

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**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

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT aux interpellations

- **Jean-François Cachin et consorts – Suppression des passages à niveau, du réaménagement du quai voyageur de la halte de Vernand-Camarès et de la RC 401 B (11\_INT\_525) et**
- **Jean-François Cachin : Vernand-Camarès/LEB – suppression des passages à niveau nos 24 et 25 et reconstruction d'un nouveau quai à voyageurs (11\_INT\_567)**

## 1 PRÉSENTATION DU PROJET

### 1.1 Préambule

Cet exposé des motifs présente le projet de réaménagement et d'assainissement de la route cantonale RC 401b au droit de la halte de la ligne du LEB (compagnie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher) de Vernand-Camarès, sur le territoire des communes de Romanel-sur-Lausanne et de Lausanne.

En effet, la chaussée de la RC 401b est particulièrement dégradée, avec en sus, un réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages déficient. Une opération d'entretien lourd de cet axe est donc programmée au sein du Service des routes (SR) qui touche, entre autres, le secteur de la halte LEB de Vernand-Camarès.

En outre, la suppression des passages à niveau non sécurisés actuels est à réaliser. L'opération consiste à:

- fermer le débouché du chemin de Camarès qui dessert le côté ouest de la route, pour supprimer le franchissement de la voie par les véhicules motorisés. Une voie d'accès provisoire à ce secteur, par le sud, est créée par la Ville de Lausanne ;
- créer un quai côté est de la voie de chemin de fer, pour supprimer le franchissement de celle-ci par les piétons. L'actuel quai, situé côté ouest, doit être désaffecté. Le réaménagement du nouveau quai de la halte de Vernand-Camarès induit un ripage latéral de 4 m de la RC 401b, sur une longueur d'environ 320 m. Deux passages piétons sont créés à chacune des extrémités du nouveau quai.

Par ailleurs, une présélection "tourner à gauche", destinée au trafic qui vient du nord (de

Cheseaux-sur-Lausanne) et entrant sur le chemin des Planchettes, est prévue dans le but d'éviter l'engorgement chronique de la RC 401b à ce carrefour, garantissant ainsi la fluidité du trafic et la sécurité qui en découle. En effet, le débouché du chemin des Planchettes est de plus en plus saturé à cause des trafics générés par les magasins Casino et Lidl ainsi que du trafic croissant de la RC 401b (le trafic relevé en 2010 est de 10'300 véhicules par jour, ce qui correspond à un accroissement de l'ordre de 10% depuis 2005). La présence dans le carrefour de l'une des deux traversées piétonnes liées au quai et la nécessité de décongestionner le carrefour justifient, en outre, une exploitation par signalisation lumineuse.

Il s'agit donc d'un projet conjoint entre le Canton de Vaud et le LEB, pour lequel une répartition financière des coûts a été établie.

Cet exposé des motifs est accompagné d'un projet de décret destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit d'ouvrage de CHF 1'951'000.- qui représente la part du SR dans la réalisation des travaux liés à ce projet.

Une fois le projet réalisé, la fonction de liaison régionale de ce tronçon routier satisfera aux exigences légales de sécurité par rapport au LEB et aux exigences de sécurité, d'exploitation et d'entretien de la RC 401b.

## **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>ter</sup>, 7 et 20 let. a de la Loi cantonale sur les routes ; LRou ; RSV 725.01).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire comme 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 LRou, la route comprend, en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou maintenir la substance et l'intégrité d'une route, ainsi que de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie. De plus, on note une accélération des altérations ces dernières années due aux hivers particulièrement rigoureux.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectif d'effectuer des travaux d'entretien sur une route dégradée et de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants correspondant aux exigences actuelles de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

Une fois le projet réalisé, on améliorera ainsi de manière significative la fonction de ce tronçon de route pour qu'il puisse enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés.

### **1.3 Exposé de la situation**

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. rapport N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté la mise en place d'une méthode de priorisation et de choix des projets routiers qui intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont ainsi priorisés selon cette méthode, puis intégrés à la planification quadriennale. Les projets retenus concernent donc les aménagements qui ont été jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la qualité actuelle du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

#### *1.3.1 Situation actuelle*

##### RC 401b

Dans le cas d'espèce, la RC 401b est actuellement une route principale de 2<sup>e</sup> classe, à trafic d'intérêt régional, reliant Romanel-sur-Lausanne à Cheseaux-sur-Lausanne. Elle a donc une fonction de route de liaison à l'échelle de la région. C'est pourquoi, dans la future hiérarchie du réseau cantonal, elle est intégrée au réseau dit "de base", c'est-à-dire au premier niveau de hiérarchisation qui donne la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Au vu de cette planification du réseau routier vaudois à l'horizon 2020, cette route est ainsi vouée à renforcer sa fonction d'axe principal régional.

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 10'300 véhicules/jour, dont 200 poids lourds. La réhabilitation de cette route s'inscrit donc également dans un programme de développement important de ce territoire.

##### Halte du LEB

La halte de Vernand-Camarès est située sur la commune de Lausanne, entre la RC 401b à l'est, et des zones agricoles et une pépinière à l'ouest. Elle est munie de part et d'autre d'un passage à niveau pour trafic motorisé permettant de relier le chemin de Camarès (derrière la halte) à la route de Neuchâtel. Un bâtiment abritant une sous-station offre un couvert pour les voyageurs. La voie du LEB est parallèle à la route cantonale. La halte permet de desservir, à l'ouest, le hameau appartenant à la Ville de Lausanne ainsi qu'une partie du quartier d'habitation nord du village de Romanel-sur-Lausanne. A l'est, cette halte se situe à proximité d'une zone commerciale et industrielle actuellement en expansion, dont le volume de trafic routier est de 320 mouvements par jour (en semaine). Le trafic du LEB s'accroît rapidement (plus 100 % en moins de 10 ans).

#### *1.3.2 Problèmes à résoudre*

##### RC 401b

La route actuelle se trouve dans un état de dégradation avancé, laissant apparaître une surface montrant un réseau de fissures généralisées. Les fissures observées sont longitudinales, transversales et surtout traversantes entre les couches d'enrobés, ce qui montre l'état avancé de dégradation de la chaussée.

Douze prélèvements du revêtement par carottage ont été faits. Ces carottes ont révélé des épaisseurs de revêtement comprises entre 15 (13.5 cm à un endroit) et 18 cm. L'épaisseur totale de revêtement pour une telle route doit être d'au moins 20 cm dans l'optique d'un dimensionnement durable. De plus, la connexion entre les différentes couches est parfois déficiente par endroit (décollement entre les couches). En effet, certaines carottes montrent des décollements entre les couches qui devraient être parfaitement collées entre elles pour éviter une dégradation rapide de la chaussée. La réfection de cette

route s'impose donc dans les meilleurs délais.

Inscrite à la planification routière 2002-2005 pour une réfection partielle, puis mise en veilleuse en raison des disponibilités financières limitées de l'Etat de Vaud durant ces dernières années, cette route a, depuis lors, encore subi les effets néfastes de quelques hivers rigoureux.

