

Rapport de la Commission d'Urbanisme de la Commune de Romanel-sur-Lausanne

Préavis Municipal N° 18/2022

« Crédit d'étude – Barreau de La Sauge et le passage dénivelé du Lussex »

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Le 15 août dernier, les membres de la Commission d'Urbanisme (ci-après CUR), composée de Madame Aurélie Fayet, et Messieurs François Studer, Gabriel Racciatti, Jean-Claude Progin, Christian Trinca Colonel, Gaëtan Möckli et François Morier se sont réunis pour assister à une présentation du projet cité en titre. Etaient également présents Madame la Syndique Claudia Perrin, Messieurs les Conseillers Municipaux Denis Favre, Luigi Mancini, Patrick Oppliger et Blaise Jaunin ainsi que Monsieur Yann Gilliéron, Chef de service du BT, Madame Canomera ainsi qu'une autre personne du LEB dont nous n'avons malheureusement pas retenu le nom.

La CUR s'est encore réuni le 25 août en comité plus réduit, puis 1^{er} septembre en présence de Messieurs les Conseillers Municipaux Denis Favre et Patrick Oppliger pour les discussions complémentaires et finalement le 15 septembre pour la rédaction du présent rapport.

L'objet du présent préavis est de solliciter l'autorisation d'un crédit d'étude pour la suppression du passage à niveau (PN) au Lussex et la réalisation d'un passage inférieur (PI) sous le LEB, ainsi que des aménagements routiers au carrefour du Lussex (RC401), au barreau de La Sauge ainsi que sa connexion avec la RC448.

Il est également demandé d'autoriser la Municipalité a ratifié la pré-convention qui engage notre commune dans la réalisation de ces différentes infrastructures selon le principe de répartition des coûts établie par les partenaires impliqués – territorialement ou mandataires, soit l'OFROU, la DGMR, le LEB et les Communes de Romanel-sur-Lausanne, Lausanne et Joux-tens-Mézery.

Analyse de la CUR :

Le bien fait d'un remplacement du PN du Lussex par un PI est évident de même que l'amélioration du gabarit du barreau de La Sauge avec la mise en place de trottoirs et pistes cyclables afin d'encourager les modes doux. Ces deux réalisations sont sans conteste une nécessité au vu de l'augmentation croissante des cadences du LEB, de la population et des circulations qui en découlent dans la région du Nord Lausannois.

Elles sont également nécessaires à absorber le prochain dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette ainsi qu'à connecter une potentielle future route cantonale partant de Cugy au travers de l'Ouest Lausannois (barreau de Montricher).

Au final, ce sont toutes des infrastructures d'intérêt régional (cantonal), et la CUR ne remet donc pas en question ces infrastructures tel que projetées ou leur mise à l'étude. La CUR est toutefois bien consciente que la seule réalisation du barreau de la Sauge ne va pas miraculeusement résoudre le problème du trafic pendulaire qui traverse Romanel.

Le futur carrefour au Lussex et le barreau de La Sauge seront destinés à encourager la circulation arrivant de Prilly par la RC401 à aller s'ajouter à celle, déjà importante, venant de la Blécherette par la RC448 et vice versa. Cette vision angélique d'une déviation « spontanée » du trafic nécessitera une régulation par feux car un giratoire ne permettrait pas de contrôler ces flux.

La CUR observe toutefois qu'à Cheseaux le contournement n'a pas de carrefour régulé par des feux, il est naturellement plus rapide que la traversée du village qui pourtant ne comporte pas non plus de carrefour régulé par feux – on peut donc vraiment parler d'une déviation du trafic pendulaire et ce sans pénalisation des déplacements des habitants indigènes.

La CUR note avec satisfaction que le barreau de La Sauge sera bordé par un cheminement piétonnier au Sud, et par une piste mixte piétons-vélos bidirectionnelle au Nord. Ceci améliorera grandement les déplacements des modes doux le long de cet axe.

Dans son analyse du dossier, la CUR s'est intéressée aux règles qui régissent les contributions de différents partenaires à la réalisation de ces projets. Ces règles font partie de la pré-convention qui fait l'objet d'une demande d'autorisation de signature dans les conclusions du présent préavis.

