GRAND CONSEIL

AOÛT 2023 **RC-22_LEG_179**

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 1'300'000.- pour financer la participation de l'Etat de Vaud à la création d'un passage inférieur entre le rail et la route au droit du carrefour du Lussex avec la route cantonale 401-B-P, sur le territoire des communes de Jouxtens-Mézery et de Romanel-sur-Lausanne

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 27 avril 2023, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. M. Xavier de Haller était excusé.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Federico Molina, chef de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

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

Madame la Conseillère d'Etat explique qu'il s'agit d'un conflit rail-route, plus précisément de remplacer un passage à niveau par un passage inférieur pour éviter des risques d'accident et favoriser la fluidité. Les travaux sont devisés à 17 millions**.** La part cantonale s'élève à 1,3 million. Les travaux de renouvellement de la route cantonale sont clairement de la responsabilité du Canton.

Le projet a subi quelques aléas depuis la rédaction de l'EMPD. Ceux-ci n'ont pas d'incidence sur la part cantonale. La procédure fédérale évoquée précédemment pourrait s'appliquer pour les communes.

L'Office fédéral a jugé que ce projet était important, il faut donc le réaliser. Le projet ne serait pas arrêté si une commune le refusait.

Le Chef de la division planification explique qu'il s'agit de financer la part cantonale pour un projet de grande ampleur, dont le financement est principalement fédéral et subsidiairement communal. Il s'agit de déniveler le LEB et une route communale qui traverse le LEB, le Chemin de la roche. Pour pouvoir déniveler cette route, il faut adapter le profil de la route cantonale qui est adjacente. Les coûts pour déniveler le LEB sont supportés en partie par le LEB, c'est-à-dire un financement fédéral, et par les communes. Au moment d'abaisser le profil de la route, elle sera aussi remise à neuf et adaptée à sa fonction actuelle, notamment pour les aménagements liés à la mobilité douce. Le Canton participe à hauteur de ce que lui coûterait l'entretien et l'adaptation de cette route. Il ne finance pas le dénivelé. En même temps que le dénivelé, le LEB mettra à jour ses infrastructures (sécurité, lignes de contact, etc). Cet élément n'a rien à voir avec le dénivelé et sera intégralement financé par le LEB, donc par les fonds fédéraux.

Le projet a été développé conjointement par le LEB, le Canton et les communes concernées. La convention de financement pour cet ouvrage a été signée par les exécutifs communaux, en application des règles de financement de la loi fédérale sur les chemins de fer et de la loi sur les routes communale. Les exécutifs communaux ont présenté ou vont présenter devant leur législatif des préavis sur les crédits d'étude et de réalisation. Jouxtens-Mézery a accepté les crédits d'étude, mais Romanel les a refusés. Les crédits d'ouvrage doivent encore faire l'objet d'une décision lors de la séance du 25 mai (ils ont été refusés depuis).

A partir de là, deux questions se posent. La première est le besoin de poursuivre l'étude de cet EMPD. La réponse est oui, car la part cantonale est dédiée exclusivement à la remise à neuf de la route et n'est pas affectée par la répartition des coûts entre le rail et la route ou par le résultat du litige.

La seconde question concerne la suite qui sera donnée. La législation fédérale sur le chemin de fer prévoit à son art. 23, les dispositions de répartition entre le rail et la route, selon les avantages retirés. L'art. 40 règle les questions de traitement des litiges. L'OFT a le pouvoir de rendre une décision pour la participation à un dénivelé en cas d'absence d'accord. Cette décision peut ensuite être attaquée au niveau judiciaire.

3. DISCUSSION GENERALE

Une Députée vient du sous-arrondissement concerné et est attentive à cette situation, qui n'est pas simple. Au-delà de la répartition des coûts et des factures, l'origine de cette situation est aussi dans l'insatisfaction avec un autre projet de passage à niveau plus au nord. La députée souhaite savoir si l'OFT passe en force avec son projet, car malgré l'accord de la municipalité, le législatif ne soutient pas le projet.