Au vu de ce qui précède et en vue de garantir une durabilité optimale ainsi qu'une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, un assainissement s'impose donc rapidement.

#### Débouché du chemin des Planchettes, accès aux magasins Lidl et Casino

Le débouché du chemin des Planchettes est de plus en plus saturé à cause du trafic croissant de la RC 401b (le trafic relevé en 2010 est de 10'300 véhicules par jour, ce qui correspond à un accroissement de l'ordre de 10% depuis 2005), de l'augmentation de la cadence du LEB, ainsi que des trafics générés par les magasins Casino et Lidl. Il s'ensuit un engorgement chronique en heure de pointe et de grandes difficultés de réinsertion sur la RC 401b pour les automobilistes quittant la zone commerciale. La sécurité globale du trafic sur ce tronçon y est alors critique.

#### Halte du LEB

Les aménagements actuels autour de la halte de Vernand-Camarès ne permettent un cheminement sécurisé ni pour le trafic motorisé ni pour les piétons.

Concernant le trafic motorisé, deux passages à niveau non sécurisés existent de part et d'autre de la halte reliant le chemin de Camarès à la RC 401b (route de Neuchâtel). Le premier est situé au km 5.840 (passage à niveau N° 24) et le second au km 5.878 (passage à niveau N° 25) (référence au km LEB). L'équipement actuel de ces passages à niveau par une simple croix de St-André ne permet pas de garantir la sécurité du trafic motorisé et piétons.

Concernant le trafic ferroviaire, la fréquence du LEB va être augmentée (passage au quart d'heure). En sus de l'exigence générale de l'OFT de supprimer tous les passages à niveaux non gardés, ces deux objets sont inscrits sur la liste faisant l'objet de la convention signée en 1974, entre le LEB, l'OFT, le Service des routes (SR) et les communes concernées.

D'un point de vue routier, plusieurs facteurs justifient la suppression des passages à niveau concernés. En plus du problème soulevé au paragraphe précédent, le maintien des passages à niveau dans le carrefour impliquerait l'aménagement de nouvelles présélections pour gérer les flux en conflit avec le chemin de fer, ce qui contribuerait à aggraver encore davantage la situation déjà problématique à cet endroit. Ces nouveaux aménagements auraient en outre des conséquences financières importantes.

La suppression des passages à niveau répond donc aussi bien aux besoins du trafic ferroviaire qu'à ceux du trafic routier.

Concernant le trafic piétons, aucune possibilité de passage sécurisé n'existe entre la halte de Vernand-Camarès et la zone commerciale située du côté est de la voie du LEB et de la RC 401b. De plus, il n'y a pas de zone ou bande sécurisée entre la voie et la route cantonale.

Aujourd'hui, les possibilités pour les piétons de relier la halte à la zone commerciale sont les suivantes :

- traversée libre et non sécurisée de la voie du LEB via le passage à niveau pour trafic motorisé, puis de la RC 401b ;
- traversée de la voie du LEB et de la RC 401b par le carrefour à feux situé à environ 400 m de la halte direction sud.

### *1.3.3 Variantes et solutions retenues*

#### RC 401b

Variante retenue :

Sur la base du rapport d'état de la chaussée basé sur les relevés du 19 novembre 2008, la variante retenue par le SR consiste au remplacement/renforcement partiel de la superstructure existante. Sur la partie existante de la chaussée, il s'agit dans un premier temps de raboter l'enrobé existant sur une épaisseur de 10 à 12.5 cm, puis dans un deuxième temps de poser deux nouvelles couches d'enrobé pour obtenir une épaisseur totale d'enrobé de 20 cm.

#### Débouché du chemin des Planchettes, accès aux magasins Lidl et Casino

La création d'une présélection "tourner à gauche" est prévue devant la parcelle N° 14136. Cette présélection est imposée par la nécessité de décongestionner le trafic à cet endroit. En effet, au vu du trafic journalier moyen relevé en 2010 (10'300 véhicules), le carrefour est de plus en plus saturé. Cette mesure d'aménagement est en conformité avec les principes relevés à l'art. 8, al. 2 LRou. Dans les conditions de trafic décrites au chapitre précédent, en considérant que la vitesse autorisée sur la RC 401b est de 60 km/h, et comme le prévoit le catalogue des plans types du Service des routes (SRT 7.5), la création d'une voie de tourner à gauche s'impose, en tant que solution usuelle. Elle permet en premier lieu de fluidifier le trafic en évitant que des colonnes de véhicules se forment derrière le conducteur qui veut obliquer à gauche. Ensuite, elle assure la sécurité en empêchant que des automobilistes impatients ne dépassent le véhicule arrêté au milieu de la chaussée, ce qui pourrait provoquer des accidents au vu de la densité de trafic constatée à cet endroit. Enfin, elle permet de respecter la protection de l'environnement, aux plans de la protection de l'air et du bruit.

#### Halte du LEB

La voie du LEB n'est pas touchée. Les aménagements projetés peuvent être divisés en cinq objets distincts :

##### 1. Suppression des passages à niveau

Les deux passages à niveau sont supprimés. Pour que le hameau ne soit pas coupé du réseau routier, un nouveau chemin de desserte est réalisé à 100 m environ derrière la halte. Ce chemin permet de relier la route cantonale par le carrefour à feux situé à environ 400 m au sud de la halte.

Le coût de ces travaux est réparti entre le LEB et la Ville de Lausanne.

##### 2. Correction de la RC 401b

Il est prévu de riper la route côté est d'environ 4.0 m (chaussée direction Lausanne) et d'environ 6.0 m (chaussée direction Echallens) afin de permettre la réalisation d'un quai voyageurs entre la voie et la route. La longueur de ripage de la route est d'environ 320 m. Le déplacement de cette dernière et de son trottoir situé côté est intègre les adaptations suivantes :

- création de deux passages piétons permettant de relier le trottoir existant à chacune des extrémités du quai voyageurs ;
- création de deux paires d'îlots pour sécuriser la traversée des piétons sur les deux passages prévus. Cette situation nécessite une largeur de chaussée de 4.00 m de part et d'autre des deux îlots projetés. D'une part, il convient de permettre le passage du trafic poids lourds qui est relativement important (200 poids lourds par jour relevés en 2010) ainsi que de celui des convois agricoles le long de ce tronçon. Une largeur de 4.00 m rendra possible le passage de ces véhicules sans qu'ils heurtent les îlots. D'autre part, cette dimension assurera la giration des véhicules entrant et sortant du chemin des Planchettes dans le carrefour. En outre, elle facilitera grandement le passage du service hivernal par le canton sur cet axe structurant. Les circonstances particulières du cas d'espèce nécessitent par conséquent une telle largeur.
- équipement de signalisation lumineuse pour le carrefour ;
- création d'une bande d'environ 75 cm située entre le mur de soutènement du quai du LEB côté route et la route cantonale, afin que le quai ne soit pas en contact direct avec la route. Des bordures type Etat de Vaud permettront aux véhicules de ne pas monter sur cette bande

et ainsi de toucher le quai ;

- adaptation du réseau d'évacuation des eaux de la chaussée et déplacement des conduites d'eau et de gaz
- déplacement de trois poteaux de support de la ligne électrique existante.