Selon la pré-convention, pour les TRAVAUX FERROVIAIRES ET ROUTIERS DU DÉNIVELÉ

La répartition se fait entre le LEB et les Communes de Romanel-sur-Lausanne et Jouxens-Mézery, selon les principes régis par la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).

Ces principes sont les suivants :

- *Le financement des ouvrages ferroviaires liés directement à la suppression du passage à niveau est à répartir entre le LEB et le propriétaire de la route concernée.*
- *Dans un contexte de croissance générale de la mobilité routière et de la fréquentation des transports publics, une répartition des frais par moitié entre les parties s'est imposée comme traduisant les avantages retirés. Elle est admise par l'OFT.*
- *Les autres travaux ferroviaires (renouvellement des installations, modernisation et aménagement) sont à charge de l'entreprise ferroviaire.*

Selon la pré-convention, pour les TRAVAUX ROUTIERS DU BARREAU DE LA SAUGE

Ces principes sont les suivants :

- *Le financement des études et travaux sur routes communales ou cantonales en traversée de localité incombe aux Communes de Romanel-sur-Lausanne et Jouxens-Mézery, selon le principe de territorialité (art. 7 et 56 LRou).*
- *Le financement des études et travaux sur routes cantonales hors traversée de localité est réparti comme suit :*
- *En section (art. 54 LRou et 4 RLRou) : les aménagements cyclables figurant dans la stratégie cantonale de promotion du vélo (SCPV), la chaussée et son infrastructure (voies de circulation, éventuelles voies bus, marquage et signalisation) sont pris en charge à 100% par le Canton, après déduction de la part communale à l'évitement de localité présentée au point suivant ;*
- *La commune qui tire profit de la construction d'une route cantonale évitant une localité est tenue de participer à la dépense (art. 55 LRou). Dans le cas présent, 15% des frais relatifs à la chaussée sont pris en charge par les communes bénéficiaires (Romanel-sur-Lausanne et Lausanne) ;*
- *Du fait que la RC401 sera remise en l'état aux communes et déclassée en route communale, lors de la mise en service du barreau de la Sauge, il sera retranché de ces 15% de participation communale à la construction de la route d'évitement :*
 - o *a) un montant correspondant au coût total de l'entretien de la RC401 hors traversée de localité ;*
 - o *b) un montant correspondant à la subvention cantonale pour l'entretien de la RC401 en traversée de localité (art. 56 LRou)*
 - o *Ces montants forfaitaires ont été estimés par la DGMR, et ont obtenu l'accord des communes concernées en date du 23 mars 2016 ;*

- *Au final, CHF -1'330'000 TTC seront déduits des montants à charge de la commune territoriale de Romanel-sur-Lausanne et CHF -1'640'000 TTC des montants à charge de la commune territoriale de Lausanne.*
- *L'aménagement des trottoirs est pris en charge à part égale entre le Canton et la commune territoriale (art. 54 LRou, Romanel-sur-Lausanne et Jouxten-Mézery) ;*
- *L'éclairage public, les plantations et le mobilier urbain sont pris en charge à 100% par les communes territoriales (art. 21 et 54 LRou, Romanel-sur-Lausanne et Jouxten-Mézery) ;*
- *Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet sont réparties au prorata des participations de chacune des parties à l'élargissement du domaine public au droit de la section considérée ;*
- *Les frais d'ouvrages pour d'éventuels accès privés ou publics, sous réserve d'autorisation par le Département, incombent aux propriétaires ou communes intéressés (art. 32 LRou, aucun nouvel accès ne figure dans le projet qui fait l'objet de la présente pré-convention) ;*
- *Les carrefours d'accès à des réseaux communaux sont pris en charge par la commune territoriale (art. 54 LRou)*

Observations de la CUR :