Elle souhaite aussi une clarification sur le fait que le Canton n'interviendra pas sur le crédit d'ouvrage pour le passage inférieur.

Le Chef de la division planification précise qu'il n'y a pas de participation cantonale, car il s'agit d'une route communale. Le préavis doit passer au conseil communal.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

1.5 Aménagements cyclables

Un Député demande ce qu'il advient des aménagements cyclables. Selon le plan de l'EMPD (page 2), le projet n'a pas été amélioré sur ce point. Les infrastructures cyclables semblent ne pas être continues, alors que la route cantonale est à 80 km/h. Des bandes cyclables ne semblent pas être une protection suffisante. Le député souhaiterait une clarification concernant cet aspect au regard de la stratégie vélo, car il s'agit d'un axe important pour les pendulaires, dont le tracé n'est pas sécurisé sur son ensemble.

Le Chef de la division planification explique qu'effectivement les aménagements s'arrêtent dans le cadre de ce projet. Le chapitre 1.1.2 évoque toutefois la compatibilité avec les projets connexes, la stratégie vélo, mais aussi le plan d'aménagement de l'agglomération Lausanne-Morges. L'aménagement est compatible avec l'itinéraire de mobilité douce de la route cantonale 401 entre Prilly et Romanel. Actuellement, le projet est en phase d'achèvement des études préliminaires. L'aménagement devrait se concrétiser aussi par un site mixte vélo et piétons hors chaussée. Il sera complété par une piste cyclable descendante. L'étude de projet devrait bientôt être réalisée. Les services veilleront au raccordement de ces aménagements et de ceux prévus dans cette étude préliminaire. Un autre financement sera prévu pour ces autres aménagements.

La question de la continuité interviendra aussi dans le projet reliant Prilly et Romanel. Ce type de difficulté est souvent présent dans des réalisations partielles. Au nord de ce point, on se trouve en localité et Romanel fera les aménagements cyclables, de manière coordonnée avec le Canton et avec l'appui des subventions cantonales prévues pour la stratégie vélo.

Le Chef de la division planification rappelle que cet objet a fait l'objet d'une procédure fédérale. La discussion présente porte sur la participation cantonale au financement pour l'entretien de la route cantonale. Il ne s'agit pas de refaire le projet qui a déjà subi une procédure d'enquête, qui se trouve en procédure d'approbation et qui ne comporte plus d'oppositions.

1.9 Coûts des études et des travaux

Un Député souhaite des précisions sur les coûts, car ils sont inscrits pour un état à septembre 2019. Or le secteur de la construction a connu des augmentations de coûts depuis cette date et le député souhaite savoir si cela a été pris en compte. Il souhaite savoir quelle est la valeur de l'ICP entre 2019 et aujourd'hui.

Le Chef de la division planification explique que l'ICP est à 10 ou 12 %. Le mécanisme se fait sur base du devis établi par le LEB. Il prévoit un mécanisme d'indexation et de renchérissement.

Un Député demande s'il y aura bien environ CHF 200'000 de plus à demander.

Le Chef de la division planification explique que oui, selon toutes vraisemblances.

Le Directeur général de la DGMR explique que le décret prévoit une indexation, qui sera régularisée au moment du bouclement

Une Députée a appris qu'un second tunnel pour le LEB était prévu sous Etagnières. Elle ignore si l'objet a déjà été traité ou s'il va arriver.

Madame la Conseillère d'Etat explique qu'effectivement le tunnel à l'avenue d'Echallens était un début. Avec l'augmentation de la cadence, des conflits avec des passages sont à prévoir. Des modernisations de la ligne sont aussi déjà prévues dans le plan d'investissement de la compagnie. Ils seront financés par la Confédération.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre, et 1 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre, et 1 abstention.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre, et 1 abstention.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret par 13 voix pour, 0 contre, et 1 abstention.

Noville, le 23 août 2023.

Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod