

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

*Dépôts des questions orales jusqu'à 16h30.**Les points 41 à 69 seront traités dès 14h00.**Groupe thématique Agricole de 12h15 à 13h45, à la Buvette.*

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(20_INT_452) Interpellation Denis Rubattel - Un fonctionnaire peut-il prôner la désobéissance civile et violer ainsi la loi ? (Pas de développement)			
	4.	(GC 135) Rapport du Bureau du Grand Conseil et prestation de serment de M. Salvatore Guarna	GC	Cretegny L.	
	5.	(20_INT_450) Interpellation Alexandre Rydlo - Infractions manifestes à la Loi sur le travail à la Vaudoise Aréna / Centre sportif de Malley (CSM) : l'Inspection du travail patine-t-elle ? (Développement)			
	6.	(20_INT_451) Interpellation Hadrien Buclin - Le gymnase du soir restera-t-il accessible aux personnes exerçant une activité durant la journée ? (Développement)			
	7.	(GC 133) Election complémentaire d'un juge au Tribunal neutre – Législature 2018-2022	GC	Jobin P.	
	8.	(20_INT_453) Interpellation Florence Gross et consorts - Encourager à violer la loi : est-ce le nouveau hobby des employés de l'Etat ? (Développement)			
	9.	(20_INT_454) Interpellation Stéphane Montangero et consorts - Cauchemars en cuisines vaudoises ? (Développement)			
	10.	(20_INT_455) Interpellation Sergei Aschwanden et consorts - Le Malley fait... CA va le puck ou bien ? (Développement)			

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	11.	(20_INT_456) Interpellation Carine Carvalho - Sommes-nous bien armé-e-s contre les effets dévastateurs de la « fast-fashion » ? (Développement)			
	12.	(20_POS_192) Postulat Maurice Mischler et consorts - Un gymnase en 4 ans ? (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	13.	(20_POS_193) Postulat Philippe Vuillemin et consorts - Sortir de la quadrature des cercles de qualité en EMS. (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	14.	(20_POS_194) Postulat Muriel Thalmann et consorts - Pour des protections hygiéniques en libre accès dans nos écoles et au sein de l'administration cantonale (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	15.	(20_POS_195) Postulat Fabien Deillon et consorts - Chien de soutien émotionnel au service des victimes (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	16.	(20_POS_196) Postulat Sergei Aschwanden et consorts - À quand la journée cantonale du sport et de la santé ? (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	17.	(20_POS_197) Postulat Aurélien Clerc et consorts - Chaque geste compte : incitons les gestes des propriétaires en faveur de la biodiversité ! (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	18.	(20_MOT_128) Motion Céline Misiego et consorts - Contre toute discrimination fondée sur l'orientation sexuelle ou l'identité de genre (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	19.	(20_MOT_130) Motion Martine Meldem et consorts - Pour des procédures efficaces, il en va de la responsabilité du Grand Conseil (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	20.	(20_MOT_131) Motion Nicolas Suter et consorts - Autonomie énergétique du patrimoine immobilier du Canton (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	21.	(20_MOT_132) Motion Sébastien Cala et consorts - Après les Jeux, la jeunesse vaudoise a besoin d'infrastructures sportives ! (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	22.	(19_INT_371) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Rebecca Joly et consorts - Biais de genre : et si nous n'étions pas égales devant les blouses blanches ?	DSAS.		
	23.	(18_INI_008) Initiative Anne-Laure Botteron et consorts - Pour que les fausses couches, les grossesses non évolutives et les grossesses extra-utérines soient remboursées.	DSAS, DTE	Venizelos V.	
	24.	(18_INT_217) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts - Chirurgie pédiatrique suite, mais à quand la fin ?	DSAS.		
	25.	(19_INT_321) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Circé Fuchs - Quels soins psychiatriques pour le Chablais ?	DSAS.		

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	26.	(19_MOT_084) Motion Rebecca Joly et consorts - Réglementer la pratique de la médecine complémentaire	DSAS	Venizelos V.	
	27.	(18_MOT_044) Motion Werner Riesen et consorts - Pour un bon compromis suisse autour de la valeur du point tarifaire (VPT)	DSAS	Venizelos V.	
	28.	(18_INT_255) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Thierry Dubois - DRG / PIG : un mariage contre - nature !!!	DSAS.		
	29.	(18_INT_276) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Florence Gross et consorts - Hospitalisation hors canton : quelles suites après les récentes décisions judiciaires ?	DSAS.		
	30.	(19_POS_125) Postulat Muriel Cuendet Schmidt et consorts - Des médecins mis en cause pour des "pots-de-vin" de laboratoires d'analyse, qu'en est-il dans notre Canton ?	DSAS	Venizelos V.	
	31.	(19_INT_383) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Florence Bettschart-Narbel - Rougeole : quelle est la situation dans le canton de Vaud ?	DSAS.		
	32.	(18_INT_114) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Stéphane Montangero et consorts - Boissons énergisantes : leur "effet cocktail" est-il une "bombe à retardement sanitaire" pour notre société ?	DSAS.		
	33.	(19_INT_281) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Philippe Vuillemin - Medici saeculi ou le dossier médical à l'épreuve des décennies	DSAS.		
	34.	(19_POS_104) Postulat Carole Dubois et consorts - Etude sur les raisons des réadmissions hospitalières potentiellement évitables : mieux vaut prévenir que guérir	DSAS	Venizelos V.	

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	35.	(18_POS_094) Postulat Léonore Porchet et consorts - La mort c'est tabou, on en viendra tous à bout	DSAS	Venizelos V.	
	36.	(19_INT_294) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Graziella Schaller et consorts - Pour que les directives anticipées soient respectées	DSAS.		
	37.	(19_INT_335) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Cédric Weissert - Les Témoins de Jéhovah, nouvelle religion pour le CHUV ?	DSAS.		
	38.	(18_INT_253) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Thierry Dubois - CHUV : des conditions de travail catastrophique ! A qui la faute ?	DSAS.		
	39.	(19_INT_277) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Hadrien Buclin - Croissance du secteur privé à but lucratif dans les soins à domicile : le Conseil d'Etat a-t-il réellement la volonté d'éviter la pression à la baisse sur les conditions de travail et de garantir la qualité et la sécurité des soins ?	DSAS.		
	40.	(18_INT_145) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Marion Wahlen et consorts - Réponse à l'urgence : où en est-on ?	DSAS.		
	41.	(18_PET_009) Pétition suite à refus d'accès à un document officiel (Règlement de la Commission des visiteurs/euses du Grand Conseil)	DIRH	Gaudard G.	
	42.	(18_PET_019) Pétition au Bureau du Grand Conseil pour adapter les rapports de la Commission des pétitions aux termes exacts de la LGC et pour corriger les fausses interprétations d'application du rapport, de l'art 107 LGC	DIRH	Keller V.	
	43.	(19_PET_033) Pétition pour une fermeture raisonnée et raisonnable de la RC 501 entre Bottens et Cugy	DIRH	Trolliet D.	

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	44.	(19_INT_376) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jérôme Christen - Un mur d'incompréhension à Bourg-en-Lavaux	DIRH.		
	45.	(18_POS_071) Postulat Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert/libéral - L'asphalte usagé est exporté massivement : n'est-ce pas une aberration ?	DIRH, DTE	Thuillard J.F.	
	46.	(188) EMPD accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales (1er débat)	DIRH.	Thuillard J.F.	
	47.	(18_INT_182) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Pierrette Roulet-Grin - Autoroutes : toutes les voies mènent au Canton de Vaud !	DIRH.		
	48.	(18_INT_139) Réponse du Conseil d'Etat à l'Interpellation Andreas Wüthrich et consorts - "Alternative 2050" pour l'autoroute A9 : Du bruit ne peut pas être supprimé par du silence !	DIRH.		
	49.	(18_INT_192) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Laurence Cretigny et consort - Enquêtes de circulation, enquête française sur sol vaudois, en quête de bon sens ?	DIRH.		
	50.	(18_INT_189) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation François Pointet et consorts - Acquisition de véhicules respectueux de l'environnement, l'Etat traîne-t-il les pieds ?	DIRH.		
	51.	(18_INT_272) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Vincent Jaques et consorts - Véhicules électriques : une administration cantonale exemplaire ?	DIRH.		
	52.	(19_MOT_081) Motion Didier Lohri et consorts - Politique volontariste pour des véhicules de transports publics propres.	DIRH	Glardon J.C.	

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	53.	(18_PET_017) Pétition - La publicité nuit aussi à notre climat !	DIRH, DTE	Petermann O.	
	54.	(18_INT_122) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Rebecca Joly et consorts - Qu'est-ce qui se trame avec le tram ?	DIRH.		
	55.	(19_INT_402) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Pierre-André Romanens et consorts - Unireso ou un réseau désuni	DIRH.		
	56.	(18_INT_115) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Thierry Dubois et consorts - Les prix de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) ne sont-ils pas surfaits ?	DIRH.		
	57.	(18_INT_168) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean-Daniel Carrard et consorts - Pour un soutien du Conseil d'Etat à la création d'une halte CFF au Parc Scientifique et Technologique d'Yverdon-les-Bains (Y-Parc)	DIRH.		
	58.	(18_INI_010) Initiative Vincent Keller et consorts - Pour la gratuité des transports publics en terre vaudoise	DIRH	Roulet-Grin P. (Majorité), Keller V. (Minorité)	
	59.	(17_INT_703) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Fabienne Despot - Qui paie le contrôleur ?	DIRH.		
	60.	(18_INT_225) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean-Daniel Carrard et consorts - Liaison ferroviaire Yverdon-les-Bains - Morges : bientôt 15 minutes supplémentaires ?	DIRH.		
	61.	(18_INT_144) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Anne-Laure Botteron - Démantèlement du service routier du LEB. Quid des actifs de l'entreprise ?	DIRH.		

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	62.	(185) Exposé des motifs et projets de décrets accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay-Penthaz – Cossonay-Ville, aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup et aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (1er débat)	DIRH.	Thuillard J.F.	
	63.	(19_MOT_070) Motion Alexandre Rydlo et consorts - Pour une accessibilité à pied et en transports publics du Centre Blécherette de la Police cantonale au Mont-sur-Lausanne	DIRH	Thuillard J.F.	
	64.	(18_INT_097) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Stéphane Montangero et consorts au nom des groupes Socialiste, PLR, Les Verts, Vert'libéral, PDC-Vaud libre et EàG - Quelles garanties pour l'information de demain ?	DIRH		
	65.	(17_POS_017) Postulat Vassilis Venizelos et consorts - Blockchain : le web 3.0 peut changer les rapports entre l'administration et les administrés	DIRH	Neyroud M.	
	66.	(18_POS_091) Postulat Rebecca Joly et consorts - Accessibilité des documents : nouveau site et nouvelles options !	DIRH	Tschopp J.	
	67.	(18_INT_143) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Axel Marion et consorts - Quel accompagnement face à l'introduction du RGPD en mai prochain ?	DIRH.		

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	68.	(19_INT_287) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Yann Glayre et consorts - Cybersécurité - Quelle est la stratégie de l'Etat de Vaud pour traiter la plus grande collection de fuite de données de l'histoire ?	DIRH.		
	69.	(19_INT_307) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Nathalie Jaccard et consorts - Et si on faisait un grand ménage de printemps dans nos boîtes de réception !	DIRH.		

Secrétariat général du Grand Conseil



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-107.652

Déposé le : 25.07.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat). **Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.**

Titre de l'interpellation

Un fonctionnaire peut-il prôner la désobéissance civile et violer ainsi la loi ?

Texte déposé

La violation de la loi voire l'appel à la désobéissance civile deviendraient-elles de plus en plus répandues et tolérées dans notre Pays de Vaud ?

Alors que le procureur général du canton de Vaud classe l'affaire d'un contrat de travail 'fictif' émis par le Département de la formation, de la jeunesse et de la culture tout en reconnaissant que la réglementation vaudoise a été clairement et sciemment violée, un deuxième épisode a vu le jour par l'acquiescement des douze 'activistes du climat' par le Tribunal de Police de Lausanne. Cette répétition d'événements 'hors-la-loi et non punis' vient de connaître un troisième épisode via nos médias : un fonctionnaire semble être mis en cause pour avoir violé la loi dans le cadre d'Extinction Rebellion ! Comment un fonctionnaire peut-il critiquer la politique menée par la collectivité qui l'emploie et appeler à la désobéissance civile ? Pour notre état de droit, cela devient quelque peu inquiétant ...

Pour ce dernier acte - fonctionnaire et agitateur politique -, et avant d'en attendre peut-être d'autres, je prie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. Quelle est la position de notre Gouvernement sur le fait qu'un fonctionnaire milite et critique publiquement la politique menée par la collectivité qui l'emploie et encourage à violer la loi ?
2. Dans ce cadre d'Extinction Rebellion, quelle est l'appréciation du Conseil d'Etat sur la loyauté et le devoir de réserve du fonctionnaire-agitateur non respectés ?
3. Ce fonctionnaire a-t-il été entendu par sa hiérarchie ? Quelles mesures ont été prises ou vont-elle être prises contre ce fonctionnaire ?
4. Notre Gouvernement est-il d'avis que le devoir de réserve et de fidélité vis-à-vis de l'Etat incombant aux fonctionnaires devrait être revu ou précisé ? Et si oui, comment ?
5. Par rapport à d'autres cantons, comment se situe l'Etat de Vaud lorsqu'un fonctionnaire critique publiquement son employeur ou enfreint son devoir de service.

D'ores et déjà, je remercie notre Gouvernement pour ses réponses.

Commentaire(s)

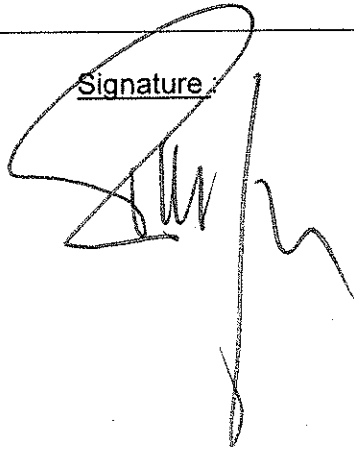
Conclusions

Ne souhaite pas développer

Nom et prénom de l'auteur :

Denis Rubattel, député
Mardi 25.2.2020

Signature :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DR', written over a horizontal line.

VERIFICATION DES TITRES D'ÉLIGIBILITÉ**Rapport du Bureau du Grand Conseil**

Le Bureau du Grand Conseil s'est réuni le jeudi 27 février 2020 pour prendre connaissance des pièces justificatives relatives à l'élection d'un nouveau député en remplacement d'une collègue démissionnaire.

Conformément à l'article 66, al.1 de la loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP) du 16 mai 1989, en cas de vacance de siège pendant la législature, le Secrétariat général du Grand Conseil invite le Bureau d'arrondissement à le repourvoir dans un délai de cinq semaines. Selon l'extrait du procès-verbal du Bureau électoral de l'arrondissement de Morges, est déclaré élu au Grand Conseil :

M. Salvatore GUARNA, né le 3 janvier 1953, originaire de Tolochenaz (VD), retraité, domicilié Chemin des Noyers 10, 1131 Tolochenaz, qui remplace au sein du groupe socialiste Mme Aline Dupontet, démissionnaire.

En vertu de l'article 23, al. 3 de la loi sur le Grand Conseil (LGC) du 8 mai 2007, le Bureau, composé de Mmes et MM. Sonya Butera, 1^{re} Vice-Présidente, Julien Cuérel, Séverine Evéquo, Martine Meldem, Stéphane Montangero et Stéphane Rezso, membres, ainsi que de la soussignée, a constaté la parfaite légalité de cette élection et vous propose de l'accepter telle que présentée.

Lausanne, le 27 février 2020

Le rapporteuse :
(Signé) Laurence Cretegny
Deuxième Vice-Présidente

Interpellation

"Infractions manifestes à la Loi sur le travail à la Vaudoise Aréna / Centre sportif de Malley (CSM) : l'Inspection du travail patine-t-elle ?"

Samedi dernier, le quotidien 24 Heures a révélé que les conditions de travail au sein du Centre sportif de Malley (CSM) sont pour le moins problématiques depuis plusieurs mois, les délais imposés pour la tenue des JOJ 2020 n'étant pas étrangers à cela.

Dans les médias, plusieurs membres du Conseil d'administration ne cachaient pas que les travaux ont fait l'objet d'un « rush à la fin des travaux » et de « mesures d'accélération » qui ont poussé certains à travailler de nuit « dans certains secteurs » (dépêche ATS du 23.09.2019).

Plusieurs salarié-e-s du CSM ont dénoncé au Service de l'emploi (SDE) leurs conditions de travail relativement, d'une part, à des atteintes à la santé, la personnalité, l'intégrité, notamment au sens de l'art. 6 de la Loi sur le travail (LTr, RS 822.11) et, d'autre part, relativement à du travail de nuit non autorisé, non compensé, des durées de travail quotidiennes excessives, du travail supplémentaire non compensé, du temps de repos non respecté, et d'un local inadapté pour les pauses.

Suite à des échanges dès le 29.10.2019 avec l'Inspectorat du travail, une dénonciation a été effectuée oralement le 01.11.2019, puis confirmée par écrit le 13.12.2019. C'est d'ailleurs suite à ces informations transmises par le SDE qu'une réunion de tout le personnel aurait été convoquée à la demande du Président du Conseil d'administration du CSM. Lors de cette séance organisée le 19.12.2019, les salarié-e-s n'ont pas eu l'impression d'avoir été entendu-e-s ; pire, ils-elles perdent confiance dans les services de l'Etat comme ils-elles en témoignent dans le journal 24 Heures à propos du SDE : « on demandait un arbitrage au Service de l'emploi et ils nous ont envoyés à la boucherie » (édition du samedi 08.02.2020).

Selon les salarié-e-s concerné-e-s, aucune mesure n'a été prise pour corriger les infractions à la Loi sur le travail à la suite de ces dénonciations et entrevues. Il faudra attendre le 08.01.2020, le lendemain d'un accident grave pour que le SDE appelle des travailleurs-euses pour fixer une réunion en urgence le lendemain. Mais ce n'est que début février que les salarié-e-s apprennent, d'abord par voie de presse, qu'il a été décidé le 10.01.2020 précédent qu'un audit devrait être effectué par un cabinet privé. Les salarié-e-s concerné-e-s n'ont pas connaissance d'une intervention de l'Inspectorat du travail.

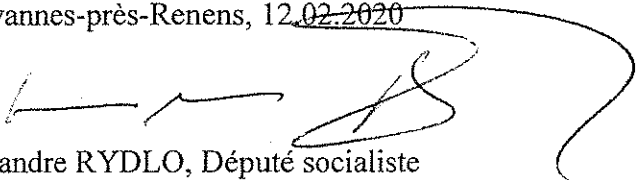
Alors que le Conseil d'administration semble remettre en question la véracité des problèmes dénoncés, il semble que le SDE ait privilégié un audit psychosocial à un contrôle du respect des dispositions légales, comme mentionné dans le commentaire de l'art. 79 de l'Ordonnance 1 à la Loi sur le travail (OLT 1, RS 822.111) : « les autorités compétentes doivent procéder à des contrôles ad hoc et déterminer sur place si les conditions de travail répondent aux prescriptions de la LTr et de ses ordonnances ».

Au vu de ce qui précède, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Est-il d'usage que le SDE ne respecte pas la procédure décrite aux art. 51 à 54 LTr, mais s'en tienne à un courrier demandant un audit ?
2. Est-il normal que le SDE ne réalise pas, au besoin en parallèle à l'audit psychosocial, des contrôles sur place s'agissant de l'ensemble des problèmes dénoncés, en accord notamment avec le commentaire de l'art. 79 OLT 1 ?
3. Le Conseil d'Etat considère-t-il comme une mesure à même de rétablir l'ordre légal le fait que le SDE sollicite uniquement un audit, notamment lorsqu'il s'agit de travail de nuit non autorisé, non compensé, de durées de travail quotidiennes excessives, de travail supplémentaire non compensé, de temps de repos non respecté, et d'un local du personnel technique portant atteinte à leur santé ?
4. Est-il d'usage que le SDE ne se saisisse pas, de fait, d'une dénonciation, qui, comme le rappelle le commentaire du SECO sur l'art. 54 LTr, « n'est pas soumise à une forme particulière et ne doit pas obligatoirement émaner d'une personne qui aurait la qualité pour agir contre une décision par exemple », et propose plutôt différentes formes de dénonciations aux salariés, les conjuguant à une éventuelle rapidité d'intervention ?
5. N'y a-t-il pas une violation du secret de fonction, au sens où le dispose le commentaire du SECO relatif à l'art. 54 LTr « la dénonciation est soumise au secret de fonction, de telle sorte que son auteur a droit notamment à ce que son identité ne soit pas dévoilée », du fait que le SDE a informé l'employeur, et notamment le Président du Conseil d'administration directement visé par la dénonciation d'atteinte à la santé et à la personnalité, du nombre d'employés ayant signé une dénonciation (11) pour une entreprise qui compte 21 salarié-e-s, directeur compris ?
6. Quelles mesures le Conseil d'Etat prendra-t-il pour améliorer le fonctionnement du service de l'emploi lors de dénonciations de la part de salarié-e-s ?

Merci de nous renseigner..

Chavannes-près-Renens, 12.02.2020


Alexandre RYDLO, Député socialiste

Développement souhaité



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-INT-451

Déposé le : 25.07.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : **trois mois**.*

Titre de l'interpellation

Le gymnase du soir restera-t-il accessible aux personnes exerçant une activité durant la journée ?

Texte déposé

Les médias ont informé d'un projet, élaboré par le Département de la formation, de la jeunesse et de la culture (DFJC), visant au transfert du gymnase du soir de Lausanne vers le gymnase pour adultes, subdivision du gymnase de Chamblandes à Pully. Ce projet suscite l'inquiétude de plusieurs acteurs de la formation pour adulte ainsi que des bénéficiaires de cette formation. En effet, pour des personnes exerçant une activité professionnelle ou des tâches éducatives en journée et suivant une formation au gymnase du soir en vue d'accéder aux hautes écoles, le transfert à Pully, ainsi que des horaires de cours débutant plus tôt, constituent autant de difficultés pratiques supplémentaires. Ces difficultés pratiques compliqueraient la conciliation entre vie professionnelle et/ou familiale d'une part et études d'autre part, conciliation déjà difficile à l'heure actuelle.

Compte tenu de ces éléments, le soussigné adresse les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) Le gymnase du soir, ayant pour vocation à être accessible à des personnes venant de tout le canton et qui exercent une autre activité durant la journée, ne devrait-il pas être maintenu dans le lieu le plus facilement accessible en transport public, soit à proximité de la gare de Lausanne ? (A noter que les lieux de formation disponibles le soir ne manquent pas à proximité de celle-ci, p. ex. HEP ou gymnase Auguste Piccard)
- 2) A Pully, les cours commencent à 18h10, contre 18h30 au gymnase du soir de Lausanne. Le Conseil d'Etat n'estime-t-il pas qu'un tel horaire pose de grandes difficultés pratiques pour des personnes exerçant une activité professionnelle durant la journée et devant encore se déplacer jusqu'à Pully après le travail ?
- 3) La délocalisation des cours à Pully s'accompagnerait d'une augmentation de la durée des cours d'une demi-journée. A nouveau, le Conseil d'Etat n'estime-t-il pas qu'une telle augmentation de la dotation-horaire compliquerait fortement la possibilité de concilier gymnase du soir et activité professionnelle durant la journée ?
- 4) Le Conseil d'Etat à majorité PS/Verts est-il soucieux de favoriser concrètement l'accès aux études supérieures pour des salarié.e.s et/ou mères ou pères au foyer qui n'ont pas suivi le cursus gymnasial ordinaire ? N'estime-t-il pas que, dans sa forme actuelle, le projet de transfert du gymnase du soir à Pully est contraire à cet objectif ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Buclin, Hadrien

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE PRÉSENTATION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Élection complémentaire d'un juge au Tribunal neutre pour la législature 2018-2022
(1^{er}-2^e tour)**

1. Préambule

La base légale du Tribunal neutre est la loi du 12 décembre 1979 d'organisation judiciaire (LOJV). Cette dernière prévoit, en effet, que le Tribunal neutre fait partie des autorités judiciaires du canton (article 2, alinéa 1, lettre b de la LOJV). Il est composé de cinq juges et de deux juges suppléants qui sont nommés six mois après le début de la législature politique pour une durée de cinq ans (article 86, alinéa 1 de la LOJV). En cas de démission de l'un de ses membres, la procédure d'élection des juges cantonaux et de leurs suppléants est applicable (article 86, alinéa 1 de la LOJV).

L'objet de ce rapport est le préavis de la Commission de présentation à l'élection complémentaire d'un juge au Tribunal neutre pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022. Cette élection complémentaire fait suite à la démission, pour raisons d'âge, de l'un des cinq juges titulaires : Monsieur Raymond Didisheim.

2. Fonctionnement de la Commission de présentation

La Commission de présentation s'est réunie le mercredi 29 janvier 2020, à la Salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne pour traiter de ce préavis. Elle était composée des députés suivants : Monsieur Philippe Jobin (Président) ; Mesdames Anne Baehler Bech (Vice-présidente), Circé Fuchs, Graziella Schaller ; Messieurs Jean-Luc Bezençon, Olivier Gfeller et Nicolas Suter. Mesdames Valérie Induni et Céline Misiego étaient absentes à cette séance.

La commission a aussi eu le privilège d'être accompagnée dans ses auditions et réflexions par ses quatre experts indépendants : Messieurs Olivier Freymond, Louis Gaillard, Luc Recordon et Philippe Richard.

3. Élaboration du préavis de la Commission de présentation

Suite à la communication de la démission de ce juge par un courrier adressé au Président du Grand Conseil, la commission a procédé à l'habituelle mise au concours des postes dans la Feuille des avis officiels (FAO). L'annonce a été publiée le vendredi 22 novembre 2019 dans cette dernière. À la fin du délai légal de dépôt des candidatures, soit le samedi 21 décembre 2019, deux personnes avaient déposé leurs dossiers auprès du secrétariat de la Commission de présentation.

Leurs motivations et leurs connaissances de l'environnement ont été abordées avec soin. Leur vision de l'activité du Tribunal neutre a aussi fait l'objet d'une attention soutenue. Ces auditions ont permis de cerner la personnalité des candidats, dont les qualités d'indépendance et de vision de la justice vaudoise ont été analysées avec toute l'application requise. La durée des différents entretiens a avoisiné les vingt à trente minutes.

4. Délibérations et préavis de la Commission de présentation

À l'issue des auditions, les experts, après délibérations, ont rendu, à l'unanimité, un préavis unanimement positif pour un candidat qui ne vient pas du sérail vaudois et qui possède les compétences requises pour ce poste.

