



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit de CHF 4'920'000 pour l'étude de la première étape du développement d'un Réseau express régional vaudois, notamment par l'aménagement d'une halte ferroviaire à Prilly-Malley

et

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur les postulats**

- **Georges Kolb demandant au Conseil d'Etat de mettre sur pied une politique coordonnée et efficace du transfert modal**
- **Anne Baehler – Bech et consorts : Déplétion du pétrole – quelles incidences pour le Canton ?**

RESUME

Le projet de décret a pour but d'obtenir un crédit pour l'étude de la première étape du développement d'un Réseau express régional (RER) vaudois, notamment par l'aménagement d'une halte ferroviaire à Prilly-Malley.

Le crédit d'étude sollicité s'élève à CHF 4'920'000.-. Il vise à conduire les phases d'étude de projet, de procédure de demande d'autorisation de construire et d'appel d'offres.

Ce projet s'inscrit dans le programme d'agglomération de la région Lausanne-Morges et de manière plus générale dans les objectifs cantonaux de développement de l'offre du RER vaudois aux horizons 2010 et 2020. Le coût estimatif de ces projets est de 80 millions de CHF. Ceux-ci figurent dans la liste des projets urgents retenus par le Conseil fédéral dans le projet de fonds d'infrastructure, actuellement soumis à l'approbation des Chambres fédérales.

La halte de Prilly-Malley et les investissements nécessaires à la 1^{ère} étape de réalisation de RER vaudois pourront ainsi bénéficier d'une contribution de 50% de la Confédération, ramenant la charge du canton à un montant de 40 MCHF. Selon la planification retenue, les travaux débiteront dans la 2^{ème} moitié de 2008 pour être achevés en décembre 2010, date de changement des horaires.

Le développement du RER vaudois constitue un axe majeur de l'amélioration des transports publics dans le canton. L'objectif est d'offrir une cadence de 15 minutes entre Cully et Cossonay dans le cadre d'une réorganisation de l'exploitation du RER vaudois avec une 1^{ère} étape prévue en décembre 2010.

Selon les pronostics, le trafic généré en semaine sur le tronçon Cully – Cossonay doit s'élever à 8'000 voyageurs par jour à l'horizon 2010. A l'horizon 2020, le potentiel de croissance du trafic est estimé à près de 40%.

La halte de Prilly-Malley est un élément essentiel du projet de réurbanisation de la plaine de Malley. Le potentiel actuel de la gare est de 8'500 habitants et emplois dans un périmètre de 500 m. A l'horizon 2020, le potentiel de cette halte est de 12'500 habitants avec une réserve de développement de 2'500 habitants et emplois.

L'exposé des motifs présente en introduction la planification des transports publics vaudois à l'horizon 2020.

Il comprend la réponse du Conseil d'Etat aux postulats Georges Kolb concernant le développement des P+R et Anne Baehler Bech concernant l'épuisement des ressources en pétrole.

1. STRATEGIE CANTONALE DE DEVELOPPEMENT ET PLANIFICATION DU RESEAU DES TRANSPORTS PUBLICS

1.1 Contexte

La loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 fixe les principes suivants en matière de planification des transports :

- Article 3, alinéa 2, lettre a) : dans la mesure de ses compétences, [Le Conseil d'Etat] fixe la stratégie de développement des transports publics;
- Article 4, alinéa 1, lettre b) : [Le Département des infrastructures] fixe la planification du réseau des transports publics;

La stratégie cantonale de développement des transports publics est développée dans la publication « Stratégie cantonale de développement et de planification

des transports. Vers une mobilité durable : les transports publics à l'horizon 2020 » Ce document est adressé aux membres du Grand Conseil en complément du présent exposé des motifs et projet de décret.

Les principes généraux figurent dans le projet de Plan directeur cantonal actuellement soumis à l'examen du Grand Conseil.

Le présent chapitre résume les aspects principaux concernant la stratégie cantonale de développement et de planification des transports publics.

1.2 Stratégie cantonale : mobilité et urbanisme dans le canton de Vaud

Le fait majeur des dernières décennies est la diminution des coûts de la mobilité et l'étalement de l'urbanisation. Le canton s'est ainsi installé dans une forte dépendance à l'automobile.

Le niveau de motorisation des Vaudois est de près de 550 véhicules par 1000 habitants. La part du trafic individuel motorisé dans le total des déplacements a augmenté de 35% à 55% entre 1974 et 2000, au détriment des mobilités douces (marche à pied, vélo) et des transports publics.

Simultanément, les distances de déplacement ont augmenté de plus de 30% entre 1984 et 2000. Cette évolution résulte de la dissociation croissante entre lieux de domicile et de travail. Elle résulte également de l'étalement urbain, la surface urbanisée du canton ayant presque doublé (+88%) entre 1980 et 2000.

Le recensement fédéral de 2000 met en évidence un taux d'utilisation des transports individuels motorisés dans le trafic des pendulaires de 49% dans l'agglomération Lausanne-Morges, alors qu'il n'est que de 36% dans l'agglomération bernoise. De son côté, le taux d'utilisation des transports publics est de 34% dans l'agglomération Lausanne-Morges, alors qu'il s'élève à 43% à Berne. Pour les mobilités douces, les taux sont respectivement de 17% et de 21%.

Selon les prévisions de mobilité, dans un scénario dit « tendance », la croissance du trafic individuel motorisé s'élèverait de 40% à 50% à l'horizon 2020 et celle des transports publics à 20%. Même dans un scénario dit « de rééquilibrage », la croissance du trafic individuel motorisé serait de 30% et celles des transports publics de 40%.

La mise en œuvre d'un scénario de rééquilibrage est indispensable pour assurer un développement durable :

- Les réseaux autoroutiers et routiers sont aujourd'hui surchargés, surtout à l'approche des agglomérations, alors que les villes améliorent la qualité de vie de leur population en limitant le trafic.

- La dispersion de l’habitat, des commerces et des emplois implique des déplacements supplémentaires et une urbanisation coûteuse.
- La périurbanisation menace l’économie des centres-villes, qui peinent à soutenir la concurrence.
- Les impacts du trafic automobile sur l’environnement (air, bruit) et sur la santé de la population dépassent les normes admissibles.
- La récente explosion des prix du pétrole montre que cette ressource n’est pas inépuisable.
- La situation financière des collectivités publiques implique prioritairement l’amélioration des infrastructures existantes.

Dès lors, le Conseil d’Etat doit mettre en oeuvre une stratégie « mobilité et urbanisme » visant à promouvoir les urbanisations compactes, tenant compte des potentiels des transports publics et des mobilités douces. Tels sont les objectifs du plan directeur cantonal.

Dans le domaine des transports, la priorité doit porter sur le rééquilibrage des modes de transport :

- Freiner la croissance du trafic automobile, pour éviter la saturation des réseaux, préserver les conditions de circulation normales et réduire les impacts sur l’environnement.
- Développer substantiellement les transports publics pour qu’ils offrent des prestations attrayantes et efficaces.
- Promouvoir les mobilités douces (vélo, marche à pied), notamment pour les déplacements de courte distance ou pour le rabattement sur les transports publics.

1.3 Planification du réseau des transports publics dans le canton de Vaud à l’horizon 2020

1.3.1 Gestion globale des actions pour la mise en œuvre de la stratégie cantonale

Le développement des transports publics doit s’inscrire dans une gestion globale de la mobilité.

En matière d’aménagement du territoire, l’objectif est le retour aux urbanisations compactes :

- Urbanisation vers l'intérieur, en réaffectant les friches urbaines, notamment le long des voies ferroviaires.
- La bonne activité au bon endroit : tenir compte des besoins de mobilité des entreprises dans leur localisation.
- Politique des espaces publics : rééquilibrer le partage de la voirie entre modes de transport.
- Politique des espaces verts et ruraux.

En matière de transports, l'objectif est de promouvoir la multimodalité d'une part et de l'intermodalité d'autre part plutôt que d'opposer des modes de transport :

- Développer les communautés tarifaires.
- Promouvoir les mobilités douces.
- Gérer les réseaux routiers pour favoriser la circulation des autobus et des trolleybus.
- Développer des politiques de stationnement favorisant le report modal
- Encourager la mise en place des plans de mobilité s'inscrivant dans les objectifs du développement durable.
- Créer des interfaces de transport attrayantes à l'exemple des gares CFF qui combinent transports et commerces.
- Développer des parkings d'échange pour faciliter l'utilisation des transports publics pour les personnes habitant des zones à faible densité d'habitat et ne disposant pas d'une desserte étoffée par transport public.