- PN du Lussex croise le ch. de la Roche actuellement propriété de Jouxten-Mézery – seul les derniers 2-3 mètres de ce chemin sont sur le Domaine Public (DP91) sis sur la commune de Romanel. On ne peut donc pas dire à proprement parler que le chemin de la Roche est une territorialité de Romanel, il n'y a d'ailleurs aucun habitant de Romanel au chemin de la Roche. Le DP 91 est un DP cantonal hors localité – sous le contrôle du canton. **(c.f. Annexe - page 1)**
- Le report de circulation des quartiers sud-ouest de Romanel (pic à 450 passages/jour) sur le ch. de la Roche est majoritairement dû à la suppression du PN de la Gare (sis au ch. du Brit). Donc le potentiel avantage que les habitants de Romanel retirerait de l'amélioration de ce carrefour est en fait une nécessité destinée à résoudre une perte pour laquelle Romanel n'a pas eu d'autre choix – la suppression du PN du Brit a été décidée unilatéralement par le LEB. Tout comme la densification récente de Pré-Jaquet qui a elle été imposée par le canton et le SDNL. **(c.f. Annexe – page 2)**
- La branche Nord de la RC401, actuellement route cantonale, est traitée dans les projets du préavis comme une voie communale pour la répartition des coûts avant même la mise en service du barreau de La Sauge. Toutefois, le changement de route cantonale à route communale est prévu une fois que le barreau de la Sauge sera réalisé. La commune de Romanel est donc faussement engagée à 100% pour les frais de la branche Nord.
- A contrario, la branche Sud de la RC401 est sur la commune de Jouxten (hors localité), pourtant la DGMR prend en charge 100% des frais de route et trottoirs – les plantations et éclairage restant à la charge de Jouxten.
 - La répartition qui est dans le tableau des coûts ne correspond donc pas exactement avec ce qui est écrit dans la pré-convention **(art. 21 et 54 LRou)**.
- La branche Est est considérée comme une route de contournement, la répartition régies par convention est de 15% à charge de la, ou des, communes bénéficiaires. Il est à noter que Romanel prend à sa charge 25% de la piste mixte et 100% de l'éclairage.
- Dans le projet proposé aujourd'hui, avec le décalage vers le Nord du point de croisement avec le LEB, le nouveau tracé du chemin de la Roche, actuellement propriété de Jouxten, se trouvera majoritairement sur la commune de Romanel entre le chemin du Brit et le PI du Lussex. Ainsi, la branche Ouest sera à plus de 80% à la charge de Romanel, et Jouxten ne paiera que 20% alors que l'entier du chemin de la Roche actuel lui appartient. **(c.f. Annexe – page 3)**

- Dans le futur passage dénivelé du Lussex, la nouvelle position du PI sera à 100% sur la commune de Romanel. La raison avancée à cela par les responsables du LEB est que le futur PI doit être décalé afin de garantir un passage nécessaire aux véhicules de Romanel sortant des quartiers sud-ouest. Or, la CUR a pu obtenir non sans peine le Rapport technique général du LEB et a pu étudier assidûment ce rapport ainsi que les plans de coupes du futur dénivelé. **(c.f. Annexe – page 4)**

- **Selon le dossier technique du LEB** (c.f. page 25 et 39-40) :
 - o *Le décalage du tracé en situation, consécutif au déplacement du carrefour de la Sauge au nord de son emplacement actuel, est nécessaire pour pouvoir réaliser le passage supérieur ferroviaire tout en limitant au strict minimum les impacts sur l'exploitation ferroviaire (voie LEB existante) et routière (PN du Lussex, carrefour de la Sauge) pendant les travaux.*

- *Contraintes liées à l'interface rail-route (côté chemin de la Roche) :*
 - o *Limitation technique des possibilités de rehaussement du profil en long ferroviaire (rampe maximale de 40 ‰ depuis le pont sur l'autoroute A9 qui constitue un point d'accrochage fixe du projet).*
 - o *Hauteur constructive minimale de 1.89 m nécessaire entre l'intrados du PS ferroviaire et le plan de roulement ferroviaire, compte tenu de la portée de 19.50 m entre murs de culée.*
 - o *Nécessité de respecter la hauteur libre sous le PS ferroviaire (gabarit de base 4.60 m + supplément correspondant à la vérification du cas critique du passage d'un convoi exceptionnel de longueur déterminante 20 m + hauteur totale 4.50 m à garantir à futur, conformément à la demande du chef de division infrastructures routières, en séance LEB-DGMR du 9.09.2020).*

- Ainsi, il s'agit donc bien d'un **problème technique de pente maximale** du LEB depuis la sortie du pont de l'autoroute qui impose un déplacement du croisement avec le LEB – et non pas une nécessité première pour les habitants des quartiers sud-ouest de Romanel. Ceci préterite donc directement notre commune car elle devient de facto territorialement responsable, alors qu'elle n'est en aucun cas responsable de cette limitation et choix technique fait par le LEB.

