

P R E A V I S No 61

Réfection du passage inférieur du 1^{er}-Août – Participation communale

—

Renens, le 29 août 2005/mhca

AU CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S ,

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de Rail 2000, les installations ferroviaires en gare de Renens ont dû être améliorées et adaptées aux nouveaux besoins. Les travaux se sont terminés en 2002. Depuis lors, la Commune et les CFF négocient le montant de la participation communale, objet du présent préavis.

Nature des travaux

Aménagement des voies et réfection du tablier du pont

Considérée comme goulet d'étranglement, la gare de Renens, qui absorbe les flux du trafic des deux lignes Lausanne – Genève – Neuchâtel, a été adaptée aux exigences du nouvel horaire cadencé.

Pour obtenir cette augmentation de capacité, il a été nécessaire de modifier les liaisons entre les voies, afin de permettre une meilleure répartition du trafic et d'empêcher que les trains se succédant à des intervalles très rapprochés ne se gênent mutuellement. Grâce à ces aménagements, les trains directs peuvent se répartir sur cinq voies au lieu de trois. De plus, les convois qui circulent entre Renens et Lausanne ont trois voies à disposition au lieu de deux.

Par ailleurs, le tablier du passage du 1^{er}-Août a également été entièrement refait et drainé.

Le nouveau tablier est constitué de profilés en acier enrobés dans du béton armé et les eaux de drainage des deux passages inférieurs sont évacuées dans les eaux claires de la Mèbre, ce qui n'était pas le cas précédemment.

Réfection des passages inférieurs

Le passage du 1^{er}-Août qui relie la rue de Lausanne à celle du Simplon comprend deux tunnels.

L'un permet le passage des voitures. Il a été construit il y a plus de cent ans et sa dalle, en mauvais état, a dû être entièrement reconstruite, lors de la réfection du tablier.

L'autre est un passage piétonnier âgé de 60 ans seulement, seule son étanchéité a été refaite par les CFF.

Ces ouvrages se trouvant en partie sous les voies modifiées, il était économiquement judicieux de profiter des travaux des nouvelles bifurcations pour procéder à leur réfection.

Ainsi, la Municipalité a saisi l'occasion pour sabler les murs du passage routier ; quant au passage pour piétons, il a été décidé de le rendre plus agréable en habillant les murs d'un carrelage clair, en changeant l'éclairage, en peignant le plafond et en remplaçant le revêtement bitumeux du fond. Ces réfections, indépendantes des travaux effectués par les CFF, ont coûté environ Fr. 50'000.-- et ont été financées par le budget de fonctionnement, année 1999.

Prise en charge des coûts

Depuis 1997, la Municipalité et les CFF se confrontent pour la prise en charge des coûts des réfections des structures porteuses et des murs de soutènement côté Lausanne devisés à Fr. 1'816'000.--.

Les bases légales, devant permettre de définir une clé de répartition entre rail et route, se trouvent dans la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCF).

Néanmoins, ladite loi présente une lacune puisque aucun article ne traite de la question des frais de renouvellement d'un ouvrage de croisement existant. Le professeur Riva (privat docent à l'Université de Zurich) a cherché à combler cette lacune. Il s'est basé sur les travaux effectués lors de l'élaboration de la législation en matière d'ouvrages de croisement, et en a déduit que le législateur s'était laissé guider par le principe de l'égalité des voies de communication, le rail et la route étant tous deux d'intérêt public. Ce principe découle aussi, selon le professeur Riva, de l'interprétation systématique de la loi qui consacre implicitement la complémentarité, à droits égaux, de la route et du rail dans le système de transport du pays. Partant, le professeur Riva en déduit que les frais de renouvellement d'un ouvrage de croisement, à l'expiration de sa durée de vie normale, doivent être partagés entre la route et le rail à raison de 50 % chacun.

Ainsi, selon le principe de Riva, les CFF ont adressé à la Commune une première requête à hauteur de Fr. 908'000.-- en avril 1997.

A cette demande de participation financière, la Municipalité a immédiatement remis l'affaire entre les mains de son avocat-conseil.

Grâce à son soutien juridique, il a été possible d'opposer divers arguments aux CFF, soit :

- L'ouvrage concerné étant propriété des CFF, il est normal qu'ils en assurent la rénovation.
- S'il est vrai que la Loi sur les chemins de fer présente une lacune, puisque aucune disposition ne règle la question de la réfection d'un ouvrage existant, elle ne montre pas clairement l'existence d'un quelconque principe d'égalité de la route et du rail ; par contre, elle met en évidence l'intérêt prépondérant des travaux pour l'une ou pour l'autre partie, soit :

Article 27 LCF

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

Il découle de ce qui précède que l'intérêt prépondérant est celui des CFF, car le pont est exclusivement utilisé pour le soutien des voies.

- Les travaux envisagés n'apporteront aucune amélioration pour le trafic routier, le passage sous-voies restant dans les mêmes gabarits.
- En règle générale, un ouvrage dénivelé comprend une route à un des niveaux et une double voie CFF à l'autre. L'ouvrage qui nous occupe comprend une route et un grand nombre de voies CFF. La surface d'intersection est donc beaucoup plus grande que dans un passage dénivelé « ordinaire » et cela uniquement à cause des besoins du rail.

Pour toutes ces raisons, le principe édicté par M. Riva (50 % à charge de la route et 50 % à charge du rail) ne saurait être appliqué tel quel.

Ainsi, un processus de négociations s'est instauré avec les CFF qui, en 2002, à la fin des travaux, présentaient encore à la Commune une demande d'indemnisation à hauteur de Fr. 870'749.--.

Les démarches auprès des CFF ont été nombreuses et, forte des arguments ci-dessus, la Municipalité a finalement obtenu que le montant soit ramené à Fr. 400'000.--. Par une correspondance datée du 21 avril 2005, les CFF ont accepté que notre participation soit facturée en deux tranches, soit Fr. 200'000.-- en 2005 et Fr. 200'000.-- en 2006.

Participation cantonale

La chaussée qui passe sous le tunnel du 1^{er}-Août était à l'époque des discussions une route cantonale en traversée, mais elle a été remise à la Commune depuis. Dès lors, la Municipalité s'était approchée du Service cantonal des routes et avait obtenu confirmation d'une participation de 28 % en avril 2003, soit Fr. 112'000.--.

Relancé au début 2005, le Service des routes invoque le moratoire décrété par le Conseil d'Etat sur l'octroi de subventions pour les travaux routiers et précise qu'il ne peut assurer la participation financière cantonale pour l'instant.

Il est évident que la Municipalité veillera à obtenir la participation cantonale et qu'elle fera

toute les démarches nécessaires.

Coûts du capital

Le coût du capital (amortissement + intérêts) représente un coût de fonctionnement annuel moyen d'environ Fr. 48'000.-- pendant 10 ans. Ce coût se décompose de la manière suivante : amortissement Fr. 40'000.--, intérêts Fr. 8'000.-- (Fr. 400'000.-- divisés par deux et multipliés par un taux de 4%).

Conclusions

Dans ce dossier, la Municipalité a fait tout ce qui était en son pouvoir pour réduire au maximum les coûts et les étaler dans le temps, mais elle estime aussi qu'il est nécessaire de mettre un terme à cette affaire. La Municipalité traite plusieurs autres dossiers avec les CFF, tels que l'amélioration du passage sous-voies de la gare, l'avenir de Malley, un projet d'hôtel et de logements pour étudiants à la place de la Gare et la pose de parois anti-bruit. La Municipalité estime que le fait de régler l'affaire du passage du 1^{er}-Août est de nature à faciliter les négociations en relation avec ces autres objets. De plus, les demandes des CFF se font de plus en plus pressantes, les travaux étant terminés depuis 2002.

—

Fondée sur l'exposé ci-dessus, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S ,

Vu le préavis No 61 de la Municipalité du 29 août 2005,

Où le rapport de la commission désignée pour étudier cette affaire,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

ACCORDE

à cet effet, à la Municipalité un crédit de Fr. 400'000.--, payables en deux fois, pour le remboursement aux CFF des travaux de rénovation du passage du 1^{er}-Août, effectués entre 1999 et 2002.

Cette dépense sera financée par la trésorerie ordinaire et couverte ultérieurement par voie d'emprunt, conformément aux autorisations d'emprunter données par le Conseil communal.

Elle figurera dans un compte d'investissement du patrimoine administratif section No 410 – Bureau technique. La dépense sera comptabilisée dans le compte par nature 5650 – Autres subventions -, plus précisément dans le compte No 410.5650.080 – Passage du 1^{er}-Août – participation réfection dalle CFF.

Cette dépense sera amortie, selon l'article 17 a du règlement du 14 décembre 1979 (mis à jour : 1^{er} janvier 1990) sur la comptabilité des communes, en 10 ans.

Une fois obtenue la participation cantonale, celle-ci sera portée en déduction du montant ci-dessus.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 26 août 2005.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

A.-M. DEPOISIER (L.S.)

J.-D. LEYVRAZ

Municipaux concernés : M. Raymond Bovier
M. Michel Perreten