Enfin, il appartient aux autorités et aux entreprises de transport public d'informer les usagers sur les offres de transport public et de les promouvoir, par des actions de marketing performantes.

1.3.2 Réseau cantonal des transports publics

Le réseau cantonal des transports publics a pour structure de base le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) et des chemins de fer privés.

Ces lignes desservent les agglomérations vaudoises qui concentrent le 75% de la population et le 83% des emplois du canton. Elles assurent également l'accès aux régions du canton, la desserte « fine » étant assurée par les lignes de bus.

Selon les estimations, les prévisions de la croissance de la demande de transport des pendulaires sont les suivantes sur les axes ferroviaires principaux à l'horizon 2020 :

- 50 à 80% sur l'axe Lausanne – Genève.
- 60% à 70% sur l'axe Lausanne – Yverdon-les-Bains.
- 90% à 110% sur l'axe Lausanne – Villeneuve.

1.3.3 Le Réseau express régional vaudois

Le Réseau express régional (RER) vaudois remplit les fonctions suivantes :

- Rapprocher les principales localités du canton entre elles.
- Assurer aux régions l'accès efficace aux gares principales, c'est-à-dire aux liaisons nationales et internationales.
- Dans les agglomérations, assurer une desserte plus fine, de type urbain, utile également aux déplacements locaux.

Depuis 1996, la compétence de définir et de financer l'offre ferroviaire régionale a été transférée aux cantons qui en sont les « autorités organisatrices ».

Pour le RER vaudois, les principaux objectifs visés d'une première étape d'amélioration de l'offre à l'horizon 2010 (changement d'horaire de décembre 2010) sont les suivants :

- Assurer des cadences systématiques à 30 minutes sur les principales branches des lignes du RER vaudois depuis Lausanne vers Yverdon-les-Bains, vers Villeneuve (cas échéant Aigle si la rotation des trains le permet, sans rames supplémentaires), vers Morges – Allaman et vers Palézieux et desservir tous les points d'arrêt.
- Offrir sur le tronçon central du réseau une cadence à 15 minutes entre Cossonay et Cully, par la superposition des lignes Cully – Lausanne – Cossonay – Yverdon-les-Bains et Villeneuve – Lausanne – Cossonay (cas échéant Bussigny en cas de conflits avec le trafic Grandes lignes).
- Assurer la desserte de la nouvelle halte de Prilly-Malley.
- Maintenir la cadence horaire sur la ligne de Vallorbe – Vallée de Joux et sur les lignes de la Broye en prévoyant des renforts aux heures de pointe.
- Offrir une liaison directe Lausanne – Vallée de Joux avec dans un premier temps la mise en place d'un transit avec manœuvre en gare du Day, puis avec un raccordement ferroviaire permettant une liaison directe.

Cette étape 2010 se base sur l'infrastructure actuelle du réseau CFF. Des aménagements localisés, notamment dans des gares terminus du RER vaudois, pourront être nécessaires.

Les premières analyses montrent que ces améliorations de l'offre du RER vaudois ne seront réalisables qu'avec l'introduction de matériel roulant plus performant, analogue à celui qui dessert la région bâloise ou le réseau régional de Zoug.

A l'horizon 2020, le développement du RER tiendra compte des nouvelles infrastructures déjà réalisées dans le futur développement du réseau ferroviaire suisse (projet ZEB). La priorité portera sur la mise en œuvre complète du concept de l'offre 2010, dans la mesure où les infrastructures existantes et la capacité disponible du réseau obligeront à différer certaines offres.

Pour le RER genevois, selon la planification établie par le canton de Genève, l'objectif est d'offrir la cadence à 15 min de Coppet vers Genève (actuellement cadence à 30 min). Cette amélioration de la cadence implique la réalisation de deux nouvelles stations de croisement (4^{ème} voies à aménager aux haltes de Mies et Pregny-Chambésy). L'horizon visé correspond à la mise en service de la nouvelle ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) qui permettra la création d'un RER genevois desservant l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

1.3.4 La desserte des régions

La desserte des régions est assurée par les lignes ferroviaires régionales et par les services de bus. L'organisation de cette offre est articulée autour des sept bassins de transports du canton, centrés sur les principales localités et gares du canton.

Depuis près de trois décennies, l'Etat a engagé des moyens importants pour rénover les infrastructures des lignes ferroviaires régionales, qui n'avaient pas bénéficié d'investissements depuis leur construction au début du 20^{ème} siècle.

Ces lignes régionales ont aussi une fonction touristique et de loisirs à valoriser, notamment les chemins de fer des Alpes vaudoises.

Dans les zones rurales avec une très faible densité de l'offre, les bus à la demande permettent de maintenir aux heures creuses et en fin de semaine une offre de base.

Il convient enfin de mentionner les services de navigation qui assurent une fonction de transport public en particulier dans le trafic transfrontalier lémanique, mais aussi des offres attractives de tourisme et de loisirs.

1.3.5 La desserte des agglomérations

Les trois quarts de la population cantonale résident dans les agglomérations. Ainsi, les transports publics d'agglomération ont un rôle très important à remplir pour atteindre les objectifs de répartition modale visés.

Le RER vaudois assure un transport d'agglomération performant entre les centres de localités à l'exemple de l'axe Cossonay – Cully. Le chapitre 1.3.3 a présenté les objectifs du développement du RER vaudois.

Dans l'agglomération Lausanne-Morges, le canton a développé récemment les transports publics en site propre avec la construction du Tramway du sud-ouest lausannois (TSOL) en service depuis 1991 (ligne m1), le prolongement du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) à la place de l'Europe à Lausanne depuis 2000 et enfin la ligne de métro m2 entre Ouchy et Epalinges qui sera mise en service en 2008.

Dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne – Morges, les projets suivants sont à l'étude :

- Renforcement de la capacité de transport du métro m1 avec l'acquisition de nouveaux véhicules permettant d'assurer la cadence de 5 minutes avec des rames en double traction de manière systématique.
- Renforcement de la cadence du LEB, avec pour objectif, dès 2009, une cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux, qui à terme sera étendue à Echallens.
- Développements successifs dans les zones centrales des réseaux de bus et de trolleybus avec une amélioration de la vitesse commerciale par une gestion prioritaire des carrefours et le développement des couloirs réservés. Une 1^{ère} étape d'amélioration interviendra en 2008 lors de la mise en service du métro m2.
- Aménagement d'un axe de transport public fort entre Bussigny et Lutry (hypothèse actuelle : tramway)

Dans les autres agglomérations, outre le développement des offres RER, des cadences à 30 minutes sont offertes sur les lignes régionales au départ de Nyon, de Morges, d'Yverdon-les-Bains, de Vevey et de Montreux. Comme dans l'agglomération Lausanne-Morges, le développement des transports par autobus pourra être conduit par étapes successives.

1.3.6 Liaisons nationales et internationales

A l'horizon de la planification ZEB (programme de futur développement des projets ferroviaires), soit en 2030, les objectifs formulés par canton lors d'une récente consultation de l'Office fédéral des transports sont les suivants pour l'offre de trafic « Grandes lignes » :

- Ligne de Berne : 2 IC par heure à la cadence de 30 min (... Berne – Lausanne – Genève-Aéroport) et 1 IR par heure à la cadence de 60 min (... Berne – Fribourg – Romont – Palézieux – Lausanne... en prolongeant ces trains si possible au-delà de Berne, respectivement de Lausanne). Selon le développement du trafic à l'horizon ZEB, certes difficile à prévoir aujourd'hui, il faut s'assurer de la possibilité d'offrir la cadence de 30 min pour les trains IR également.
- Ligne du Simplon : 2 IR par heure à la cadence d'environ 30 minutes et un Cisalpino Genève – Milan toutes les deux heures. Un même niveau d'offre doit être assuré sur l'axe du Lötschberg.
- Ligne du Pied du Jura : 2 ICN/IR par heure à la cadence de 30 min (... – Bienne – Lausanne) et 1 ICN/IR par heure à la cadence de 60 min (Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Yverdon – Neuchâtel – Bienne – ... – Zürich – Zürich-Flughafen – ...)
- Ligne de Vallorbe : desserte avec 5 à 6 TGV, à développer selon l'évolution du trafic, notamment après la mise en service de la traversée de Dijon et de la branche ouest du TGV Rhin – Rhône. Ce nouveau tronçon permettra de réduire de 20 min le temps de parcours entre Lausanne et Paris.
- Ligne Lausanne - Genève :
 - d'ici 2020 : 1 Cisalpino toutes les 2 heures environ (cf ligne du Simplon), 2 IC par heure à la cadence de 30 min, 4 IR/ICN par heure à la cadence de 15 min entre Genève et Morges dont 3 IR continueraient sur Lausanne et 1 ICN sur Bienne, 2 RE par heure (trains assurant la desserte des gares de Renens, Morges – Allaman – Rolle – Gland – Nyon – Coppet) à la cadence de 30 minutes entre Lausanne-Genève.