- L'argument du LEB sur déplacement du PI pour garantir le maintien du chemin de la Roche actuel ouvert durant les travaux ne tient pas la route, et c'est un euphémisme ! Celui-ci se trouverait dans le talus de soutènement qui permettra de descendre le niveau du carrefour de plus de 3m. Encore une fois, la conséquence de ce choix préterite directement Romanel car le PI et la nouvelle route seront sur notre commune – ce qui génère une participation disproportionnée ainsi que des frais d'entretien supplémentaires à vie.

- La répartition en pourcentage, détaillée dans le préavis page 8, ne reflète pas la réalité de la contribution de Romanel. La partie strictement ferroviaire (modernisation du tronçon) qui représente 5.7M doit être entièrement à la charge du LEB, et elle doit donc y être soustraite. De facto, notre commune contribue pour bien plus que les 22-23% cités. Sur le PI du Lussex, on y est pour 45% et sur le carrefour RC410 au Lussex on y est pour 50%.

- La pré-convention engage Romanel sur les répartitions financières choisies, ces même répartitions seront reporté dans la convention finale et définiront les montants des crédits d'ouvrages pour la réalisation. Il est donc primordial de signer un document qui reflète les territorialités, les intérêts et potentiels avantages des partenaires impliqués.

Position de la CUR :

A l'unanimité, la CUR est favorable aux réalisations préconisées dans ce crédit d'étude, c'est pourquoi elle est d'accord d'octroyer le crédit demandé.

Toutefois, à la lecture de la pré-convention et du dossier du LEB, la CUR n'est pas du tout satisfaite que la commune de Romanel soit victime de choix d'ordre techniques qui change la territorialité du futur PI et du chemin de la Roche, et qu'on nous l'ait caché. Ceci modifie en sa défaveur la répartition des charges que ce soit d'étude, de réalisation et forcément d'entretien.

Les habitants de Romanel ne tirent pas d'avantage, mais méritent d'obtenir une compensation pour la suppression inéluctable de la voie de communication communale au droit de la future gare de Romanel (PN du Brit).

Pour toutes ces raisons, la CUR demande l'amendement suivant sur les conclusions de ce préavis :

- Remplacer, « d'autoriser la Municipalité de ratifier la pré-convention relative à ces projets »
- Par, « d'autoriser la Municipalité à renégocier la pré-convention afin que les conséquences des choix et limitations techniques sur la ligne du LEB ne soient pas imputables à Romanel. De tenir compte également qu'en fait de potentiels avantages, notre commune souffre déjà de la future suppression du PN au Brit et que de ce fait, le passage au Lussex représente l'unique possibilité de sortie pour les quartiers de la poche sud-ouest de Romanel. »

Si l'amendement tel que proposé devait ne pas être approuvé, la CUR recommandera de refuser le préavis tel que présenté.

Nous ne devons pas oublier que l'axe Lussex – Sauge, ne résoudra pas les traversées du LEB dans notre commune. Il reste encore deux points de passage (Le taulard et Le Raffort) qui sont territorialement sur notre commune et pour lesquels nous n'avons pas à ce jour le moindre projet en étude. Plus de la moitié de la population de Romanel est située dans la poche nord-ouest. Il y a aussi un nombre important d'habitants de Lausanne (Taulard) pour qui le transit par notre commune est l'unique point de passage. Il reste donc encore beaucoup de réalisations liées au LEB à faire sur notre territoire.

La CUR veut croire qu'il y a un chemin qui passe par la révision de la pré-convention.

Marge de manœuvre en regard des lois existantes :

LRou

Art. 21 Eclairage

1 L'éclairage est à la charge des communes.

2 A titre exceptionnel, l'Etat peut prendre à sa charge tout ou partie de l'éclairage de tronçons de routes cantonales, notamment dans les tunnels et aux jonctions de routes importantes.

3 Les communes territoriales peuvent décider d'éclairer des tronçons de routes cantonales; les plans d'éclairage doivent alors être soumis à l'approbation du département.

Art. 22 Trottoirs hors des traversées de localités

1 En principe hors traversée de localités, les trottoirs des routes cantonales sont entretenus par les communes territoriales

Art. 54 Ouvrages particuliers

1 Les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les communes.

2 L'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables dont il admet la nécessité.

3 Les frais d'entretien de ces aménagements sont à la charge des communes.

4 Les passages dénivelés et les accès nécessités par les nouvelles zones de constructions ne sont réalisés que sur la base de conventions.

Art. 55 Evitement des localités

1 La commune qui tire profit de la construction d'une route cantonale évitant une localité est tenue de participer à la dépense; à cet effet, l'autorité cantonale tient compte des circonstances locales et de l'intérêt que la déviation présente pour la commune.

Art. 56 Traversées de localités

1 Dans la traversée des localités, les dépenses de construction, de correction et d'entretien des routes cantonales sont à la charge des communes territoriales.

2 Ces travaux, à l'exclusion des travaux d'entretien, peuvent être subventionnés à concurrence de 50 % au maximum de la dépense.

3 Ce taux peut être augmenté pour les routes à fort trafic, lorsque les nécessités de la circulation imposent aux communes territoriales des frais excessifs par rapport à leurs possibilités financières.

4 Les travaux de renouvellement des revêtements de chaussées peuvent en outre être mis au bénéfice d'une subvention à taux réduit.

Art. 57 Routes communales d'intérêt régional

1 L'Etat peut accorder des subventions aux communes pour la construction ou la correction de routes communales dont l'intérêt dépasse le cadre local.

2 La subvention ne peut excéder 50 % des coûts de l'entreprise.

Loi fédérale sur les chemins de fer

(LCdF)

Art. 26 Modifications aux croisements existants

1 Lorsqu'un passage à niveau doit être remplacé par un passage inférieur ou supérieur ou supprimé par suite du déplacement de la route, les frais de toutes les modifications des installations ferroviaires et routières seront supportés par:

- a. l'entreprise ferroviaire, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire;
- b. le propriétaire de la route, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic routier.

2 Dans tous les autres cas de changements apportés à un croisement, y compris l'adaptation et le perfectionnement des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route se répartiront les frais découlant de l'ensemble des modifications aux installations ferroviaires ou routières dans la mesure où elles sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication.

Art. 27 Participation à raison des avantages

1 Dans tous les cas, chacune des parties devra participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations.

2 Si l'une des parties présente des exigences spéciales dans l'intérêt de l'amélioration durable de ses propres installations ou de leur aménagement ultérieur, elle devra supporter seule les frais qui en découlent au point de croisement.

Art. 32 Conventions contraaires relatives aux frais

Les art. 25 à 31 ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont conclu ou concluent des conventions réglant différemment la répartition des frais.

En conclusion,

Au vu de ce qui précède, la Commission d'Urbanisme à l'unanimité de ses membres, vous invite, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, à prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE ROMANEL-SUR-LAUSANNE

- vu le préavis municipal No 18 / 2022, adopté en séance du 8 août 2022; amendé lors de la séance du Conseil Communal du 27 septembre 2022
- ouï le rapport de la Commission d'Urbanisme;
- vu que cet objet a été porté à l'ordre du jour;

d é c i d e

- d'adopter le préavis municipal No 18 / 2022 tel qu'amendé, soit avec les nouvelles conclusions suivantes :

- *d'accorder un crédit d'étude de CHF 453'000.-TTC pour le Barreau de La Sauge et le passage dénivelé du Lussex ;*
- *d'autoriser la Municipalité à renégocier la pré-convention afin que les conséquences des choix et limitations techniques sur la ligne du LEB ne soient pas imputables à Romanel. De tenir compte également qu'en fait de potentiels avantages, notre commune souffre déjà de la futur suppression du PN au Brit et que de ce fait, le passage au Lussex représente l'unique possibilité de sortie pour les quartiers de la poche sud-ouest de Romanel.*
- *d'autoriser le financement de cette dépense par la trésorerie courante ou, au besoin, sur les lignes de crédits disponibles, dans les limites du plafond d'endettement ;*
- *d'autoriser l'amortissement de cette dépense sur une durée maximale de 30 ans.*

Pour la Commission d'Urbanisme :

Aurélie Fayet

Jean-Claude Progin

Gabriel Racciatti

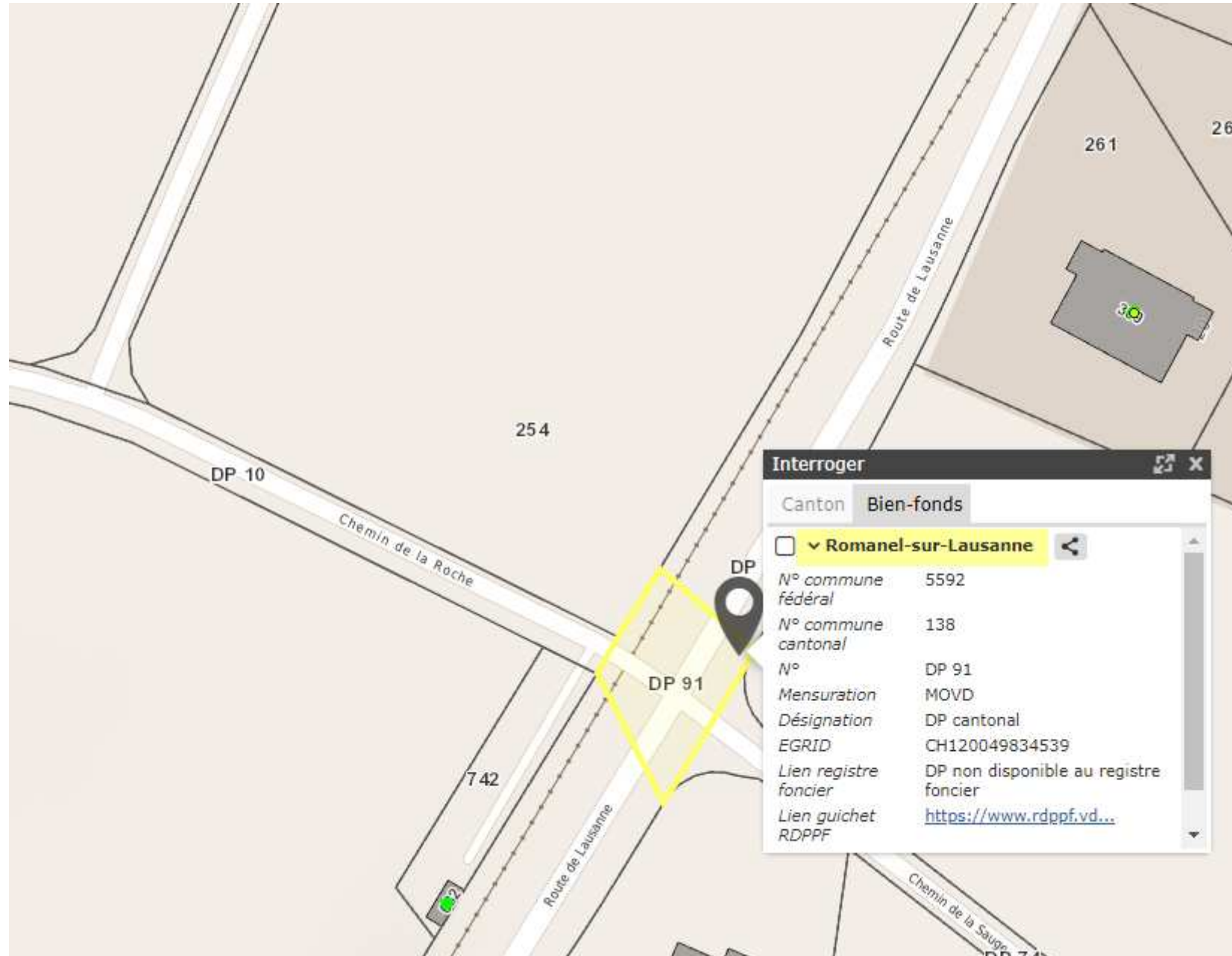
François Studer

Christian Trinca Colonel

Gaëtan Möckli

François Morier, Président et Rapporteur

Romanel, le 18 septembre 2022



LEB – JLR – Lussex - Romanel – PAP – Rapport de trafic – carrefour de la Sauge

Carrefour Lussex 2024 JLR (LEB dénivelé, pas de barreau de la Sauge, Brit fermé) - variante

TJM 2017

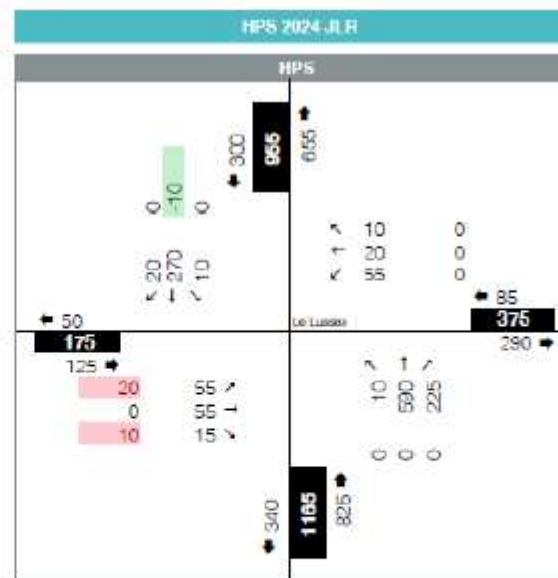
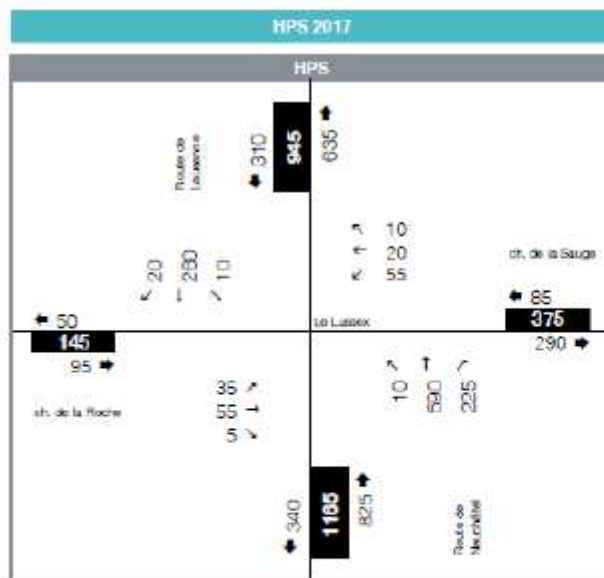
Route de Lausanne	5450	10850	5400
ch. de la Roche	650		1350
	1400	Carrefour Le Lussex	3200
	750		1850
Route de Mouchâtel	6300	13200	6900

