aux normes en vigueur.

3.5 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.

3.6 Coordination avec 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.

4 Objet

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 qu'à la réalisation de 30% 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 de l'entreprise.

Les prestations du mandataire comprises dans la phase d'étude de projet définitif financées par le présent crédit seront notamment les 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 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 crédits de réalisation devrait être présentée fin 2015 de manière à pouvoir finaliser le projet d'exécution et engager la phase de réalisation. Les travaux seront effectués par tronçons et par demi-chaussée 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 situe dans un contexte hors traversée de localité.

5 Calendrier

5.1 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	<i>Demandes de crédits pour l'étude de projet définitif (objet du présent préavis)</i>
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

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

10 septembre 2014	EMPD cantonal n°182 validé par le Conseil d'Etat
29 septembre 2014	Préavis communal voté par le Conseil communal de Tannay
29 octobre 2014	Préavis communal voté par le Conseil communal de Mies
Novembre 2014	EMPD cantonal n°182 voté par le Grand Conseil
17 novembre 2014	Préavis communal voté par le Conseil communal de Coppet
8 décembre 2014	Préavis communal voté par le Conseil communal de Founex
10 décembre 2014	Préavis régional voté par le Conseil intercommunal

6 Financement

Les trois premières phases du projet (faisabilité, avant-projets sommaire et définitif) ont été soutenues financièrement par les quatre communes territoriales, le Conseil régional (budgets ordinaires et préavis n°9-2012) et la Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud. Une somme totale d'environ CHF 380'000.- a déjà été engagée par les partenaires.

6.1 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 (voir annexe) donne la répartition suivante :

Partenaire	Montant d'étude de projet définitif selon répartition conventionnée (voir annexe)
Canton de Vaud - DGMR	CHF 1'030'000
Conseil régional	CHF 85'100
Mies	CHF 118'300
Tannay	CHF 62'500
Coppet	CHF 97'000
Founex	CHF 63'100
Total	CHF 1'456'000

Le montant de CHF 85'100.- correspond à la participation financière du Conseil régional à la dernière phase d'étude avant la réalisation. Tous les montants présentés dans ce préavis sont cohérents avec les montants prévisionnels annoncés dans la liste des projets liés aux investissements régionaux pour la période 2014-2015 (voir préavis n°36-2014).

6.2 Estimation des coûts de réalisation +/-30% (voir devis détaillé en annexe)

En prévision de la demande de crédits 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 Mosini et Caviezel SA 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.

Conformément à ce qui a été annoncé dès 2010, il est à relever que **les apports cumulés du Canton, de la subvention contre le bruit et de la subvention au titre de la mesure du Grand Genève représentent plus de 85% du coût du projet.**

Partenaire	Montant estimé pour la réalisation ²	Subvention contre le bruit	Subvention Grand Genève	Solde subventions déduites
Canton de Vaud	18'621'100	593'873	2'468'948	15'558'280
Conseil régional	1'538'000	42'796	203'921	1'291'283
Mies	2'138'200	0	283'501	1'854'699
Tannay	1'130'500	0	149'892	980'608
Coppet	1'753'200	42'796	232'455	1'477'949
Founex	1'141'000	0	151'284	989'716
Total	26'322'000	679'465	3'490'000	22'152'535

² Hors achats de terrains, estimés à 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.

7 Conclusion

Initié il y a dix ans, ce projet a été conduit dès le départ dans un cadre partenarial exemplaire. Après une phase d'études et de maturation, la concrétisation de l'engagement constant des partenaires se profile. 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.

Par rapport à l'environnement, on relèvera notamment que la réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air et de l'eau (mise en séparatif des eaux de ruissellement conformément aux normes en vigueur).

Enfin, 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.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal du district de Nyon

- | | |
|---------|---|
| vu | le préavis du comité de direction N°45-2014 relatif à une demande de crédit de CHF 85'100.- |
| ouï | le rapport de la commission ad'hoc, |
| ouï | le rapport de la commission gestion et finances, |
| attendu | que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour, |
| décide | d'accorder le crédit de CHF 85'100.- pour l'étude de projet définitif de la requalification de la Route Suisse (RC1 B-P) entre Mies et Founex |
| | d'imputer le montant total de CHF 85'100.- sur le compte d'investissement. Ce montant sera amorti en 5 années. |

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 10 septembre 2014, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Gérald Cretegnny

Patrick Freudiger

Annexes : A : illustrations de la situation future à différents endroits
B : convention partenariale pour la mise en œuvre comprenant un devis détaillé, 3 mai 2013

Le dossier d'avant-projet complet, établi en 2012 par le groupement de mandataires Mosini et Caviezel SA – Profil paysage, est disponible sur demande au secrétariat du Conseil régional.

ANNEXE A : ILLUSTRATIONS DE LA SITUATION FUTURE

Mies - après secteur garages direction Lausanne
Variante "haie"



Tannay - au niveau du port en direction de Lausanne
Variante "graminées"



Founex - après route de Courte Raie direction Lausanne
Variante "graminées"