L'ensemble de cette offre « Grandes lignes » permettra la mise en place d'un système assimilable à un grand RER lémanique desservant la future métropole. La Région métropolitaine lémanique (RML), articulée autour des deux pôles de Genève et Lausanne, est la 2^{ème} de Suisse avec une population de 1.7 millions d'habitants répartis sur les territoires suisse et français (source : Avenir Suisse). Elle comprend les agglomérations de

Genève (agglomération franco-valdo-genevoise), de Lausanne, de Yverdon-les-Bains, de Vevey-Montreux, d'Aigle-Monthey, d'Annecy et de Thonon.

- d'ici 2030 : 4 RE par heure à la cadence de 15 minutes et enfin 4 IC par heure à la cadence de 15 minutes.

Le projet ZEB vise enfin à réduire de 15 minutes les temps de parcours actuels entre Lausanne et Berne, Lausanne et Zürich par la ligne du Pied du Jura et Lausanne et Viège. Selon la terminologie ferroviaire, le « nœud de correspondances » des trains « Grandes lignes » de Lausanne serait au 00/30 (minutes de correspondances des trains à Lausanne avec des cadences à la demi-heure) alors qu'il est aujourd'hui au 15/45. Ainsi, Berne serait à moins d'une heure de Lausanne, Zürich à moins de 2 heures et Viège à moins d'une heure et demie.

Les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports (OFT) doivent déterminer les investissements nécessaires pour réaliser ces offres de transport. Compte tenu des contraintes budgétaires de ZEB, certaines demandes ne pourront pas être satisfaites.

Lors de la première présentation du projet en avril 2006, les CFF et l'OFT ont mentionné les investissements suivants pour « l'offre de base » ZEB qui intéressent directement le canton de Vaud, notamment :

- 320 MCHF dans la région lausannoise, dont la 4^{ème} voie Lausanne - Renens et un «saut-de-mouton» (ouvrage ferroviaire permettant de croiser deux voies par un dénivelé) à Sébeillon, pour améliorer la capacité de la ligne, la stabilité de l'horaire et la flexibilité de l'exploitation.
- 225 MCHF sur la ligne Lausanne – Berne pour permettre l'augmentation des vitesses et la capacité.
- 110 MCHF sur la ligne du Simplon pour permettre l'augmentation des vitesses.

Suite aux interventions des gouvernements vaudois et genevois avec l'appui de leurs Grands Conseils et de leurs députations aux Chambres fédérales, l'OFT et les CFF se sont engagés à compléter l'offre de base par des investissements substantiels sur la ligne Lausanne – Genève de l'ordre du demi milliard de francs. Des compléments d'investissements à l'« offre de base » sont envisagés sur la ligne du Pied du Jura.

1.3.7 Le trafic des marchandises

De manière comparable aux déplacements intermodaux de voyageurs, dans le transport de marchandises, le Conseil d'Etat entend favoriser des chaînes de déplacement combinées. Les marchandises sont transportées de manière performante sur la longue distance par le rail, la desserte locale aux extrémités du déplacement pouvant être assurée par la route. Cette stratégie fait appel aux instruments d'aménagement du territoire :

- Favoriser la création ou le regroupement de centres importants pour assurer la compétitivité du transport par rail
- Assurer à ces centres un raccordement durable au réseau ferroviaire et des accès routiers au réseau principal ou aux jonctions autoroutières, en limitant les nuisances pour les populations
- Les localiser aussi près que possible des points de distribution

1.3.8 Principe de financement et échéances

La nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a précisé le partage des compétences et des responsabilités pour le développement des transports publics.

Les grands projets ferroviaires sont à charge de la Confédération.

Les infrastructures du trafic d'agglomération peuvent bénéficier d'une contribution jusqu'à 50% de la part de la Confédération.

Le trafic régional est cofinancé par la Confédération et les cantons.

Sous réserve des contributions des investissements aux infrastructures, que la Confédération peut soutenir dans le cadre des projets d'agglomération, les transports urbains sont à charge du canton et des communes.

La mise en oeuvre du développement du RER vaudois et des lignes ferroviaires d'agglomération sera réalisée par étapes, en tenant compte du projet ZEB et des disponibilités de l'Etat. La priorité devra porter sur les investissements et les offres qui permettent d'accroître le trafic et les chiffres d'affaires avec un objectif d'amélioration du taux de couverture des charges d'exploitation des transports publics par les recettes.

Le programme sera réalisé par échéances successives avec des intervalles entre étapes de 4 à 5 ans environ.

2. PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RER VAUDOIS ET DE LA HALTE RER DE PRILLY-MALLEY

2.1 Le programme fédéral de soutien aux agglomérations

La Confédération s'est engagée à soutenir le financement du trafic d'agglomération dans le cadre des dispositions constitutionnelles approuvées en novembre 2004 par le peuple suisse concernant la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT).

La mise en oeuvre de ces principes figure dans le projet de fonds d'infrastructure soumis à l'adoption des Chambres fédérales en 2006. Ce fonds prévoit un volet de financement du trafic d'agglomération avec une enveloppe globale de 6 milliards de francs pour les 20 prochaines années, soit 300 millions de francs par année. La Confédération pourra accorder une contribution jusqu'à 50% des coûts déterminants des infrastructures de transport. Le matériel roulant et les équipements d'exploitation ne sont en revanche pas finançables par ce fonds.

Les projets retenus devront s'inscrire dans les programmes d'agglomération établis en partenariat entre autorités concernées. Toutefois, sans attendre le dépôt de ces programmes d'agglomération, la Confédération a décidé de soutenir les projets dits « urgents » qui pourront être réalisés entre 2008 et 2010. Pour le canton de Vaud, les projets urgents sont retenus, avec les contributions suivantes (50% des coûts déterminants) :

- Complément au financement du projet de métro m2 : 120 MCHF (en plus des 70 MCHF déjà accordés)
- Participation au développement du RER vaudois et la construction de la halte de Prilly-Malley : 40 MCHF
- Contributions aux mesures d'accompagnement du projet m2 (réorganisation du réseau de bus et de trolleybus), de la compétence des Transports publics de la région lausannoise (tl), de la Ville de Lausanne et de la commune d'Epalinges : 20 MCHF

2.2 Potentiel de trafic sur la ligne du RER vaudois entre Cossonay et Cully et de la halte de Prilly-Malley

Dans le cadre du Plan d'agglomération Lausanne – Morges, des pronostics de développement démographique et d'emplois sont établis à l'horizon 2020 et à

l'horizon 2030 compte tenu des potentiels d'urbanisation et selon les objectifs de densification visés.

Selon les données des recensements fédéraux de la population de 2000 et des entreprises 2001, le tableau suivant indique la population et les emplois situés dans un rayon de 500 m des haltes CFF et de 800 m pour les gares de Lausanne et de Renens (base : grille hectométrique). Ces distances correspondent aux zones d'attraction des gares à pied.

Le tableau suivant montre le potentiel de trafic sur le corridor Cossonay – Cully.

Potentiel de trafic sur la section du RER vaudois entre Cossonay-Cully

Gare	Situation 2000			Projections		
	Habitants	Emplois	Habitants+ Emplois	Habitants+Emplois		
	2000	2001	2000/2001	PALM 2020	suppl. 2000-2020	Potent. post 2020
(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(4)-(3)	(6)	
Cossonay	2'200	1'200	3'400	3'900	+500	-
Vufflens-la-Ville	300	50	350	900	+550	+50
Bussigny	3'600	1'600	5'200	6'700	+1'500	+1'100
Renens-CFF	18'000	4'000	22'000	27'000	+5'000	+3'000
Prilly-Malley	5'200	3'300	8'500	12'500	+4'000	+2'500
Lausanne-CFF	21'500	37'000	58'500	58'500	(non défini)	(non défini)
Pully (sud)	4'900	1'800	6'700	7'400	+700	-
Lutry	2'200	500	2'700	3'000	+300	-
Villette VD	300	50	350	400	+50	-
Cully	1'400	500	1'900	2'100	+200	-
Total	59'600	50'000	109'600	122'400	+12'800	+6'650

Ces données mettent en évidence le trafic de la halte de Prilly-Malley avec un nombre d'habitants et d'emplois de 12'500 à l'horizon 2020 (après urbanisation de la zone de friche), soit une croissance de 50% par rapport à 2000.