TJM 2024 JLR

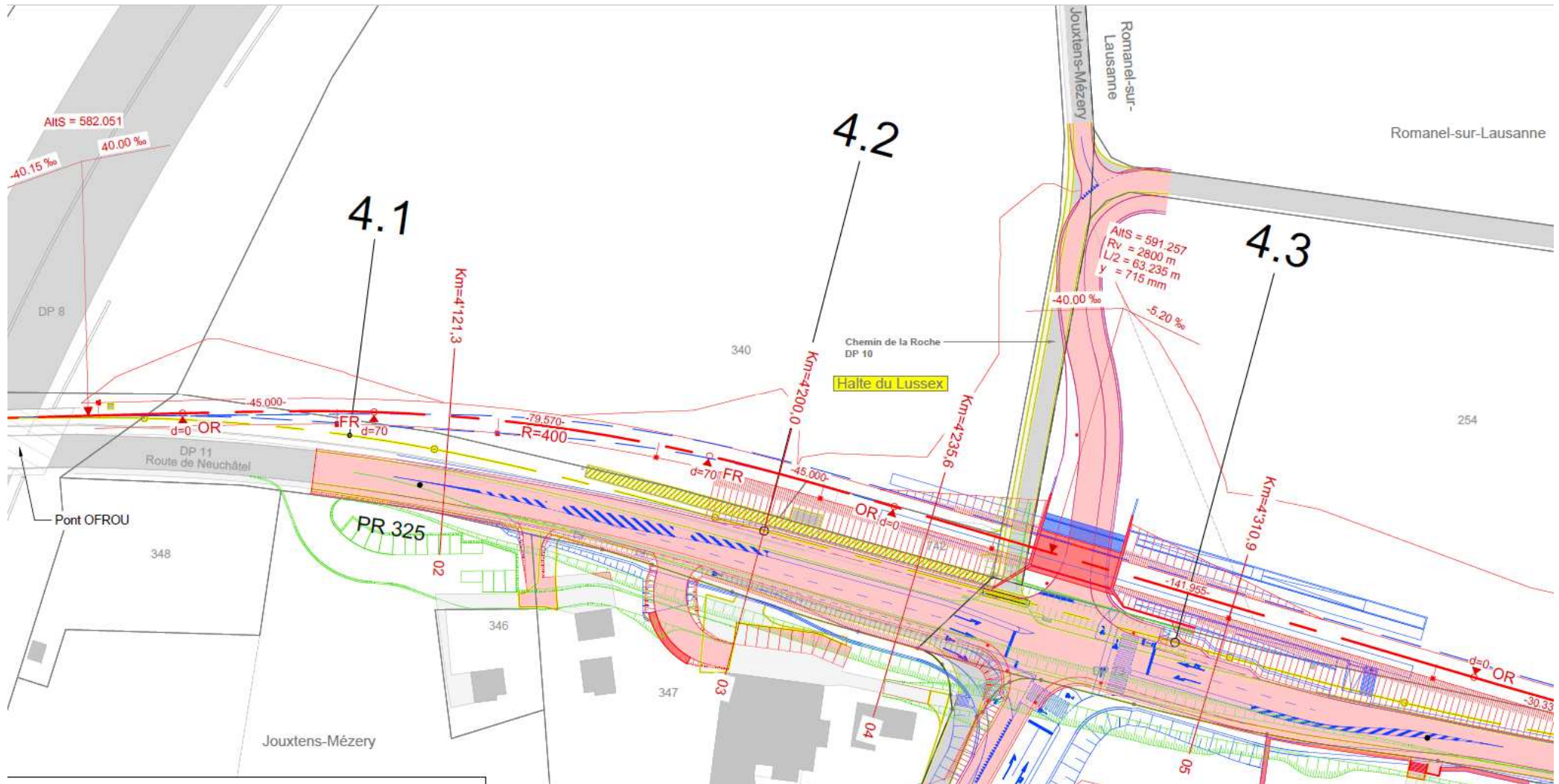
Route de Lausanne	5285	10930	5665
ch. de la Roche	800		1350
	1850	Carrefour Le Lussex	3200
	1050		1850
Route de Mouchâtel	6300	13200	6900

Evolution (fermeture PN Brit)

Route de Lausanne	-185	80	205
ch. de la Roche	150		0
	450	Carrefour Le Lussex	0
	300		0
Route de Mouchâtel	0	0	0



Carrefour régulé selon plan d'aménagement ; CU = 95-100%
 Sorties Roche et Saugue en conflit : CU = 80%
 Suppression tourner-à-gauche Romanel -> Saugue : CU = 80%



LEGENDE

Existant

— Axe conservé
 - - - - TN

Projet (Sous-dossier 01)

— Nouvelle installation
 — Installation supprimée

Projet (Sous-dossier 02)

— Nouvelle Installation

Projet connexe

— Nouvelle Installation LEB

PROFIL EN LONG 1:1'000 / 100

Voie 1 (Est)