Voir au chapitre 1.5.3 "Devis" la répartition du coût de ces travaux entre le LEB et le SR. Cette répartition des frais est justifiée par le fait que la suppression des passages à niveau sert aussi bien les intérêts du trafic ferroviaire que ceux du trafic routier, comme indiqué plus haut (ch. 1.3.2 "Halte du LEB"). En outre, une simulation des coûts des travaux nécessaires pour assainir ce tronçon en l'absence de ligne ferroviaire (voir tableau ci-dessous) a permis de démontrer que les coûts engagés par le SR pour remettre en l'état la chaussée ne seraient pas inférieurs, dès lors que le LEB prend en charge la moitié des coûts de ces aménagements, dont le montant global est en outre moins élevé du fait de la réalisation commune des travaux. Ainsi, le surcoût engendré par le "volet ferroviaire" est compensé par l'économie réalisée grâce à la conduite d'un chantier commun.

Coût des travaux GC d'assainissement de la RC 401b, yc déplacement du LEB, selon projet de l'EMPD = **P02**

Coût des travaux GC d'assainissement de la RC 401b, sans présence du LEB = **P02\***

CAN	Détail	P02	P02*
111	Travaux en régie	41'750.00	21'150.00
112	Essais	12'713.60	8'700.00
113	Installations de chantier	107'382.20	53'294.00
116	Défrichements	2'120.00	0.00
117	Démolitions et démontages	6'741.50	0.00
135	Canalisations : rehabilitation	25'363.10	25'363.10
151	Construction de réseaux enterrés	88'862.85	0.00
211	Fouilles et terrassements	54'030.10	12'000.00
222	Pavages et bordures	40'816.25	27'000.00
223	Chaussées : Couches, revêtements/mise en œuvre, réfection	329'910.15	223'300.00
237	Canalisations et évacuation des eaux	80'426.80	15'000.00
281	Dispositifs routiers de retenue	2'592.00	0.00
282	Signalisation : Signaux routiers	11'732.90	11'732.90
286	Marquages	44'820.80	25'000.00
Montant total :		849'262.25	422'540.00

Ratio P02\*/P02 sur montant total =

49.75%

P02 / 2	Part SR = 50% selon convention LEB - SR:	424'631.13	424'631.13
P02*	Part SR (sans présence du LEB) = 100%		422'540.00
	Différence de coût (HT)		SFr. 2'091.13

Base de prix = avant-métrés de génie civil tels que mis en soumission, en novembre 2011, avec prix unitaires tirés de l'offre rentrée la meilleure marché; exclus réserves, et honoraires

CAN = Catalogue d'articles normalisés pour la construction

### 3. Réalisation d'un nouveau quai voyageurs

Un nouveau quai voyageurs situé entre la voie du LEB et la route cantonale est prévu. Ce quai observera les caractéristiques suivantes :

- longueur 90 m, largeur 2.95 m ;
- hauteur entre niveau rail et niveau quai : 55 cm ;
- abri voyageurs situé au milieu du quai. Longueur 20 m, largeur 2.0 m, hauteur ~ 2.4 m ;
- une rampe d'accès à chaque extrémité de quai ; pente 10 % ;

- une ligne de sécurité tactilo-visuelle le long du quai côté voie ;
- une barrière de sécurité à l'ouest des voies, sur toute la longueur, ainsi qu'à l'arrière du quai ;
- Le coût de ces travaux est totalement à la charge du LEB.

#### 4. Route de desserte

La route de desserte, munie d'un statut de route provisoire d'accès, permet de desservir la propriété privée au bout du chemin de Camarès à la suite de la suppression des passages à niveau. Les caractéristiques de cette route sont les suivantes :

- fondation de grave ;
- revêtement bitumineux ;
- récolte des eaux de surface de la chaussée avec raccordement au réseau existant de la Ville de Lausanne ;
- largeur de la chaussée à 3 m à laquelle s'ajoutent une banquettes de 50 cm de part et d'autre de la chaussée et une place d'évitement située à mi-parcours ;

Le coût des travaux de la route de desserte sont répartis entre le LEB et la Ville de Lausanne.

#### 5. Réhabilitation de la salle d'attente actuelle en deux locaux techniques

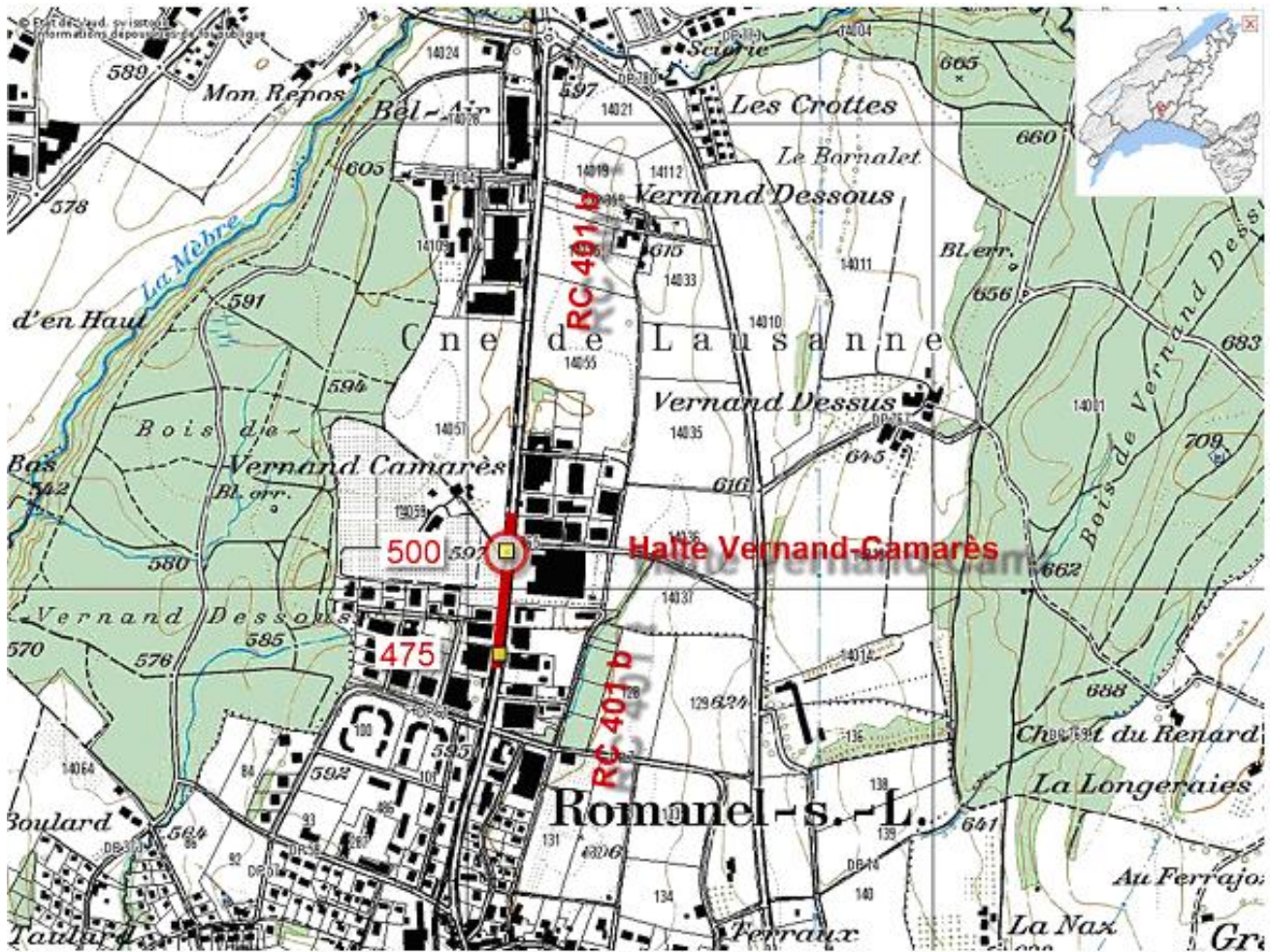
La salle d'attente actuelle fait partie du bâtiment technique. Un nouvel abri voyageurs sera construit sur le nouveau quai et l'actuelle salle d'attente perdra de fait sa fonction. Elle sera réhabilitée en deux locaux techniques.