La halte de Prilly-Malley se situe au 3^{ème} rang derrière les gares de Lausanne et de Renens.

Dans le cadre du développement du RER vaudois, l'offre envisagée sur le tronçon Cossonay – Cully est la suivante :

- Un train toutes les 15 minutes
- vitesse commerciale : 23km en 25min : 55km/h avec 8 arrêts intermédiaires (voir liste ci-dessus).

Les objectifs de trafic sont les suivants entre Cully et Cossonay :

- en semaine à l'horizon 2010: 8'000 voyageurs par jour (50% pendulaires, 50 % autres motifs)
- en fin de semaine à l'horizon 2010 : 4'000 voyageurs par jour
- potentiel de croissance du trafic à l'horizon 2020 : +30% à +40%

Dans le trafic régional, le tronçon entre Renens et Bussigny est le plus chargé du canton avec en 2005 un nombre moyen journalier de voyageurs de 6'500 par cumul du trafic sur les lignes concernées (Vallorbe, Yverdon-les-Bains). A titre comparatif, ce trafic journalier moyen est de 5'070 entre Pully et Lutry, de 3'190 entre Renens et Denges et de 3'340 entre Lausanne et Pully-Nord.

2.3 Projet de halte RER de Prilly-Malley : réhabilitation d'une friche industrielle : urbanisation « vers l'intérieur »

Suite au moratoire sur les grands générateurs de trafic décidé par l'Etat au début de années 2000, les communes de l'ouest lausannois, avec la participation de celle de Lausanne et les départements cantonaux concernés, ont engagé une démarche commune d'aménagement du territoire en vue d'élaborer un Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL). L'objectif de ce schéma est de coordonner l'aménagement du territoire et de densifier les centres. Ces principes d'urbanisation compacte sont également développés dans le projet de plan directeur cantonal (PDCn) et dans le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) :

- concentrer l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports publics
- limiter la dispersion de l'urbanisation et l'accroissement de la mobilité suivant les principes du développement durable.

L'ouest lausannois qui a longtemps accueilli des activités industrielles et des dépôts contient d'importantes friches urbaines voisines des lignes ferroviaires CFF, concentrées dans le couloir Bussigny – Renens – Prilly-Malley – Sébeillon. Ainsi, une des priorités du SDOL est de mettre en valeur ces friches qui disposent d'un important potentiel de développement (voir tableau ci-dessus). L'élaboration d'un projet d'aménagement de la Plaine de Malley est actuellement en cours.

Un élément déterminant pour le développement du secteur est la qualité des transports et plus particulièrement celle des transports publics.

En complément aux dessertes urbaines assurées par les Transports publics de la région lausannoise (tl), le projet de développement prévoit la construction d'une nouvelle halte ferroviaire à Prilly – Malley sur la ligne CFF Lausanne – Renens. Cette halte se situe sur un site favorable entre Lausanne et Renens, en disposant de terrains libres de construction. Elle se trouve à l'ouest de l'Avenue du Chablais et pourra être aussi desservie par un second passage inférieur piétonnier nouveau qui assurera une liaison nord-sud entre le site de la patinoire et la plaine de Malley.

Le projet de halte de Prilly-Malley a fait l'objet d'une étude préliminaire terminée en décembre 2005 et qui en confirme la faisabilité.

Les caractéristiques principales de cette nouvelle halte sont :

- situation à 2.35 km de Lausanne et à 2.16 km de Renens.
- proximité au TSOL (m1) et aux lignes tl 7, tl 18, tl 32 et tl 33 (et tl 17 dès décembre 2008 ; potentiel à moyen terme pour de nouvelles lignes, selon le SDOL).
- implantation sur le réseau principal CFF pour limiter au minimum l'augmentation du temps de parcours entre Lausanne et Renens.
- équipement de deux quais centraux permettant d'arrêter les trains sur toutes les voies de manière à disposer d'une flexibilité d'exploitation maximale.
- longueur des quais de 150 m, pouvant être portée à 220 m, voire à 280 m par étapes, selon les besoins de l'exploitation.

Le projet, étudié d'entente avec les représentants des CFF, tient compte de la réalisation d'une 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens, planifiée dans le cadre du projet ZEB. Le « saut-de-mouton » serait construit entre l'Avenue du Chablais et l'Avenue de Provence.

Cette halte peut être réalisée par étapes avec les trois voies CFF existantes. Les deux voies situées côté lac devront être déplacées pour l'aménagement du quai central nord. Le quai central sud sera desservi par la 3^{ème} voie du côté lac.

Selon les contraintes de capacité du réseau, il n'est pas exclu que sans la 4^{ème} voie, certains trains ne puissent s'arrêter à Prilly-Malley. L'exploitation retenue sera précisée dans le cadre du projet d'offre RER 2010. Les études préliminaires d'exploitation montrent la nécessité d'acquérir un matériel roulant performant pour une desserte du RER vaudois.

La planification devra tenir compte de l'évolution du projet ZEB, mais aussi du développement de l'urbanisation de la plaine de Malley.

3. CREDIT POUR L'ETUDE DE LA HALTE FERROVIAIRE DE PRILLY-MALLEY ET DU DEVELOPPEMENT DU RER VAUDOIS

3.1 Organisation des études en collaboration avec les CFF

Les études de développement du RER vaudois et de la gare de Prilly-Malley seront conduites d'entente entre le Service de la mobilité et les Chemins de fer fédéraux, dans le cadre d'un processus de collaboration fixé dans un mandat de planification.

Ce mandat comprendra six projets partiels (PP) à coordonner :

PP1 - Demande

- Mise au point des objectifs concernant le trafic voyageurs, en vue des analyses et prévisions de l'évolution de la demande et de l'offre souhaitée ;
- Évaluation des attentes/demandes des usagers, pour les divers horizons de réalisation.

PP2 - Offre / horaires / rotations / coûts d'exploitation / financement

- Élaboration de concepts d'offre, en tenant compte des objectifs concernant le trafic voyageurs ;
- Identification des besoins en matériel roulant supplémentaire ;
- Définition des prestations pour le calcul des coûts d'exploitation ;
- Définition des goulets de l'infrastructure et des besoins d'investissement.
- Analyse des coûts futurs de l'offre de transport régional ;
- Analyse des effets liés à de nouvelles infrastructures sur les résultats des CFF ;
- Élaboration d'une ou plusieurs propositions pour le financement.

PP3 – Infrastructure ferroviaire (sauf halte de Prilly-Malley : PP4)

- Développement de solutions en matière de compléments d'infrastructures ;
- Besoins de l'infrastructure ;
- Définition de la faisabilité technique/de construction ;
- Coûts de construction ;
- Durée de planification et réalisation.

PP4 – Infrastructure halte de Prilly-Malley

- Mandat d'étude pour les ouvrages de génie civil à confier à un bureau d'études (prestations : avant-projet dont étude de variantes de réalisation par étapes, projet de l'ouvrage, procédure de demande d'autorisation, appel d'offres et comparaison des offres) ;
- Etudes des travaux de génie ferroviaire (à conduire par les spécialistes des CFF).

PP5 - « Accessibilité / Accueil » gares / P+R

- Accessibilité aux gares : transports publics, mobilités douces, transports individuels motorisés ; P + Rail, Bike + Rail ; structures d'accueil ; hauteur de quais.

PP6 - Matériel roulant

- Coordination du concept matériel roulant avec les contraintes de l'infrastructure (hauteur des quais, longueur, notions de confort, etc.) ;
- Stratégie d'engagement de la flotte de matériel destiné au trafic régional ;
- Élaboration de propositions pour le financement : coûts d'exploitation et charges financières.

Le programme d'étude prévoit un démarrage du projet dès l'automne 2006, avec en première priorité les études d'horaires et d'exploitation (PP2).