Après avoir pris en compte les conclusions du rapport des experts, les membres de la commission ont délibéré sans la présence de ces derniers. Les commissaires ont suivi le préavis positif, à la majorité des membres présents, des experts pour cette personne. La commission a retenu que ce candidat, déjà juge suppléant au Tribunal neutre, possède les compétences nécessaires pour siéger dans ce tribunal. Cette personne est :

- Monsieur Olivier Derivaz

Après la communication de son préavis négatif, le second candidat n'a pas souhaité maintenir sa candidature. Il n'y aura donc qu'un seul candidat pour cette élection.

5. Conclusion

La Commission de présentation préavise positivement, à la majorité, sur la candidature de Monsieur Olivier Derivaz au poste de juge au Tribunal neutre pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022.

Le dossier de ce candidat est à disposition des députés qui veulent le consulter. Le dossier est en mains du Secrétariat général du Grand Conseil et sera aussi disponible, sur demande à ce dernier, le jour de l'élection au Secrétariat du Parlement.

Echichens, le 10 février 2020.

Le Président-rapporteur :
(signé) Philippe Jobin



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-INT-653

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Encourager à violer la loi : est-ce le nouveau hobby des employés de l'Etat ?

Texte déposé

Nous avons appris récemment dans la presse qu'un employé de l'Etat, Chef de projet, est militant porte parole du mouvement Extinction Rébellion. Si la liberté de choix des engagements associatifs de chacun doit être revendiquée, il n'empêche que cette information amène quelques interrogations. En effet, Extinction Rébellion appelle à la Désobéissance Civile. Lors de ses manifestations, ce mouvement occupe illégalement des entreprises, bloque des rues et ne respecte aucunement les injonctions de la Police. Nous pouvons donc considérer celui-ci comme un mouvement « anti-système ».

En 2019 déjà, des employés de l'Etat appelaient à la grève, pour le climat entre autres, et ont eux-mêmes quitté leur poste de travail pour manifester. La grève est même devenue « licite » en mai dernier avec un congé octroyé aux collaborateurs de l'Etat. Le devoir tant de fidélité que de réserve à son employeur, ici l'Etat de Vaud, semble donc ne plus être une valeur fondamentale respectée. Pourtant, il est possible de s'engager pour une cause, par exemple le climat, sans pour autant encourager à la participation à des manifestations, qui ont souvent pour conséquences des actes et faits illégaux ainsi que des dégâts conséquents.

Nous posons donc les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Le Conseil d'Etat peut-il confirmer les faits communiqués dans la presse relatifs au collaborateur concerné ?
- Le Conseil d'Etat peut-il confirmer que ce même collaborateur n'a pas accès à des données sensibles pouvant mettre en péril l'institution ?
- Existe-t-il un règlement de l'employeur rappelant le devoir de réserve et de fidélité ; si non, est-ce que le Gouvernement prévoit d'en établir un ?
- Dans quel Département et quel service ce collaborateur travaille-t-il ?
- Que pense le Conseil d'Etat de cette situation, notamment en regard du devoir de loyauté qu'a un collaborateur vis-à-vis de son employeur ?
- Jusqu'où le Conseil d'Etat est prêt à accepter, pour des raisons de liberté d'expression, des actes de désobéissance civile de la part de ses collaborateurs ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer

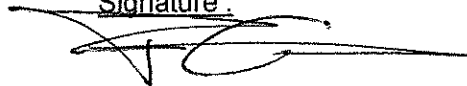


Nom et prénom de l'auteur :

Florence Gross

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature :



Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Bolay Nicolas

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cala Sébastien

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriades Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dubois Carole

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Éggenberger Julien

Epars Olivier

Évéquoz Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Fonjallaz Pierre

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genoud Alice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Gardon Jean-Claude

Glauser Krug Sabine

Glauser Nicolas

Glayre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

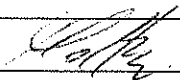
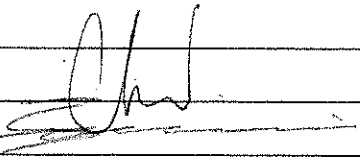
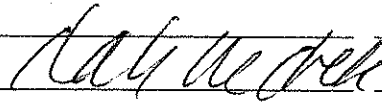
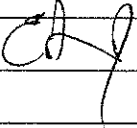
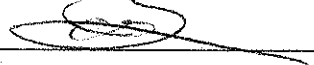
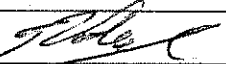
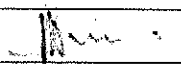
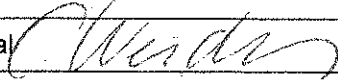
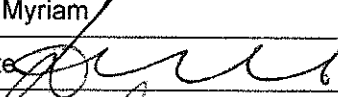
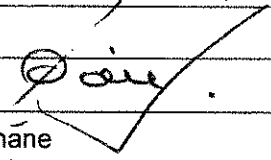
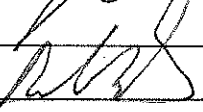
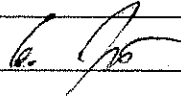
Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice 	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick 
Labouchère Catherine 	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric 
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne	Trollet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Aliette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre 
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André 	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal 
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette 	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard 	Ruch Daniel 	Zünd Georges 
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre

25 février 2020



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Déposé le 25.02.20

Scanné le

Interpellation Cauchemars en cuisines vaudoises ? 20.INT.456

De récents articles de presse ont mis le focus sur certains cas extrêmes dans les établissements de restauration en Suisse, et en particulier dans notre canton¹. Ces articles font froid dans le dos, nous retournent l'estomac, nous donnent la nausée. C'est sans doute aussi le but recherché. Mais au-delà, ces articles choc posent plusieurs questions sur le rôle de nos instances cantonales dans le système de contrôle, l'information à la clientèle et l'information au sens large pour le grand public. Ou plus directement se pose la question de protéger les clients et défendre la plus que large majorité des restaurateurs qui travaillent correctement.

En ce sens, il serait bon de pouvoir bénéficier d'une mise en perspective des résultats énoncés dans ces articles par rapport à l'ensemble des établissements soumis à contrôle dans notre canton, de savoir quelles sont les incidences et contraintes des lois fédérales en la matière, de la manière dont une information au public peut être effectuée, ainsi que des ressources à disposition de l'Etat pour garantir la sécurité alimentaire sur notre territoire.

Notre parlement était déjà intervenu sur ce sujet. En 2018, la Commission des finances avait émis une observation sur le budget 2019 concernant les contrôles des denrées alimentaires. Elle avait, à cette occasion, exprimé « *sa préoccupation quant à la non-montée en puissance en parallèle des moyens permettant le renforcement des contrôles de denrées alimentaires et les moyens* ». Le Conseil d'Etat répondait en mars 2019 que « *les ressources à disposition de l'inspectorat de l'OFCO permettent d'assurer une bonne sécurité alimentaire dans le canton de Vaud* ».

Au vu des articles publiés, au vu des préoccupations d'alors de la COFIN, et afin d'avoir une information complète et de pouvoir cerner au mieux les marges de manœuvres cantonales, nous avons l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

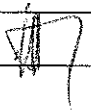
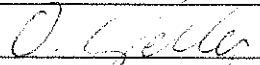
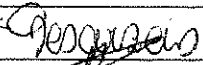
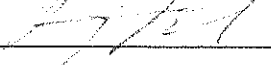
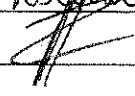
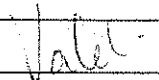
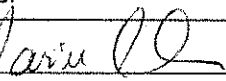
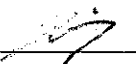
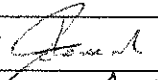
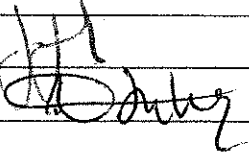
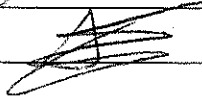
- 1) Quelle est l'appréciation générale que fait le Conseil d'Etat vis-à-vis des divers articles publiés récemment concernant les établissements de restauration de notre canton ?
- 2) Les articles publiés récemment ne spécifiant pas la répartition des infractions entre les diverses catégories d'établissements de restauration incriminés, le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur les pourcentages de chaque type incriminé (café-restaurants, kebab, take-away, etc.) dans notre canton et les types d'infractions constatées sur les 3 dernières années ?
- 3) Quels sont les critères retenus pour déclencher ou non un contrôle cantonal (analyse du service, signalement d'un client, contact avec une autorité communale,...) ?
- 4) Le Conseil d'Etat entend-il soutenir une plus grande transparence en matière d'information à la clientèle dans notre canton et si oui de quelle manière ?
- 5) Comment le Conseil d'Etat a-t-il prévu d'intervenir, notamment via le chimiste cantonal ou les acteurs de la branche ?
- 6) Enfin, comment le Conseil d'Etat examine-t-il aujourd'hui la pertinence ou non de sa réponse à la 2^{ème} observation de la COFIN au budget 2019, par exemple quant à la dotation en ETP ?

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Stéphane Montangero
(souhaite développer)

¹ Cf. not. le Matin Dimanche, 23.02.2020 et 24Heures du 24.02.2020

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergei	Chevalley Jean-Bernard	Evéquo Séverine
Attinger Doepper Claire 	Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Balet Stéphane	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Betschart Anne Sophie	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence	Courdesse Régis	Gander Hugues
Bezençon Jean-Luc	Cretegny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Nicolas	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel 	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc
Buclin Hadrien	Deillon Fabien	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier	Démétriades Alexandre	Gfeller Olivier 
Butera Sonya	Desarzens Eliane 	Glardon Jean-Claude 
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre 	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François	Devaud Grégory	Glauser Nicolas
Cala Sébastien	Develey Daniel	Glavyre Yann
Cardinaux François	Dubois Carole	Gross Florence
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe	Induni Valérie 
Carvalho Carine 	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica 
Cherbuin Amélie 	Echenard Cédric 	Jaques Vincent 
Cherubini Alberto	Eggenberger Julien 	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-INT-655

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Le Malley fait... CA va le puck ou bien ?

Texte déposé

Ces derniers temps, les médias ont relayé régulièrement les dysfonctionnements liés à la gestion du personnel du Centre Sportif de Malley (CSM). Si le calendrier du LHC ainsi que l'organisation des JOJ 2020 ont pu générer de fortes pressions afin de délivrer le bâtiment dans les délais, il subsiste des interrogations quant à la gestion des droits des employés par le conseil d'administration du CSM. De plus, comme le chantier n'est de loin pas terminé, et que la piscine reste à terminer, il nous paraît donc important que le CSM respecte les droits des employés ainsi que les engagements financiers. Lors d'une interview sur la radiotélévision suisse romande (14 février 2020, émission FORUM), le Syndic de Lausanne, Grégoire Junod, vantait les mérites du SDE (Service de l'Emploi cantonal) pour la gestion du conflit entre les employés et la direction du CSM. Pour rappel, le SDE a rapidement pris les devants, par l'intermédiaire du Conseiller d'Etat Philippe Leuba (au travers d'une lettre adressée au conseil d'administration du CSM) afin d'obtenir des explications détaillées concernant la situation de crise du CSM. De plus, un audit a été demandé afin de faire toute la lumière. Toutefois, le groupe PLR se demande comment se fait-il que le Président du conseil d'administration ait pu être partie prenante du choix de l'entreprise qui auditionne le CSM alors que ce dernier fait partie du « banc des accusés » au travers de sa fonction de président ?

Le but étant que le CSM retrouve sérénité et stabilité, le groupe PLR a donc l'honneur de poser les questions suivantes :

- Quel est le rôle précis du conseil d'administration ainsi que de son Président dans la gestion du CSM ?
- Est-ce que le conseil d'administration était informé (sur une base régulière) de l'évolution de la situation du personnel lors de cette période intense ?
- Le SDE ayant fait sa part de travail, comment le conseil d'administration va-t-il solutionner la problématique du personnel du CSM ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



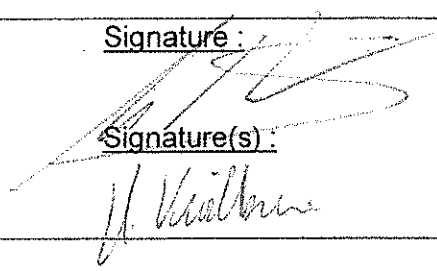
Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Aschwanden Sergei

Signature :



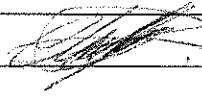
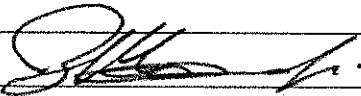
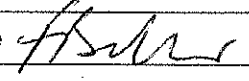
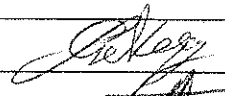
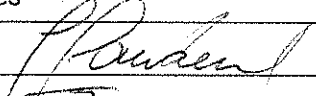
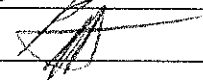
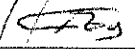
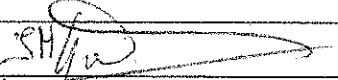
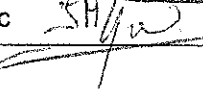
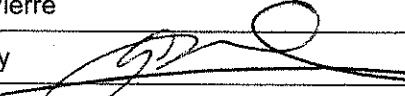
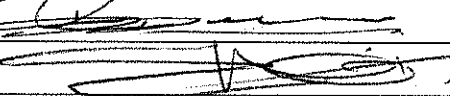
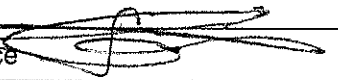
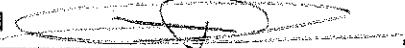
Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

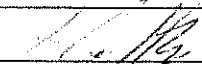
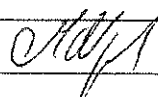
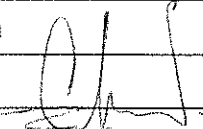
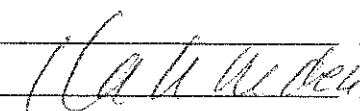
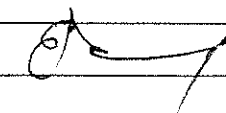
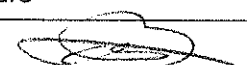
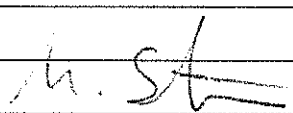
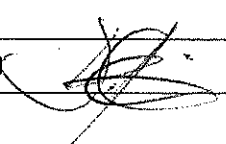
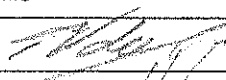
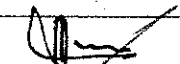
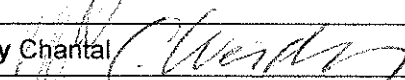
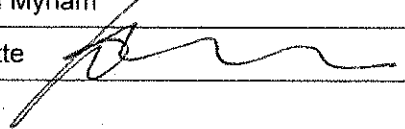
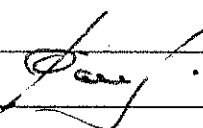
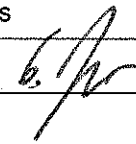


Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergei	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoze Séverine
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Rémy 	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Balet Stéphane	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre 	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Betschart Anne Sophie	Cornamusaz Philippe 	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence 	Courdesse Régis	Gander Hugues
Bezençon Jean-Luc	Cretegnny Laurence 	Gaudard Guy 
Bolay Nicolas	Croci Torti Nicolas 	Gay Maurice 
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc 
Buclin Hadrien	Deillon Fabien	Germain Philippe 
Buffat Marc-Olivier	Démétriades Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Gardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François 	Devaud Grégory	Glauser Nicolas
Cala Sébastien	Develey Daniel 	Glare Yann
Cardinaux François	Dubois Carole 	Gross Florence 
Carrard Jean-Daniel 	Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Echenard Cédric	Jaques Vincent
Cherubini Alberto	Eggenberger Julien	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice 	Schelker Carole 
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick 
Labouchère Catherine 	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric 
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas 
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude 	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Aliette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel 	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre 
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise 	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André 	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal 
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette 	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard 	Ruch Daniel	Zünd Georges 
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-INT-656

Déposé le : 25.07.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Sommes-nous bien armé·e·s contre les effets dévastateurs de la « fast-fashion » ?

Texte déposé

Dans le monde, on n'a jamais autant (mal) fabriqué - et consommé - de vêtements qui, pour une très grande partie, finissent rapidement à la poubelle. La mode connaît une accélération phénoménale depuis une dizaine d'années, avec des collections renouvelées en permanence et produites en un temps record. Une consommation effrénée dans tous les coins de la planète, la « fast-fashion ».

Une des caractéristiques de la *fast-fashion* est que les fabricants se focalisent sur des styles qui vieillissent mal, avec une qualité médiocre et des prix de production très bas grâce à des conditions de travail honteuses dans les pays du Sud. Nos villes regorgent des mêmes enseignes de vente de vêtements que toutes les villes européennes qui pratiquent, en cette période de fêtes, des hyper soldes du type « Black Friday » qui montrent bien le caractère jetable des pièces en vente.

En plus d'un système de production et de vente basé sur l'exploitation des travailleuses et des travailleurs¹, l'obsolescence programmée des pièces de vêtement a aussi de lourdes conséquences pour l'environnement. La rapidité des changements de collection induit une baisse de qualité des vêtements et une utilisation croissante de matières chimiques. Ceci représente un véritable défi pour le recyclage.

Nous savons que la Suisse est plutôt bonne élève en termes de recyclage. Le site web de la Fédération suisse des consommateurs² nous apprend que 95% des habits collectés par l'organisation sont revalorisés (65% sont revendus en Europe de l'Est, en Asie et en Afrique comme seconde main; 15% sont transformés en chiffons de nettoyage; 15% sont mélangés à d'autres matériaux pour produire des isolants), et les 5% restants sont détruits.

Mais la revente dans d'autres pays peut avoir un impact négatif sur leur industrie du vêtement en mettant les fabricants locaux au chômage. En plus, nous pouvons nous demander si, une fois ces

¹ <https://www.24heures.ch/economie/public-eye-denonce-exploitation-persistante-petites-mode/story/26982094>

² <https://www.frc.ch/vieux-habits/>

vêtements revendus, ils ne se retrouveront pas tôt ou tard à la poubelle faute d'un système de recyclage efficace dans ces pays.

J'ai ainsi l'honneur de poser au Conseil d'État les questions suivantes :

- Comment s'opère la filière de tri et de recyclage des habits achetés sur le territoire vaudois ?
- Quel pourcentage va à la revente, quel pourcentage sera recyclé ou incinéré ?
- Arrivons-nous à collecter dans les centres de tri une quantité équivalente de vêtements que celle mise en vente chaque année dans le canton ?
- Quel pourcentage d'habits achetés dans le canton est revendu dans d'autres pays, notamment dans les pays du Sud ?
- Est-ce que les organisations partenaires s'assurent qu'un circuit de recyclage soit aussi présent dans les pays de vente ?
- De quels outils, législatifs et opérationnels, dispose le canton de Vaud pour lutter contre la surconsommation en matière de textiles ? Par exemple, est-ce que l'État a déjà effectué ou prévoit d'effectuer à l'avenir des actions de sensibilisation aux impacts sociaux et environnementaux de la surconsommation de vêtements ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer

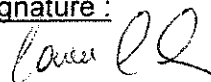


Nom et prénom de l'auteur :

Carvalho, Carine

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature :



Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

②



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-POS-192

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Un gymnase en 4 ans ?

Texte déposé

Le cursus des écoles gymnasiales amenant à la maturité fédérale est très divers dans les cantons suisses.

En effet, sans parler de la dotation horaire annuelle ni des programmes, certains cantons proposent des parcours gymnasiaux de trois, quatre ou même cinq ans. Si ce parcours se fait en quatre ans, certains cantons intègrent la 11^e Harmos dans ce parcours gymnasial, d'autres non. Cela fait que, pour certains cantons, la durée de la scolarité entre le début de l'école obligatoire et la fin du gymnase est d'une année supplémentaire (pour les cantons de Valais, Fribourg, Genève notamment).

Pour le Canton de Vaud, le parcours gymnasial se fait en trois ans.

Or, certaines études montrent que la durée des études obligatoires et gymnasiales présente une corrélation avec les résultats des étudiants dans les hautes écoles, notamment concernant leurs résultats dans les cours de mathématiques. Par exemple les études EVAMAR (commentés par exemple dans un travail de master de la HEP).

Les hautes écoles rechignent (et on les comprend) à donner les résultats des étudiants canton par canton), mais ces études existent, et tout porte à croire que le Canton de Vaud ne se trouve pas dans le groupe de tête.

Enfin, le virage numérique voulu par le conseil d'Etat doit se faire intelligemment, de manière durable et dans de bonnes conditions, ce que ne permet pas un cursus trop « serré »

Nous déposons donc un postulat invitant le Conseil d'État à élaborer un rapport répondant aux questions suivantes :

1. Quelles seraient les conséquences pédagogiques et sociales d'un gymnase en 4 ans ?
2. Quels sont les avantages et inconvénients d'un gymnase en 4 ans intégrant la classe 11^e hamos versus une année supplémentaire comme cela se fait dans d'autres cantons ?
3. Quelles seraient les conséquences budgétaires et en ressources humaines pour les deux options ?
4. Quelles seraient les conséquences en matière d'investissement notamment en termes de besoins de salles et de bâtiments ?

Commentaire(s)

Conclusions

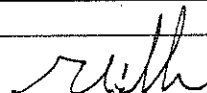
Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

- (a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures ☒
- (b) renvoi à une commission sans 20 signatures ☐
- (c) prise en considération immédiate ☐

Nom et prénom de l'auteur :

Maurice Mischler

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Félix Stürner

Signature(s) :



Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

¹ Gymnase en Suisse : synthèse sur la durée des études, Stéphanie Farquet, Audrey Fumeaux, travail de Master HEP, Juin 2015.

Gymnase 401

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Bolay Nicolas

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cala Sébastien

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Cretegny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriades Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dubois Carole

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Eggenberger Julien

Epars Olivier

Evéquoz Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Fonjallaz Pierre

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genoud Alice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Glardon Jean-Claude

Glauser Krug Sabine

Glauser Nicolas

Glavyre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

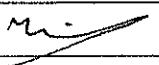
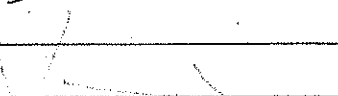
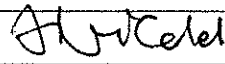
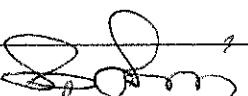
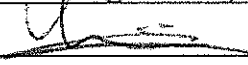
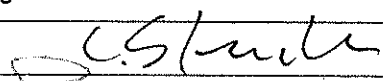
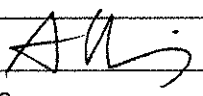
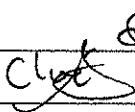
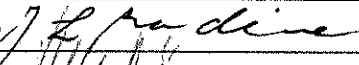
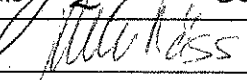
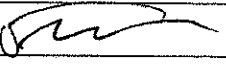
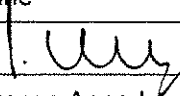
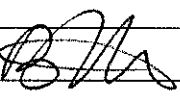
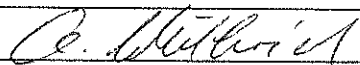
Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François	Ryf Monique
Joly Rebecca 	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan 	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc 	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier 	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan 	Pernoud Pierre André	Studer Léonard 
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix 
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel 	Pointet Cloé 	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis 	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne 	Trolliet Daniel
Mayor Olivier 	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis 
Meldem Martine	Richard Claire 	Volet Pierre
Melly Serge 	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure 	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas 
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-FOS-193

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Sortir de la quadrature des cercles de qualité en EMS.

Les Cercles de qualité médecins, cadres soignants et pharmaciens sont actifs depuis une décennie environ.

Conçus au départ pour une prescription à la fois plus efficiente et plus économique des médicaments, ils n'ont pas manqué d'avoir une influence positive en la matière.

Pourtant, on sent chez les participants, médecins en particulier, une certaine lassitude, voire une démotivation face à ces cercles de qualité, dont le financement n'est pas évident, par manque de transparence et dont l'utilité n'est plus vraiment perçue par la répétition du contenu de ces cercles que l'on impose à plusieurs reprises, aux médecins fonctionnant dans des EMS différents qui tous obligent à suivre le même type de séance.

Les êtres humains présentent les mêmes caractéristiques anatomo-physiologiques de base depuis des temps immémoriaux.

Certes les maladies se diversifient, sont mieux connues et l'âge joue un rôle, mais in fine l'anatomo-pathologie reste la même.

Ce qui a changé ce sont les médications, leurs bienfaits, et leurs dangers. Elles nourrissent de nombreux phantasmes et leur prix y contribue puissamment.

Plus récemment leur pénurie, organisée ou non, aussi

Pour autant évoquer, par exemple, l'effet du Dafalgan sur un foie humain qui n'a pas changé depuis des millénaires, dans trois cercles de qualité différents, deux fois par an, relève d'un acharnement mental insupportable.

Il est temps de faire le point et le postulat demande au Conseil d'Etat de :

1. Faire le bilan des cercles de qualité quant à leur efficience réelle et la réalité des économies réalisées
2. Faire preuve d'une transparence dans les coûts engendrés par la mise sur pied de ces cercles, en terme d'honoraires versés aux pharmaciens, aux médecins mais aussi en terme de forces de travail dévolues à la réalisation et au suivi de ces cercles.
3. Proposer des améliorations notables, évitant les « bis repetita », affligeants, qui meublent le contenu de ces cercles
4. Le maintien de ces cercles dans un cadre redynamisé, moins braqué sur les coûts que la pénurie de médicaments rend fallacieux mais plus en rapport avec la qualité de la prescription et des soins qui en découlent.
5. Renseigner le Grand Conseil sur les cercles de qualité du CHUV et de la FHV, leurs objectifs poursuivis, leurs résultats, pour un meilleur dialogue entre ces institutions et les EMS, car ceux-ci dépendent beaucoup de ceux-là.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

☒ X

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

☐

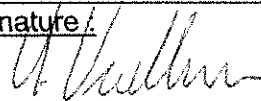
(c) prise en considération immédiate

☐

Nom et prénom de l'auteur :

Vuillemin Philippe, député.