Le coût de ces travaux est totalement à la charge du LEB.

### **1.4 Descriptif des travaux**

Le présent EMPD se propose de réaliser le réaménagement et l'assainissement du tronçon de route cantonale au droit de la halte du LEB de Vernand-Camarès, entre les kilomètres 4.740 et 5.060.

### 1.4.1 Plan de situation et plan schématique des travaux



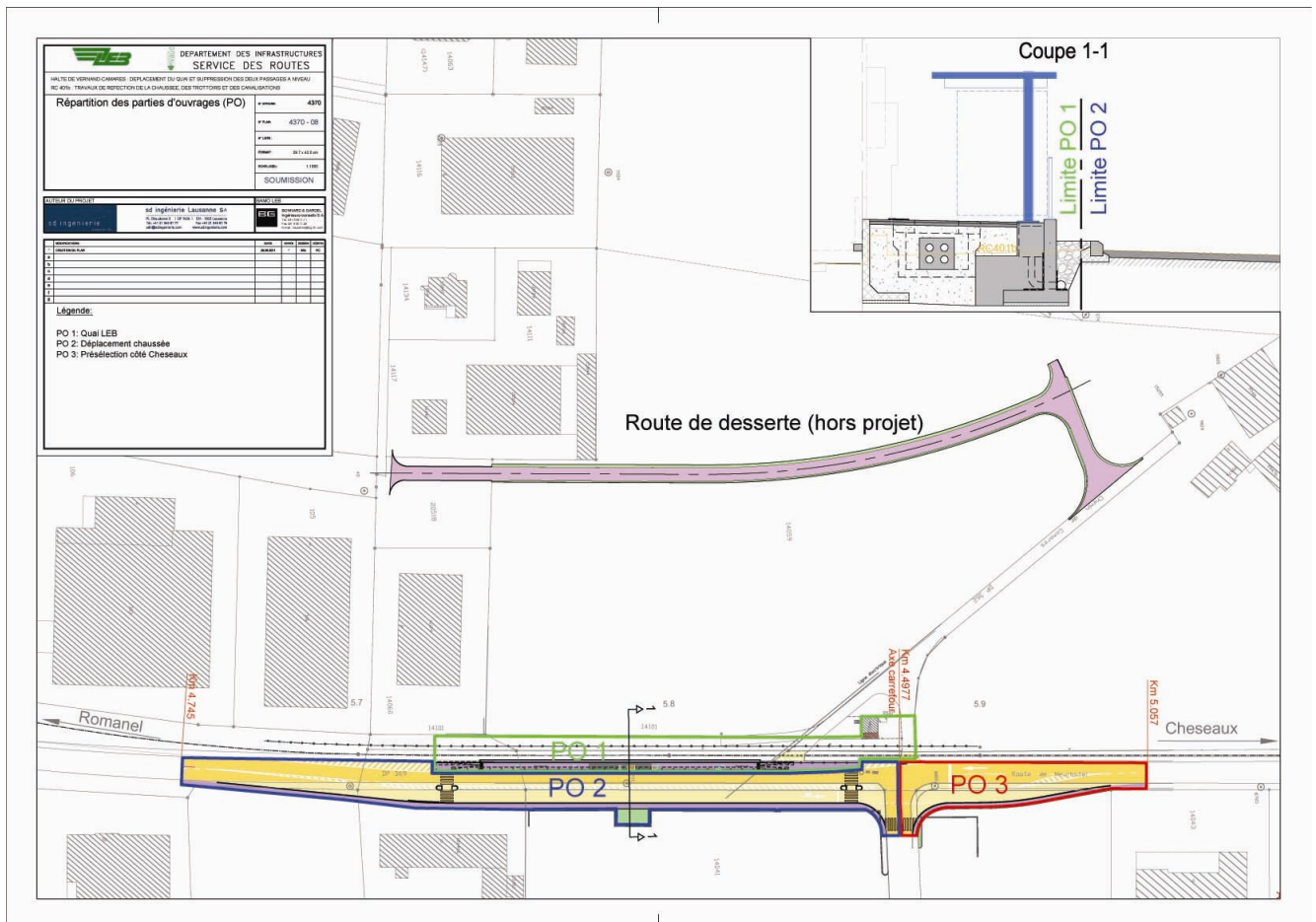
Le projet s'étend sur une longueur d'environ 320 m entre la sortie nord de Romanel-sur-Lausanne et le sud de la localité de Cheseaux-sur-Lausanne.

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

- réaménagement et assainissement du tronçon de route de la RC 401b au droit de la halte du LEB de Vernand-Camarès ;
- réaménagement du carrefour du chemin des Planchettes et pose de signalisation lumineuse.



Le système d'évacuation des eaux claires sera également revu par la réhabilitation des canalisations existantes qui sont en fin de cycle de vie et qui, par conséquent, ne remplissent que très partiellement leur rôle. Celles-ci seront remplacées par deux chemises de drainage aux endroits nécessaires en fonction de la nouvelle plateforme routière assainie. Le but est de garantir une gestion optimale des eaux de ruissellement de la chaussée, garante d'une sécurité accrue de la plateforme routière, et d'assurer le drainage de la fondation de la route afin d'assurer sa pérennité à long terme en la protégeant contre le gel.



Plan schématique des travaux

#### 1.4.2 Profil type retenu

Après ripage de la route, la largeur totale de la chaussée sera de 9.50 m. Le profil de la route comprend deux voies de circulation de 4.00 m ainsi qu'un îlot refuge d'une largeur de 1.50 m séparant les deux voies.