Cette phase de planification doit être achevée à la fin de l'année 2007 de manière à pouvoir engager les procédures de demandes de crédit au printemps 2008 et engager les travaux de construction dans la 2^{ème} moitié de 2008. La mise en service des nouvelles installations vise le changement d'horaire de décembre 2010.

3.2 Budget d'étude pour la halte de Prilly-Malley et le développement du RER Vaudois

Le budget d'étude pour la halte de Prilly-Malley est basé sur le devis estimatif du projet établi en décembre 2005. L'estimation des coûts est la suivante :

Objets	Montants (1000 CHF)
Halte de Prilly-Malley	
Travaux de génie ferroviaire	11 000
Travaux génie civil halte (quai : 220 m)	28 000
Achat de terrains	2 600
Honoraires mandataires	7 640
Honoraires CFF	3 760
Autres frais	1 300
Divers et imprévus	3 700
	58 000
TVA (7.6 %)	4 408
Total yc TVA	62 408
Autres aménagements RER Vaudois	
Enveloppe travaux autres gares RER	16 350
TVA (7.6%)	1 243
Total yc TVA	17 593
Total général yc TVA	80 000

En l'état actuel des informations, les contributions accordées aux CFF le seront sous forme de contributions à fonds perdus et non sous forme de prêts conditionnellement remboursables comme pour les entreprises régionales, dont le canton participe au financement de l'infrastructure. Dès lors, le budget doit inclure la TVA, qui n'est pas récupérable.

Le budget du crédit d'étude est déterminé selon la part des prestations à accomplir jusqu'à la demande de crédit d'ouvrage. Ce dernier comprendra les prestations des mandataires et celles des CFF qui seront réalisées durant la phase de construction.

Le montant du crédit sollicité s'élève à CHF 4'917'000, arrondi à CHF 4'920'000.-. Il se décompose comme suit :

Prestations	Montants (1000 CHF)
Halte de Prilly-Malley	
Géomètres, géologues	280
Ingénieur civil	1 465
Architecte / Urbaniste	532
Environnement	280
Autres spécialistes	140
Planification, coordination	156
Honoraires mandataires	2 853
Honoraires CFF	752
Sondages, divers	300
Total Prilly-Malley	3 905
Autres gares	665
Total	4 570
TVA (7.6%)	347
Total yc TVA	4 917

Le montant des honoraires pour la gare de Prilly-Malley de 3.905 MCHF correspond au 35% du total de l'estimation des honoraires de 11.400 MCHF. Les prestations confiées à des tiers sont soumises à la législation sur les marchés publics.

Le budget d'étude pour les autres gares correspond au 30% des montants des honoraires déterminés pour la halte de Prilly-Malley pour les postes « Ingénieurs civils » et « Honoraires CFF ».

3.3 Mode de conduite du projet

Les études seront conduites en étroite collaboration avec les CFF en développant de manière coordonnée les projets partiels présentés dans chapitre 3.1 ci-dessus.

La collaboration entre le Département des infrastructures (DINF), respectivement le Service de la mobilité (SM), et les CFF sera formalisée dans le cadre d'un mandat de planification passé entre les deux parties.

Le projet sera conduit par un Comité de pilotage technique s'appuyant sur une structure de coordination politique présidée par le chef du DINF avec une représentation des responsables des divisions concernées des CFF. Chaque partenaire mettra à disposition les collaborateurs qui suivront les études.

Les études concernant la construction de la halte de Prilly-Malley et l'aménagement des autres gares, dont le budget est indiqué au chapitre 4.2 feront l'objet de mandats confiés à des bureaux spécialisés, alors que les études concernant les équipements de technique des transports (superstructures ferroviaires, installation de sécurité et de traction électrique) seront en principe attribués aux entités spécialisées des CFF agissant en qualité de mandataire. Chacune de ces prestations fera l'objet de mandats précisant les modalités de l'organisation retenue et de la rémunération des prestations.

Le mode de conduite de projet correspond ainsi aux modèles des structures mises en place par les cantons et les CFF pour le développement de leurs RER, à l'exemple des agglomérations de Bâle, de Genève ou Zürich.

4. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le projet figure dans le plan d'investissement de l'Etat sous la rubrique 600'413.

L'échéancier des engagements est actuellement planifié comme suit dans le plan d'investissement de l'Etat (budget 2007 et plan 2008-2010):

2006	CHF	650'000
2007	CHF	1'130'000
2008	CHF	1'870'000
2009	CHF	800'000

Il conviendra d'ajuster cette planification dans le cadre de la gestion du budget d'investissement avec la mise à jour des tranches de crédit annuelles (TCA).

4.2 Amortissement annuel

L'Etat financera un montant net de CHF 4'920'000.-, à amortir en dix ans : le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 492'000.-.

4.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêts (5%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 4'920'000 \times 5,0 \times 0,55}{100} = \text{CHF } 135'300.-.$$

S'agissant d'un crédit d'étude portant sur un projet de portée cantonale et concernant l'infrastructure des CFF, l'entier du montant sera financé par l'Etat.

4.4 Effets sur le personnel de l'Etat

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif existant du personnel du Service de la mobilité. La mise en œuvre du décret constituera en revanche un projet prioritaire du service.

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Il n'y a pas d'autres conséquences.

4.6 Conséquences sur les communes

Le financement du crédit d'étude est entièrement assuré par le budget de l'Etat.

4.7 Impacts sur l'environnement et la consommation d'énergie

Le projet de décret n'a pas de conséquences directes sur l'environnement dans la mesure où il s'agit d'un crédit d'étude. En revanche, la réalisation des projets envisagés contribuera à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur de transports publics.

4.8 Programme de législature

Le développement du RER vaudois fait partie des actions prévues dans le programme de législature en cours.

4.9 Article 163 de la Constitution cantonale.

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, « *avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ».

Le Service juridique et législatif (S JL) a examiné le projet de décret en se référant à la directive du Conseil d'Etat du 4 mai 2005 précisant les modalités d'application de cette disposition. La notion de la dépense nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au *principe* de la dépense, quant à sa *quotité* et quant au *moment* où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 Lfin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques. Autrement dit, pour être liée, la dépense doit se faire à des conditions qui ne donnent à l'opération « aucune caractéristique particulière » (Pierre Moor, Droit administratif, vol. I, Berne 1994, n. 3.5.3.5).

Les crédits d'étude sont des dépenses servant à déterminer l'ampleur et le coût de projets d'investissement (art. 34 al. 1 Lfin). La détermination du caractère nouveau ou lié de frais d'étude implique donc également un examen sous l'angle de l'article de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, du projet d'investissement envisagé.

Le projet de développement d'un RER vaudois à l'horizon 2010/2020 repose en premier lieu sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que « *l'Etat favorise les transports collectifs* ». La première étape – ici visée – du projet porte essentiellement sur l'aménagement d'une halte RER à Prilly-Malley à l'horizon 2010. Il s'agit également d'améliorer la cadence des trains (max. 30 minutes, 15 sur le tronçon central). Ces points font l'objet d'une mention expresse dans le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006 conformément à la législation fédérale sur la protection de l'environnement (mesure MO17, n. 5.2.3, p. 37 : « *développement du REV avec des fréquences à terme variant de 15 à 30 minutes dans l'agglomération Lausanne-Morges* » ; « *nouvelle gare CFF à Malley* »). Or, une fois adoptées, les mesures OPair sont contraignantes pour le canton et « *doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans* » (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air ; cf. arrêt 1P.238/2000 du Tribunal fédéral du 26 janvier 2001, consid. 4a). Elles constituent par ailleurs une base pour l'élaboration des plans directeurs (cf. plan OPair 2005, p. 7).

Ainsi, le projet de Plan directeur cantonal (PDCn) adopté par le Conseil d'Etat le 28 juin 2006 prévoit, comme mesure A21 de son volet stratégique, le développement du RER vaudois, mentionnant lui aussi expressément la construction d'une nouvelle halte ferroviaire à Prilly-Malley. Cette mesure est contraignante pour les autorités publiques (projet de PDCn, pp. 7 et 41). Le PDCn – dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2008, après approbation du Conseil fédéral – vient d'être soumis au Grand Conseil.

Au vu de ce qui précède, l'Etat s'est donc engagé à développer un RER vaudois et notamment à aménager une halte ferroviaire à Prilly-Malley. Sur le principe, l'engagement de frais d'étude dans ce cadre résulte donc de l'exécution d'une obligation étatique. Demeure réservée une éventuelle renonciation par le Grand Conseil à la mesure A21 – ou plus spécialement à la nouvelle halte Prilly-Malley – lors du prochain examen du projet de plan directeur cantonal.

Le SJL est ainsi de l'avis que le crédit d'étude proposé comporte exclusivement des dépenses *liées*. Il n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

4.10 Plan directeur cantonal

Le projet constitue une des pièces maîtresses des orientations stratégiques du plan directeur cantonal qui vient d'être soumis au Grand Conseil.

Il s'inscrit tout d'abord dans les objectifs de la stratégie A « Coordonner mobilité, urbanisation et environnement ». Le développement du RER est décrit dans la mesure A 21 consacrée aux infrastructures de transport public. Il répond aussi à la stratégie B du plan directeur cantonal « Renforcer la vitalité des centres », et notamment à la mesure B32 concernant la réurbanisation des friches urbaines avec la construction de la halte de Prilly-Malley. Enfin, le projet répond à la stratégie F « assurer à long terme la valorisation des ressources » avec la ligne d'actions F5 « favoriser une utilisation économe de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables ».

4.11 RPT (Conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Lors de leur réalisation, la halte de Malley et les aménagements des autres gares bénéficieront à raison de 50%, soit 40 millions de francs, de contributions accordées par le fonds d'infrastructure et son volet de financement des transports d'agglomération. Ce nouveau financement découle de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT).

4.12 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences

4.13 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat :

Intitulé (milliers de CHF)	2006	2007	2008	2016	Total
Personnel suppl. (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge th. d'intérêt (ch. 4.3)	0	135	135	135	1'353
Amortissement (ch. 4.2)	0	0	492	492	4'920
Prise en charge service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges suppl.	-	-	-	-	-
Total augm. des charges	0	135	627	627	6'270
Diminution des charges	-	-	-	-	-
Revenus suppl.	-	-	-	-	-
Total net	0	135	627	627	6'270

5. INTERVENTIONS PARLEMENTAIRES

5.1 Postulat Georges Kolb demandant au Conseil d'Etat de mettre sur pied une politique coordonnée et efficace du transfert modal

5.1.1 Développement

Les récentes décisions de la Municipalité de Lausanne et celle des CFF à Aigle d'augmenter le tarif des P+R ont suscité le mécontentement des usagers mais aussi mis en évidence la notable insuffisance d'une politique qui dépasserait le cadre sectoriel. Le système P+R a pour objectif de faire passer les usagers motorisés de la route au transport public (transfert modal), de permettre ainsi une réduction des nuisances et de contribuer à limiter la saturation de certains tronçons du réseau routier, notamment à l'heure de pointe. Ce système

concerne en priorité les pendulaires. Ceux-ci représentent une part non négligeable des kilomètres parcourus par les Vaudois pour se rendre au travail (28,5 %, ¹), pour plus de la moitié en voiture. Il s'agit d'usagers qui se déplacent sans bagages, à la différence du trafic de loisir et d'achat, ils sont donc plus facilement transférables. Circulant au même moment de la journée, ils sont les principaux responsables de la saturation du réseau routier. Il y a en l'occurrence, pour les pouvoirs publics, des motifs impérieux de faciliter le transfert modal.

Malheureusement, les acteurs susceptibles de faciliter ce transfert sont nombreux et travaillent sans coordination, avec des perspectives parfois divergentes. Les propriétaires de terrains aptes à accueillir des P+R sont le canton et les communes avec des politiques différentes et des tarifs différents, selon qu'il s'agit du domaine public ou du domaine privé quand celui-ci est réservé à des fonctionnaires, à des tarifs qui parfois incitent même à ne pas utiliser le système P+R. Il faut aussi mentionner les CFF qui évoquent volontiers leur obligation de faire du bénéfice, ainsi que les compagnies privées de transport public. Enfin, certaines entreprises créent pour leurs employés des parkings au centre des localités et contribuent aux effets de saturation de l'heure de pointe.

Le transfert modal est un objectif qui dépasse le cadre d'intervention de ces acteurs pris isolément. Il appartient donc à l'Etat de mettre sur pied une véritable politique du transfert modal. Par voie de postulat, les soussignés demandent donc au Conseil d'Etat :

- 1. de créer des P+R adéquats ou d'en faciliter la création ;*
- 2. d'implanter ceux-ci assez en amont des localités de destination de manière à permettre le transfert modal le plus près possible du domicile des usagers et par conséquent de limiter les nuisances et la saturation du réseau routier ;*
- 3. de se donner les moyens de coordonner l'action des propriétaires de terrain mentionnés ci-dessus ;*
- 4. de prévoir un financement des P+R dans le cadre du programme routier partant du principe que tout usager qui quitte la route en réduit les effets indésirables (nuisances, saturation).*

Lausanne, le 27 janvier 2004.

(Signé) Georges Kolb

¹ La mobilité des Vaudois, SCRIS, sept. 2002, p. 36

5.1.2 Réponse du Conseil d'Etat

Dans le cadre du projet de développement du RER vaudois, le Conseil d'Etat entend renforcer l'offre de P+Rail. Cette stratégie vise les principaux objectifs suivants (voir aussi rapport « Les transports publics à l'horizon 2020 »)

- Délestage du réseau routier aux abords et au sein des agglomérations.
- Valorisation des investissements consentis dans les transports publics.
- Viabilité des lignes régionales de transports publics.

Pour remplir ces objectifs, plusieurs conditions sont nécessaires :

- Le stationnement dans un parking d'échange doit être une solution du « dernier recours », la préférence devant aller aux mobilités douces, au « tout transport public » ou au combiné « vélo – transport public »
- L'automobiliste quittant son domicile doit laisser sa voiture le plus près possible de chez lui de façon que la part du trajet effectuée en transport public soit maximale.
- L'offre P+R doit être gérée de façon à limiter la concurrence potentielle avec les lignes régionales de transport public.
- La construction des parkings d'échange doit être autofinancée et ne pas s'effectuer au détriment du financement des transports publics.
- L'offre prioritaire pour les pendulaires est celle des parkings P+Rail disséminés sur l'ensemble du territoire cantonal, le long des lignes de chemins de fer les plus performantes.
- Les P+R urbains situés aux portes des agglomérations ou dans les agglomérations doivent être essentiellement réservés aux usagers occasionnels (visiteurs, touristes) et n'accueillir que des pendulaires ne disposant pas d'une gare de rabattement près de leur domicile.
- L'attractivité d'un P+R doit être assurée par un niveau de desserte par chemin de fer élevée – au moins un train toutes les 30 minutes.

L'offre P+R draine environ 1% des déplacements pendulaires : il s'agit d'une contribution appréciable à la maîtrise du trafic pendulaire, principalement pour les habitants de petites localités disposant d'une faible desserte par transport public ou de zones périurbanisées mal desservies par les transports publics.

L'objectif est de doubler à l'horizon 2015 le nombre de places offertes, soit d'en augmenter le nombre de 3000 places environ. Il s'agira en priorité de poursuivre l'action des entreprises de transport public, notamment des CFF,

visant à aménager des surfaces inutilisées, celles précédemment affectées à la distribution des marchandises de détail. Des acquisitions de terrains sont aussi envisageables.

La politique tarifaire doit être coordonnée avec les offres de transport. La politique tarifaire mise en place par les CFF tient déjà compte des objectifs visés. Selon la demande, des priorités pourront être accordées aux abonnés répondant aux conditions de développement des P+Rail mentionnées ci-dessus.

Il convient enfin de relever que le succès de P+Rail est aussi lié à la politique locale du stationnement public. Lorsqu'il existe des places de parc gratuites à proximité, les P+Rail sont peu utilisés.

Le Conseil d'Etat soumettra à cet effet une demande de crédit-cadre pour l'acquisition de terrains et l'aménagement de places de parc sur la base du mandat de planification réalisé avec les CFF pour le développement du RER vaudois. En termes économiques, la priorité portera sur l'aménagement de places à l'extérieur (environ CHF 5'000.- à 10'000.- par unité), voire exceptionnellement des parkings à étages (environ CHF 30'000 par unité).