Signature :

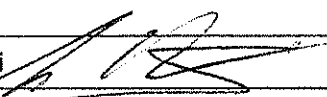
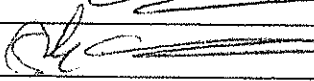
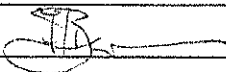
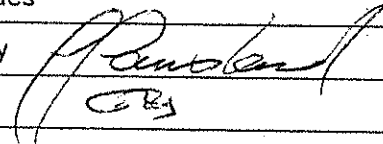
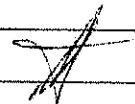
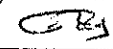
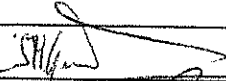
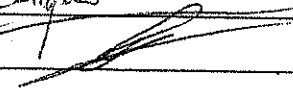
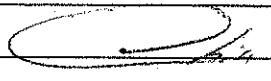
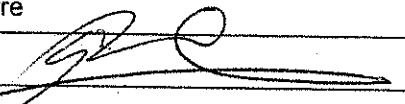
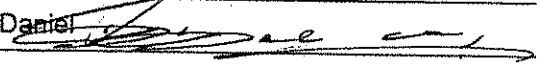
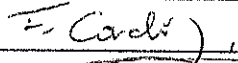
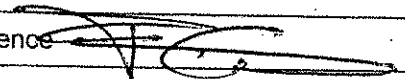
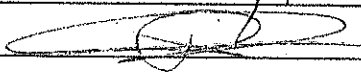


Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

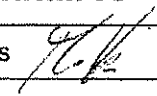
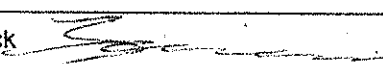
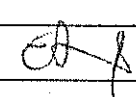
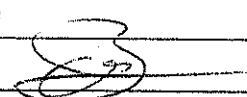
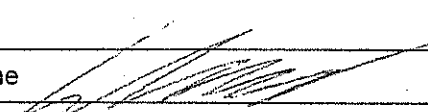
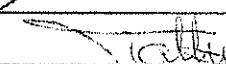
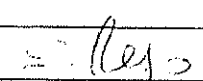
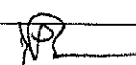
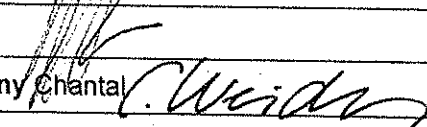
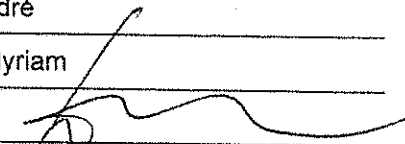
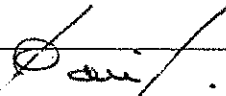
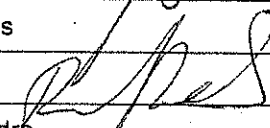
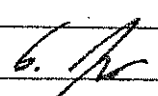
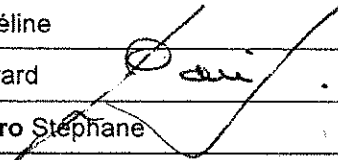
Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergei 	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoze Séverine
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Balet Stéphane	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Betschart Anne Sophie	Cornamusaz Philippe 	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence	Courdesse Régis	Gander Hugues
Bezençon Jean-Luc 	Cretegny Laurence	Gaudard Guy 
Bolay Nicolas	Croci Torti Nicolas 	Gay Maurice 
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc 
Buclin Hadrien	Deillon Fabien	Germain Philippe 
Buffat Marc-Olivier	Démétriades Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Gardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François 	Devaud Grégory 	Glauser Nicolas
Cala Sébastien	Develey Daniel 	Glare Yann
Cardinaux François 	Dubois Carole	Gross Florence 
Carrard Jean-Daniel 	Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Echenard Cédric	Jaques Vincent
Cherubini Alberto	Eggenberger Julien	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlén Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick 
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric 
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane 	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude 	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane 	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise 	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal 
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette 	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard 	Ruch Daniel 	Zünd Georges 
Montangero Stéphane 	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-POS-196

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Pour des protections hygiéniques en libre accès dans nos écoles et au sein de l'administration cantonale

Texte déposé

Les protections relatives aux règles (serviettes, tampons, etc.) permettent de satisfaire un besoin élémentaire et impératif d'hygiène ; ce sont donc des produits de première nécessité, au même titre que le papier de toilette. Ne pas avoir accès à des protections hygiéniques au bon moment ou en quantité suffisante peut avoir des conséquences dramatiques pour les personnes concernées : atteinte à la dignité, atteinte à la santé, voire même exclusion sociale, certaines personnes renonçant à aller à l'école ou au travail. Cette problématique est donc à la source d'inégalités économiques, sociales et sanitaires dans notre Canton qu'il convient de traiter.

Une atteinte à la dignité

Les règles sont une préoccupation permanente pour les femmes qui doivent anticiper ce phénomène naturel mais pas toujours prévisible. Prises souvent au dépourvu, elles se retrouvent parfois à improviser quand ce n'est pas à déployer un trésor d'imagination pour cacher un vêtement tâché.

A l'école, de très jeunes filles, pour lesquelles il est difficile d'aborder ce sujet encore largement tabou, se retrouvent prises au piège, démunies et figées sur leur chaise, avant de quitter la classe sans rien dire et honteuses, tout en appréhendant d'affronter le regard de l'enseignant(e) ou des camarades le lendemain. Si dans certains établissements, elles peuvent se rendre à l'infirmerie (ouverte parfois une fois par semaine) pour demander un tampon ou une serviette, cela contribue

à faire des règles quelque chose qui ressemble à une maladie plutôt qu'une fonction naturelle. L'accès à des protections pourrait être simplifié.

La précarité menstruelle : « Une femme ne devrait jamais avoir à choisir entre se nourrir ou porter un tampon »

L'achat de produits menstruels peut représenter une dépense considérable¹ dans un budget serré ; une enquête 2020 de la Radio suisse romande estime qu'une femme dépense, en moyenne, plus de CHF 2'300.- sur toute une vie pour la seule acquisition de produits hygiéniques, voire plus de CHF 4'500.- si l'on tient compte de toutes les dépenses inhérentes à la menstruation². A ce sujet, il convient de rappeler le dépôt le 24 septembre 2019 de l'Initiative Initiative Hadrien Buclin et consorts au Grand Conseil vaudois « *Initiative du canton auprès de l'Assemblée fédérale : Pour une prise en charge plus égalitaire des dépenses de santé sexuelle et reproductive* » (19_INI_019) (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20184205>) ainsi que de la motion de Jacques-André Maire 12.12.2018 au Conseil national « *Taux réduit de TVA pour les produits d'hygiène féminine* » (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20184205>) qui devraient contribuer à faire baisser ces coûts.

Une enquête française montre que 39% des femmes en situation les plus précaires ne disposent pas de suffisamment de protections hygiéniques et que plus d'un tiers ne peut en changer aussi régulièrement qu'il le faudrait ou recourt à des protections de fortune. La précarité menstruelle a été ainsi un motif d'absence au travail pour 17% d'entre elles et 12% affirment que leur fille a déjà manqué l'école pour cette raison. Une autre enquête, réalisée en Ecosse au printemps 2018, révèle que près d'une Ecossaise sur cinq s'est déjà trouvée dans l'impossibilité d'acheter des protections hygiéniques en quantité suffisante, faute de moyens financiers. Il n'existe pas d'étude à l'échelle nationale, cependant l'association Rowenna qui milite contre la précarité menstruelle, relève que c'est principalement le cas de jeunes filles ou d'étudiantes dans notre pays. Cette association a commencé à installer des boîtes solidaires (boîte à chaussures customisée contenant plusieurs serviettes, tampons) près des lavabos des établissements scolaires et des collèges tout en comptant sur la solidarité de chacune et chacun pour la réassortir.

Il est bien sûr possible d'obtenir gratuitement des protections hygiéniques dans des lieux particuliers comme les infirmeries scolaires, associations caritatives, etc. ; il s'agit alors d'une mise à disposition occasionnelle, réservée aux plus démunies, sur demande expresse; une forme de charité donc, impliquant un ressenti intact d'embarras, de culpabilité et de honte.

Un problème de santé publique

La non-accessibilité aux protections hygiéniques ou l'impossibilité d'acheter des protections hygiéniques en quantité suffisante est aussi un problème de santé publique : le manque d'hygiène lié à la précarité menstruelle peut entraîner démangeaisons et infections, et renforcer, par le port prolongé d'un tampon hygiénique, le syndrome du choc toxique (une maladie aiguë grave, potentiellement mortelle et provoquée par le staphylocoque doré).

Garantir l'accès aux produits d'hygiène de base

Il convient donc de garantir à toutes les femmes l'accès à ces produits d'hygiène de base. La mise à disposition, dans toutes les toilettes des écoles et gymnases et des établissements cantonaux – tant celles réservées au personnel que celles ouvertes au public – de protections hygiéniques en libre accès, gratuites ou sous la forme de distributeurs à prix coûtant³, comme cela se fait déjà à

¹ Une enquête récente du journal Le Monde estime qu'une femme dépense près de 3 800 euros dans sa vie.

² RTS, Emission « On en parle » du 18 février 2020, 9h15.

³ Bien qu'il est difficile, en l'état, d'estimer le coût engendré par cette mesure, il semblerait que les sommes engagées (ou estimées) restent raisonnables. Les expériences menées à l'étranger permettent de donner un ordre de grandeur (6,5 millions de francs en Ecosse pour 395'000 élèves et étudiantes sur le territoire national ; environ 50'000 francs dans le Conseil du North Ayrshire (136 020 habitant-e-s) pour équiper l'ensemble des

l'étranger⁴, permettrait d'offrir une solution simple et respectueuse des personnes concernées, et de combattre à la fois la précarité menstruelle et le tabou qui entoure encore aujourd'hui les règles.

Considérant que :

- les produits menstruels (serviettes, tampons, etc.) permettent aux personnes réglées de satisfaire un besoin d'hygiène élémentaire ;
- la non-satisfaction de ce besoin porte atteinte à la dignité des personnes concernées, entrave leur pleine participation au sein de la société et peut aller jusqu'à mettre en péril leur santé ;
- la précarité menstruelle touche principalement des filles et des jeunes femmes en Suisse ;
- la question de l'accès à des protections hygiéniques en quantité suffisante constitue un véritable problème de santé publique ;
- l'absence de protections hygiéniques en libre accès dans l'espace public participe directement de la stigmatisation liée aux règles ;

le groupe socialiste invite le Conseil d'Etat à étudier :

- le libreaccès dans les écoles dans lesquelles cela s'avère nécessaire, avec une mise à disposition adaptée à l'âge des élèves, en intégrant cette mise à disposition dans un ensemble de mesures favorisant le climat scolaire et garantissant un accès facilité et respectueux ;
- la mise à disposition systématique de protections hygiéniques gratuites et en libre accès dans toutes les toilettes des bâtiments de l'Etat fréquentés par des populations dites vulnérables (hôpitaux, centres d'accueil et de prise en charge de personnes migrantes et/ou précaires, prisons, etc.) ;
- la mise à disposition systématique de protections hygiéniques en libre accès sous la forme de distributeurs, au prix coûtant, dans les toilettes des bâtiments cantonaux et des établissements publics autonomes, garantissant ainsi au personnel comme aux usagers un accès sans entrave à ces produits d'hygiène de base (notamment les établissements d'enseignement professionnel, secondaire II et tertiaire, hôpitaux, etc.) ;
- la mise en place de moyens de communication indiquant aux femmes la mise à disposition des protections hygiéniques (à l'aide notamment d'outils visuels : cartes, pictogrammes, etc.) ;
- la sensibilisation des communes vaudoises, des institutions parapubliques et des acteurs privés à la question de l'accessibilité des protections périodiques.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

X

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

┐

(c) prise en considération immédiate

┐

bâtiments publics ; environ 65'000 francs pour 37 000 étudiantes à l'Université de Lille ; 198'000 francs pour l'installation de 2 distributeurs dans les 403 bâtiments et toilettes publics de Montréal (1,7 million d'habitants-e-s)).

⁴ Ainsi, à l'étranger et particulièrement dans le monde anglo-saxon (Ecosse, New York, Canada, Halifax, Colombie Britannique Ville de Montréal, Paris, Rennes, Lille, etc.), plusieurs collectivités publiques ont mis en place des mesures pour garantir l'accès aux produits menstruels, que ce soit en mettant des protections gratuites dans tous les bâtiments publics ou en assurant la distribution gratuite de protections périodiques dans les écoles publiques, les prisons, les foyers pour sans-abri, etc.

Nom et prénom de l'auteur :

Muriel Thalmann

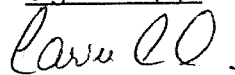
Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Carine Carvalho Arruda

Signature(s) :



Sarah Neumann

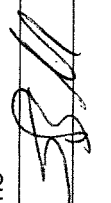
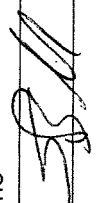
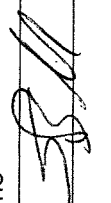
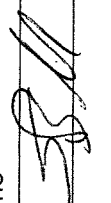
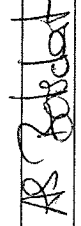
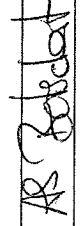
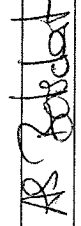
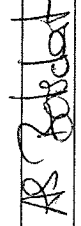
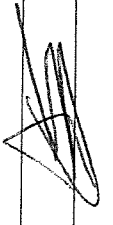


Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

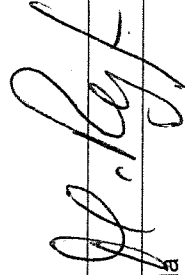
2

US ITALIEN ou des protections supérieures en l'air avec dans nos écoles
et conseils
et au sein de l'Administration Cantonale

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh		Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergei		Chevalley Jean-Bernard	Evéquoz Séverine
Attinger Doepper Claire		Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne		Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Balet Stéphane		Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline		Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre		Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Betschart Anne Sophie		Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence		Courdesse Régis	Gander Hugues
Bezençon Jean-Luc		Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Nicolas		Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud		Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain		Cuérel Julien	Genton Jean-Marc
Buclin Hadrien		Deillon Fabien	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier		Démétriades Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya		Desarzens Eliane	Glardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine		Dessementet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François		Devaud Grégory	Glauser Nicolas
Cala Sébastien		Develey Daniel	Glayre Yann
Cardinaux François		Dubois Carole	Gross Florence
Carrard Jean-Daniel		Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine		Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François		Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie		Echenard Cédric	Jaques Vincent
Cherubini Alberto		Eggenberger Julien	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020



Jobin Philippe	Mottier Pierre François	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Aliette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezzo Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges
Montangero Stéphane	Rydlö Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-FOS-195

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Chien de soutien émotionnel au service des victimes

Texte déposé

On connaît bien les chiens auxiliaires de vie pour handicapés ou encore les chiens guides d'aveugles ainsi que les chiens et chats visiteurs. Le chien de soutien émotionnel est lui moins connu.

Qu'est-ce qu'un chien de soutien émotionnel ? C'est un chien dont la mission est de reconforter des victimes d'actes criminels.

Il peut intervenir de différentes façons. Par exemple le contact avec l'animal, en le caressant ou non, peut influencer sur le rythme cardiaque, le rythme respiratoire, la tension artérielle qui vont diminuer chez les victimes ou les personnes fragiles.

Le stress ainsi évacué, l'atmosphère devient plus propice pour la collaboration et les dépositions, la victime pouvant même s'adresser au chien.

Ces chiens sont sélectionnés pour leur attitude calme et affectueuse. Ils sont éduqués spécialement pour leur mission.

Ils sont déjà engagés dans quelques polices. Le Canada, la Belgique sont des exemples.

Une pétition proposant l'introduction d'un chien de soutien émotionnel a déjà été présentée au conseil intercommunal de la Sécurité dans l'Ouest Lausannois. Celle-ci n'a pas été renvoyée à l'exécutif car les activités de la POL ne justifient pas l'engagement d'un chien de soutien émotionnel. Le potentiel des victimes reçues par les services cantonaux de Police étant bien supérieur à celui de la POL, l'engagement d'un chien de soutien émotionnel pourrait être opportun.

Par ce présent postulat, je demande à ce que le Conseil d'État étudie l'opportunité d'introduire un ou des chiens de soutien émotionnel au sein de la Police Cantonale, ainsi que, si le cadre légal le permettrait.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures



(b) renvoi à une commission sans 20 signatures



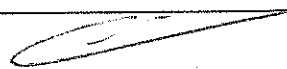
(c) prise en considération immédiate



Nom et prénom de l'auteur :

Signature :

DEILLOE FATHUR

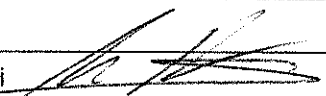
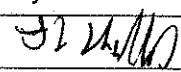
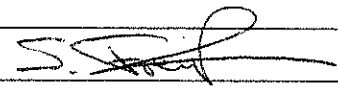
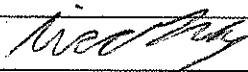
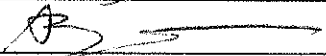
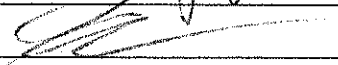
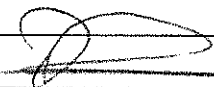


Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

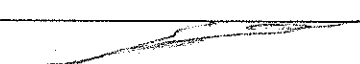
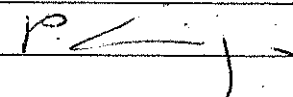
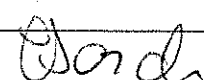
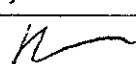
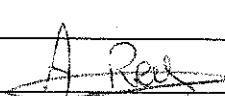
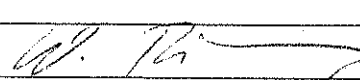
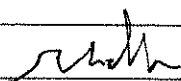
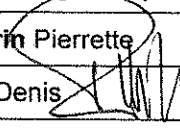
Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergei 	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoze Séverine
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc 	Ferrari Yves
Balet Stéphane	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline 	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain 
Betschart Anne Sophie	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence	Courdesse Régis	Gander Hugues
Bezençon Jean-Luc	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Nicolas 	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud 	Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc
Buclin Hadrien	Deillon Fabien	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier	Démétriades Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Gardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François	Devaud Grégory	Glauser Nicolas 
Cala Sébastien	Develey Daniel	Glare Yann 
Cardinaux François	Dubois Carole	Gross Florence
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe 	Induni Valérie
Carvalho Carine	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Echenard Cédric	Jaques Vincent
Cherubini Alberto	Eggenberger Julien	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan 	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha 
Liniger Philippe 	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc 
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André 	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice 
Matter Claude	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette 	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner 	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice 	Roulet-Grin Pierrette 	Weissert Cédric 
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20_FOS 196

Déposé le : 25.07.20

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

À quand la journée cantonale du sport et de la santé ?

Texte déposé

Quatre jeunes sur cinq pratiquent moins d'une heure de sport par jour¹. En ce qui concerne la Suisse, 89% des jeunes âgés entre 11 et 17ans sont inactifs, et sachant que la moyenne mondiale se situe à 80%.

Il y a quelques jours, le parlement vaudois s'est prononcé en faveur d'une journée cantonale pour le climat en faisant référence aux jeunes qui sont allés dans la rue les 18 janvier et 15 mars derniers. Le réchauffement climatique est discuté quotidiennement et nous avons vu une prise de conscience de la population sur les risques engendrés.

Lors des séances du gouvernement, il est souvent revendiqué, quand nous parlons de climat, qu'il faut des actes concrets et forts, et j'entends ces propos. A quoi sert-il de sauver la planète en sauvant le climat, si on ne tente pas simultanément de sauver les êtres humains des maladies mortelles qui se répandent par manque d'activité physique ? Par exemple, nous n'appliquons pas la loi fédérale qui consiste à ce que nos enfants pratiquent 3heures hebdomadaires d'éducation physique à l'école. Selon une étude canadienne², en remplaçant, chaque semaine, des heures d'enseignement de matières régulières par de l'éducation physique, le rendement scolaire des élèves demeure le même ou s'améliore. Les JOJ 2020 ont été un exemple de la ferveur que le sport peut représenter et amener à l'entier de notre société. Pour toutes ces raisons et bien d'autres

¹ https://www.blick.ch/life/gesundheit/besonders-maedchen-von-duesterem-gesundheitsbild-betroffen-vier-von-fuenf-jugendlichen-sind-bewegungsmuffel-id15627320.html?utm_source=email&utm_medium=social_user&utm_campaign=blick_app_ios

² <https://vifamagazine.ca/comprendre/sante-physique/il-faut-davantage-d-education-physique-a-l-ecole/>

encore, je propose que nous instaurions également une journée cantonale du sport et de la santé ! Les collectivités publiques, les entreprises privées ainsi que la population vaudoise ont un rôle à jouer. Le but d'une telle journée est de sensibiliser la population vaudoise sur les bienfaits du sport pour la santé mais aussi de créer la possibilité de favoriser, ce jour-là, la découverte de multiples sports, avec l'appui des clubs vaudois et des communes. Il s'agirait d'informer la population au travers d'activités physiques mais également de conférences et autres. On pourrait s'inspirer de ce qui a été proposé lors des JOJ 2020 avec le concept « En Jeux » qui a été appliqué dans plusieurs des sites hôtes pendant la période des Jeux Olympiques de la Jeunesse. La date du 6 avril est la journée internationale du sport pour le développement et la paix. Cette date pourrait, par exemple, être retenue.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

x

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

┐

(c) prise en considération immédiate

┐

Nom et prénom de l'auteur :

Aschwanden Sergei

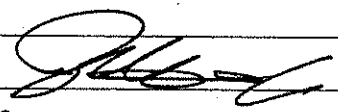
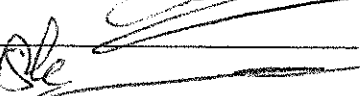
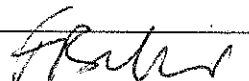
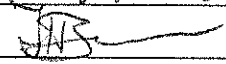
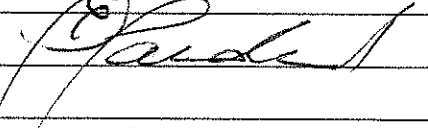
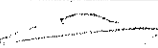
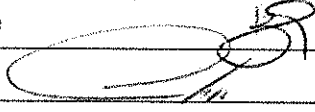
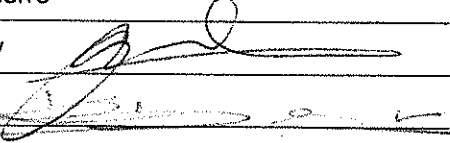
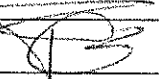
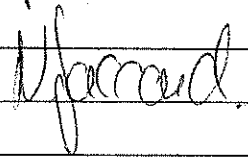
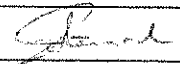
Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

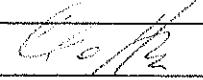
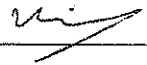
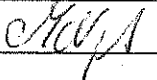
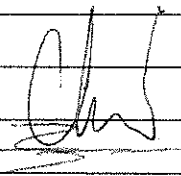
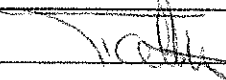
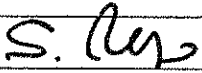
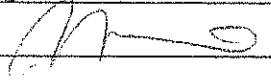
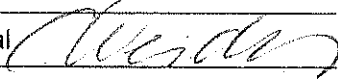
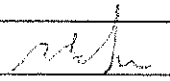
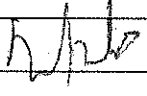
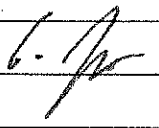
Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergej	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoze Séverine
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Rémy 	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Balet Stéphane	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre 	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Betschart Anne Sophie	Cornamusaz Philippe 	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence 	Courdesse Régis	Gander Hugues 
Bezençon Jean-Luc 	Cretegny Laurence	Gaudard Guy 
Bolay Nicolas	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc 
Buclin Hadrien	Deillon Fabien 	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier	Démétriades Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Glarion Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François 	Devaud Grégory	Glauser Nicolas
Cala Sébastien	Develey Daniel 	Glavyre Yann
Cardinaux François	Dubois Carole	Gross Florence 
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie 
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Echenard Cédric 	Jaques Vincent
Cherubini Alberto	Eggenberger Julien	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François 	Ryf Monique
Joly Rebecca 	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice 	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick 
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé 	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude 	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane 	Venizelos Vassilis 
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise 	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André 	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam 	Weidmann Yenny Chantal 
Mischler Maurice 	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel 	Zünd Georges 
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20.FOS-197

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Chaque geste compte : incitons les gestes des propriétaires en faveur de la biodiversité !

Texte déposé

L'article 36 al. 1 let. b. de la Loi vaudoise sur les impôts direct cantonaux (LI) permet aux personnes individuelles de déduire des frais nécessaires d'entretien d'immeubles privés. Aussi, le Conseil d'Etat détermine dans quelles mesures les investissements destinés à économiser l'énergie et à ménager l'environnement peuvent être assimilés aux frais d'entretien.

En juin 2019, le Conseil fédéral confirme la situation d'urgence face à la protection de la nature et de biodiversité (OFEV). Certes des fonds de la Confédération sont alloués aux cantons pour prendre des mesures dans ce sens. Mais comme l'urgence persiste, il est temps d'envisager des mesures au niveau du canton de Vaud pour aller plus loin afin d'encourager gestes des propriétaires en faveur de la biodiversité.

Les jardiniers paysagistes proposent des investissements écologiques dans leur catalogue d'aménagements extérieurs tout comme les associations de soutien à l'environnement proposent des actions concrètes, en comptant sur un impact positif, une fois chaque geste individuel additionnés. Il existe de nombreuses mesures individuelles d'encouragement à préserver l'environnement, comme par exemple : la création d'abris à faune (tas de bois ou de pierres), le parrainage d'abeilles sauvages par l'installation de maisonnettes pour abeilles permettant d'améliorer la pollinisation (installable en ville comme en campagne), ou encore l'installation de prairie fleurie indigènes, la création d'un mur en pierres sèches, la création d'un étang, etc. Ces investissements peuvent s'avérer coûteux mais efficaces à l'entretien de l'environnement et au

maintien de la biodiversité.