#### 1.4.3 Gestion du trafic en phase travaux

Les travaux seront réalisés en maintenant la circulation dans les deux sens. Il est à signaler que les travaux de pose de l'enrobé final interviendront un week-end avec fermeture totale de la route du samedi soir au lundi matin. Ce mode de gestion du trafic permet une sécurité optimale du chantier ainsi qu'une qualité d'exécution accrue pour une durée des travaux réduite. La pose de la couche de roulement se fera en 2013.

#### 1.4.4 Réaménagement du carrefour avec le chemin des Planchettes

Le carrefour entre la RC 401b et le chemin des Planchettes sera réaménagé avec :

- la mise en place de signalisation lumineuse ;

- la création d'une présélection "tourner à gauche" ;
- la création de passages piétons.

#### *1.4.5 Planification des travaux*

Les travaux pourront débuter dès que toutes les conditions suivantes seront remplies:

- adjudication des travaux non contestée ;
- octroi des crédits de construction par le Grand Conseil (part SR).

Sous réserve de l'octroi du crédit par le Grand Conseil à mi-avril 2012, les travaux sont planifiés de mai à août 2012.

### **1.5 Crédit sollicité**

Le projet de réaménagement et d'assainissement de la RC 401b au droit de la halte LEB Vernand-Camarès a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du DINF. Le montant des travaux pour la part cantonale est estimé à CHF 1'951'000.-

#### *1.5.1 Bases du devis*

L'estimation du coût des travaux est basée sur le retour des offres d'entreprises.

L'expropriation de 1'431 m<sup>2</sup> de terrain en zone industrielle à CHF 30.-/m<sup>2</sup> nous permet d'évaluer le coût de l'acquisition de terrain à environ CHF 42'930.-. Selon une convention passée entre le LEB et le SR, les acquisitions de terrain pour la partie d'ouvrage PO2 sont entièrement à la charge du LEB. Ces acquisitions ont donc été comptabilisées au même titre que celles relatives à la partie d'ouvrage PO1 (cf. figure au point 1.5.3, le montant concernant l'achat des terrains pour la partie d'ouvrage PO1 comprenant également l'achat des terrains pour la partie d'ouvrage PO2). Quant aux acquisitions pour la partie d'ouvrage PO3, elles sont entièrement à la charge du Canton.

Conformément à l'art. 4.1.32 du règlement SIA 103 (édition 2003), la marge d'approximation de prévision des coûts telle qu'indiquée au poste "Réserves" est évaluée à 10 % du montant devisé pour les travaux.

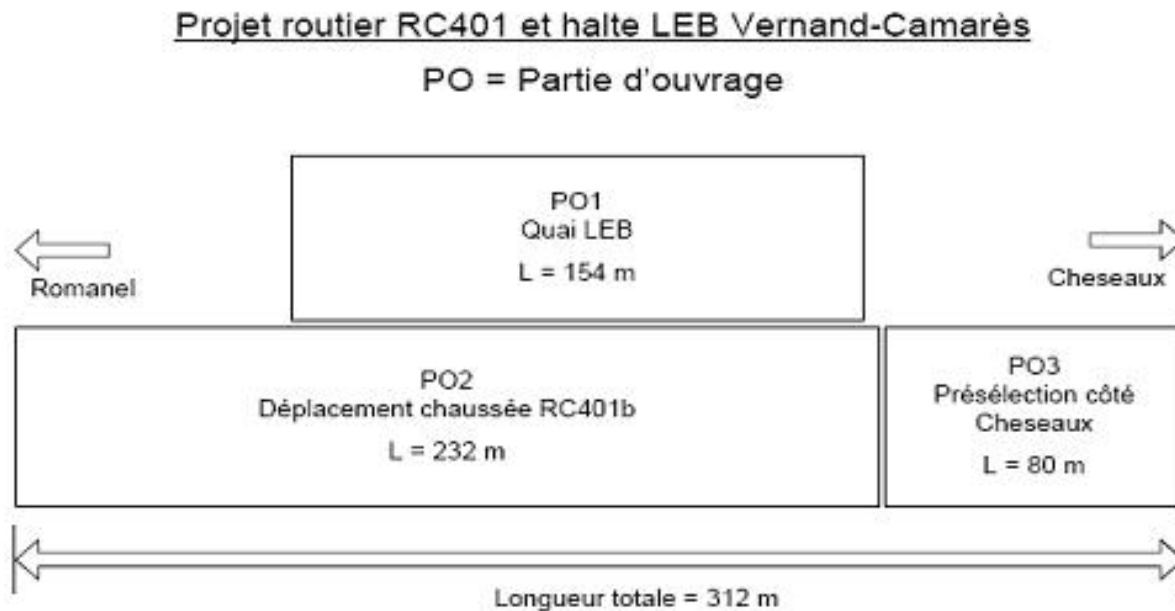
Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

#### *1.5.2 Durée des travaux*

Les travaux dureront environ quatre mois. Sous réserve de l'octroi du crédit par le Grand Conseil, ils devraient avoir lieu en été 2012 et se termineront à la fin du mois d'août 2012. Le tapis sera posé durant l'été 2013.

### 1.5.3 Devis, et répartition entre charge liée et charge nouvelle

Les coûts des travaux sont répartis selon différentes parties d'ouvrages, représentées sur le schéma suivant:



<u>Répartition financière des travaux:</u>		
	Canton	LEB
PO1	0%	100%
PO2	50%	50%
PO3	100%	0%

<u>Répartition financière pour acquisition de terrains:</u>		
	Canton	LEB
PO1	0%	100%
PO2	0%	100%
PO3	100%	0%

Le coût de réalisation de ce projet est indiqué dans le tableau de la page suivante. Le montant du crédit demandé a été arrondi à CHF 1'951'000.-.

Le LEB prend en charge directement sa part des coûts, qui équivaut précisément à la part du déplacement de la RC401b pouvant être qualifiée de nouvelle.

En revanche, la partie d'ouvrage PO3, dont fait l'objet la réalisation de la nouvelle présélection, sort du cadre d'un entretien d'une installation existante, et constitue une charge nouvelle.

En conclusion, le montant total du crédit demandé, à charge du Canton, se répartit de la façon suivante:

Charge liée	50% de PO2	CHF 597'618.-	arrondi à	598'000.- TTC
Charge nouvelle	100% de PO3	CHF 1'353'176.-	arrondi à	1'353'000.- TTC
Total		CHF 1'950'794.-	arrondi à	1'951'000.- TTC

**Devis pour EMPD Routes cantonales**

Réaménagement de la RC401b et travaux de la halte du LEB Vernand-Camarés. Répartition des coûts entre le SR et le LEB.