5.2 Postulat Anne Baehler Bech et consorts : Déplétion du pétrole – quelles incidences pour le Canton ?

5.2.1 Développement

C'est un fait avéré, dans notre société, le pétrole est non seulement roi mais la principale source d'énergie, dans le transport comme dans l'industrie et le commerce. Un autre fait incontesté est que le sous-sol de notre bonne vieille terre ne recèle pas une quantité illimitée de ce même pétrole. Cela dit, notre pays connaît depuis plus d'un siècle, certes avec des hauts et des bas, une croissance économique alimentée notamment par une énergie abondante et bon marché qui nous a amené à la considérer comme naturelle et inépuisable. C'était un leurre bien sûr, mais à part quelques experts scientifiques, personne ne s'est vraiment préoccupé de cette déplétion pétrolière à venir.

Toutefois, de nouveaux faits (par exemple les hausses du prix du pétrole, la grande instabilité au Proche-Orient, la guerre du pétrole en Irak) nous amènent à reconsidérer sérieusement la situation et à prendre conscience que nous arrivons au bout d'un cycle. En effet, le « peak oil », c'est-à-dire le moment où la production mondiale amorcera son déclin, est proche. Selon l'Association for the Study of Peak Oil and Gas (Aspo), ce serait même à partir de 2010 que les réserves de pétrole commenceraient à baisser (Le Temps, 29.4.2004). Pour le docteur en géologie et fondateur de l'Aspo, Colin Campbell, les découvertes de nouveaux gisements pétroliers déclinent depuis 40 ans et ce malgré de

considérables progrès technologiques dans l'exploration, l'extraction et la production de pétrole. Certes, les grandes compagnies pétrolières font état de réserves énormes et affichent un optimisme à toute épreuve mais depuis que Shell a fait savoir qu'elle avait surestimé ses réserves d'au moins 20 %, il y a comme un doute sur la véracité des affirmations de ces grandes compagnies pétrolières et des institutions internationales comme l'Agence internationale de l'énergie. Permettez-moi de vous donner quelques chiffres extrêmement parlants, tirés d'une interview de « Colin Campbell » : « quelque 896 milliards de barils de pétrole classique ont été produits jusqu'ici. Les réserves sont de 871 milliards de barils et on peut évaluer qu'environ 133 milliards de barils n'ont pas encore été découverts. Plus de la moitié des réserves totales aura été utilisée d'ici 2005 et la production se mettra à décliner à compter de 2010 »

Notre société ne va certes pas d'un coup manquer de pétrole et le délai de son épuisement dépendra de notre capacité à gérer et à diminuer notre consommation d'énergie. Cependant, lorsque le pétrole sera moins abondant, voire rare, non seulement son prix augmentera (ainsi que par ailleurs les conflits pour se le procurer) mais aussi cette pénurie aura des répercussions énormes sur tous les aspects de notre vie. Sans forcément avoir une vision apocalyptique de la situation, notre dépendance au pétrole est en l'état totale, et il y a lieu d'analyser et de prévoir dès maintenant les conséquences de la pénurie inéluctable du pétrole. Il est certes de notoriété publique que les compagnies pétrolières et de l'industrie automobile consacrent de gros investissements à la recherche de technologies alternatives, mais il serait néanmoins irresponsable de notre part de croire que l'économie privée est à même de pallier à elle toute seule notre dépendance selon la théorie économique «chaque ressource remplace l'autre lorsque la nécessité s'en fait sentir » (Le Temps, 29.4.2004). Une intervention de l'Etat est indispensable non seulement pour promouvoir une nouvelle politique énergétique durable, mais aussi pour préparer et planifier les incidences tant économiques que sociales de l'épuisement du pétrole.

Gouverner c'est prévoir

Je demande donc au Conseil d'Etat de faire part de son analyse factuelle de la situation à venir et de présenter les grands axes des politiques qu'il conviendra de mener en matière notamment de politique énergétique (par ex. promotion et subvention des énergies renouvelables, incitation à diminuer notre consommation en énergie) et de politiques publiques (soutien à l'économie, investissements dans la recherche et le développement de solutions nouvelles), ainsi que les impacts de ces nouveaux paramètres sur la vie quotidienne des habitants de ce canton. A cet égard, je ne peux que déplorer le retard pris dans

l'élaboration de la loi cantonale sur l'énergie, prévue pourtant par le programme de législature et par la Constitution.

Plus spécifiquement, je prie le Conseil d'Etat de se déterminer sur les incidences de l'épuisement du pétrole en regard :

- *de la politique des transports. Comment faire face aux besoins de mobilité des Vaudois et plus spécifiquement de ceux des régions décentralisées (faut-il prévoir un développement accru des transports publics ? quel est l'avenir du transport privé ? faut-il par exemple renoncer à étendre le réseau routier, avec les conséquences des options prises sur l'aménagement du territoire ?*
- *du développement économique du Canton. Quel sera l'impact de l'évolution des prix du pétrole sur le marché intérieur, sur sa capacité financière ? faut-il développer un nouveau modèle économétrique pour faire face à ces bouleversements ?*
- *de la cohésion sociale. Quels effets aura là aussi l'évolution des prix du pétrole sur d'une part, la répartition des richesses, et d'autre part, sur l'accès aux ressources énergétique pour la population vaudoise ?*

5.2.2 Réponse du Conseil d'Etat

Evolution des prix du pétrole et pic pétrolier

Depuis 2003, on assiste à une forte augmentation du prix du baril de pétrole sur le marché mondial. Il est passé de 25 dollars par baril (159 litres) depuis le printemps 2003 à près de 80 dollars aujourd'hui, soit un triplement du prix.

Le postulat "Déplétion du pétrole – quelles incidences pour le canton?" pose la question des enjeux que représentent la décroissance de la production combinée à une demande toujours croissante qui annonce l'entrée dans une ère du pétrole cher.

Le pic pétrolier - ou « peak-oil » - désigne un "maximum de production" dans l'histoire de l'exploitation pétrolière, aussi bien pour un gisement, une zone ou un pays, que pour le monde. Si le pic pétrolier a déjà eu lieu aux Etats-Unis où la production a décliné depuis 1970, nous approchons cette fois un pic pétrolier sur le plan mondial. Si la date du pic pétrolier est un sujet controversé, elle est liée à des évaluations différentes des réserves de pétrole.

En effet, si les réserves globales sont encore actuellement abondantes, la part de ces réserves exploitables dans les conditions économiques et technologiques actuelles diminue. Le reste nécessite des technologies de plus en plus

perfectionnées. Ceci se répercute sur les coûts d'exploitation (extraction, raffinage, transport) qui augmentent. Que les prévisions soient optimistes ou pessimistes, elles prennent en compte l'important facteur des progrès technologiques qui peuvent, momentanément, reporter le phénomène de la décroissance. Même si l'augmentation du prix du pétrole peut couvrir les investissements requis pour accomplir ces progrès technologiques, ils n'auront que peu d'effet sur les risques réels de ralentissement de l'économie mondiale. De plus, l'exploitation du pétrole non-conventionnel rendue possible aura assurément des impacts environnementaux.

Différentes évaluations des réserves de pétrole

Il faut distinguer les ressources et les réserves pétrolières. Une ressource désigne l'ensemble du pétrole présent dans le sous-sol. Les réserves représentent le volume qu'il sera possible d'exploiter dans les conditions économiques et techniques du moment.

L'Agence internationale pour l'énergie (AIE) estime en 2005 les ressources mondiales récupérables de pétrole conventionnel à 3'300 milliards de barils.

En revanche, la comparaison entre les sources officielles et indépendantes, notamment l'Association indépendante for the Study of peak oil and gas (ASPO), laisse apparaître une surévaluation des réserves de l'OPEP de l'ordre de 40 à 50%.

A titre de référence, la consommation mondiale actuelle est de 85 millions de barils par jour.

Le scénario de référence de l'Agence internationale pour l'énergie (AIE) prévoit une augmentation de la demande mondiale d'énergie primaire de 60% entre 2002 et 2030. Selon cette estimation, la consommation en 2030 devrait se situer entre 115 et 125 millions de barils par jour. Les deux tiers de cette augmentation proviendraient des pays en développement, notamment la Chine et l'Inde. Pour ce qui est des énergies fossiles, celles-ci vont continuer à dominer l'utilisation globale d'énergie, comptant pour près de 85% de l'augmentation de la demande primaire mondiale.

Ainsi les milieux pétroliers estiment que la demande pour les 25 prochaines années pourrait représenter 1000 milliards de barils, soit une moyenne annuelle de 40 milliards de barils.