Le présent postulat demande au Conseil d'Etat d'étudier les moyens d'élargir la palette de déductions fiscales possibles pour les personnes physiques et pour les personnes morales également, liées à des dépenses et des investissements comme mentionnés en faveur du soutien à l'environnement, visant aussi la protection de la biodiversité.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures
~~pas être créés à partir des codes de champs de mise en forme.~~

X ~~Erreur ! Des objets ne peuvent~~

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures
~~pas être créés à partir des codes de champs de mise en forme.~~

~~Erreur ! Des objets ne peuvent~~

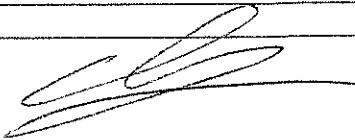
(c) prise en considération immédiate
~~pas être créés à partir des codes de champs de mise en forme.~~

~~Erreur ! Des objets ne peuvent~~

Nom et prénom de l'auteur :

CLERC Aurélien

Signature :

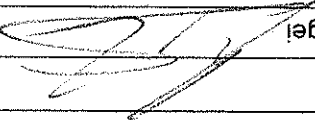
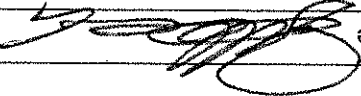
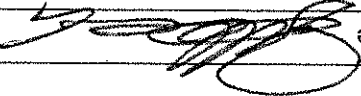
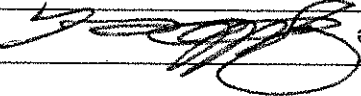
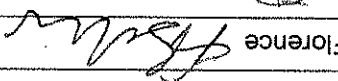
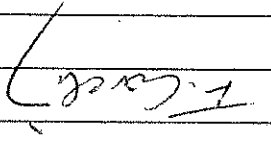
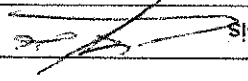
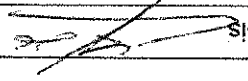
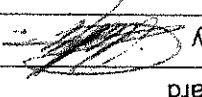
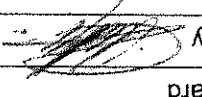
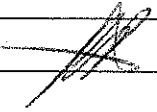
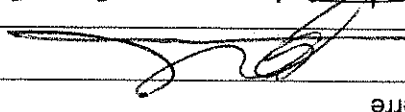
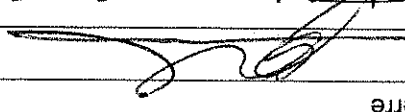
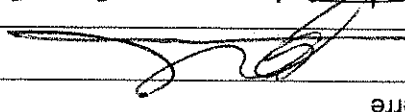
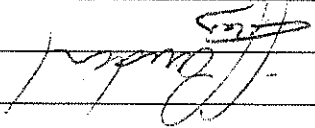
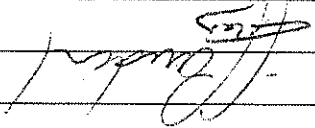
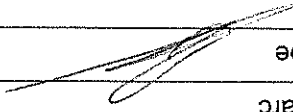


Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

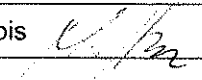
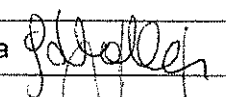
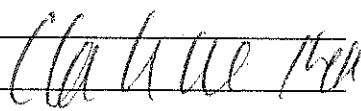
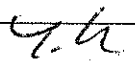
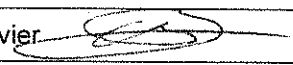
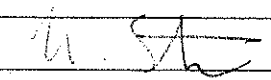
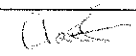
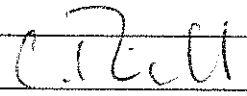
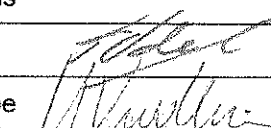
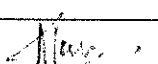
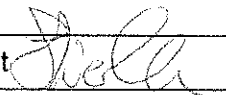
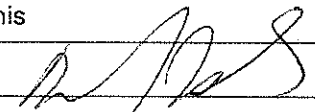
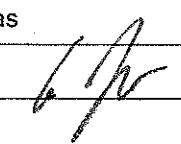
Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	
Aschwanden Sergel	
Attinger Doepper Claire	
Baehler Bech Anne	
Balet Stéphane	
Baux Céline	
Berthoud Alexandre	
Betschart Anne Sophie	
Betschart-Narbel Florence	
Bezençon Jean-Luc	
Bolay Nicolas	
Bouverat Arnaud	
Bovay Alain	
Bucclin Hadrien	
Buffat Marc-Olivier	
Butera Sonya	
Byrne Garelli Josephine	
Cachin Jean-François	
Cala Sébastien	
Cardinaux François	
Carrard Jean-Daniel	
Carvalho Carine	
Chapuisat Jean-François	
Cherbuin Amélie	
Cherubini Alberto	
Chevalley Christine	
Chevalley Jean-Bernard	
Chevalley Jean-Rémy	
Chollet Jean-Luc	
Christen Jérôme	
Christin Dominique-Ella	
Clerc Aurélien	
Cornamusaz Philippe	
Courdesse Régis	
Cretegyng Laurence	
Croci Torti Nicolas	
Cuendet Schmidt Muriel	
Cuérél Julien	
Dellion Fabien	
Démétriadès Alexandre	
Desarzens Eliane	
Dessemontet Pierre	
Devaud Grégory	
Develey Daniel	
Dubois Carole	
Ducommun Philippe	
Dupontet Aline	
Durussel José	
Echenard Cédric	
Eggenberger Julien	
Epars Olivier	
Évéquoz Séverine	
Favrod Pierre Alain	
Ferrari Yves	
Fonjallaz Pierre	
Freymond Isabelle	
Freymond Sylvain	
Fuchs Circe	
Gander Hugues	
Gaudard Guy	
Gay Maurice	
Genoud Alice	
Genton Jean-Marc	
Germain Philippe	
Grellier Olivier	
Gardon Jean-Claude	
Glauser Krug Sabine	
Glauser Nicolas	
Glare Yann	
Gross Florence	
Induni Valérie	
Jaccard Nathalie	
Jaccoud Jessica	
Jacques Vincent	
Jaquier Remy	

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella 
Karlen Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole 
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick 
Labouchère Catherine 	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan 	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas 
Marion Axel	Pointet Cloé 	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne	Trollet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire 	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe 
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André 	Wahlen Marion
Miéville Laurent 	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel 	Zünd Georges 
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre

Motion

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-MOT-128

Déposé le : 11.02.20

Scanné le : _____

Art. 120 à 126a LGC La motion est une proposition soumise au GC et impliquant pour le CE (ou exceptionnellement une commission parlementaire) d'élaborer et de présenter un projet de loi ou de décret. Elle touche à une compétence propre du GC. Le motionnaire motive sa demande et expose le sens de la législation souhaitée.

La motion peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le motionnaire demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de la motion à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate.

- Soit un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de la motion et son renvoi au CE.

- Soit l'auteur de la motion demande sa prise en considération immédiate et son renvoi à une commission parlementaire chargée de présenter un projet de loi ou de décret.

Suite au vote du GC, la motion est soit renvoyée au CE, soit à une commission parlementaire, soit classée.

Important : sur proposition d'un député, d'une commission ou du CE, le GC peut, jusqu'à sa prise en considération, transformer la motion en postulat, auquel cas la procédure du postulat s'applique.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre de la motion

Contre toute discrimination fondée sur l'orientation sexuelle ou l'identité de genre

Texte déposé

Vu l'art. 10. al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud,

Le Grand Conseil adopte le texte de loi suivant :

Nul ne doit subir de discrimination du fait de son orientation sexuelle ou de son identité de genre.

L'art 10, al.2 de la Constitution vaudoise proclame clairement l'interdiction de discrimination, notamment du fait de l'origine, du sexe, de l'âge etc. d'une personne. Le « notamment » n'exclut donc pas d'autres motifs de discrimination que ceux énoncés dans cette disposition. Il va de soi que la discrimination fondée sur l'orientation sexuelle est incluse dans cette énumération, mais il est préférable de le rappeler.

Le problème se pose au sujet de la discrimination fondée sur un motif relatif à l'identité de genre ou Transphobie. Cette notion ne faisait pas partie de la votation du 9 février sur l'interdiction de la discrimination en raison de l'orientation sexuelle, ce qui a été vivement critiqué par de nombreuses associations et organismes indépendants. Les recommandations internationales vont elles aussi en ce sens. En effet le rapport de la Commission européenne contre le racisme et l'intolérance de 2014, stipulait que la Suisse ne prend pas encore les problèmes liés à l'identité de genre suffisamment au sérieux. L'organisation nationale Transgender Network Switzerland (TGNS), stipule pourtant que les discriminations qui touchent à la personnalité sont vastes. Preuve en est, la Commission des affaires juridiques du National souligne elle-même dans ses rapports que les personnes et groupes transidentitaires ou intersexuées sont souvent confrontées aux mêmes actes haineux ou discriminatoires que les personnes homosexuelles et bisexuelles. Ceci est appuyé par le rapport de l'association Pink Cross de mai 2018, qui montre une surreprésentation des victimes transgenre dans les cas de violences recensées en 2016-2017. Il est à noter que dans plusieurs législations étrangères qui prévoient une infraction pénale pour discrimination en raison de l'orientation sexuelle, tels qu'en Autriche, France, Danemark ou Pays-Bas, la discrimination en raison de l'identité de genre ou du sexe y est associée et clairement punie. Il est donc temps d'agir !

Le peuple vaudois a clairement prouvé qu'il était hautement attaché à la défense des minorités et à la lutte contre les discriminations, puisqu'il a été le Canton avec le plus haut fort taux d'acceptation ce 9 février 2020 en acceptant à plus de 80% l'interdiction de la discrimination en raison de l'orientation sexuelle.

Fort de ce constat, nous souhaitons également protéger les personnes transgenres en invitant le Conseil d'Etat à élaborer un projet de loi interdisant la discrimination fondée sur l'orientation sexuelle et l'identité de genre en y détaillant les moyens de contrôles et les sanctions possibles. Ces personnes ont en effet droit à la protection comme les autres, il est anormal qu'elle soit absente de notre législation. Je vous remercie donc de soutenir cette motion visant la protection d'une minorité.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures ☒

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures ☐

(c) prise en considération immédiate ☐

(d) prise en considération immédiate et renvoi à une commission parlementaire ☐

Nom et prénom de l'auteur : Céline Misiego

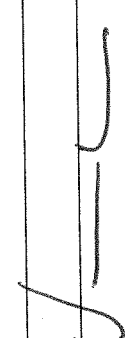
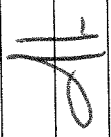
Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Liste des député-e-s signataires – état au 28 janvier 2020

Jaquier Rémy	Neyroud Maurice	Schaller Graziella
Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Schelker Carole
Joly Rebecca	Paccaud Yves 	Schwab Claude
Keller Vincent 	Pahud Yvan	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Pedroli Sébastien	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pernoud Pierre André	Sonnay Eric
Lohri Didier	Petermann Olivier	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Podio Sylvie	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Pointet Cloé	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Probst Delphine 	Suter Nicolas
Marion Axel	Radice Jean-Louis	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Rapaz Pierre-Yves	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Räss Etienne	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Aliette	Trollet Daniel 
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	Venizelos Vassilis
Melly Serge	Riesen Werner	Volet Pierre
Meystre Gilles	Rime Anne-Lise	Vuillemin Philippe
Miéville Laurent	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc
Mischler Maurice 	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Misiego Céline	Roulet-Grin Pierrette	Weidmann Yenny Chantal
Mojon Gérard	Rubattel Denis	Weissert Cédric
Montangero Stéphane	Ruch Daniel	Wüthrich Andreas
Mottier Pierre François	Rydlo Alexandre	Zünd Georges
Neumann Sarah 	Ryf Monique 	Zwahlen Pierre

Liste des député-e-s signataires – état au 28 janvier 2020

Aminian Taraneh	Cherubini Alberto	Eggenberger Julien
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Epars Olivier
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoz Séverine
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Balet Stéphane	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Baux Céline	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Berthoud Alexandre	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Cécé
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues
Bolay Nicolas	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Botteron Anne-Laure	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc
Bucclin Hadrien	Deillon Fabien	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier	Démétriadès Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Gardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François	Devaud Grégory	Glauser Nicolas
Cala Sébastien	Develey Daniel	Glayre Yann
Cardinaux François	Dubois Carole	Gross Florence
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Echenard Cédric	Jaques Vincent

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Motion

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-MOT-130

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 120 à 126a LGC La motion est une proposition soumise au GC et impliquant pour le CE (ou exceptionnellement une commission parlementaire) d'élaborer et de présenter un projet de loi ou de décret. Elle touche à une compétence propre du GC. Le motionnaire motive sa demande et expose le sens de la législation souhaitée.

La motion peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le motionnaire demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de la motion à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate.

- Soit un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de la motion et son renvoi au CE.

- Soit l'auteur de la motion demande sa prise en considération immédiate et son renvoi à une commission parlementaire chargée de présenter un projet de loi ou de décret.

Suite au vote du GC, la motion est soit renvoyée au CE, soit à une commission parlementaire, soit classée.

Important : sur proposition d'un député, d'une commission ou du CE, le GC peut, jusqu'à sa prise en considération, transformer la motion en postulat, auquel cas la procédure du postulat s'applique.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre de la motion :

Pour des procédures efficaces, il en va de la responsabilité du Grand-Conseil

Texte déposé

La politique suisse est mondialement connue pour les vertus de sa démocratie directe. Elle l'est malheureusement également pour la lenteur de son système politique. En effet, les grandes réformes se font en général attendre, elles sont souvent mises en œuvre une fois que le train est déjà passé.

Depuis 2 ans, le dépôt des objets (motions, postulats et autres dépôts) sont en nette augmentation. Cette charge de travail supplémentaire met le CE et l'administration vaudoise en difficulté : il ne leur est plus possible de répondre dans les délais légaux.

Dans la démocratie directe, les députés sont des passeurs de propositions ou de questions observées dans la population ou transmises par nos citoyens. Il est essentiel qu'elles puissent être déposées et que les réponses arrivent dans les temps.

Par cette motion, le groupe Vert'libéral propose au Grand Conseil de modifier sa loi (LGC) et d'introduire une ou des dispositions similaires à l'article 234 de la loi neuchâteloise d'organisation du Grand Conseil (OGC), qui dit de ce qui suit :

Inaction du Conseil d'Etat.

Art. 234 1 Si à l'échéance du délai, le Conseil d'Etat n'a pas adressé son rapport au Grand Conseil, le bureau:

- a) accorde au Conseil d'Etat un délai de trois mois au plus ou
- b) nomme une commission chargée de proposer au Grand Conseil les voies et moyens pour atteindre le but de la motion ou
- c) propose au Grand Conseil le classement de la motion.

2 Passé le délai accordé au Conseil d'Etat, le bureau nomme une commission chargée de proposer au Grand Conseil les voies et moyens pour atteindre le but de la motion ou propose son classement.

Dans la loi vaudoise,

l'article 111 Délai de réponse :

1 Le Conseil d'Etat répond dans un délai d'une année à tout le moins sous forme d'un rapport intermédiaire à toute intervention parlementaire.

2 Si le rapport n'est qu'intermédiaire, le Grand Conseil, sur préavis du Bureau après consultation du Conseil d'Etat et de l'auteur de l'intervention, fixe un nouveau délai au Conseil d'Etat pour le dépôt de sa réponse.

3 Dans le cadre de son rapport annuel, le Conseil d'Etat renseigne le Grand Conseil sur les objets qui lui ont été renvoyés et auxquels il n'a pas été donné suite alors que le délai pour répondre ou rapporter est échu.

L'introduction du modèle neuchâtelois permettrait effectivement, qu'une commission du Grand Conseil puisse statuer à l'échéance du délai de réponse sur les dossiers prioritaires tels que Motions ou autres postulats par le biais de l'intervention du Bureau.

Le groupe vert'libéral souhaite s'engager pour que notre magnifique démocratie passe également par une transition d'efficacité.

Cette solution permettrait à la fois de soulager le travail du CE et de son administration et de respecter les délais légaux des réponses aux objets d'actualité ou de société.

Cette motion n'enlève en rien les prérogatives du Conseil d'Etat.

Il en va simplement de la responsabilité du Grand Conseil.

Les Vert'libéraux demandent le renvoi de cette motion à une commission parlementaire chargée de présenter un projet de loi ou de décret.

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

- (a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures
- (b) renvoi à une commission sans 20 signatures
- (c) prise en considération immédiate
- (d) prise en considération immédiate et renvoi à une commission parlementaire

X
F
F

Nom et prénom de l'auteur :

Martine Meldem

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Claire Richard

Ella Christin

Cloé Pontet

Laurent Miéville

Jean-François Chapuisat

Régis Courdesse

Graziella Schaller

Signature :

Meldem

Signature(s) :

C. Rich

D.E. Christin

Cloé

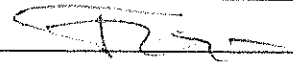
Laurent

J.F. Chapuisat

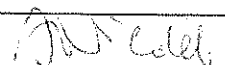
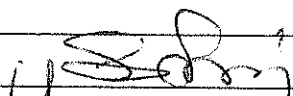
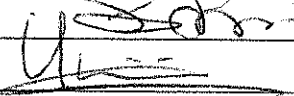
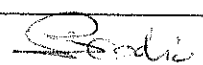
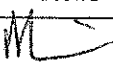
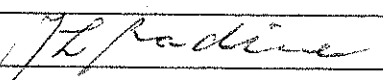
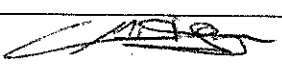
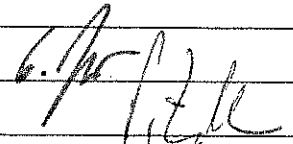
Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

procédure simplifiée
C.C.

Liste des député-e-s signataires – état au 28 janvier 2020

Aminian Taraneh	Cherubini Alberto	Eggenberger Julien
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Epars Olivier
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoz Séverine
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Balet Stéphane	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves 
Baux Céline	Christen Jérôme 	Fonjallaz Pierre
Berthoud Alexandre	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues
Bolay Nicolas	Cretegny Laurence	Gaudard Guy
Botteron Anne-Laure	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc
Buclin Hadrien 	Deillon Fabien	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier	Démétriadès Alexandre	Gfeller Olivier
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Glardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine 
Cachin Jean-François	Devaud Grégory	Glauser Nicolas
Cala Sébastien	Develey Daniel	Glavyre Yann
Cardinaux François	Dubois Carole	Gross Florence
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Echenard Cédric	Jaques Vincent

Liste des député-e-s signataires – état au 28 janvier 2020

Jaquier Rémy	Neyroud Maurice	Schaller Graziella
Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc 	Schelker Carole
Joly Rebecca	Paccaud Yves	Schwab Claude
Keller Vincent 	Pahud Yvan	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Pedroli Sébastien	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pernoud Pierre André	Sonnay Eric
Lohri Didier 	Petermann Olivier	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan 	Podio Sylvie 	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Pointet Cloé	Stürner Felix
Mahaim Raphaël 	Probst Delphine	Suter Nicolas
Marion Axel	Radice Jean-Louis 	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Rapaz Pierre-Yves	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Räss Etienne 	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trollet Daniel
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	Venizelos Vassilis
Melly Serge 	Riesen Werner	Volet Pierre
Meystre Gilles	Rime Anne-Lise	Vuillemin Philippe
Miéville Laurent	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc
Mischler Maurice	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Misiego Céline 	Roulet-Grin Pierrette	Weidmann Yenny Chantal
Mojon Gérard	Rubattel Denis	Weissert Cédric
Montangero Stéphane	Ruch Daniel	Wüthrich Andreas
Mottier Pierre François	Rydlo Alexandre	Zünd Georges 
Neumann Sarah	Ryf Monique	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Motion

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-MOT.131

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Art. 120 à 126a LGC La motion est une proposition soumise au GC et impliquant pour le CE (ou exceptionnellement une commission parlementaire) d'élaborer et de présenter un projet de loi ou de décret. Elle touche à une compétence propre du GC. Le motionnaire motive sa demande et expose le sens de la législation souhaitée.

La motion peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le motionnaire demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de la motion à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate.

- Soit un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de la motion et son renvoi au CE.

- Soit l'auteur de la motion demande sa prise en considération immédiate et son renvoi à une commission parlementaire chargée de présenter un projet de loi ou de décret.

Suite au vote du GC, la motion est soit renvoyée au CE, soit à une commission parlementaire, soit classée.

Important : sur proposition d'un député, d'une commission ou du CE, le GC peut, jusqu'à sa prise en considération, transformer la motion en postulat, auquel cas la procédure du postulat s'applique.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre de la motion

Autonomie énergétique du patrimoine immobilier du Canton

Texte déposé

La stratégie Énergétique 2050, largement plébiscitée par le peuple Suisse - canton de Vaud en tête, s'appuie sur trois axes :

- Abandon progressif du nucléaire
- Augmentation de l'efficacité énergétique
- Développement des énergies renouvelables

Pour le volet du développement des énergies renouvelables, le rôle de l'État se limite souvent à améliorer les conditions cadres et à encourager les initiatives privées ou collectives.

Pour atteindre les objectifs très ambitieux fixés à 2050, la contribution responsable de tous les acteurs est nécessaire, l'État propriétaire foncier et consommateur d'énergie devrait également montrer l'exemple afin de faire sa part et de donner une impulsion forte, aux collectivités publiques et aux privés, à en faire de même.

Acheter de l'électricité certifiée hydraulique c'est bien, mais cela ne suffit pas, il est essentiel d'augmenter massivement les capacités de production renouvelable d'électricité.

L'électricité est une énergie précieuse qui peut être produite à large échelle dans notre canton. Malgré des gains d'efficacité attendus, la consommation d'électricité ne va certainement pas fléchir étant donné les applications toujours plus étendues utilisant celle-ci comme énergie primaire (transport, pompes à chaleur, hydrogène, etc.)

Les signataires de la motion demandent que l'État de Vaud donne une impulsion forte, en montrant l'exemple du développement de capacités de production d'électricité photovoltaïque, pour permettre l'autonomie électrique de son patrimoine immobilier. Cette autonomie s'entend par le fait de produire autant que ce qui est consommé.

Nous demandons au Conseil d'Etat :

1. De présenter un plan d'investissement pour équiper en installations photovoltaïques de production d'électricité d'ici dix ans au plus, toutes les surfaces de toitures et de façades qui s'y prêtent sur les propriétés appartenant au Canton.
2. D'accélérer les projets d'assainissement énergétiques du parc immobilier du Canton en particulier en veillant à l'usage de la chaleur renouvelable et d'assurer l'autonomie électrique de son patrimoine immobilier.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

☒

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

☐

(c) prise en considération immédiate

☐

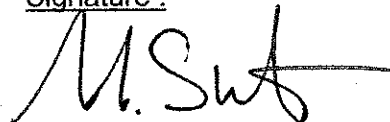
(d) prise en considération immédiate et renvoi à une commission parlementaire

☐

Nom et prénom de l'auteur :

Suter Nicolas

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

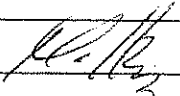
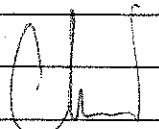
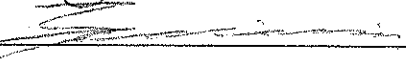
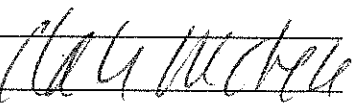
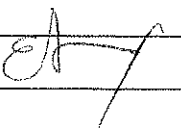
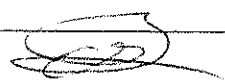
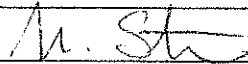
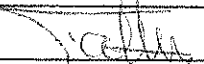
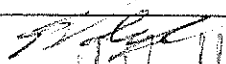
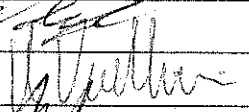
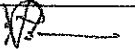
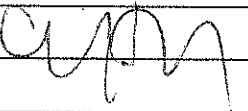
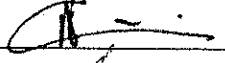
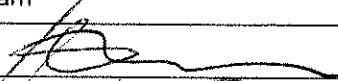
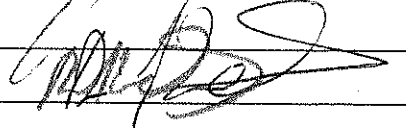
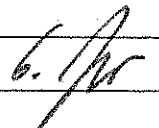
Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh
Aschwanden Sergei
Attinger Doepper Claire
Baehler Bech Anne
Balet Stéphane
Baux Céline
Berthoud Alexandre
Betschart Anne Sophie
Bettschart-Narbel Florence
Bezençon Jean-Luc
Bolay Nicolas
Bouverat Arnaud
Bovay Alain
Buclin Hadrien
Buffat Marc-Olivier
Butera Sonya
Byrne Garelli Josephine
Cachin Jean-François
Cala Sébastien
Cardinaux François
Carrard Jean-Daniel
Carvalho Carine
Chapuisat Jean-François
Cherbuin Amélie
Cherubini Alberto

Chevalley Christine
Chevalley Jean-Bernard
Chevalley Jean-Rémy
Chollet Jean-Luc
Christen Jérôme
Christin Dominique-Ella
Clerc Aurélien
Cornamusaz Philippe
Courdesse Régis
Creteigny Laurence
Croci Torti Nicolas
Cuendet Schmidt Muriel
Cuérel Julien
Deillon Fabien
Démétriades Alexandre
Desarzens Eliane
Dessemontet Pierre
Devaud Grégory
Develey Daniel
Dubois Carole
Ducommun Philippe
Dupontet Aline
Durussel José
Echenard Cédric
Eggenberger Julien

Epars Olivier
Evéquo Séverine
Favrod Pierre Alain
Ferrari Yves
Fonjallaz Pierre
Freymond Isabelle
Freymond Sylvain
Fuchs Circé
Gander Hugues
Gaudard Guy
Gay Maurice
Genoud Alice
Genton Jean-Marc
Germain Philippe
Gfeller Olivier
Gardon Jean-Claude
Glauser Krug Sabine
Glauser Nicolas
Glare Yann
Gross Florence
Induni Valérie
Jaccard Nathalie
Jaccoud Jessica
Jaques Vincent
Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole 
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick 
Labouchère Catherine 	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric 
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas 
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude 	Räss Etienne	Trollet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Aliette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre 
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe 
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise 	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles 	Romanens Pierre-André 	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam	Weidmann Yenny Chantal 
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette 	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis 	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges 
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Motion

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-MOT.132

Déposé le : 25.02.20

Scanné le : _____

Titre de la motion

Après les Jeux, la jeunesse vaudoise a besoin d'infrastructures sportives !

Texte déposé

Voilà quelques jours, les IIIe Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ) d'hiver se sont terminés. Au premier abord, ces JOJ semblent être un succès à différents niveaux. Les quelques 680'000 personnes qui ont assisté aux épreuves ou les dizaines de milliers de personnes et d'enfants qui ont participé au « Festival en Jeux », à travers des initiations sportives, des modules éducationnels ou des spectacles et autres concerts, démontrent l'importance que la population vaudoise accorde au sport.

Au-delà d'être un intérêt populaire, le sport représente un formidable créateur de lien social ainsi qu'un puissant outil de santé publique. Malgré cela, la politique sportive du Canton de Vaud, à l'image du reste de la Romandie, reste modeste, tout du moins sur le plan budgétaire (8,3 millions pour le SEPS et environ 9 millions pour le Fonds du Sport vaudois). Cela se traduit par un décalage important entre les pratiques sportives en Suisse alémanique et en Suisse romande et cela à différents niveaux. Ainsi, comme le relève l'Office fédéral du sport, il y a 2,6 clubs sportifs pour 1'000 habitants en Suisse alémanique alors que ce chiffre tombe à 1,7 en Suisse romande. Le Canton de Vaud n'est pas épargné bien au contraire puisque dans l'arc lémanique, cette proportion tombe à 1,5 clubs sportifs pour 1'000 habitants¹. Au sein de ces mêmes clubs, la proportion de membres actifs est également plus importante en Suisse alémanique qu'en Romandie². Quand on sait qu'avec l'éducation physique et sportive, le sport associatif est le lieu où les enfants sont le plus régulièrement mis en mouvement – la moitié des membres de clubs sportifs ont moins de 20 ans dans le Canton de Vaud³ – le décalage entre la Suisse alémanique et la Romandie est inquiétant à court, moyen et long terme.

S'il y a probablement certains aspects culturels qu'il ne faut pas occulter dans l'analyse de ces statistiques, la différence majeure existant entre les deux rives de la Sarine réside essentiellement dans le nombre, la qualité et l'accès aux infrastructures sportives. La Suisse alémanique étant mieux pourvue en infrastructures sportives, l'accès de l'ensemble de la population aux différents sports et aux activités physiques y est plus facile et largement favorisé. Par ailleurs, l'offre en activités physiques et sportives y est également plus importante et plus diversifiée.

Dans les faits, 48% des clubs sportifs romands n'ont pas accès à des infrastructures ou ont tout du moins accès à des infrastructures inadaptées⁴. Dans le canton de Vaud, la situation est identique au reste de la Romandie. 49% des clubs sportifs interrogés en 2016 relèvent un manque d'accès aux

¹ Lamprecht, M., Bürgi, R., Gebert, A. & Stamm, H.P., « Clubs sportifs en Suisse – Evolutions, défis et perspectives », OFSPO, 2017, p.10.

² Ibidem.

³ Cela représente plus de 90'000 jeunes de moins de 20 ans. Source : Service de l'éducation physique et des sports du Canton de Vaud (SEPS), *Portrait des clubs sportifs vaudois*, 2016, p. 3.

⁴ Lamprecht, M., Bürgi, R., Gebert, A. & Stamm, H.P., *Op. cit.*, p. 35.

infrastructures, ce qui les a contraints, pour une part importante d'entre eux, à refuser des membres⁵.

Ainsi, de nombreuses régions de notre canton ne sont pas équipées d'infrastructures sportives de qualité, ce qui prive la jeunesse et l'ensemble de la population vaudoise d'un accès à différentes activités sportives. Ces infrastructures, généralement de compétence communale, sont coûteuses et souvent irréalisables pour les finances de ces mêmes communes, malgré le soutien non-négligeable que le *Fonds du sport vaudois* peut accorder. Il apparaît dès lors essentiel de pouvoir augmenter le soutien cantonal aux infrastructures sportives. Cela permettrait également à termes de pouvoir offrir à l'ensemble des élèves de la scolarité obligatoire et post-obligatoire, l'accès à trois périodes d'éducation physique et sportive, comme le prévoit la législation fédérale depuis 1972⁶.

Afin d'améliorer l'accès aux activités physiques et sportives de la jeunesse vaudoise, il est nécessaire de créer ou modifier la base légale actuelle et permettre à l'Etat de Vaud de soutenir de manière plus significative la construction d'infrastructures sportives, particulièrement lorsque l'accès y est, en premier lieu, prévu pour la jeunesse. Cela aura pour conséquence de favoriser la mise en mouvement de l'ensemble de la population vaudoise et réduira l'écart constaté actuellement avec les cantons d'Outre-Sarine.

Par cette motion, les soussigné(-e)s ont, de ce fait, l'honneur de demander au Conseil d'Etat de :

- Créer une base légale nécessaire à la création d'un fonds de soutien aux infrastructures sportives.
- D'allouer à ce fonds un montant minimum de 150'000'000 CHF sur la période de dix ans qui suivra la mise en place du fonds, la somme annuellement allouée pouvant évoluer en fonction des demandes de soutien.
- D'élaborer une planification des besoins prioritaires en termes d'infrastructures sportives pour l'ensemble du canton.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures



(b) renvoi à une commission sans 20 signatures



(c) prise en considération immédiate



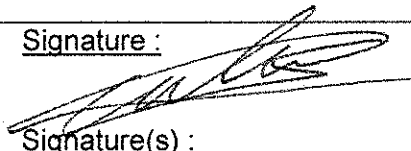
(d) prise en considération immédiate et renvoi à une commission parlementaire



Nom et prénom de l'auteur :

Sébastien Cala

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

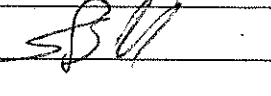
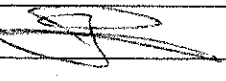
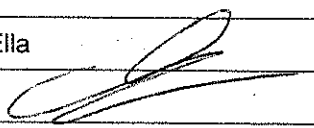
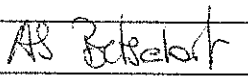
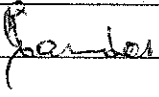
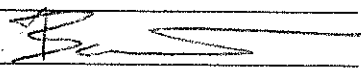
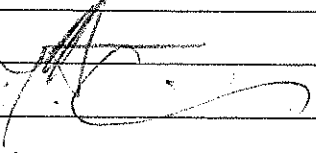
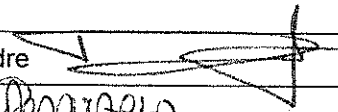
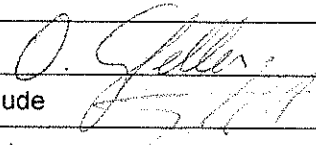
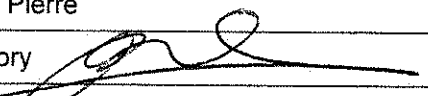
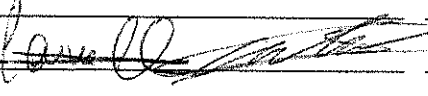
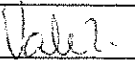
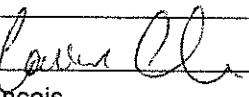
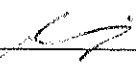
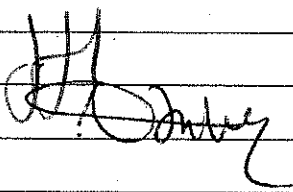
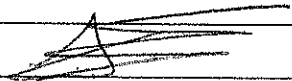
Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

⁵ SEPS, *Op. cit.*, p.27.

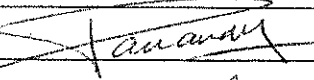
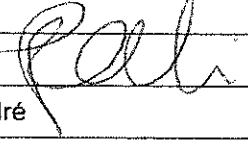
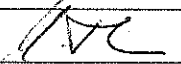
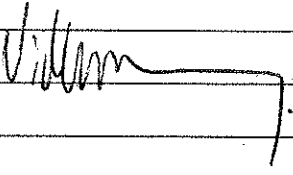
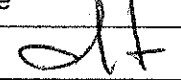
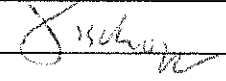
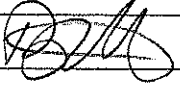
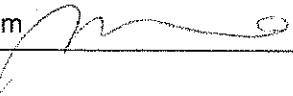
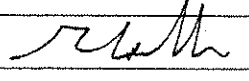
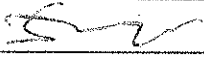
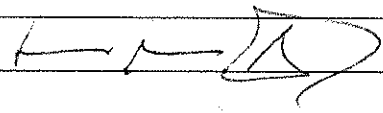
⁶ Loi fédérale sur l'encouragement du sport et de l'activité physique, art. 12.

Motion Cala

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aschwanden Sergei 	Chevalley Jean-Bernard	Evéquoze Séverine
Attinger Doepper Claire 	Chevalley Jean-Rémy	Favrod Pierre Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Ferrari Yves
Balet Stéphane 	Christen Jérôme	Fonjallaz Pierre
Baux Céline	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle 
Berthoud Alexandre	Clerc Aurélien 	Freymond Sylvain
Betschart Anne Sophie 	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bettschart-Narbel Florence	Courdesse Régis	Gander Hugues 
Bezençon Jean-Luc	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Nicolas	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Bouverat Arnaud 	Cuendet Schmidt Muriel 	Genoud Alice
Bovay Alain	Cuérel Julien	Genton Jean-Marc
Buclin Hadrien	Deillon Fabien	Germain Philippe
Buffat Marc-Olivier	Démétriades Alexandre 	Gfeller Olivier 
Butera Sonya	Desarzens Eliane 	Gardon Jean-Claude
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Cachin Jean-François	Devaut Grégory 	Glauser Nicolas
Cala Sébastien 	Develey Daniel	Glare Yann
Cardinaux François	Dubois Carole	Gross Florence
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe	Induni Valérie 
Carvalho Carine 	Dupontet Aline	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Durussel José	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie 	Echenard Cédric	Jaques Vincent 
Cherubini Alberto	Eggenberger Julien 	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 25 février 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah 	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Paccaud Yves 	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien 	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel 
Masson Stéphane	Probst Delphine 	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas 	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne	Trollet Daniel 
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean 
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venzelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure 	Rimé Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam 	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice 	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges
Montangero Stéphane 	Rydo Alexandre 	Zwahlen Pierre

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Rebecca Joly et consorts – Biais de genre : et si nous étions pas égales devant les blouses blanches ?

Rappel de l'interpellation

Les hommes et les femmes sont biologiquement différents. Certains en profitent pour justifier des différences de traitement entre les sexes, souvent en défaveur des femmes, au moment de la maternité par exemple. Et pourtant, là où cette différence de fonctionnement du corps appelle à une différence de traitement, soit dans le domaine de la biologie et de la médecine, elle n'est justement pas prise en compte et pénalise les femmes, parfois dangereusement.

On sait aujourd'hui que les symptômes peuvent diverger entre les hommes et les femmes pour certaines maladies. L'exemple le plus connu est l'infarctus cardiaque dont les symptômes largement diffusés (douleur dans la poitrine ou dans le bras gauche, par exemple) sont en fait les symptômes ressentis par les hommes. Ceux que les femmes ressentent sont souvent une intense fatigue ou une sensation d'essoufflement. Cette différence de symptômes introduit un retard fréquent de diagnostic qui peut avoir des conséquences mortelles.

Mais d'autres inégalités sont encore à signaler. D'abord les tests cliniques de médicaments ou de traitements sont fréquemment effectués sur des hommes ou sur des animaux mâles majoritairement. Ainsi, la réaction des corps féminins n'est pas ou mal documentée. Ainsi, non seulement l'efficacité, mais également les effets secondaires ne sont pas toujours connus pour les femmes.

Enfin, des inégalités d'ordre plutôt social ont évidemment lieu dans le rapport entre la patiente et son ou sa soignant-e. De récentes recherches publiées par une chercheuse lausannoise, on peut notamment noter que la prise en compte de la douleur par les soignant-e-s n'est pas la même si le patient est un homme ou s'il s'agit d'une femme. Ainsi, la prise en charge des patientes n'est pas la même que celles des patients dans notre canton. Cette donnée importante et quelque peu choquante doit donner lieu, selon nous, à des mesures afin de corriger le plus possible ces biais et ce, dès la formation de médecine.

Le canton de Vaud n'est pas totalement inactif dans le domaine et l'UNIL a notamment créé une commission Médecine & Genre afin d'intégrer ces préoccupations dans la formation pré-graduée des médecins.

Dès lors, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Est-ce que les différences de symptômes entre les hommes et les femmes sont aujourd'hui enseignées dans le programme de médecine de l'université de Lausanne ou au sein de formations continues ? Quelle est la réception des recommandations de la commission Médecine & Genre dans ce cadre ?*
- *Dans les essais cliniques effectués au CHUV, comment s'assure-t-on d'une représentation équitable des deux sexes ?*
- *Les essais effectués sur des animaux dans les laboratoires vaudois sont-ils faits sur des animaux des deux sexes ?*
- *Quels sont les ressources et les moyens mis dans le canton pour la recherche en matière de différence de genre tant dans l'administration des traitements que dans la perception des patientes ?*
- *Quelle place est donnée aujourd'hui aux premiers résultats des recherches, notamment sur la perception de la douleur qui serait moins prise en compte chez les femmes ? La formation de base ou des formations continues des médecins ont-elles été modifiées afin de sensibiliser les futur-e-s praticien-ne-s à ces biais de genre ?*

D'avance, nous remercions le Conseil d'Etat de ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

En préambule, le Conseil d'Etat tient à rappeler que l'égalité des sexes et de l'accès aux soins sont des droits fondamentaux régis par la Constitution cantonale que le Conseil d'Etat tient particulièrement à faire respecter et à promouvoir. Ces droits fondamentaux représentent des valeurs défendues quotidiennement par les différents acteurs étatiques actifs dans ces domaines que sont la Direction générale de la santé, le CHUV, la Commission cantonale d'éthique pour la recherche et le Bureau de l'égalité entre les hommes et les femmes.

Réponse aux questions

Le Conseil d'Etat apporte les éléments de réponses suivants aux questions posées par l'interpellation :

- **Est-ce que les différences de symptômes entre les hommes et les femmes sont aujourd'hui enseignées dans le programme de médecine de l'université de Lausanne ou au sein de formations continues ? Quelle est la réception des recommandations de la commission Médecine & Genre dans ce cadre ?**

Depuis 2014, la Faculté de biologie et de médecine (FBM) soutient le projet "Médecine et genre" qui vise à étudier les différences et similarités entre hommes et femmes d'un point de vue biologique (sexe) et social (genre) ainsi que leur impact sur la santé des personnes. L'objectif est d'intégrer ces dimensions dans l'enseignement universitaire de médecine à l'Université de Lausanne. Un montant de 75'000 CHF par an permet de financer deux postes à temps partiel pour accompagner le projet. Ce financement rend possible l'offre d'un enseignement médecine et genre dans différentes disciplines. L'objectif est de traiter les différences de symptômes selon le sexe et le genre pour certaines maladies mais va bien au-delà. Il est en effet nécessaire de tenir compte des spécificités hommes-femmes dans l'épidémiologie, la symptomatologie, la prise en charge et le pronostic. L'objectif est de considérer les différences lorsqu'elles sont cliniquement justifiées et d'éviter des prises en charge différenciées lorsqu'elles n'ont pas lieu d'être (c'est-à-dire éviter de proposer une prise en charge différenciée sur la base de stéréotypes).

L'intégration du sexe et du genre se réalise par le développement d'un enseignement spécifique sur la question de ces dimensions en médecine tout au long du cursus universitaire et en les intégrant aux cours existants, lorsque cela est pertinent. Ceci s'inscrit également dans la chaire nouvellement créée à la FBM-UNIL portant sur ce sujet. C'est la Commission médecine et genre, dépendante de l'Ecole de médecine, créée en 2017, qui pilote le projet. Cette commission est formée de 4 membres du corps professoral, 2 membres du corps intermédiaire, 2 membres du corps étudiant et d'invité·e·s permanent·e·s de la Commission ProFemmes, des Humanités en médecine et de l'Unité pédagogique. Elle est présidée par une personne du corps professoral ou intermédiaire de la FBM.

Si le thème du genre en médecine bénéficie d'une meilleure visibilité et légitimité depuis quelques années, la phase d'intégration de cette perspective dans l'enseignement des disciplines vient de débiter. L'objectif est d'approcher les responsables de discipline afin d'échanger sur la manière dont le genre est abordé dans leurs enseignements et de leur proposer une intégration lorsque cela est pertinent. Cela inclut notamment des revues de littérature spécifiques à chaque discipline. Cette initiative a le soutien du décanat et des responsables de l'Ecole de médecine. Par ailleurs, en raison de l'augmentation des activités du projet (plus d'enseignement, réseautage avec les autres Ecoles de médecine, mise en place d'un enseignement sur le sexisme et le harcèlement), une demande de supplément budgétaire a été formulée. Suite aux négociations budgétaires avec la Direction de l'UNIL pour le budget 2020 de la Faculté de Biologie et de médecine, un montant de CHF 37'800.- a été alloué pour une période de 3 ans (2020/21/22) afin de financer des cours « Skills, atelier théâtre » dédiés à un apprentissage de la prévention du harcèlement et d'un savoir-être en cas d'harcèlement.

Enfin, l'intégration de la dimension du sexe et du genre dans le cursus médical universitaire suit les recommandations du nouveau référentiel national PROFILES. Comme les activités d'intégration viennent de démarrer, la réception des recommandations faites par la Commission médecine et genre est encore difficile à évaluer. Cependant, selon une étude effectuée dans le cadre d'un travail de master en médecine en 2018, la sensibilité au sexe et au genre des étudiant·e·s en médecine de l'Université de Lausanne s'améliore au fil du cursus. Une amélioration encourageante qui pourrait s'expliquer par l'intensification de l'enseignement de cette matière durant le cursus. En outre, des enseignements spécifiques sont progressivement intégrés au niveau postgrade, incluant notamment des formations continues aux congrès de la Société Suisse de Médecine Interne

Générale, des colloques dans les services de médecine interne de certains hôpitaux périphériques ou encore des conférences nationales et internationales.

- Dans les essais cliniques effectués au CHUV, comment s'assure-t-on d'une représentation équitable des deux sexes ?

La recherche clinique en Suisse et plus particulièrement au CHUV est soumise aux lois fédérales (principalement la Loi fédérale relative à la recherche sur l'être humain et la Loi sur les produits thérapeutiques) et au contrôle de leur application par les commissions d'éthique. Dans ce domaine, le CHUV est ainsi contrôlé par la Commission cantonale d'éthique de la recherche sur l'être humain (CER-VD) et l'Institut fédéral des produits thérapeutiques Swissmedic.

La CER-VD est attentive non seulement aux éventuels risques encourus par les participant·e·s aux études cliniques mais aussi à la représentativité de ces dernier·e·s. Dans ce but, la CER-VD exprime auprès des investigateurs-promoteurs, dans les charges accompagnant ses décisions sur les projets de recherche, des demandes de justifications ou de corrections en cas de critères d'éligibilité qui pourraient induire des biais, notamment de sexe.

Quant à l'institut Swissmedic, dont la première mission est la sécurité d'utilisation des produits thérapeutiques, il statue également sur l'opportunité ou non de critères d'éligibilité qui puissent directement concerner la participation de personnes des deux sexes pour lesquelles les risques étudiés sont le plus susceptibles de se concrétiser, par exemple les femmes en âge de procréer.

Au CHUV, il n'existe cependant pas actuellement de directive institutionnelle amenant à traiter spécifiquement des biais potentiels de sexe dans les études cliniques menées en interne, respectant en cela la liberté de la recherche académique.

Toutefois, dans la pratique, l'existence éventuelle de biais de genre dans les études menées au CHUV doit être confrontée aux données disponibles sur les pratiques effectives de recherche. Chaque année, ce sont environ 350 à 400 dossiers de projets de recherche clinique au CHUV qui sont déposés à la CER-VD par des investigateurs et des investigatrices de l'institution. Une majorité de ces dossiers entre cependant dans le cadre de la recherche observationnelle rétrospective (réutilisation de données et plus rarement d'échantillons).

Une analyse a été réalisée sur les études impliquant le Centre de recherche clinique du CHUV (CRC) à partir de sa base de données établie depuis 2017 sur les recherches courantes et en projet. Ainsi, toutes études confondues (observationnelles, rétrospectives ou prospectives, interventionnelles et essais cliniques à proprement parler), le CRC identifie 232 dossiers pour lesquels l'information sur le type de recherche et les caractéristiques de sexe et de classes d'âge des participant·e·s prévu·e·s par protocole est connu. Parmi celles-ci, 215 (93%) ne font pas de différenciation de sexe sur leur critères d'inclusion ; 7 (3%) s'adressent à des hommes uniquement (dont 6 pour des conditions physiopathologiques dépendant exclusivement du sexe et 1 pour test de toxicité précoce et pharmacocinétique de médicament chez l'être humain), et 10 (4%) à des femmes uniquement (les 10 pour des conditions physiopathologiques dépendant exclusivement du sexe).

Lorsque l'analyse est restreinte aux seuls essais cliniques (recherche interventionnelle sous couvert de l'ordonnance OClin de la LRH), les 119 études se répartissent selon une distribution identique : 92% d'études mixtes en sexe, 3% d'études spécifiques des hommes, 5% d'études spécifiques des femmes.

Pour la majorité des études mixtes en sexe, la proportion entre hommes et femmes n'est pas fixée, sauf exception justifiée, mais représente le reflet de la répartition des patient·e·s selon la pathologie d'intérêt de l'étude.

L'analyse réalisée ne montre ainsi pas de biais de genre flagrant dans les études pour lesquelles le CRC a été approché.

En conclusion, il n'existe pas de biais de genre flagrant connu au CHUV en ce qui concerne la participation des femmes à la recherche clinique et plus spécifiquement aux essais cliniques. De plus, comme évoqué précédemment, la CER-VD et Swissmedic veillent aux risques encourus par les participant·e·s comme aux risques de biais introduits par des critères d'éligibilité non justifiés. Il n'existe cependant pas, à la connaissance du Conseil d'Etat, de directive sur cette problématique en Suisse au niveau des essais cliniques.

- **Les essais effectués sur des animaux dans les laboratoires vaudois sont-ils faits sur des animaux des deux sexes ?**

Le choix du sexe des animaux lors d'essais dans les laboratoires vaudois dépend souvent de la question scientifique posée. Parfois, le choix peut par exemple se porter uniquement sur des souris femelles si l'étude concerne les cancers mammaires car les femmes sont plus atteintes que les hommes.

Le choix du sexe dépend aussi de la variabilité des paramètres mesurés. Historiquement, les études du métabolisme et du comportement étaient souvent réalisées sur des mâles car les femelles montreraient plus de variabilité en fonction de leur cycle œstral dans certaines expériences. Cependant, de nombreux groupes étudient maintenant les deux sexes.

Par ailleurs, en Suisse, les chercheurs et chercheuses réalisant des expériences sur les animaux doivent suivre une formation continue en expérimentation animale. Les formations accréditées par l'Association suisse des vétérinaires cantonaux, abordent notamment le design expérimental, dont la problématique des sexes fait partie.

En outre, chaque expérience sur animaux fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès du service cantonal en charge des affaires vétérinaires, dans laquelle le sexe des animaux est précisé et justifié. Ces demandes sont évaluées par le service et une commission ad hoc, instituée par la législation fédérale.

Dans le canton de Vaud, le service en charge des affaires vétérinaires et la commission examinent que la planification des expériences, y compris l'utilisation des deux sexes ou d'un sexe en particulier, correspondent à l'état actuel des connaissances, dans le but d'utiliser le plus petit nombre d'animaux possible et de réduire la contrainte des animaux inclus dans les protocoles expérimentaux.

- **Quels sont les ressources et les moyens mis dans le canton pour la recherche en matière de différence de genre tant dans l'administration des traitements que dans la perception des patientes ?**

Un poste de professeur·e associé·e en recherche clinique et médecine communautaire avec une orientation sur les différences dans la prise en charge clinique induites par le sexe et le genre du·de la patient·e vient d'être créé à Unisanté/FBM. Ceci témoigne d'une volonté de développer la thématique genre au sein de la Faculté de biologie et médecine et des institutions hospitalières vaudoises (Unisanté et CHUV).

Ce poste est complété par un poste de chef·fe de projet à 40% pour la coordination du projet médecine et genre, financé par Unisanté. Toutefois, ce poste de professeur·e n'a pas d'autres ressources (doctorant·e, post-doctorant·e, infirmier·ère de recherche). Les recherches effectuées au sein de l'Unité Médecine et Genre sont pour l'instant financées par des fonds externes expertisés (FNS) ou par des fondations. Certains travaux (travaux de master, thèses en médecine) se font sans financement.

Par ailleurs, le CHUV et la FBM ont également mis sur pied depuis janvier 2018 un Institut des humanités en médecine (IHM) au sein duquel les questions « médecine et société » sont traitées, englobant notamment les questions du genre à travers des projets de recherche et d'enseignement.

- **Quelle place est donnée aujourd'hui aux premiers résultats des recherches, notamment sur la perception de la douleur qui serait moins prise en compte chez les femmes ? La formation de base ou des formations continues des médecins ont-elles été modifiées afin de sensibiliser les futur·e·s praticien·ne·s à ces biais de genre ?**

La perception de la douleur est, par définition, une expérience sensorielle et émotionnelle désagréable. La douleur aiguë, qui amène plus de 60% des personnes à un Centre d'urgence est un signal d'alarme, protecteur pour l'organisme. L'évaluation de la douleur passe par une auto-évaluation (il est demandé à la personne de déterminer par l'utilisation d'échelles référencées son niveau de douleur) ou une hétéro-évaluation effectuée par le personnel soignant lors de situations où l'individu ne peut pas répondre (problèmes de communication, troubles cognitifs, petite enfance etc). La prise en charge de la personne vise à établir la cause de la douleur (poser un diagnostic) et à soulager la douleur selon son intensité par des mesures appropriées. Toutefois, il arrive

que des biais socioculturels connus amènent à des soins qu'on peut énoncer inégaux en fonction de son sexe, mais aussi de son âge, de sa nationalité, de son niveau d'éducation, niveau social, etc.

L'enjeu est donc de former le personnel soignant pour faire face à cette potentielle inégalité dans les soins. Ainsi, les différences de perception de la douleur entre les femmes et les hommes sont enseignées spécifiquement à l'Ecole de médecine dans un cours sur la douleur en 2ème année sous l'angle de la physiologie/physiopathologie de la douleur. Elles sont dépendantes du contexte psychosocial, des croyances socio-culturelles liées au genre, des expériences passées, et évidemment du patrimoine génétique et des hormones conduisant à la différenciation biologique entre les deux sexes. Ce qui est reconnu dans la littérature scientifique actuelle est que lorsqu'une stimulation douloureuse expérimentale est réalisée chez des volontaires sain·e·s, le seuil de perception de la douleur est plus bas chez les femmes.

Par ailleurs, la question des différences de sexe et de genre dans la présentation et la prise en charge de la douleur est abordée lors du cours « Douleur et genre » donnée en première année de master dans le cadre du module généralisme I. Dans ce cours ex-cathedra d'une heure, les stéréotypes de genre par rapport à la douleur sont abordés et les étudiant·e·s sont sensibilisé·e·s aux différences physiopathologiques (seuil de douleur différent entre les hommes et les femmes) ainsi qu'au risque de prise en charge insuffisante de la douleur chez les femmes en raison de certains stéréotypes de genre.

Lors des cours blocs se déroulant à Unisanté, les étudiant·e·s abordent aussi la question de la prise en charge de la douleur dans le contexte de la médecine interne générale (suivi ou urgences) en fonction des situations réelles discutées en groupe avec un·e chef·fe de clinique et une experte médecine et genre. Finalement, des présentations sous forme d'ateliers sont également proposés lors de congrès pour la formation continue des médecins généralistes internistes.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 octobre 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

Initiative Anne-Laure Botteron et consorts – Pour que les fausses couches, les grossesses non évolutives et les grossesses extra-utérines soient remboursées

Texte déposé

En Suisse, une grossesse est prise en charge à 100 % par l'assurance-maladie hors système de franchise et de quote-part. Les grossesses se terminant avant la treizième semaine ne sont pas concernées par ce régime.

Dans notre pays, il n'existe aucune statistique sur le nombre de grossesses s'arrêtant prématurément. Les seules statistiques suisses concernant l'arrêt d'une grossesse sont celles relatant les enfants mort-nés après la vingt-deuxième semaine de gestation. Néanmoins, il est communément admis qu'une grossesse sur cinq se termine avant la douzième semaine.

Les fausses couches, les grossesses non évolutives et autres grossesses extra-utérines sont encore taboues dans notre société. Ces pertes peuvent être vécues par les parents comme une injustice et une douleur peu reconnues encore.

La Loi fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal) n'aide pas à atténuer cette injustice, car les grossesses se terminant avant la treizième semaine sont considérées comme des maladies et sont donc prises en charge par le régime général de la LAMal. Les frais liés aux consultations, aux analyses, médicaments et/ou opérations nécessaires à l'évacuation de l'embryon ou fœtus mort-né — curetage — sont donc à la seule charge de la femme, jusqu'à concurrence de sa franchise — qui est souvent élevée étant donné que les femmes concernées sont souvent jeunes et en bonne santé — et de la quote-part. Cela accentue encore un déséquilibre et un désavantage pour les femmes.

Un couple venant de traverser cette épreuve difficile ne doit plus avoir à subir les frais inhérents à cette perte !

Les députés-e-s soussigné-e-s demandent au canton de Vaud d'exercer son droit d'initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale, en application de l'article 109, alinéa 2, de la Constitution vaudoise. L'initiative cantonale demande la modification de l'article 64, alinéa 7, lettre b, de la LAMal, afin que le régime prévu par cet article soit étendu aux grossesses s'arrêtant prématurément avant la treizième semaine.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Anne-Laure Botteron
et 57 cosignataires*

Développement

Mme Anne-Laure Botteron (VER) : — Dans notre pays, il n'existe aucune statistique sur le nombre de grossesses s'arrêtant prématurément. Néanmoins, il est communément admis qu'une grossesse sur cinq se termine avant la douzième semaine. Les fausses couches, les grossesses non évolutives et les autres grossesses extra-utérines sont encore taboues dans notre société. Ces pertes peuvent être vécues par les parents comme une injustice et une douleur peu reconnues.

La Loi fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal) n'aide pas à atténuer le sentiment d'injustice, car les grossesses se terminant avant la treizième semaine sont considérées comme des maladies et sont donc prises en charge par le régime général de la LAMal, alors que les grossesses menées jusqu'à leur terme sont hors système de franchise et de quote-part, et sont donc remboursées à 100 % dès la conception.

Les frais liés aux consultations, analyses, médicaments et opérations nécessaires à l'évacuation de l'embryon ou du fœtus mort-né sont donc à la charge de la femme, jusqu'à concurrence de sa franchise et de sa quote-part. Cette franchise est d'ailleurs souvent élevée, les femmes concernées étant le plus

souvent jeunes et en bonne santé. Cela accentue encore un déséquilibre et un désavantage pour les femmes. Un couple venant de traverser cette épreuve difficile ne doit plus subir les frais inhérents à cette perte.

Pour cette raison, les députés et députées soussignés demandent au canton de Vaud d'exercer son droit d'initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale, en application de l'article 109 alinéa 2 de la Constitution vaudoise. L'initiative cantonale demande la modification de l'article 64 alinéa 7 lettre b de la LAMal, afin que le régime prévu à cet article soit étendu aux grossesses s'arrêtant prématurément avant la treizième semaine.

L'initiative, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DE LA SANTE PUBLIQUE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Initiative Anne-Laure Botteron et consorts - Pour que les fausses couches, les grossesses non évolutives
et les grossesses extra-utérines soient remboursées**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 15 mars 2019.

Présent-e-s : Mmes Claire Attinger Doepper, Sonya Butera, Carole Dubois, Jessica Jaccoud, Christelle Luisier Brodard, Léonore Porchet, Graziella Schaller. MM. Jean-Luc Chollet, Thierry Dubois, Pierre-François Mottier (en remplacement de Florence Gross), Olivier Petermann, Vassilis Venizelos, Philippe Vuillemin (présidence, le président de la commission étant retenu dans les transports publics), Marc Vuilleumier, Andreas Wüthrich, ainsi que Madame Anne-Laure Botteron, auteure de l'initiative.

Excusée : Mme Florence Gross.

Représentant-e-s du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS) : Mmes Stéphanie Monod, Directrice générale, Direction générale de la santé (DGS), Claudia Gianini-Rima, Adjointe à la responsable de l'Unité juridique, Direction générale de la cohésion sociale (DGCS), Carmen Grand, Responsable des Affaires juridiques et intercantionales, DGS. MM. Pierre-Yves Maillard, Conseiller d'Etat, Karim Boubaker, Médecin cantonal.

2. POSITION DE L'INITIANT

L'initiative demande le remboursement de tous les frais de grossesse à partir de la conception.

Actuellement, seuls sont remboursés les frais de grossesse à partir de la 13ème semaine. Selon l'auteure de l'initiative, il s'agit là d'une injustice. En effet, un couple confronté à une fausse couche ou une grossesse non évolutive doit, en plus de l'épreuve subie, prendre à sa charge les frais médicaux en lien.

L'initiative vise donc à corriger cet élément considéré comme une injustice par son auteure, surtout vis-à-vis de femmes dont la franchise est généralement élevée, ces dernières étant relativement jeunes (en âge de procréer) et en bonne santé.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le chef du DSAS se dit, à ce stade, ouvert à la proposition avancée et à la correction d'une lacune de la loi fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal). La question subsiste de savoir comment procéder aux corrections : à travers une modification de la LAMal ou par le biais de compléments financiers cantonaux ? Dans des situations ponctuelles de détresse, il existe par exemple un outil comme le Fonds cantonal pour la famille qui sera bientôt intégré aux PC Familles. Il ne s'agit toutefois pas d'un système structuré dont on peut affirmer qu'il pallie aux insuffisances de la LAMal.

4. DISCUSSION GENERALE

Historique de la disposition LAMal (art 64, al 7) : le fruit d'un compromis

Le remboursement des frais médicaux en lien avec la grossesse dès la 13ème semaine a été introduit dans la LAMal en 2014 seulement. Une interpellation sur cette question a été adressée au Conseil fédéral en 2018. La réponse du Conseil fédéral souligne les difficultés de mise en œuvre d'un remboursement des frais dès la conception, la date de cette dernière n'étant pas connue de manière précise. Pour plusieurs commissaires, il apparaît aberrant de justifier le non-remboursement d'une fausse couche ou d'une grossesse non évolutive par le seul argument de la « complexité » administrative à réaliser un tel remboursement.

L'adjointe à la responsable de l'Unité juridique précise que, jusqu'en 2014, seules les prestations spécifiques de maternité étaient exemptées de la participation de l'assurée aux coûts. Trois catégories étaient alors en vigueur :

1. les grossesses sans complications (pas de participation de l'assurée aux coûts),
2. les grossesses à risques (participation aux coûts),
3. les grossesses pathologiques qui n'aboutissent pas (participation aux coûts).

La modification introduite en 2014 consiste à ce que l'assurance obligatoire prenne en charge toute complication intervenant à partir de la 13ème semaine de grossesse, qu'il s'agisse de prestations spécifiques de grossesse, du suivi d'une grossesse à risques ou de soins en lien avec une grossesse pathologique. Dans l'esprit du législateur fédéral, les prestations délivrées avant la 13ème semaine de grossesse relèvent de la maladie, avec une participation standard aux coûts de la part de l'assurée. **Le régime d'avant 2014 était donc encore plus dur que la situation actuelle.**

La disposition actuelle de la LAMal, critiquée par l'initiative, relève donc d'un compromis politique, reprenant un article refusé dans le cadre d'un paquet législatif antérieur.

Soutien de l'initiative au niveau fédéral

Afin d'éviter le classement de l'initiative par l'Assemblée fédérale, il importe que l'action des autorités vaudoises soit soutenue au niveau fédéral. En ce sens, l'initiatrice indique avoir pris contact avec des parlementaires fédéraux. Ces derniers considèrent que la situation actuelle relève de l'injustice et soutiennent donc l'initiative. Par ailleurs, les signatures récoltées par l'initiative dans tous les groupes politiques du Grand Conseil démontrent que la problématique dépasse les clivages partisans. Enfin, suite à une discussion au sein du Comité du Forum interparlementaire romand, l'idée consiste à ce que d'autres parlements cantonaux, notamment romands, déposent des initiatives sœurs, dans un mouvement de renforcement de la démarche.

Pourquoi la limite a-t-elle été fixée à partir de la 13ème semaine de grossesse ?

Un arrêt du Tribunal fédéral¹ indique que : « Selon les travaux préparatoires, cette réglementation est justifiée par le fait que le début de la grossesse ne peut être constaté qu'ultérieurement et qu'il se peut que l'assureur ait déjà prélevé une participation aux coûts pour des traitements lorsqu'il apprend que l'assurée est enceinte [...]. La disposition répond ainsi à la volonté du législateur d'empêcher que des prestations pour lesquelles l'assureur pourrait avoir déjà prélevé la participation aux coûts ne soient exemptées après coup, au vu de la charge administrative disproportionnée qui en résulterait ».

Soutiens à l'initiative

Plusieurs commissaires soutiennent l'initiative. A ce titre, ils mettent en avant les arguments suivants :

- L'article 1a de la LAMal stipule que l'assurance de base alloue des prestations non seulement en cas de maladie mais aussi d'accident et de maternité. Dans ce cadre, les prestations obligatoires ne comprennent pas seulement les mesures servant à éliminer des troubles physiques ou psychiques mais aussi les mesures grâce auxquelles un dommage menaçant la santé peut être évité. Une fausse

¹https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/fr/php/aza/http/index.php?highlight_docid=atf%3A%2F%2F144-V-184%3Afr&lang=fr&type=show_document&zoom=YES&

couche ou une grossesse non évolutive constituent des accidents aux conséquences lourdes pour la santé des familles considérées et plus particulièrement des femmes. En l'état, la LAMal ne remplit pas son rôle là où le risque existe.

- Une inégalité de traitement perdure entre les femmes qui arrivent à mener une grossesse à terme et les autres. Ces dernières subissent une double peine : celle de ne pas avoir d'enfant et celle de devoir payer pour ne pas avoir d'enfant. L'injustice constatée doit être éliminée.
- L'arrêt du Tribunal fédéral apparaît totalement désincarné. La justification du non-remboursement des frais en lien avec une fausse couche ou une grossesse non évolutive, ce pour le seul motif de la charge administrative, paraît absurde et choquante.
- Le remboursement des frais médicaux liés aux fausses couches et aux grossesses non évolutives ne fera pas exploser les coûts de la santé et les primes d'assurance maladie.

Question sur la forme de la proposition

D'autres commissaires relèvent la grande importance à ce que, du point de vue de la forme, l'initiative soit particulièrement bien rédigée et étayée, afin de garantir ses chances de succès auprès de l'Assemblée fédérale. Un commissaire plaide même pour le retrait du texte en vue de sa réécriture complète. En effet, l'initiative doit être comprise aussi par ses opposants. Au demeurant, pour ce commissaire, des actions pragmatiques au plan cantonal pourraient s'avérer plus efficaces qu'une initiative portée au niveau fédéral.

Le chef du DSAS rappelle que le Fonds cantonal pour la famille vise des cas particuliers de détresse sociale majeure, non pas le problème d'égalité de traitement et de logique asséculo-logique soulevé par l'initiative. Quoi qu'il en soit, le chef du DSAS relève que le Conseil d'Etat donne son avis sur les initiatives cantonales transmises à l'Assemblée fédérale. Dès lors, le Conseil d'Etat complètera au besoin, dans les formes, les éléments de fond qui pourraient manquer dans l'initiative (récapitulatif des discussions parlementaires, état de situation de la jurisprudence, base argumentative). Au demeurant, le chef du DSAS juge étrange l'argument de la charge administrative rapporté par l'arrêt du Tribunal fédéral. En effet, avec ou sans limite temporelle fixée (dès la 13ème semaine de grossesse ou autre), les assureurs sont inévitablement confrontés à la problématique du remboursement de prestations pour lesquelles une participation aux coûts a déjà été demandée à l'assurée.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette initiative par 14 voix pour, 1 contre et 0 abstention, et de la renvoyer au Conseil d'Etat (art. 132 LGC) pour préavis.

Yverdon-les-Bains, le 15 septembre 2019.

*Le président :
(Signé) Vassilis Venizelos*



REPOSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts – Chirurgie pédiatrique suite, mais à quand la fin ?

Rappel de l'interpellation

En 2015, j'avais posé une question sur les tensions qui étaient apparues dans le service de chirurgie pédiatrique du CHUV. En 2016 le député Jean-Marie Surer déposait une interpellation sur le même sujet. Les réponses du Conseil d'Etat avaient admis que certaines tensions existaient, mais qu'elles étaient en voie d'être réglées par une réorganisation du service. Or, les tensions réapparaissent et sont médiatisées.

Cet état de fait est hautement regrettable, car tout le secteur pédiatrique est particulièrement sensible. Le dégât d'image est fait au moment même où l'hôpital des enfants se construit. On peut que le déplorer.

La transparence sur ces faits est souhaitable pour parer aux interrogations et aux doutes, qui surviennent inévitablement à la lecture des médias.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) *Qu'en est-il réellement des tensions dans ce service ?*
- 2) *Quelles mesures seront prises pour que ces tensions cessent ?*
- 3) *N'y a-t-il pas lieu d'avoir un regard externe et neutre sur les faits décrits ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, tel qu'évoqué par Madame la Députée Labouchère dans son interpellation, le Conseil d'Etat souhaite revenir sur l'historique récent du Service de Chirurgie pédiatrique du CHUV, désormais Service de Chirurgie de l'Enfant et de l'Adolescent (SCEA).

En juillet 2014, afin de mettre en commun et de mutualiser les ressources et les compétences des professionnel·le·s du CHUV et des HUG dans le domaine pédiatrique, ainsi que d'accroître le bassin de recrutement des patient·e·s, le Centre Universitaire Romand de Chirurgie Pédiatrique (CURCP) a été créé. Ce dernier regroupe le Service de Chirurgie pédiatrique et l'Unité Pédiatrique de la Chirurgie Orthopédique et Traumatologique (UPCOT) du CHUV, ainsi, qu'aux HUG, le Service de Chirurgie pédiatrique et le Service d'Orthopédie et Traumatologie pédiatrique.

Sur la base de ce qui avait été fait avec succès dans le domaine de la médecine légale, l'idée de désigner une même personne à la tête du Centre et des deux services de chirurgie pédiatrique du CHUV et des HUG, s'est naturellement imposée. La cheffe du Service de Chirurgie pédiatrique des HUG, a ainsi été nommée à la fois à la direction du CURCP et du Service de Chirurgie pédiatrique du CHUV.

Cependant, après deux ans de fonctionnement, il est apparu que la direction simultanée des deux services lausannois et genevois par une seule personne n'était pas adaptée. En effet, il est difficile pour un·e chirurgien·ne fortement occupé·e en salle d'opération d'assurer une présence suffisante sur les deux sites. Ainsi, la directrice du CURCP s'est rapidement trouvée dans une situation matériellement ingérable. Il lui était difficile de conduire les deux entités simultanément et de fédérer deux équipes, par ailleurs organisées de manière différente. Malgré tous les efforts déployés, il en a résulté des difficultés d'organisation et des dysfonctionnements, principalement sur le site du CHUV.

Face à ces difficultés, la première décision a été de modifier et de renforcer la gouvernance du Service de Chirurgie pédiatrique du CHUV. Le 1^{er} janvier 2017, un chef de service a été nommé au CHUV à la tête du nouveau Service de Chirurgie de l'Enfant et de l'Adolescent (SCEA), comportant deux unités : une unité d'orthopédie et de traumatologie pédiatrique (UPCOT), dont était issu le nouveau chef de service, et une unité de chirurgie pédiatrique « viscérale » (CHP). En outre, le CURCP étant conservé, sa directrice a été confirmée dans ses fonctions.

1) Qu'en est-il réellement des tensions dans ce service ?

Comme évoqué dans la réponse à l'interpellation de M. le Député Surer en 2016, des tensions étaient notamment apparues au cœur de l'ancien Service de Chirurgie pédiatrique du CHUV.

Malgré les changements de structure décrits en préambule, certains dysfonctionnements ont persisté à l'intérieur du CURCP et du SCEA. Si la collaboration entre entités lausannoises et genevoises a très bien fonctionné dans les domaines de l'orthopédie et de la traumatologie pédiatrique, celle portant sur la chirurgie pédiatrique « viscérale » n'a pas été à la hauteur des attentes.

Cependant, il y a lieu de préciser qu'à aucun moment, ni les enfants, ni leur famille n'ont eu à souffrir de ces dysfonctionnements internes car la qualité et la sécurité des soins et des prises en charge ont été assurées en tout temps.

Par ailleurs, la Section Vaud de l'Association suisse des médecins assistant·e·s et chef·fe·s de clinique (ASMAV) s'est adressée en janvier 2018 à la Direction générale du CHUV pour dénoncer certains comportements jugés inadaptés de la part du chef de service du SCEA à l'égard de certains de ses collaborateurs et collaboratrices.

La Direction des ressources humaines du CHUV a tout d'abord tenté de résoudre ces conflits par la voie de la médiation, sans résultats immédiats probants.

En outre, devant la persistance des plaintes d'une collaboratrice à l'encontre de deux médecins cadres du SCEA, une démarche du Groupe Impact a été mandatée à l'été 2017. La Direction générale du CHUV a pris bonne note, en décembre 2017, des conclusions de l'enquête. Celles-ci disculpent les deux médecins cadres de tout harcèlement ou décisions arbitraires et subjectives. Il y est par ailleurs relevé l'excellence du travail accompli, tout en pointant toutefois des tensions interpersonnelles et un style de management directif dans l'ensemble du service.

2) Quelles mesures seront prises pour que ces tensions cessent ?

Compte tenu de tous les événements décrits ci-dessus et d'une nouvelle interpellation de la part de l'ASMAV, la Direction générale du CHUV a décidé de mener une évaluation 360° du SCEA, portant non seulement sur les problèmes de ressources humaines, mais aussi sur son fonctionnement global, sa stratégie et ses potentialités d'évolution et de développement. Elle a donc nommé une commission d'évaluation, composée du Vice-directeur médical du CHUV, président, d'un vice-doyen de la Faculté biologie et médecine, d'un représentant des ressources humaines, ainsi que, afin d'assurer la neutralité des travaux, d'un expert externe, du CHU de Lille. Le chef du Département femme-mère-enfant du CHUV, dont le SCEA dépend, a assuré la liaison entre la commission et le SCEA, pour garantir la bonne compréhension du domaine de l'enfant par l'ensemble des membres impliqués.

Le personnel concerné, ainsi que la hiérarchie et l'ASMAV, ont été informés du lancement de cette évaluation lors d'une réunion qui s'est tenue le lundi 12 novembre 2018.

Entre janvier et février 2019, la Commission a rencontré 56 collaborateurs et collaboratrices internes au SCEA, et 20 externes, dont certain·e·s travaillant aux HUG, et impliqué·e·s dans le CURCP. En avril, elle a remis son rapport, validé par l'ensemble de ses membres, au directeur général du CHUV.

La Commission a constaté des différences de fonctionnement importantes entre les 2 unités du SCEA : l'UPCOT fonctionne comme une entité structurée, alors que l'unité CHP fonctionne de manière très centrée sur les différents médecins-cadre spécialistes, sans concertation entre eux. De plus, la légitimité du chef de service SCEA est contestée par certains médecins cadres, parce qu'il n'est pas formellement porteur du titre de spécialiste ISFM en chirurgie pédiatrique, bien qu'il ait une expérience de plus de trente ans dans le domaine de la chirurgie de l'enfant.

Si les relations sont jugées bonnes entre les différents médecins cadres et les soignant·e·s ou le personnel administratif, l'absence de concertation rend la gestion de l'unité et de ses ressources en lits, locaux et personnel difficile, génératrice de tensions, et donc peu satisfaisante et épuisante à long terme. Ces tensions internes ont été responsables de dérapages verbaux occasionnels d'un très petit nombre de collaborateurs et collaboratrices.

Malgré cela, les prestations cliniques ont continué à être assurées à la satisfaction des patient·e·s, et sont jugées globalement de bonne qualité par la majorité des collaborateurs et collaboratrices internes et externes au SCEA.

Sur le plan académique, l'activité d'enseignement est assurée à la satisfaction des étudiant·e·s. En revanche, les activités de recherche mériteraient d'être mieux soutenues.

Sur la base de ce rapport, la Direction générale du CHUV a décidé de mesures de restructuration pour préciser les rôles et responsabilités de certains médecins cadres de l'unité CHP, sans remettre en cause le rôle du chef de service SCEA.

Un médecin-chef avec le titre ISFM en chirurgie pédiatrique a été nommé à la tête de l'unité CHP pour seconder le chef du SCEA avec pour mission de restructurer le fonctionnement de l'unité et de développer des synergies avec son homologue des HUG, elle-même chirurgienne pédiatre ISFM. Ces modifications ont été réalisées en accord avec la directrice du CURCP et les directions générales des deux hôpitaux universitaires. Cette nouvelle organisation du SCEA a été formellement présentée aux collaborateurs et collaboratrices du service lors d'une séance qui s'est tenue le 27 septembre 2019, et a reçu un accueil très satisfaisant.

Parallèlement, des modifications de structure ont également eu lieu aux HUG. En effet, suite au départ du responsable du Service d'Orthopédie et de Traumatologie pédiatrique, la Direction générale des HUG a décidé de transformer ce service en une unité du Service de Chirurgie pédiatrique de telle sorte qu'aujourd'hui, les structures lausannoises et genevoises sont désormais symétriques et devraient permettre au CURCP de retrouver la dynamique souhaitée à l'origine de sa création.

Enfin, un suivi du SCEA par la même commission que celle constituée pour l'évaluation 360°, à l'exception de l'expert externe, est déjà prévu dans un an.

3) N'y a-t-il pas lieu d'avoir un regard externe et neutre sur les faits décrits ?

Le Conseil d'Etat renvoie à la question 2. Il juge que la commission nommée pour procéder à l'évaluation complète du SCEA possédait à la fois les compétences et la neutralité nécessaires, et que la Direction générale du CHUV a pris les mesures utiles et adéquates pour mettre fin aux tensions existantes dans le service.

En conclusion, le Conseil d'Etat et la Direction générale du CHUV continuent d'accorder une attention soutenue à la situation actuelle du SCEA et à l'impact des mesures de réorganisation prises.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 30 octobre.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Circé Fuchs – Quels soins psychiatriques pour le Chablais

Rappel de l'interpellation

La fondation de Nant qui assure l'ensemble des soins psychiatriques publics de l'Est vaudois, a fait savoir récemment qu'elle entendait fermer prochainement son antenne d'Aigle. Celle-ci accueille tous les jours entre 9h et 16h entre dix et quinze personnes qui ont besoin d'un soutien psychologique dispensé par deux infirmiers et un psy. Il leur sera demandé à partir du 1^{er} avril de se rendre dans les locaux de Vevey.

Nous apprenons par le quotidien « 24Heures » qu'initialement, la fermeture était prévue cet été, en lien avec son redéploiement dans l'Espace santé contigu au futur hôpital unique de Rennaz. La date de la fermeture de l'antenne du Grand Chêne à Aigle aurait été anticipée en raison du départ d'un collaborateur de l'équipe.

Selon la porte-parole de la Fondation de Nant, interrogée par le quotidien, « cette décision n'a pas pour but premier de réaliser des économies », mais elle ajoute qu'elle se prend « dans un contexte économique tendu pour lequel nous avons sollicité des demandes de soutien financier auprès du Canton ».

Cette décision de concentration à Vevey est, à nos yeux, incompréhensible s'agissant précisément de personnes fragiles psychiquement. Il n'est pas judicieux de leur demander de faire des déplacements quasi-hebdomadaires aussi importants depuis le Chablais et ses vallées, parfois avec des changements de train et/ou de bus.

Toujours selon « 24Heures », le chef de département, Pierre-Yves Maillard, n'ayant pas été informé du changement, va demander, via ses services, des explications à la Fondation.

Nous serions heureux que le Conseil d'Etat puisse les partager avec nous et nous rassurer sur l'avenir de la prise en charge de ces patients, déjà fragilisés, qui ne devrait se faire que dans des institutions de proximité.

Nous posons les questions suivantes :

- 1. Qu'est-il prévu à l'avenir en matière d'offre de soins psychiatriques dans le Chablais ?*
- 2. Le Conseil d'Etat juge-t-il raisonnable d'exiger de patients fragilisés du Chablais une prise en charge à Vevey ?*
- 3. Le Conseil d'Etat est-il prêt à soutenir la Fondation de Nant afin qu'elle puisse maintenir une antenne dans le Chablais ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Introduction

Avant de répondre spécifiquement aux questions posées par Madame Circé Fuchs, le Conseil d'Etat souhaite préciser certaines notions relatives à la prise en charge des patients, en particulier en psychiatrie de la personne âgée. Le dispositif est constitué de structures dont l'intensité de la prise en charge varie.

a) Hôpitaux de jour

Les hôpitaux de jour constituent la structure ambulatoire de prise en charge de patients dont l'intensité est la plus élevée. Elle a pour vocation de proposer au patient un projet thérapeutique lui permettant soit d'éviter une hospitalisation, soit de lui permettre, après un séjour stationnaire, de reprendre pied en douceur dans son environnement quotidien. Une telle structure propose des thérapies individuelles ou de groupe qui représentent une part importante de la structuration de la journée (environ 4 heures de thérapies sur une journée).

La vocation d'une telle structure est la réintégration rapide du patient dans son environnement quotidien par une prise en charge d'une durée relativement courte (sur 30 à 90 jours).

b) Centres de jour

Les centres de jour sont souvent confondus avec les hôpitaux de jour. D'ailleurs, aujourd'hui, il n'existe pas de différences tarifaires entre centre de jour et hôpital de jour dans le canton, ce qui pénalise les hôpitaux de jour dont l'intensité des prestations est plus élevée. Dans le cadre d'un centre de jour, une activité médicale et thérapeutique est proposée au patient, mais avec une intensité moindre. La part des activités occupationnelles est plus importante et bien qu'un projet thérapeutique soit proposé au patient, il ne vise pas forcément à un retour à une autonomie complète. La durée de prise en charge varie entre 3 et 12 mois.

c) Centre d'accueil temporaire – CAT

Les centres d'accueil temporaire font partie des structures médico-sociales et non hospitalières. Ils accueillent des personnes vivant à domicile, fragilisées par la vieillesse, l'isolement ou un handicap. Ils peuvent également accueillir des personnes avec un trouble cognitif léger ou modéré. Les CAT offrent principalement des animations socio-culturelles, des repas en commun, ainsi que des soins ambulatoires. Cette offre favorise le maintien à domicile et facilite le maintien de l'autonomie fonctionnelle de la personne.

La durée de la prise en charge n'est pas limitée.

Les hôpitaux de jour pour personnes âgées se développent actuellement comme alternative à l'hospitalisation complète et remplacent petit à petit les centres de jour, dont la mission est un peu ambiguë, à cheval entre le CAT et l'hôpital de jour. La Conférence des directeurs des affaires sanitaires (CDS) travaille d'ailleurs à mieux définir les critères qui permettent aux cantons de reconnaître un hôpital de jour, son niveau de prestations, les dotations associées et la part de son financement qui ne découle pas directement de la LAMal.

Situation du centre de jour d'Aigle

Dans cette perspective, la Fondation de Nant a transformé son centre de jour de Vevey en véritable hôpital de jour. Au moment des réflexions qui ont poussé la Fondation à investir sur le site de Rennaz, un hôpital de jour devait également se développer pour le Chablais. Toutefois, aujourd'hui, l'hôpital de jour de Vevey dispose de places suffisantes pour couvrir les besoins exprimés par l'ensemble de la population de l'Est vaudois. La question s'est donc posée de savoir, si une synergie n'était pas possible entre les deux structures et le CAT du Grand-Chêne.

L'évaluation des patients traités au centre de jour d'Aigle a montré que seuls deux d'entre eux nécessitaient une prise en charge dans un hôpital de jour et ont donc été orientés vers celui de Vevey. Les autres patients, bénéficiant plus d'un programme visant à maintenir leur indépendance fonctionnelle, ont pu être orientés vers le CAT du Grand-Chêne à Aigle avec un renforcement des compétences psychiatriques dans ce centre.

Réponses aux questions

1. Qu'est-il prévu à l'avenir en matière d'offre de soins psychiatriques dans le Chablais ?

L'organisation prévue des soins psychiatriques dans l'Est vaudois a passablement évolué depuis la décision de construire le site de Rennaz. En effet, la Fondation de Nant a examiné quelles prestations peuvent être regroupées sur le site de Rennaz et quelles sont celles qui présentent un avantage à être offertes de manière plus décentralisée.

Le site de Rennaz accueillera les urgences psychiatriques, à proximité directe des urgences somatiques, permettant ainsi une meilleure prise en charge des patients dont les pathologies sont multiples. Les locaux de l'Espace santé Rennaz, à proximité directe de l'hôpital, concentreront des prestations ambulatoires.

A Aigle, une présence sera assurée pour les consultations ambulatoires de psychiatrie pour les personnes dont la mobilité est réduite et la prise en soins de proximité est incontournable, que ce soit des personnes âgées, des adultes ou des enfants et adolescents. En psychiatrie adulte plus particulièrement, la consultation d'addictologie est maintenue.

Il est également important de relever qu'une équipe mobile en soins psychiatriques communautaires adulte dessert l'ensemble du Chablais. En outre, une équipe mobile de soins psychiatriques de l'âge avancé existe déjà et sera renforcée dès 2020. Elle fonctionne actuellement déjà avec deux antennes distinctes ; l'une pour le Chablais et l'autre pour la Riviera.

Enfin, le CAT d'Aigle, renforcé en psychiatrie gériatrique permet d'accueillir les patients nécessitant une prise en charge permettant de stimuler leurs ressources. Il est prévu de déplacer le CAT d'Aigle du Grand-Chêne à la Rue du Bourg en 2020.

2. Le Conseil d'Etat juge-t-il raisonnable d'exiger de patients fragilisés du Chablais une prise en charge à Vevey ?

L'ensemble des patients souffrant d'une pathologie psychiatriques sont fragilisés. Comme on l'a vu ci-dessus, la prise en charge de ces patients ne se limite pas à l'hospitalisation de jour ; la volonté du Conseil d'Etat est de développer les prestations permettant le maintien à domicile par un renforcement des équipes mobiles notamment.

Si la prestation d'hôpital de jour répond aux besoins de certains patients, une telle structure doit proposer un minimum de 10 places pour pouvoir offrir une palette de prestations adéquate. Aujourd'hui, la demande pour cette prise en charge est insuffisante dans le Chablais pour justifier l'ouverture d'un second hôpital de jour. La décision de proposer aux deux patients concernés un transport sur Vevey n'est certes pas une solution idéale, mais elle permet à ces patients de bénéficier d'un projet de soins adapté.

3. Le Conseil d'Etat est-il prêt à soutenir la Fondation de Nant afin qu'elle puisse maintenir une antenne dans le Chablais ?

L'ensemble des prestations psychiatriques communautaires ambulatoires nécessite un soutien de l'Etat, les prestations facturables à l'assurance obligatoire des soins ne couvrant largement pas l'ensemble des besoins des patients. En particulier, les limitations de prestations imposées par le tarmed dans le domaine de la psychiatrie ambulatoire ne permettent pas de répondre aux besoins des patients et les tarifs forfaitaires des hôpitaux de jour ne sont pas du tout représentatifs de l'intensité de la prise en charge des patients. En outre, le besoin accru de coordination et de réseaux caractéristiques des populations prises en charge par le secteur de la psychiatrie publique en ambulatoire justifie une participation financière de l'Etat.

L'organisation de ces structures dépend également de la disponibilité du personnel et une taille minimale est nécessaire pour garantir une prise en charge de qualité à un coût supportable. En l'occurrence, pour deux patients, la proposition d'une prise en charge à l'hôpital de jour de Vevey constitue une amélioration par rapport aux prestations thérapeutiques du Centre de jour d'Aigle, alors qu'une solution de proximité, adéquate, a pu être trouvée pour les autres patients fréquentant le Centre de jour.

On constate également que le dispositif proposé par Nant ne se limite pas à une prise en charge d'hôpital de jour, mais comprend un ensemble de prestations visant à permettre autant que possible le maintien du patient dans son lieu de vie. En ce sens, une antenne de Nant est bien maintenue dans le Chablais.

Conclusion

L'évolution des traitements en psychiatrie force les institutions à évoluer et à proposer de nouvelles prestations. En particulier, les hôpitaux de jour évoluent vers une intensification des prestations à visée thérapeutiques qui ne sont pas nécessaires pour l'ensemble des patients. Mais comme on l'a vu, l'offre en soins est bien plus large, puisqu'il existe dans le Chablais des consultations ambulatoires, des équipes mobiles en psychiatrie communautaire et un CAT spécialisé en psychiatrie de l'âge avancé. Le Conseil d'Etat estime l'offre en soins suffisante même s'il n'exclut pas d'autres développements possibles dans la perspective notamment d'éviter des hospitalisations et de proposer une prise en charge élargie dans la communauté.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 août 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

Motion Rebecca Joly et consorts – Réglementer la pratique de la médecine complémentaire

Texte déposé

L'été dernier, le sujet des médecines complémentaires a fait la une des journaux au sujet de pratiques de certains professionnels qui n'étaient pas acceptables — notamment quant à la « guérison » de l'homosexualité. La soussignée avait alors déposé une question orale pour demander au gouvernement quelles étaient les possibilités d'agir, pour le canton. Cette motion fait suite à la réponse reçue à cette question.

En effet, un rapport de 2016 de l'Institut universitaire de médecine sociale et préventive (IUMSP), du Centre d'évaluation et d'expertise en santé publique (CEESAN) et du Centre de médecine intégrative et complémentaire (CEMIC)¹ mettait en avant la carence du système vaudois en matière de régulation des médecines complémentaires. Ainsi, dans un cas comme celui qui a été mis au jour cet été, le canton ne peut rien faire.

Or, cette situation n'est aujourd'hui plus acceptable. Comme le montre l'étude de 2016, les Vaudois et les Vaudoises recourent fortement — le plus haut taux de Suisse — à ces médecines. Des études scientifiques montrent les effets bénéfiques de ces médecines complémentaires. Les formations en la matière ont évolué et il est également important que des professionnels correctement formés puissent obtenir une reconnaissance de leur travail. De plus, la forte sollicitation de la population de ces médecines complémentaires a créé un besoin de la part des praticiens de médecine dite « traditionnelle » de plus d'information sur les thérapies complémentaires et leurs effets. Enfin, l'ouverture du CHUV à ces médecines peut entraîner une augmentation de la confiance de la population dans ces médecines.

De manière générale, pour des raisons de santé publique, l'Etat aurait intérêt à intervenir afin d'éviter les abus, notamment pour les thérapies remboursées par une assurance complémentaire. En effet, la présence de professionnels de la santé peu ou mal formés peut avoir des effets négatifs importants pour leur patient, soit un retard de diagnostic ou le traitement de « maladies » qui n'en sont pas. Or, au final, ces patients finissent par devoir nécessiter plus de soins et cela péjore leur état de santé. Aujourd'hui, lorsque l'on va voir un homéopathe non-médecin, il s'agit d'un professionnel de la santé et il y a une attente légitime quant à la qualité des soins qui seront prodigués. Or, cette qualité n'est aujourd'hui pas assurée, dans le canton de Vaud, contrairement à d'autres cantons.

La présente motion vise ainsi à ce que l'Etat se dote d'outils afin de pouvoir mieux réguler l'offre de médecine complémentaire présente sur le canton, en s'inspirant des pistes ouvertes par le rapport de 2016 sur les médecines complémentaires dans le canton de Vaud. Cela n'exclurait pas des pratiques de se développer en marge de ce cadre, mais il s'agit d'assurer que des professions reconnues soient un minimum encadrées par l'Etat pour des raisons de santé publique.

Renvoi à une commission avec au moins 20

*(Signé) Rebecca Joly
et 30 cosignataires*

Développement

Mme Rebecca Joly (VER) : — Je ne reviendrai pas sur les vertus des médecines complémentaires telles qu'elles viennent d'être décrites par ma collègue Léonore Porchet au point précédent de l'ordre du jour. J'ajouterai toutefois que, dans le canton de Vaud, un tiers des habitants disent avoir recours régulièrement à des thérapeutes de médecine complémentaire, soit le taux le plus haut de Suisse. Or,

¹ Voir l'étude ici : https://www.iumsp.ch/Publications/pdf/rds254_fr.pdf

dans notre canton, aucun cadre légal ne traite des médecines complémentaires, que ce soit pour reconnaître les formations des thérapeutes ou pour protéger les patients contre d'éventuelles personnes abusant de titres. Quand on songe que 30 % des Vaudoises et Vaudois recourent à de telles thérapies, on peut craindre un problème de santé publique du fait que l'Etat ne traite pas de la question. Aujourd'hui, il existe pourtant des formations importantes et exigeantes en matière de thérapie et de médecine complémentaire. Quatre diplômes fédéraux viennent d'être mis en place, qui exigent de nombreuses heures de théorie et de pratique, de la part des thérapeutes. Or, dans notre canton, du fait de l'absence de cadre légal, ces thérapeutes ne sont pas reconnus.

C'est la raison pour laquelle je dépose la présente motion, qui demande à l'Etat de poser un cadre permettant de reconnaître les thérapeutes et de protéger les patients ayant recours aux médecines complémentaires. Je me réjouis d'en discuter plus avant en commission.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DE LA SANTE PUBLIQUE**chargée d'examiner l'objet suivant :****Motion Rebecca Joly et consorts - Réglementer la pratique de la médecine complémentaire****1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le 13 septembre 2019.

Présent-e-s : Mmes Sonya Butera, Jessica Jaccoud, Rebecca Joly (en remplacement d'Andreas Wüthrich), Léonore Porchet, Anne-Lise Rime (en remplacement de Carole Dubois), Graziella Schaller, Valérie Schwaar (en remplacement de Claire Attinger Doepper), Marion Wahlen (en remplacement de Florence Gross). MM. Jean-Luc Chollet, Thierry Dubois, Olivier Petermann, Vassilis Venizelos (présidence), Philippe Vuillemin, Marc Vuilleumier. Excusé-e-s : Mmes Claire Attinger Doepper, Carole Dubois, Florence Gross, Christelle Luisier Bordard. M. Andreas Wüthrich.

Représentants du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS) : MM. Karim Boubaker, Médecin cantonal, Pierre-François Leyvraz, Directeur général du CHUV.

2. POSITION DE LA MOTIONNAIRE

Le canton de Vaud ne connaît pas de réglementation des médecines complémentaires (pas de protection des titres, pas de registre des praticiens...). Il n'y a donc pas moyen de savoir qui, dans le canton, exerce les médecines complémentaires, et sous quelles modalités.

Dans le cadre de l'étude publiée en 2016 sur les médecines complémentaires dans le canton, le travail de comparaison intercantonal a montré que le canton de Vaud était un des seuls à ne pas disposer d'une réglementation en la matière. La même étude indique que 30% de la population vaudoise recourt régulièrement aux médecines complémentaires. Dès lors, un intérêt de santé publique existe à ce que l'exercice des médecines complémentaires soit encadré par l'Etat et que la confiance que les Vaudoises et les Vaudois placent dans les médecines complémentaires soit enfin reconnue.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**Contrôle des demandes d'autorisation : une responsabilité cantonale**

Actuellement, le Canton de Vaud autorise 27 professions dites de la santé. Les professions en lien avec la loi fédérale sur les professions médicales – LPMéd (médecin, pharmacien, dentiste, vétérinaire, chiropraticien) sont autorisées depuis très longtemps. Ces dernières années sont arrivées plusieurs lois fédérales, dont la loi sur les professions de la santé (LPSan) et la loi sur les professions de la psychologie (LPsy), qui vont dans le sens de donner un meilleur cadre aux professions de la santé autres que médicales. Ces nouvelles lois accroissent la responsabilité cantonale du contrôle de ces professions. Le système d'autorisation fonctionne sur la base de critères fixés au niveau fédéral (école suivie, diplôme obtenu) auxquels s'ajoutent les critères définis au plan cantonal (solvabilité, respect de la déontologie, comportement adéquat). Actuellement dans le canton, 6 à 8 personnes traitent 4'000 à 5'000 demandes d'autorisation par année, dont 1'000 à 1'500 sont

nouvelles. Avec les lois récemment entrées en vigueur (LPSan, LPsy), ces chiffres vont doubler, voire tripler.

Etat des lieux des pratiques de thérapies complémentaires dans le canton

Dans ce contexte, le DSAS avait mandaté l'Institut de médecine sociale et préventive (IUMSP, désormais Unisanté) pour établir un état des lieux des pratiques de thérapies complémentaires dans le canton. Le rapport de l'IUMSP montre que ces thérapies évoluent de manière constante. A un rythme élevé, de nouvelles thérapies apparaissent, souvent en développement de thérapies anciennes. A l'époque de l'élaboration du rapport, 150 types de thérapies complémentaires différentes ont été relevées, les thérapeutes pratiquant le plus souvent plusieurs thérapies différentes. A cela s'ajoute, les changements de lieu de travail des thérapeutes considérés.

Validation des acquis

Le deuxième constat du rapport porte sur le mode de validation des acquis. Cette validation intervient par le biais de deux fondations dont l'une est privée : la Fondation suisse pour les médecines complémentaires (ASCA). Cette dernière reconnaît les écoles de formation, créées parfois de façon spontanée, sur des critères qui lui sont propres, sans l'arsenal universitaire du modèle de reconnaissance des formations du personnel soignant. La même ASCA reconnaît les écoles et valide l'acquis des personnes ayant suivi ces écoles, consacrant une forme de conflit d'intérêt. En conséquence, alors qu'un bon nombre de personnes dans le canton ont recours aux thérapies complémentaires, se pose le problème de la garantie de la sécurité/qualité des soins complémentaires prodigués.

Alternatives envisageables

Dans ces circonstances, le DSAS a procédé à l'époque à une évaluation des différentes alternatives envisageables. Aucune des alternatives considérées n'a été jugée satisfaisante. Le modèle tessinois (autorisation de pratiquer accordée après examen portant sur des notions de base en anatomie, physiologie et physiopathologie) apparaît compliqué à mettre en place dans le canton de Vaud (2'500 à 3'000 thérapeutes complémentaires pratiquant régulièrement) et ne permet pas d'assurer le suivi des thérapeutes en question. Le modèle genevois (enregistrement des thérapeutes complémentaires) ne semble pas fonctionner, les thérapeutes, une fois dans le registre, ne prenant pas la peine d'annoncer les changements (types de thérapie pratiquée, lieux de pratique...). Aussi, une modification de la loi genevoise sur la santé publique prévoit de limiter l'enregistrement des thérapeutes complémentaires afin de tenir compte uniquement des thérapies complémentaires reconnues par l'assurance obligatoire des soins (AOS). Dès lors, le DSAS a jugé que les conditions n'étaient pas réunies pour mettre en place un système d'autorisation pratique et garantissant la sécurité des soins complémentaires.

Solution au niveau fédéral ?

Si la situation peut être jugée comme insatisfaisante, il n'en reste pas moins que l'initiative devrait venir de la Confédération. En effet, tant que les thérapeutes complémentaires ne sont pas considérés comme des professionnels de la santé, il n'existe guère de solution pour réglementer le domaine, malgré l'ouverture du DSAS sur la question. De 18'000 à 20'000 professionnels de la santé, tous types confondus, exercent actuellement dans le canton. L'ajout de 3'000 thérapeutes complémentaires représenterait une augmentation de plus de 10%, impactant notablement le système d'autorisation et de contrôle, système contraint alors de grossir. A ce titre, une pesée d'intérêts doit être opérée en regard du bénéfice sanitaire escompté.

Création d'un système d'autorisation des pratiques de thérapies complémentaires ?

En 2017, la décision a clairement été prise de ne pas réglementer les thérapies complémentaires. Néanmoins, si la motion venait à être acceptée, **un système d'autorisation de pratiquer les thérapies complémentaires peut être instauré**, impliquant l'octroi des ressources nécessaires en lien. A cette fin, la législation cantonale (absence de base légale fédérale en la matière) devra être modifiée afin de prévoir une obligation d'autorisation pour les professionnels des thérapies complémentaires. Comme la liste de ces thérapies évolue constamment, il s'imposerait de faire référence aux listes de l'ASCA et du RME (Registre de médecine empirique). Une capacité de valider les acquis des requérants devra également être mise en place, ou alors la décision devra être prise de reprendre la validation effectuée par l'ASCA ou le RME.

4. DISCUSSION GENERALE

Médecine complémentaire ou médecine alternative ?

Le médecin cantonal indique que les deux expressions sont équivalentes dans le discours quotidien. Dans le système américain, une thérapie complémentaire vient en complément d'un traitement médical allopathique et une thérapie alternative est engagée indépendamment – ou en lieu et place – d'un traitement médical allopathique. La confusion croît lorsque des médecins pratiquent eux-mêmes des thérapies complémentaires.

Pour un commissaire, dans l'idée de proposer une palette de traitements aux patients, il convient de parler de médecine complémentaire plutôt que de médecine alternative.

Le directeur du CHUV va dans le même sens. Le centre du CHUV spécialisé en la matière se nomme d'ailleurs CEMIC – Centre de médecine intégrative et complémentaire, dans l'idée que les thérapies complémentaires répondent à une indication médicale et servent une prise en charge globale du patient.

Système d'autorisation de pratiquer, ou système de reconnaissance des titres ?

Une députée relève que quatre diplômes fédéraux de thérapies complémentaires (homéopathie, médecine ayurvédique, médecine traditionnelle chinoise, médecine traditionnelle européenne) vont prochainement être mis en place, avec un important nombre d'heures de pratique imposé. Elle se demande s'il ne serait pas plus judicieux de privilégier un système de reconnaissance des titres plutôt qu'un système d'autorisation de pratiquer. Une telle approche serait moins lourde en termes de ressources administratives.

Le médecin cantonal considère l'option envisageable mais craint la création d'une différence entre les thérapeutes au bénéfice du diplôme reconnu et les thérapeutes qui pratiquent depuis longtemps et qui ont une grande clientèle mais qui n'adhèrent pas forcément à la nouvelle réglementation. Par ailleurs, les diplômes mis en place par la Confédération sont généralement accessibles à un nombre restreint de candidats (périodes de formation et d'examen limitées...). Dans le concret, il ne sera pas aisé de savoir quoi faire avec les personnes qui continueront à effectuer des thérapies non reconnues dans le nouveau cadre.

Validation des acquis d'expérience ?

On pourrait aussi opter pour une validation des acquis d'expérience, par exemple en reprenant la reconnaissance octroyée par l'ASCA ou le RME. L'ASCA est en effet l'organe des assureurs complémentaires qui reconnaît les thérapeutes en vue de leur remboursement par les assurances complémentaires. Les seuls thérapeutes complémentaires considérés comme des professionnels de la santé, au sens de la législation fédérale et cantonale, seraient alors ceux au bénéfice du diplôme reconnu par la Confédération dans les domaines de l'homéopathie, la médecine ayurvédique, la médecine traditionnelle chinoise ou la médecine traditionnelle européenne.

Protection contre le charlatanisme

Plusieurs commissaires évoquent la nécessité de prévoir une réglementation. A ce titre, ils font tout particulièrement valoir la protection des patients contre le charlatanisme voire des actes « thérapeutiques » médicalement contre-indiqués, et l'aide au patient dans le choix de son thérapeute complémentaire.

Dans cette perspective de garantir la qualité des prestations et de protéger les patients contre des éventuels abus, plusieurs commissaires plaident en faveur d'une régulation souple et évolutive, qu'elle soit de niveau législatif ou non. Charge au Conseil d'Etat de définir la solution la plus adéquate, en lien notamment avec le cadre fédéral en développement.

La motionnaire souligne à ce propos l'intérêt de mettre en place un système de contrôle, plutôt qu'une simple interdiction de certaines pratiques. Une telle approche permettrait de fonder la confiance des patients envers des thérapeutes au bénéfice d'un titre protégé.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette motion par 13 voix pour, 0 contre et 1 abstention, et de la renvoyer au Conseil d'Etat.

Yverdon-les-Bains, le 26 janvier 2020.

*Le président :
(Signé) Vassilis Venizelos*

Motion Werner Riesen et consorts – Pour un bon compromis suisse autour de la valeur du point tarifaire (VPT)

Texte déposé

Dans le canton de Vaud aussi, les coûts de l'assurance-maladie augmentent de manière démesurée. De plus en plus de familles et de personnes âgées sont contraintes de demander des prestations complémentaires pour les primes d'assurance-maladie. En conséquence, les services administratifs qui s'en occupent ne cessent de se développer. Mais la réduction des primes ne s'attaque qu'aux symptômes ; le mal n'est pas traité à la racine ! En plus de la croissance notoire du volume des prestations dans les hôpitaux et dans les cabinets médicaux, les valeurs des points tarifaires (VPT) sont supérieures (0.95) à la moyenne et font aussi grimper les coûts de santé dans notre canton. Seules celles en vigueur dans les cantons de Genève (0.96) et du Jura (0.97) sont légèrement plus élevées. Dans le canton de Berne, dont les structures sont comparables aux nôtres, la VPT s'élève à 0.86.

Il est vrai que tous les cantons ne sont pas comparables : dans certains d'entre eux, les médecins délivrent des médicaments, augmentant ainsi leur revenu. Cette pratique est interdite dans notre canton, raison pour laquelle j'ai suggéré en vain une solution favorable aux médecins et aux patients lors de la révision de 2014 de la Loi sur la santé publique (Exposé des motifs et projet de loi n° 119) : l'introduction de la pharmacie restrictive. Il s'agit d'un système dont dispose notamment le canton de Berne.

C'est pourquoi il serait excessif de demander à nos médecins d'employer la VPT la plus basse, celle en vigueur dans le canton du Valais par exemple. En préconisant d'appliquer la valeur moyenne suisse (0.89) aux médecins libres praticiens, tout comme aux services hospitaliers ambulatoires, une solution pragmatique est proposée. La VPT serait d'environ 6% inférieure à celle actuellement en vigueur, mais néanmoins d'à peu près 8% supérieure aux VPT les plus basses (Lucerne, Valais, Zoug). Après une hausse des coûts de 106% dans le canton de Vaud entre 1997 et 2016 au niveau des médecins en libre pratique et des services hospitaliers ambulatoires, une correction modérée est souhaitable ! Par ailleurs, un monitoring ciblé devrait permettre d'identifier à temps si les nouvelles mesures prises sont contournées par une augmentation du volume des prestations.

En conséquence, j'ai le privilège d'inviter le Conseil d'Etat, dans le cadre de ses compétences en matière de conventions tarifaires ambulatoires applicables aux médecins en libre pratique et aux services hospitaliers ambulatoires, et dans un délai de trois ans au plus après la transmission de cette motion :

- a. à faire baisser progressivement les valeurs excessives dans notre canton, sauf pour la médecine de famille ;
- b. à mettre en place un monitoring permettant de contrôler que les mesures ne sont pas contournées par une hausse du volume des prestations.

Prise en considération immédiate.

(Signé) Werner Riesen
et 26 cosignataires

Développement

M. Werner Riesen (UDC) : — En 2017, notre canton comptait 203'000 personnes qui ne pouvaient plus payer leurs primes d'assurance-maladie. Les projections pour 2018 prévoient que la barre des 230'000 personnes sera franchie, soit un Vaudois sur quatre. En conséquence directe, les services administratifs y relatifs ne cessent de se développer, augmentant du même coup les charges de l'Etat. En moyenne suisse, la part des coûts de la santé imputables aux médecins représente 30 %. Dans notre canton, les valeurs du point tarifaire (VPT) sont excessivement supérieures à la moyenne nationale. Tout le monde parle des problèmes des coûts de la santé, mais rien n'avance à cause des lobbies qui se

rejettent mutuellement la responsabilité de cette inflation. Il est temps de donner un signal fort en s'attaquant concrètement et efficacement à l'une des racines du problème et de profiter de ce levier de compétence cantonale pour limiter les tarifs excessifs et ainsi agir positivement sur l'évolution des coûts de la santé qui — rappelons-le — engendrent insidieusement une paupérisation de la population vaudoise. *(Une image est projetée. Voir Tableau 1 à la fin du document.)*

Vous pouvez constater que la VPT (0,95) du canton de Vaud est supérieure à la moyenne suisse et que seuls les cantons de Genève et du Jura sont légèrement plus élevées. Dans le canton de Berne, dont les structures sont comparables aux nôtres, la VPT s'élève à 0,86. Il est vrai que tous les cantons ne sont pas comparables : dans certains d'entre eux, les médecins délivrent des médicaments, augmentant ainsi leur revenu. Cette pratique est interdite dans notre canton, raison pour laquelle j'ai suggéré, en vain, une solution favorable aux médecins et aux patients lors de la révision de la Loi sur la santé publique de 2014 (Exposé des motifs et projet de loi n°119) : l'introduction de la propharmacie restrictive. Il s'agit d'un système dont dispose notamment le canton de Berne.