Poste budg.	N° de Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"			PO1 100% LEB CHF	PO2 50% LEB 50% SR CHF	PO3 100% SR CHF	Proportion poste budg.		Part SR Globale		Part LEB Globale	
			Dépenses générales	Dépenses générales	Dépenses générales				CHF	%	CHF	%	CHF	%
100	1	Dépenses générales												
	111	Etudes préliminaires			64'679.00			97'680.00		80%		64'679.00	40%	
	112	Honoraire				40'000.00	60'000.00			44%	55'000.00	70'000.00	56%	
		Divers (géotechnique, environnement, géométrie)				80'000.00	20'000.00	10'000.00		18%	20'000.00	80'000.00	82%	
		Total dépenses générales HT			184'879.00	80'000.00	132'880.00		10%	172'880.00	43%	224'879.00	57%	
200	2	Terrains												
	221	Acquisitions de terrains												
		Honoraire pour géométrie-abornement, mensuration et frais			20'000.00	10'000.00	10'000.00			38%	15'000.00	25'000.00	63%	
		Achat			34'410.00		8'520.00			20%	8'520.00	34'410.00	80%	
		Frais, emprises provisoires, divers			20'000.00					0%	0.00	20'000.00	100%	
	222	Indemnités												
		Préjudices (places de parc parcelle 141041)			74'410.00	10'000.00				50%	5'000.00	5'000.00	50%	
		Total terrains HT			134'820.00	20'000.00	18'520.00		3%	28'520.00	25%	84'410.00	75%	
300	3	Tracé												
	331	Chaussée (tout, y.c. marquage et signalisation + essais à metre dans SP)				668'000.00	327'000.00			66%	661'000.00	324'000.00	34%	
		Modification réseau services			45'000.00	225'000.00	254'000.00			70%	368'500.00	159'500.00	30%	
		Infrastructure					140'000.00			100%	140'000.00	0.00	0%	
	332	Caniveau					232'000.00			100%	232'000.00	0.00	0%	
		Total tracé HT			45'000.00	897'000.00	953'000.00		48%	1'140'500.00	74%	493'500.00	26%	
400	4	Ouvrages d'art												
	443	Ouvrage divers												
		Quai			681'000.00					0%	0.00	681'000.00	100%	
		Muret séparation Marouise												
		Total ouvrages d'art HT			681'000.00				17%			681'000.00	100%	
500	5	Bruit												
	552	Part Bruit - revêtement												
	554	Ouvrage antibruit												
	555	Isolation acoustique des bâtiments												
		Total bruit HT												
600	6	Frais divers												
	661	Divers												
		Factures diverses												
		Total frais divers HT												
700	7	Reserves												
	773	Réserve sur montant offre GC (10%) selon soumissions remises			72'800.00	88'700.00	72'100.00				116'960.00	117'460.00	50%	
	772	Réserve sur montant objets dévies (20%)			51'818.00	20'000.00	76'840.00				86'840.00	81'818.00	42%	
		Total réserves			124'418.00	108'700.00	148'940.00		10%	203'800.00	63%	179'288.00	47%	
800	8	Technique ferroviaire												
	881	Technique ferroviaire globale, y.c. équipement électrique												
		Total technique ferroviaire HT			494'520.00				12%			494'520.00	100%	
		Total HT			1'804'027.00	1'106'700.00	1'252'940.00				1'806'290.00	2'157'377.00		
		TVA 8.0%			128'323.00	89'536.00	100'236.00				144'504.00	172'591.00		
		Total général TTC			1'732'350.00	1'195'236.00	1'353'176.00				1'950'794.00	2'329'968.00		

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

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ce projet devait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes.

### *1.6.1 Risques pour les usagers*

#### RC 401b

Le mauvais état actuel de ce tronçon de route cantonale (chaussée dégradée) fait courir des risques aux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO).

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant. A moyen terme, ce tronçon de chaussée de la RC 401b pourrait ainsi être complètement dégradé (perte de planéité, aquaplaning, faux dévers locaux, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, des interventions ponctuelles de colmatage de fissures et de recharge de nids de poule devraient de toute manière être effectuées, comme souvent dans l'urgence, par les services d'entretien, ce qui n'éviterait pas les travaux de réhabilitation à réaliser ultérieurement, lesquels seraient significativement plus importants.

Il existe une méthode d'évaluation de l'état des routes basée sur des indices d'état spécifiques. Le premier de ces indices rend compte des dégradations de surface. Cet élément déclenche une analyse plus poussée sur les causes de ces dégradations. Tout le réseau cantonal vaudois est ainsi représenté en fonction de cet indice afin de localiser les tronçons les plus dégradés. Les notes attribuées à cet indice vont de bon à mauvais en passant par moyen, suffisant et critique. En ce qui concerne la RC 401b, les indices sont qualifiés de critique à mauvais, ce qui représente clairement le dernier niveau d'alerte en termes d'obligation de réaliser des travaux d'entretien.

#### Halte du LEB

Selon l'art. 19, al. 1 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), "L'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation ferroviaire, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers."

Actuellement, l'équipement des passages à niveau par une simple croix de St-André ne permet pas de garantir la sécurité du trafic motorisé et piétons. La suppression ou la modification des passages à niveau est donc nécessaire pour assurer la sécurité et répondre ainsi aux exigences de la Confédération.

Cette suppression est également justifiée par les répercussions que l'augmentation de la fréquence du LEB causera sur le carrefour au débouché du chemin des Planchettes. Au vu de la densité de trafic constatée à cet endroit (cf. ch. 1.3.2 "Halte du LEB"), les nouvelles cadences du LEB ne manqueraient pas de rendre la situation encore plus problématique au niveau de la saturation du carrefour.

Concernant le trafic piétons, aucune possibilité de passage sécurisé n'existe entre la halte de Vernand-Camarès et la zone commerciale située du côté est de la voie du LEB et de la RC 401b. De plus, il n'y a pas de zone ou bande sécurisée entre la voie et la route cantonale. Le projet prévoit donc de remédier à ces lacunes et augmente de ce fait la sécurité globale.

## 2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le projet de la RC 401b au droit de la halte LEB Vernand-Camarès a été élaboré sous la conduite du Service des routes de l'Etat de Vaud. Le projet et la direction des travaux sont assurés par le bureau SD ingénierie Lausanne SA sous la maîtrise d'ouvrage du LEB. L'attribution des marchés respectera les procédures des marchés publics.

## 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet N° 600'523

En milliers de francs					
Intitulé	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	1'801	150	0	0	1'951
a) Transformations immobilières : recettes de tiers					
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	1'801	150	0	0	1'951
b) Informatique : dépenses brutes					
b) Informatique : recettes de tiers					
<b>b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>					
c) Investissement total : dépenses brutes	1'801	150	0	0	1'951
c) Investissement total : recettes de tiers					
<b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	1'801	150	0	0	1'951

L'objet Procoviev 600'523 a été introduit au budget d'investissement 2012 et plan 2013-2015 avec les montants suivants :

Année 2012 : CHF 750'000.-

Année 2013 : CHF 0.-

Année 2014 : CHF 0.-

Année 2015 : CHF 0.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédits annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 97'600.- par an, dont CHF 67'700.- par an pour la part de charge nouvelle.

### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de

$(1'951'000 \times 5 \times 0.55)/100 = \text{CHF } 53'700.-$  (arrondie), dont CHF 37'200.- par an pour la part de la charge nouvelle.

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

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du SR.

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

Cette route fait partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises.

Les effets de la charge nouvelle (CHF 104'900.-/an) seront compensés dans le cadre du budget du Service des routes.

Par contre, les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du SR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

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

Une fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, les communes concernées disposeront d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien d'un réseau routier en bon état. Qui plus est, l'accessibilité en sera améliorée.

Le projet de réaménagement du carrefour avec une signalisation lumineuse et la suppression des passages à niveau augmentera substantiellement la sécurité pour les piétons et les usagers de la route ainsi que l'exploitation ferroviaire. La mise en place de la signalisation lumineuse permettra également de meilleures conditions de circulation.

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

Ce projet de réhabilitation a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Ce projet de réhabilitation a des incidences favorables sur l'environnement et la consommation d'énergie. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tout en rétablissant la sécurité des usagers et des riverains de la route.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera effectué.

### **3.8 Programme de législation (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Le projet est conforme à la mesure N° 12 du programme de législation du Conseil d'Etat par la mise en œuvre du plan directeur cantonal, en particulier le développement des infrastructures de transport et des projets d'agglomération pour un Canton attractif et concurrentiel.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)**

Néant

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

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 citée. 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.

L'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284 consid. 5, ATF 105 Ia 80 consid. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En effet, la LRou impose d'adapter les tracés des voies publiques existantes en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou cf. ch. 1.2 du présent EMPD). Comme le démontre le présent EMPD, dans leur principe, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier en fin de cycle de vie relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). S'agissant en particulier de la suppression des passages à niveau donnant lieu au déplacement de la chaussée, cette suppression est nécessitée par l'obligation imposée à l'Etat de tenir compte de la fluidité et de la sécurité du trafic dans la fixation des tracés de routes (art. 8, al. 2 LRou). En effet, le maintien de ces passages à niveau contribue à aggraver la situation existante qui est déjà problématique au carrefour du chemin des Planchettes, au vu de la densité de trafic constatée à cet endroit (cf. ch. 1.3.2 "Halte du LEB"). Il faudrait en particulier prévoir de nouvelles présélections pour gérer tous les flux présents à ce carrefour, ce qui pénaliserait encore davantage la capacité de celui-ci. Enfin, l'augmentation de la fréquence du LEB justifie d'autant plus la suppression des passages à niveau. Certes, l'ampleur des travaux est augmentée du fait de la présence de la ligne de chemin de fer. Le supplément de coûts qui en découle est toutefois compensé par l'économie réalisée grâce à la collaboration avec le LEB, si bien qu'il n'y a pas de charge nouvelle. Toutefois, la présélection "tourner à gauche", quant à elle justifiée par la nécessité de décongestionner le trafic à ce carrefour, en application des principes de l'art. 8 al. 2 LRou (sécurité et fluidité du trafic, ainsi que protection de l'environnement ; cf. ch. 1.3.3.2 "Correction de la RC 401b"), est considérée comme charge nouvelle. Enfin, l'élargissement de chaussée se justifie pour des motifs de sécurité du trafic (cf. ch. 1.3.3.2 "Correction de la RC 401b").

Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route), les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée pour l'assainissement de la RC 401b ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte. La solution technique standard proposée a uniquement été élaborée de manière à rendre ce tronçon de route conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). Mis à part le montant prévu pour la réalisation de la nouvelle présélection, le solde des travaux envisagés se limite donc uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier



cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est ainsi également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ce tronçon de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point, il convient également de se référer au chapitre 1.6 ci-dessus.

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent en partie être qualifiés de dépenses liées, au sens de l'art. 163, al. 2 Cst-VD, et en partie de dépenses soumises à compensation, à raison d'un investissement CHF 1'353'000.-, amorti sur 20 ans, (CHF 67'700.- par an) et d'une charge annuelle d'intérêt de CHF 37'200.-, sur le budget de fonctionnement.

### **3.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Ce projet est en conformité avec le plan directeur cantonal en vigueur depuis le 5 juin 2007.

En effet, il s'inscrit tout d'abord dans les objectifs de la stratégie A "Coordonner mobilité, urbanisation et environnement" et en particulier la ligne d'action A2 "Développer une mobilité multimodale", prévus par le plan directeur cantonal.

Plus précisément, il s'inscrit dans la mesure A22 "Réseaux routiers" dans lequel il est stipulé que le Canton élabore la planification du réseau routier qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base, entre autres, de la sécurité. L'indicateur choisi pour cette mesure est le nombre de victimes d'accidents de la circulation (morts et blessés).

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

Néant

### **3.13 Simplifications administratives**

Néant

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

Objet N° 600'523

Intitulé	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	53.7	53.7	53.7	161.1
Amortissement	0	97.6	97.6	97.6	292.8
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>151.3</b>	<b>151.3</b>	<b>151.3</b>	<b>453.9</b>
Diminution de charges*	0	104.9	104.9	104.9	314.7
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>46.4</b>	<b>46.4</b>	<b>46.4</b>	<b>139.2</b>

\* Les effets de la charge nouvelle seront compensés dans le cadre du budget du Service des routes

## 4 INTERPELLATION CACHIN (11\_INT\_525) : SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU, DU REAMENAGEMENT DU QUAI VOYAGEUR DE LA HALTE DE VERNAND-CAMARES ET DE LA RC 401 B

### 4.1 Rappel de l'interpellation

*Dans sa séance du 20 juin 2011, le Conseil communal, à la majorité moins une abstention, a accepté le préavis 2011/23 – Chemin de Camarès à Vernand, construction d'une route d'accès provisoire pour parcelles privées N° 14'057 et 14'059 dans le cadre de la suppression des passages à niveau et du réaménagement du quai voyageur de la halte de Vernand-Camarès du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher.*

*La construction de cette route provisoire par la ville de Lausanne, permettant l'accès aux immeubles de la route de Camarès 1 à 3 et la suppression de l'accès aux voitures depuis la gare de Camarès seront réalisées sur une période d'environ trois mois, soit du 15 août au 15 novembre 2011.*

*Au vu de ce qui précède, je me permets de poser les questions ci-après au Conseil d'Etat:*

- 1. L'EMPD concernant ces travaux pour la partie sous la responsabilité de l'Etat de Vaud est-il rédigé ?*
- 2. Si oui quelle est la date de présentation de celui-ci au Grand Conseil, si non, quelles en sont les raisons ?*
- 3. Quelle est la planification générale prévue pour ces travaux incombant à l'Etat, alors que la nouvelle route d'accès aux immeubles de Camarès 1 à 3 sera très certainement terminée d'ici la fin de cette année ?*

*Je remercie le Conseil d'Etat pour ces réponses.*

*Ne souhaite pas développer.*

Lausanne, le 28 juin 2011. (Signé) Jean-François Cachin et 22 cosignataires

## 4.2 Réponse du Conseil d'Etat

L'interpellation a été prise en compte par le Grand Conseil en date du 28 juin 2011. Elle a été transmise par le Grand Conseil au Conseil d'Etat pour traitement le 23 août 2011. Les réponses du Conseil d'Etat aux trois questions de l'interpellation sont développées ci-dessous.

1. L'EMPD concernant ces travaux pour la partie sous la responsabilité de l'Etat de Vaud est-il rédigé ?
2. Si oui quelle est la date de présentation de celui-ci au Grand Conseil, si non, quelles en sont les raisons ?

Le présent EMPD répond aux questions 1 et 2.

3. Quelle est la planification générale prévue pour ces travaux incombant à l'Etat, alors que la nouvelle route d'accès aux immeubles de Camarès 1 à 3 sera très certainement terminée d'ici la fin de cette année ?

L'ensemble des travaux de génie civil pour la halte du LEB et pour le réaménagement et l'assainissement de la RC 401b fait l'objet d'un seul marché de travaux.

Après accord, il a été convenu entre le LEB et le SR que la maîtrise d'œuvre pour tous les travaux serait confiée au LEB.

Sous réserve de l'octroi du crédit à mi-avril 2012 par le Grand Conseil, la planification visée est un démarrage des travaux au début mai pour une durée de quatre mois. Il est à préciser que cette durée est relativement courte sachant que les travaux à réaliser se montent globalement à environ CHF 3.95 mio et que les travaux routiers se réalisent avec le maintien du trafic dans les deux directions.

## **5 INTERPELLATION CACHIN (11\_INT\_567) : VERNAND-CAMARES/LEB – SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU NOS 24 ET 25 ET RECONSTRUCTION D'UN NOUVEAU QUAI A VOYAGEURS**

### **5.1 Rappel de l'interpellation**

*Après plusieurs années de discussions, de projets, les passages à niveau non gardés de la ligne du LEB N<sup>os</sup> 24 et 25, permettant l'accès aux immeubles du chemin de Camarès à Vernand, pourront être supprimés dès le 24 novembre 2011.*

*En effet, grâce à la rapide décision de la Municipalité de Lausanne et de son Conseil communal (préavis 2011/23), la nouvelle route permettant l'accès aux immeubles du chemin de Camarès 1 à 3 a été construite. Elle sera inaugurée le 24 novembre et ouverte à la circulation routière.*

*Par cette mesure et cette nouvelle construction d'un chemin d'accès, les passages à niveau non gardés N<sup>os</sup> 24 et 25 de la ligne du LEB pourront être supprimés rapidement et par là, les nombreux accidents également supprimés, ce qui est un soulagement pour les utilisateurs de cet accès, les propriétaires des pépinières et les conducteurs des motrices du LEB.*

*Dès lors, il est urgent de passer à la deuxième étape des travaux prévus dans le CCC-1 (2007/2010) adoptés par le Grand Conseil, le 29 mai 2007, où un montant de Fr. 1'905'500.- a été voté par le Grand Conseil pour la rénovation du quai et l'assainissement du passage à niveau de la halte de Vernand-Camarès, montant également indiqué dans le EMPD 410 dans le tableau de la page 23 sous la colonne "Financé par solde CCC-1 (2011-2012)".*

*Selon certaines informations, le service responsable d'exécuter ces travaux fixés dans le CCC-1 ne serait pas en mesure de débiter ceux-ci avant le mois de mai 2012 alors qu'ils sont prévus depuis de nombreuses années.*

*Au vu de ce qui précède, je demande au Conseil d'Etat de bien vouloir :*

- 1. nous donner tous les renseignements utiles sur la date de réalisation de ces travaux de réaménagement du quai de la station de Vernand-Camarès et de la RC située au droit de ladite station ;*
- 2. nous communiquer les motifs du retard du début des travaux qui auraient dû logiquement débiter dès l'ouverture de la nouvelle route de Vernand-Camarès et de la suppression des passages à niveau N<sup>os</sup> 24 et 25 de cette ligne du LEB et non d'attendre 5 à 6 mois avant de commencer ;*
- 3. nous informer s'il y a un nouvel EMPD prévu pour ces travaux et les motifs de celui-ci alors que le crédit nécessaire est dans le CCC-1 voté par le Grand Conseil en 2007 ;*
- 4. si c'est le cas, il est souhaitable que ce nouvel EMPD soit soumis à notre Grand Conseil sans délai.*

*Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.*

*Souhaite développer.*

*Lausanne, le 22 novembre 2011. (Signé) Jean-François Cachin et 23 cosignataires*

## **5.2 Réponse du Conseil d'Etat**

L'interpellation a été prise en compte par le Grand Conseil en date du 22 novembre 2011. Elle a été transmise par le Grand Conseil au Conseil d'Etat pour traitement le 29 novembre 2011. Les réponses du Conseil d'Etat aux questions de l'interpellation sont développées ci-dessous.

1. nous donner tous les renseignements utiles sur la date de réalisation de ces travaux de réaménagement du quai de la station de Vernand-Camarès et de la RC située au droit de ladite station ;  
La réponse à cette question est donnée dans la réponse à la question 3 de l'interpellation du 28 juin 2011.

2. nous communiquer les motifs du retard du début des travaux qui auraient dû logiquement débiter dès l'ouverture de la nouvelle route de Vernand-Camarès et de la suppression des passages à niveau Nos 24 et 25 de cette ligne du LEB et non d'attendre 5 à 6 mois avant de commencer ;

Comme mentionné dans la réponse à la question 3 de l'interpellation du 28 juin 2011, l'ensemble des travaux fait l'objet d'un seul marché de travaux, qui a été mis en soumission selon la planification prévue, et qui est en cours d'adjudication par le LEB. Des travaux tels que ceux prévus pour le réaménagement et l'assainissement de la route cantonale 401b au droit de la halte LEB Vernand-Camarès ne peuvent raisonnablement avoir lieu durant la période hivernale.

3. nous informer s'il y a un nouvel EMPD prévu pour ces travaux et les motifs de celui-ci alors que le crédit nécessaire est dans le CCC-1 voté par le Grand Conseil en 2007 ;

Le présent EMPD, dont les délais relatifs à sa rédaction font l'objet de la question 1 de l'interpellation du 28 juin 2011, est nécessaire pour définir le projet de décret sollicitant un crédit d'investissement de CHF 1'951'000.-.

4. si c'est le cas, il est souhaitable que ce nouvel EMPD soit soumis à notre Grand Conseil sans délai.

Le présent EMPD répond à la question 4.

## **6 CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil

- de prendre acte des réponses du Conseil d'Etat aux trois questions de l'interpellation Jean-François Cachin et consorts - Suppression des passages à niveau, du réaménagement du quai voyageur de la halte de Vernand-Camarès et de la RC401b (11\_INT\_525),

- de prendre acte des réponses du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean-François Cachin : Vernand-Camarès/LEB – suppression des passages à niveau nos 24 et 25 et reconstruction d'un nouveau quai à voyageurs (11\_INT\_567),
- d'adopter le projet de décret ci-après.

# 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**

du 7 mars 2012

---

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'ouvrage de CHF 1'951'000.- est accordé au Conseil d'Etat 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.

## **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 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 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 7 mars 2012.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*