En Suisse, comme dans les autres pays industrialisés, la consommation d'énergie a été multipliée par quatre depuis 1960. Bien que les chocs pétroliers des années 70' aient encouragé les économies d'énergies et augmenté l'efficacité énergétique de l'économie, aucune stabilisation de la consommation

d'énergie n'apparaît. Ainsi, l'effet des économies d'énergies réalisées est atténué notamment par une hausse de la mobilité en transports individuels motorisés.

En résumé, même en se basant sur les prévisions de l'AIE, jugés par des experts indépendants comme trop optimistes, les réserves totales seront épuisées en moins d'un siècle.

Les prévisions de l'évolution de prix du pétrole sont incertaines et dépendent de nombreux facteurs, tant lié à la situation géopolitique qu'aux anticipations de l'évolution des prix, qu'aux coûts de production et de transformation effectifs. L'évolution à moyen terme des prix dépendra de l'élasticité de la demande par rapport aux prix. Les différents modèles utilisés conduisent à des fourchettes très larges d'estimation du prix futur du pétrole.

Ainsi, un économiste français estime le prix du baril à 380 dollars en 2015 en cas de poursuite de la croissance de la demande avec une faible élasticité à long terme de celle-ci par rapport au prix¹.

Les autres énergies non renouvelables

Concernant les autres sources d'énergie que le pétrole, le gaz naturel, le charbon et l'uranium ne sont pas non plus renouvelables.

Le pic de production du gaz naturel est envisagé autour de 2030. Celui du charbon, qui est abondant mais polluant, est prévu autour de 2050. Les réserves d'uranium, sous la forme utilisée aujourd'hui dans les centrales nucléaires classiques, sont limitées.

La perspective de la fusion nucléaire commercialisable, basée sur l'exploitation d'une ressource quasi inépuisable (le deutérium, présent en quantité importante dans l'eau de mer), reste éloignée vu les défis technologiques qu'elle pose.

Impacts de l'évolution des prix du pétrole sur l'économie du canton

Les conséquences liées à l'augmentation des coûts du pétrole sur l'économie locale proviennent, d'une part, de l'impact de l'augmentation du prix du pétrole sur le budget des ménages, mais elles restent faibles car le pétrole (consommation de biens et services, transport) en constitue qu'une portion relativement faible. D'autre part, elles touchent les entreprises, et plus

¹ Source : site www.oilcast.com/pdfs/French380pb.pdf. Etude présentée dans "Flash", 18 avril 2005, publication de recherche économique de IXIS Corporate & Investment Bank à Paris, membre du Groupe Caisse d'épargne ("Ecureuil").

spécifiquement en fonction des coûts des transports. La conséquence majeure peut être un ralentissement de l'économie mondiale qui, étant donné la nature très ouverte de l'économie suisse, rend celle-ci vulnérable à une augmentation durable du prix du pétrole.

L'augmentation du prix du pétrole favorise les risques d'inflation et ses conséquences sur le développement économique.

La sensibilité des pays importateurs à coût élevé du pétrole varie. Des études récentes estiment qu'une augmentation soutenue de \$10 du prix du baril de pétrole brut est susceptible de provoquer jusqu'à 0,5% de baisse du taux de croissance économique dans la zone OCDE.

Il va sans dire que la croissance économique influence la capacité des collectivités publiques à financer des alternatives. Ainsi, on estime qu'une réduction de 0.5% de la croissance économique entraîne une diminution des recettes fiscales vaudoises de 1% (env. 40 millions CHF).

Toutefois, le Conseil d'Etat estime peu pertinent de vouloir développer à l'échelle du canton des prévisions quantitatives fiables concernant la situation effective des ressources pétrolières mondiales, de la date du pic pétrolier, de l'évolution des cours du pétrole ou encore de développer un modèle économétrique fiable.

De tels modèles doivent être développés à l'échelle suisse, voire européenne ou mondiale. Mais, même à ces échelles, leurs résultats demeurent incertains, largement dépendants des hypothèses retenues.

De même, lui est-il difficile d'évaluer précisément l'évolution des prix du pétrole sur la répartition des richesses entre Vaudois. Compte tenu du poids relativement faible de l'énergie dans le budget des ménages, d'autres facteurs, tels les coûts de la santé, présentent une importance plus forte, en particulier pour les groupes économiquement faibles, dont la consommation d'énergie individuelle est plus basse. En revanche, les conséquences d'un ralentissement économique, liées à une crise d'approvisionnement auraient des incidences beaucoup plus fortes.

Loi cantonale sur l'énergie du 16 mai 2006

Le Grand Conseil a adopté le 16 mai 2006, à une large majorité (112 oui, 11 non et 13 abstentions), la nouvelle "Loi cantonale sur l'énergie" (LCEné). Les règlements d'application correspondant sont en cours d'élaboration et devraient être disponibles dans les meilleurs délais.

La LCEna a pour but de promouvoir un approvisionnement énergétique suffisant, sûr, économique et respectueux de l'environnement. Elle encourage l'utilisation des énergies indigènes, favorise le recours aux énergies renouvelables, soutient les technologies nouvelles permettant d'atteindre ses objectifs et renforce les mesures propres à la réduction des émissions de CO₂ et autres émissions nuisibles. Elle vise à instituer une consommation économe et rationnelle de l'énergie. Dans ce sens, elle veille à l'adaptation de la fourniture énergétique en qualité, quantité, durée et efficacité.

L'adoption de cette loi, puis sa mise en œuvre, répondent ainsi de manière générale au postulat.

Gestion du patrimoine immobilier de l'Etat

Dans la gestion du patrimoine immobilier de l'Etat, le Service immobilier, du patrimoine et de la logistique (SIPAL) met en œuvre les principes du développement durable

- *La gestion et l'optimisation des consommations énergétiques de l'Etat de Vaud* par le Groupe Energie du SIPAL ;
- Directives énergétiques : faire un inventaire précis du parc immobilier existant, abaisser les indices énergétiques du patrimoine bâti, optimiser les indices énergétiques lors de transformations ou de constructions neuves et favoriser les énergies renouvelables et endogènes (exemples : nouveau bâtiment du Gymnase intercantonal de la Broye au standard Minergie, Centre d'entretien des routes nationales (CeRN) de Bursins équipé d'une centrale de chauffe combinant des capteurs solaires thermiques et une chaudière à bois) et économiser l'énergie grise (énergie consommée pour la fabrication des matériaux et leur mise en place).

Mesure en matière de transports

De son côté, le contenu des chapitres 1 et 2 du présent exposé des motifs répond spécifiquement aux demandes présentées dans le postulat en matière de transports.

Conclusion

En conclusion, le Conseil d'Etat souligne la nécessité de mettre en œuvre des politiques sectorielles pour réduire la consommation d'énergie dans les

transports, en priorité en coordonnant les politiques d'aménagement du territoire et celle des transports. Il s'agit d'une politique à long terme qui déploiera progressivement ses effets.

Une importante adaptation de notre société sera nécessaire, sachant que les transitions énergétiques se font toujours sur le long terme. De même, l'adoption généralisée de nouvelles technologies ou la mise en œuvre de nouvelles infrastructures se fait sur une période de 10 voire 20 ans.

Il convient dès lors sans tarder de mettre en œuvre les mesures prévues dans le plan directeur cantonal pour densifier l'urbanisation dans les zones déjà bien desservies par les transports publics ou disposant d'un potentiel pour en assurer le développement et de développer les infrastructures de transport public.

* * *

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

- d'adopter le projet de décret ci-après et,
- de prendre acte des réponses du Conseil d'Etat au Postulat Georges Kolb demandant au Conseil d'Etat de mettre sur pied une politique coordonnée efficace du transfert modal et Postulat Anne Baehler Bech et consorts : Déplétion du pétrole – quelles incidences pour le Canton ?

PROJET DE DECRET

Accordant un crédit de CHF 4'920'000 pour l'étude de la première étape du développement d'un Réseau express régional vaudois, notamment par l'aménagement d'une halte ferroviaire à Prilly-Malley

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990,

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Article premier – Un crédit de CHF 4'920'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour l'étude de la première étape du développement d'un Réseau express régional vaudois, notamment par l'aménagement d'une halte ferroviaire à Prilly-Malley.

Art. 2. – Ce montant sera prélevé sur le compte “ Dépenses d'investissements ” et amorti en dix ans.

Art. 3. – 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.

Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Donné, etc.

Ainsi délibéré et adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 septembre 2006.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean