

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner les objets suivants :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 1'951'000 pour financer les travaux de réaménagement et d'assainissement de la route cantonale 401b au droit de la halte LEB Vernand-Camarès sur le territoire des communes de Romanel-sur-Lausanne et de Lausanne

et réponses du Conseil d'Etat aux interpellations :

- (11_INT_525) J.-F. Cachin et consorts - Suppression des passages à niveau, du réaménagement du quai voyageur de la halte de Vernand-Camarès et de la RC 401B**
- (11_INT_567) J.-F. Cachin – Vernand-Camarès/LEB – Suppression des passages à niveau nos 24 et 25 et reconstruction d'un nouveau quai à voyageurs**

1. Préambule

La commission a siégé le 2 avril 2012. Elle était composée de Mesdames Claudine Dind, Jacqueline Bottlang-Pittet, Valérie Schwaar (soussignée) et de Messieurs Jean Guignard, Jean-Marc Chollet, Jean-François. Cachin, Jean-Jacques Schilt, Hans-Rudolf Kappeler, Philippe Ducommun, Eric Sonnay et Jean-Luc Chollet.

Monsieur François Marthaler, Chef du Département des infrastructures (DINF) était également présent, accompagné de deux membres de l'administration : Messieurs Dominique Blanc, chef du Service des routes et Martin Schneider de la division infrastructure routière.

Nous tenons ici à remercier Monsieur Fabrice Mascello pour l'excellence de ses notes de séance.

La commission a également traité les objets suivants au cours de la même séance :

- (469) Rapport du Conseil d'Etat au Grand sur le postulat Philippe Ducommun et consorts « A quand le retour aux 120 kilomètres à l'heure pour le contournement de Lausanne ? ».

2. Position du Conseil d'Etat

Monsieur le Chef du Département a rappelé que ce dossier était complexe et avait déjà connu moult rebondissements, expliquant par là, le délai qu'il a fallu pour le présenter au Grand Conseil. Au départ, la compagnie de chemin de fer ne pensait pas établir les quais sur l'emprise de la route mais de l'autre côté. Or l'inverse s'est avéré plus judicieux et plus sûr pour les usagers (250-300 passagers par jour montent ou descendent du train à cette halte). Dès lors, il fallait régler la question de l'accessibilité aux parcelles adjacentes et du débouché du chemin depuis celles-ci en regard de l'exigence de l'OFT de supprimer tous les passages à niveaux non gardés (création d'un passage dénivelé ou aménagement d'un passage à niveaux avec barrières). La Ville de Lausanne, dont Vernand est une enclave, devait de son côté aménager une route de desserte.

La question de la circulation des cycles a également trouvé une solution par l'aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé sur une route parallèle au tronçon concerné.

Néanmoins, ce crédit est aujourd'hui indispensable à l'amélioration de la sécurité des voyageurs montant et descendant à cet arrêt ainsi qu'à la mise en fonction de l'horaire aux 15 minutes prévues par le LEB.

3. Discussion générale et examen de l'exposé des motifs

En tant qu'interpellant sur le sujet, Monsieur Jean-François Cachin se réjouit qu'une solution soit enfin trouvée pour l'arrêt Vernand-Camarès. En effet, les travaux sont prévus en mai et il ne faut dès lors pas traîner. En sus, il regrette que le texte de l'EMPD n'ait pas été actualisé car, entre la rédaction du document et la séance de ce jour, certains changements sont déjà effectifs (fermeture des passages à niveaux réalisés l'année passée par exemple).

A l'examen du texte, plusieurs questions sont posées par les commissaires :

- Quelles sont les garanties de financement des partenaires de ce projet (Ville de Lausanne, LEB, Canton et Confédération) ? Le LEB est le maître de l'ouvrage et donc le responsable du projet qui signe les contrats. L'Etat paie la compagnie au fur et à mesure des avancements des travaux. Le SR participe par ailleurs à un comité de suivi du chantier. Néanmoins tout dossier en lien avec le rail est contrôlé par l'OFT. Celui-ci fait partie d'une série de projets partiels concernant le LEB entre Lausanne et Cheseaux, condition indispensable à l'octroi, par l'OFT, de l'autorisation de circuler à une cadence de 15 minutes.
- Quel est le calendrier des travaux ? Les délais mentionnés sont courts, les travaux devant débuter en mai. Le LEB est prêt à lancer les travaux dès validation du projet de décret par le Grand Conseil. L'objectif est l'introduction du nouvel horaire aux 15 minutes en décembre 2012.

4. Points discutés de l'exposé des motifs

1.5.3 Devis et répartition entre charge liée et charge nouvelle

La décision de considérer une partie des travaux comme une charge nouvelle rencontre l'incompréhension de l'ensemble de la commission, et ce, pour plusieurs raisons :

- La partie des travaux considérée comme nouvelle est modeste en termes de surface. Or c'est cette partie, soumise au référendum facultatif selon l'art. 84 Cst-vd, qui dicte le calendrier des travaux en hypothéquant la mise en service de l'horaire aux 15 minutes d'ici fin 2012 : en effet, le simple fait qu'une partie des charges soit considérée comme nouvelle équivaut à ce que l'entier du décret (y compris les charges liées) soit soumis au référendum facultatif ;
- Le projet est un tout qui ne peut être saucissonné en plusieurs chantiers distincts : si seuls les aménagements pour le LEB sont considérés par le Service de justice et législation (SJL) comme des dépenses liées car directement en lien avec la cadence au quart d'heure, ces travaux ne peuvent être dissociés du réaménagement routier, le futur quai de l'arrêt Vernand-Camarès du LEB imposant un décalage de la route cantonale vers l'est ;
- Le revêtement de la route cantonale est de surcroît dans un état de dégradation avancé et par endroit d'une épaisseur insuffisante. Ce tronçon étant soumis à de fortes contraintes (10'300 véhicules /jour dont 200 poids-lourds en 2010), la réfection s'impose dans les meilleurs délais ;
- Que ce soit du point de vue de l'efficacité ou du confort pour les usagers de la route, il convient de privilégier la réalisation des travaux en une seule fois et de ne pas multiplier les chantiers routiers.

En conséquence, la commission unanime décide d'amender le décret afin que l'ensemble des charges soient considérées comme liées et échappent ainsi au référendum facultatif. Ainsi, le calendrier initialement prévu pourra être tenu et l'horaire au quart d'heure du LEB entrer en vigueur en 2012 encore.

5. Discussion sur le projet de décret et votes

Art. 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Art. 3

L'amendement suivant est proposé par la commission :

Article 3 Alinéa 1 « 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 et en fixera, par voie d'arrêté la date d'entrée en vigueur. ».

L'amendement est adopté à l'unanimité.

L'article 3, dûment amendé, est adopté à l'unanimité.

6. Entrée en matière sur le projet de décret

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité.

7. Réponses du Conseil d'Etat aux interpellations

L'interpellateur prend note des réponses du Conseil d'Etat et s'en estime satisfait ce d'autant que l'EMPD voté ci-dessus est sous toit.

Lausanne, le 16 avril 2012

La rapportrice :
(signé) *Valérie Schwaar*