C'est pourquoi il serait excessif de demander à nos médecins d'employer la VPT la plus basse, celle en vigueur dans le canton du Valais par exemple. En préconisant d'appliquer la valeur moyenne suisse (0,89) aux médecins libres praticiens, tout comme aux services hospitaliers ambulatoires, une solution pragmatique est proposée. La VPT serait d'environ 6 % inférieure à celle actuellement en vigueur, mais néanmoins d'à peu près 8 % supérieure aux VPT les plus basses (Lucerne, Valais, Zoug). Après une hausse des coûts de 106 % dans le canton de Vaud entre 1997 et 2017, au niveau des médecins en libre pratique et des services hospitaliers ambulatoires, une correction modérée est souhaitable ! Par ailleurs, un monitoring ciblé devrait permettre de déterminer à temps si les nouvelles mesures prises sont contournées par une augmentation du volume des prestations. *(Une image est projetée. Voir tableau 2 à la fin du document.)*

Le tableau affiché montre les coûts de la santé des médecins en libre pratique et des services hospitaliers ambulatoires basés sur l'année 2017. Sur le tableau A, vous pouvez voir les coûts que représentent les médecins et les soins hospitaliers ambulatoires. A la fin, vous pouvez voir l'économie que l'on pourrait faire avec le VPT de 0.89 qui est la valeur moyenne. Dans le tableau B, vous pouvez voir l'économie réalisée avec le VPT de 0.86 qui est appliqué dans le canton de Berne. Dans ces tableaux, les médecins de famille sont inclus. *(Une image est projetée. Voir tableau 3 à la fin du document.)*

Dans ce dernier tableau, on voit que la médecine de famille est exclue. Ce tableau montre aussi l'économie que l'on pourrait réaliser dans notre canton.

Pour conclure, étant donné la complexité de ce sujet, je souhaite que cette motion soit renvoyée à une commission.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

Kant. Taxpunktwerte

(Hinweis: diejenigen der Spitalambulatorien weichen z.T. davon ab; insgesamt resultiert aber auch für die Ambulatorien etwa derselbe Durchschnittswert von 0.89 – je nachdem wie gewichtet wird)

AGAE	0 89
BEAE	0 86
BLAE	0 91
BSAE	0 91
FRAE	0 91
GEAE	0 96
JUAE	0 97
LUAE	0 82
NEAE	0 91
OSTAE (AI A	0 83
SOAE	0 84
SZAE	0 82
TIAE	0 93
UNOAE (UR	0 86
VDAE	0 95
VSAE	0 82
ZGAE	0 82
ZHAE	0 89

- A) In VD wird bei den frei praktizierenden Ärzten und spitalambulant neu der CH-Durchschnitts-Taxpunkt看wert verwendet:

	Behandlungskosten im Kanton Waadt von Waadtländer Bevölkerung	Taxpunkt看wert CH	Einsparung
	(in CHF)	(in CHF)	(in %)
TARMED Arzt	645'682'412	614'041'524	-4.9%
TARMED Spital	428'454'606	416'377'496	-2.8%
TARMED Total	1'074'137'019	1'030'419'020	-4.1%
Quelle: SASIS AG - Datenpool und Tarifpool.			

31,64 mio
12,08 mio
43,72 mio

- B) Ein Vergleich dazu, wenn in VD bei den frei praktizierenden Ärzten und spitalambulant neu der Taxpunkt看wert BE verwendet würde:

	Behandlungskosten im Kanton Waadt von Waadtländer Bevölkerung	Taxpunkt看wert Kanton BE	Einsparung
	(in CHF)	(in CHF)	(in %)
TARMED Arzt	645'682'412	592'174'295	-8.3%
TARMED Spital	428'454'606	408'558'357	-4.6%
TARMED Total	1'074'137'019	1'000'732'652	-6.8%

53,51 mio
19,90 mio
73,41 mio

Quelle: SASIS AG - Datenpool und Tarifpool.

3

Innerkantonale Behandlungskosten Bevölkerung VD 2016

Einsparpotenzial bei Taxpunktwert Kanton BE oder CH

	Behandlungskosten im Kanton Waadt von Waadtländer Bevölkerung (in CHF)	Taxpunktwert Kanton BE Behandlungskosten im Kanton Waadt von Waadtländer Bevölkerung (in CHF)	Einsparung (in %)	Taxpunktwert CH Behandlungskosten im Kanton Waadt von Waadtländer Bevölkerung (in CHF)	Einsparung (in %)
TARMED Grundversorger	213'309'016	213'309'016	0.0%	213'309'016	0.0%
TARMED Spezialärzte	432'373'396	396'542'334	-8.3%	411'185'459	-4.9%
TARMED Spital	428'454'606	408'558'357	-4.6%	416'377'496	-2.8%
TARMED Total	1'074'137'019	1'018'409'707	-5.2%	1'040'871'971	-3.1%

Quelle: SASIS AG - Datenpool und Tarifpool.

Anmerkung: Grundversorger umfassen FMH Allgemeine Innere Medizin, FMH Kinder- und Jugendmedizin und praktischer Arzt/Ärztin.

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DE LA SANTE PUBLIQUE

chargée d'examiner l'objet suivant :

**Motion Werner Riesen et consorts - Pour un bon compromis suisse autour de la valeur du point
tarifaire (VPT)**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 31 août 2018.

Présent-e-s : Mmes Claire Attinger Doepper, Sonya Butera, Carole Dubois, Florence Gross, Jessica Jaccoud, Léonore Porchet, Graziella Schaller, Marion Wahlen (en remplacement d'Alain Bovay). MM. Jean-Luc Chollet, Thierry Dubois, Nicolas Suter (en remplacement de Christelle Luisier Bordard), Vassilis Venizelos (présidence), Philippe Vuillemin, Marc Vuilleumier. Excusé-e-s : Mmes Rebecca Joly, Christelle Luisier Bordard. M. Alain Bovay.

Représentants du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS) : MM. Pierre-Yves Maillard, Conseiller d'Etat, Olivier Linder, Expert financier, Institutions de santé, Service de la santé publique.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le TARMED est une structure tarifaire nationale pour les prestations médicales qui s'applique exclusivement aux prestations ambulatoires fournies dans les cabinets médicaux, les cliniques et les hôpitaux. La valeur du point TARMED n'est pas fixée par les cantons mais elle est négociée entre les partenaires (assureurs et médecins). Dans ce processus, le rôle de l'Etat consiste à ratifier les tarifs conclus.

Le motionnaire rappelle que la Valeur du Point Tarifaire (VPT) correspond à une valeur historique. Le Tribunal administratif fédéral (TAF) a d'ailleurs plusieurs fois affirmé dans ses jugements que l'on ne peut admettre des différences de valeur entre cantons que si celles-ci sont basées sur des données. Or, ces données (coûts de production) n'existent pas encore, car les médecins n'admettent pas, selon le motionnaire, une certaine transparence. Personne ne connaît donc réellement la véritable VPT cantonale. La VPT relève en conséquence d'une décision purement politique. Ainsi, tout le système de tarification repose sur des considérations qui, selon le motionnaire, sont complètement dépassées.

Le motionnaire rappelle qu'il existe de grandes disparités entre les cantons. Il considère que les valeurs observées dans le canton de Vaud sont excessives et mériteraient d'être corrigées. Alors que, dans le canton de Berne, les charges des médecins en cabinet sont comparables aux charges existantes dans le canton de Vaud, la VPT est de 0.86 à Berne contre 0.95 dans le canton de Vaud. En prenant en considération l'ensemble du domaine ambulatoire, médecine de famille incluse, le motionnaire estime que l'économie potentielle serait de l'ordre de 43,7 millions. Cette économie serait de l'ordre 73,4 millions si la VPT bernoise était appliquée dans le canton de Vaud. En excluant la médecine de famille (pédiatrie, médecine interne ou générale) du rééquilibrage, l'économie potentielle se monterait à 55,7 millions en appliquant la VPT bernoise et à 33,2 millions en appliquant la VPT de 0.89 envisagée par la motion, sauf pour la médecine de famille.

Le motionnaire précise que le rééquilibrage proposé ne toucherait pas la médecine de famille. Il estime qu'il est nécessaire d'encourager les jeunes médecins à opter pour une carrière en médecine générale ou interne, disciplines pour lesquelles notre canton connaît une pénurie de praticiens. Si l'on veut garantir une qualité de soins pour les personnes âgées afin de les maintenir le plus longtemps possible à domicile, le motionnaire estime qu'il est indispensable de miser sur des médecins de famille qui, par leur pratique de proximité, permettent de limiter les coûts de la santé et la surcharge des urgences hospitalières.

Dans le même temps, le motionnaire souhaite la mise en place d'un monitoring permettant de contrôler que les mesures envisagées ne soient pas contournées par une hausse du volume des prestations.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le chef du DSAS souligne l'utilité de ce débat et met en relief les éléments qui suivent :

- Marge de manœuvre de l'Etat : en vertu de la LAMal, la fixation de la VPT relève d'un accord entre les partenaires tarifaires, à savoir les prestataires de soins (représentés par les sociétés médicales) et les assureurs. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat n'a que pour seule compétence de ratifier ou non l'accord conclu. Si un accord tarifaire existe et qu'il déplaît au Conseil d'Etat, ce dernier ne peut alors que refuser de ratifier l'accord et fixer une VPT provisoire, la dernière VPT en vigueur.
- Impact des VPT sur les coûts de la santé : parmi les cantons suisses, le canton de Vaud se place au cinquième rang concernant les coûts par assuré à charge de la LAMal, et à la sixième position pour les coûts par assuré à charge de la LAMal concernant spécifiquement la médecine ambulatoire. Le canton de Zürich présente des coûts de la médecine ambulatoire plus élevés que le canton de Vaud et passe donc devant dans le classement, alors même que la VPT zurichoise est inférieure à celle que connaît le canton de Vaud ! En conséquence, même si les cantons avec une VPT élevée présentent tendanciellement des coûts par assuré plus élevés, la relation entre VPT et coûts par assuré n'apparaît pas univoque, d'autres facteurs entrant en ligne de compte (propharmacie ou non, volume des prestations fournies...).
- Clause du besoin : la forte croissance des coûts de la médecine en cabinet (+20%) observée dans le canton de Vaud entre 2013 et 2016 n'est pas imputable à la VPT, restée stable, mais à la suspension temporaire de la clause fédérale du besoin relative à l'installation des nouveaux médecins. Plus que la VPT, le nombre de praticiens en exercice constitue ainsi le facteur principal de coûts. Supprimer la clause du besoin reviendrait à faire exploser le système.
- Baisse de la VPT dans le canton de Vaud : le chef du DSAS rappelle qu'une baisse de la VPT a été décidée pour 2018 dans le canton de Vaud. La Société vaudoise de médecine (SVM) s'est en effet engagée à une baisse de 0.01 franc de la VPT sur 2 ans. Toutefois, dans l'optique d'une évaluation de la mesure, le Conseil d'Etat n'a ratifié l'accord que pour un an seulement. En cas d'inefficacité de la mesure, il n'est pas exclu qu'il soit suggéré aux partenaires tarifaires d'envisager une nouvelle baisse de la VPT. Dans cette perspective, il serait important de distinguer la médecine générale (à soutenir car moins coûteuse) de la médecine spécialisée. On pourrait par exemple tester une VPT différente pour les généralistes et les spécialistes.
- Compensation par augmentation du volume : lors de baisses linéaires de tarif, le risque subsiste que certains compensent leur manque à gagner par une augmentation du volume de prestations facturées. Aussi, un travail de conviction est mené auprès de la SVM en vue de la possible introduction d'enveloppes avec des VPT mobiles (tarif dégressif pour le volume de prestations dépassant un niveau convenu). Les sociétés médicales seraient légitimées à procéder de la sorte ainsi qu'aux contrôles en lien, dans la mesure où les VPT négociées par ces sociétés médicales sont valables pour tous leurs membres et où les exagérations de facturation de certains entraînent des baisses linéaires de tarif au détriment de l'ensemble du collectif considéré.
- Surveillance des prix : lors de la signature d'une convention entre partenaires tarifaires, la Surveillance fédérale des prix privilégie l'accord conclu et renonce donc à se prononcer sur les tarifs établis. En l'occurrence, le Conseil d'Etat a, cette année, expressément demandé à la Surveillance des prix de donner son avis. Pour 2018, la Surveillance des prix préconise une VPT cantonale s'élevant au maximum à 0.89. En situation de rupture des négociations conventionnelles, la

recommandation de la Surveillance des prix deviendrait prépondérante. Le chef du DSAS considère de plus que le Conseil d'Etat a tenu compte de la recommandation dans la mesure où le Conseil d'Etat a ratifié la légère baisse de la VPT sur un an plutôt que deux.

- Monitoring : l'avis de la Surveillance des prix est aussi un des éléments qui a poussé le Conseil d'Etat à demander aux partenaires tarifaires de mettre en place un monitoring, dans l'optique éventuelle d'un système d'adaptation automatique de la VPT en cas de dépassement d'un volume donné de prestations.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Transformation en postulat ? Plusieurs commissaires estiment que l'action du motionnaire va dans le bon sens et qu'il convient de donner une impulsion utile au Conseil d'Etat. Compte tenu de la nature des compétences du Conseil d'Etat dans le cadre des négociations tarifaires, il conviendrait cependant de transformer la motion en postulat.

Des différences cantonales difficilement compréhensibles : pour plusieurs commissaires, les charges d'entretien par exemple du matériel sophistiqué en cabinet sont comparables dans toute la Suisse et ne peuvent justifier des VPT différentes d'un canton à l'autre. Le médecin exerçant à Moutier verra, en raison du seul transfert de la ville du canton de Berne au canton du Jura, son revenu augmenter notablement compte tenu de la différence de VPT entre les deux cantons considérés, alors même que les prestations délivrées sont rigoureusement identiques. Il en va de même pour le médecin valaisan pratiquant à l'Hôpital Riviera-Chablais.

Sans nier la problématique des primes qui explosent, plusieurs autres commissaires manifestent leur désaccord concernant la motion. Ils mettent en avant les éléments qui suivent :

- La motion manque sa cible dans la mesure où le Conseil d'Etat n'a que des compétences très restreintes en matière de convention tarifaire dans le domaine ambulatoire.
- Une baisse marquée de la VPT conduirait à une situation catastrophique pour les cabinets comme pour les hôpitaux. Les charges en cabinet (70% environ du chiffre d'affaires) s'avèrent incompressibles, sauf à procéder à des licenciements (celui de la secrétaire par exemple). La fermeture de nombreux cabinets entraînerait un report de la prise en charge des patients sur les urgences hospitalières.
- La structure tarifaire elle-même pose problème. Les prestations effectivement délivrées, dans un contexte où le praticien doit assumer des décisions complexes, dépassent ainsi souvent ce qui est prévu par la structure tarifaire. Dès lors, les médecins, généralistes tout particulièrement, travaillent souvent gratuitement. Il n'est en conséquence pas correct de prétendre que les médecins s'enrichissent en ne faisant rien.
- La VPT spécifique à l'ambulatoire hospitalier (0.92 au lieu de 0.95) pose problème pour les médecins hospitaliers qui traitent une clientèle privée à l'hôpital, des tarifs différents étant alors appliqués pour des prestations pourtant identiques délivrées par le même praticien. Pour certains commissaires, la VPT plus basse pour l'ambulatoire hospitalier se justifie, les frais fixes en cabinet se montrant proportionnellement plus élevés que dans l'ambulatoire hospitalier.
- Dans le canton, un transfert de la médecine en cabinet s'effectue indéniablement en direction de l'ambulatoire hospitalier, notamment à travers un usage accru des urgences hospitalières par la population. Or, la prise en charge en urgences hospitalières par, généralement, des médecins assistants qui multiplient par prudence les examens coûte plus cher. Il convient en ces circonstances de renforcer la médecine de premier recours exercée par les praticiens installés. Sans action volontariste en ce sens, cas échéant de la part de l'Etat, la médecine libérale continuera de perdre des parts de marché.
- Les mécanismes en vigueur prévoient que les baisses de coûts observées soient reportées sur les primes. Or, les assureurs n'en font rien. Et l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) approuve les primes présentées par les assureurs, alors même que le ministre de tutelle de l'OFSP a demandé à ces derniers que le tassement des coûts soit répercuté sur les primes ! La maîtrise du système n'est

absolument pas assurée, et toute impulsion parlementaire pour tenter de remédier à cette faillite s'avère dès lors la bienvenue. Dans cette perspective, il convient de maîtriser le volume des prestations délivrées, des baisses linéaires de tarif ne constituant à elles seules qu'une solution de facilité.

Selon le motionnaire, le système se montre totalement aberrant. Tout le monde clame qu'il importe de le corriger mais personne n'agit, les différents lobbies impliqués bloquant tout changement. Même si le problème est multifactoriel, le Canton de Vaud doit, selon lui, donner une impulsion et émettre un signal en direction des personnes/entités qui disposent des compétences pour changer les choses, notamment au niveau fédéral. Au demeurant, la motion se montre mesurée en ménageant la médecine de famille, en ne faisant que suggérer la VPT à atteindre et en proposant d'y parvenir progressivement. Enfin, un postulat ne présenterait pas un caractère suffisamment contraignant, compte tenu de l'urgence de l'action à mener.

5. CONCLUSION

Il est rappelé que le droit fédéral ne donne aucune prérogative aux parlements cantonaux en la matière et le Conseil d'Etat ne dispose pas de la compétence d'imposer une VPT.

Le président rappelle en outre que, à la teneur de l'art. 120 de la loi sur le Grand Conseil (LGC), la motion charge le Conseil d'Etat ou une commission parlementaire de présenter un projet de loi ou de décret. Quant au postulat (art. 118 LGC), il charge le Conseil d'Etat d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier, et de dresser un rapport. De plus, pour le président, le postulat présenterait l'avantage d'engager le Conseil d'Etat à une réponse qui élargisse la problématique en évitant de pointer du doigt une seule catégorie d'acteurs dans un dossier où les responsabilités sont multiples.

Compte tenu de la discussion, le motionnaire transforme sa motion en postulat.

6. VOTE DE LA COMMISSION

Par 7 voix contre 6 et 0 abstention, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération la motion transformée en postulat.

Yverdon-les-Bains, le 19 février 2019

*Le président :
(Signé) Vassilis Venizelos*

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Thierry Dubois – DRG/PIG : un mariage contre-nature !!!

Rappel de l'interpellation

Entré en vigueur le 1^{er} janvier en 2012, le DRG forme un volet important de la révision partielle de la Loi fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal), adoptée en 2007.

Le DRG facturé, basé sur une nomenclature tarifaire nationale, correspond à un forfait unique qui englobe l'ensemble des prestations à charge de l'assurance obligatoire des soins dispensées durant un séjour hospitalier basé sur un diagnostic.

Il est calculé à partir d'un prix de base, soit le coût moyen par genre de cas et évolue chaque année grâce à un calcul des cost-weights ajustés par les low et high outliers.

L'objectif d'une structure tarifaire uniforme se montre particulièrement difficile à atteindre en raison de la forte hétérogénéité du système actuel : principes de planification hospitalière divergents et attributions variables de prestation d'intérêt général selon les cantons.

Les hôpitaux sont financés en partie, de manière variable selon les cantons et selon les établissements, par le biais de prestations d'intérêt général (PIG, subventions étatiques pour fourniture de prestations dites d'intérêt général).

Typiquement, la formation et la recherche sont financées à travers les PIG.

Une comparaison inter-cantonale sur les PIG semble difficile selon le Conseil d'Etat et il est pour le moment impossible de déterminer de quelle manière l'attribution de PIG influence, voir modifie, le DRG.

Le Conseil d'Etat se targue pourtant d'avoir introduit un financement « transparent, responsabilisant et incitant à une bonne gestion ».

Je remercie donc le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- *Quels sont les départements cliniques et médico-techniques qui touchent des PIG ?*
- *Pour les départements concernés, je désirerais connaître la répartition en fonction des départements et les montants précis des PIG octroyés dans ces différents départements ?*
- *Les établissements affiliés au CHUV touchent-ils également des PIG ?*
- *Les cliniques privées listées qui prennent en charge des patients selon le tarif DRG peuvent – elles bénéficier de PIG ?*
- *Pour le département chirurgie et anesthésiologie : quels sont les services qui touchent des PIG (répartition et montants) ?*
- *Le calcul d'un forfait d'une intervention chirurgicale par rapport au diagnostic selon la pratique du DRG est-il modifié en fonction des PIG ?*

Réponse du Conseil d'Etat

I. Préambule

Avant de répondre aux questions de l'interpellateur, le Conseil d'Etat tient à rappeler quelques principes fondamentaux du système de financement des hôpitaux.

Dans le secteur des hôpitaux, la LAMal règle uniquement les aspects qui touchent la planification et le financement des prestations à charge de l'assurance obligatoire de soins. Ces dernières sont facturées selon des tarifs négociés entre les hôpitaux et les assureurs-maladie qui, depuis 2012, respectent une structure tarifaire uniforme au plan suisse nommée SwissDRG.

L'article 49, alinéa 3 de la LAMal précise que les tarifs à charge de l'AOS ne doivent couvrir que les coûts nécessaires à la réalisation des hospitalisations, en excluant les coûts liés à la réalisation d'autres prestations «non LAMal» désignées sous le nom de prestations d'intérêt général (PIG). La LAMal ne donne pas une liste exhaustive des PIG mais mentionne deux exemples, soit le maintien des capacités hospitalières pour des raisons de politique régionale, la recherche et la formation universitaire.

Les dépenses générées par les PIG doivent donc être exclues de la comptabilité des hôpitaux qui fournissent leurs données à SwissDRG pour calculer et définir la structure tarifaire. Ces mêmes hôpitaux doivent également exclure ces coûts des données financières qu'ils fournissent aux assureurs-maladie lors des négociations tarifaires. Ainsi, le versement de montants à titre de subventions pour des prestations d'intérêt général à des hôpitaux n'influence ni la structure tarifaire SwissDRG ni les tarifs DRG applicables dans les hôpitaux.

Si la LAMal ne définit pas ce que sont les prestations d'intérêt général ni ne règle leur financement, cette compétence est de la stricte responsabilité des cantons. Ces derniers ont la liberté, en respect des lois qu'ils ont édictées, de demander aux hôpitaux de fournir des prestations « non LAMal » et de les subventionner.

Dans ce contexte, il est très difficile d'effectuer des comparaisons inter-cantoniales des subventions versées aux hôpitaux à titre de PIG. Les cantons latins ont tenté de réaliser ces comparaisons au sein de la Conférence latine des affaires sanitaires (CLASS) mais n'y sont pas parvenus en raison de la diversité et de la complexité des différentes réalités cantonales.

Enfin, une vue d'ensemble des contributions cantonales aux hôpitaux sera présentée dans la réponse du Conseil d'Etat au postulat Luisier Brodard et consorts : En savoir un peu plus sur les prestations d'intérêt général (PIG) (17_POS_012).

II. Réponses aux questions:

1. Quels sont les départements cliniques et médico-techniques qui touchent des PIG ?

Les départements cliniques et médico-techniques du CHUV livrent des prestations hors du cadre de la LAMal comme de la formation et de la recherche et d'autres des tâches de santé publique spécifiques demandées par le Conseil d'Etat, essentiellement par le DSAS. La liste de ces tâches de santé publique est donnée dans l'annexe au Contrat de prestations que le CHUV a signé avec le DSAS.

S'agissant des prestations LAMal (hospitalisation et prestations ambulatoires), il est admis au plan national que les tarifs actuels des hôpitaux universitaires ne couvrent pas les coûts; aussi le CHUV reçoit un financement sous forme de PIG à titre de sous-couverture tarifaire.

Le total des subventions PIG versées au CHUV par le DSAS, l'UNIL, le DIS et le DFJC s'élève à 414.4 millions de francs en 2017. Ce montant se compose de CHF 242.5 millions de subventions PIG explicites, qui concernent les prestations non cliniques comme la formation, la recherche et les mandats de santé publique, et de CHF 171.9 millions de subventions PIG implicites, qui couvrent les activités déficitaires.

En conclusion, tous les départements cliniques et médico-techniques bénéficient de subventions à titre de PIG.

2. Pour les départements concernés, je désirerais connaître la répartition en fonction des départements et les montants précis des PIG octroyées dans ces différents départements ?

Le tableau suivant montre les coûts 2017 sans investissement des PIG par département, en distinguant la formation et recherche (sans la recherche financée par des tiers) des autres PIG identifiées.

Département	Formation et recherche	Autres PIG	Total PIG
Direction générale	1'405'911	2'307'019	3'712'930
Administration et finances	5'593	3'974'446	3'980'039
Eléments communs et provisions	22'713	307'684	330'397
Formation et recherche	22'111'023	341	22'111'364
Médecine	26'814'830	1'892'472	28'707'302
Services de chirurgie et d'anesthésiologie	16'726'429	350'540	17'076'969
Psychiatrie	24'779'120	34'560'713	59'339'833
Médecine et santé communautaires	14'399'608	7'165'929	21'565'537
Appareil locomoteur	8'698'106	13'059	8'711'165
Neurosciences cliniques	9'684'455	1'670'541	11'354'996
Oncologie	18'428'972	127'808	18'556'779
Laboratoires	16'552'057	182'734	16'734'791
Radiologie médicale	8'354'945	184	8'355'129
Cœur-vasseaux	8'290'509	1'156	8'291'665
Femme-mère-enfant	16'914'486	6'394'499	23'308'985
Centres interdisciplinaires et logistique médicale	6'969'359	2'439'868	9'409'227
Total coûts PIG explicites CHUV	200'158'116	61'388'992	261'547'108
Différence subvention - coûts PIG explicites			-19'047'108
Subvention PIG explicites			242'500'000
Subvention PIG couverture activités déficitaires			156'800'000
Subvention PIG investissement			15'100'000
Sous-couverture tarifaire			171'900'000
Total subventions versées au CHUV			414'400'000

Le tableau ci-dessus présente les coûts du CHUV et non les revenus perçus des différents départements car, en raison des modalités de financement du CHUV, ces derniers sont attribués de manière globale au CHUV et ne peuvent pas être déclinés par départements et par services. C'est pourquoi, le total des coûts PIG explicites du CHUV de CHF 261.5 millions ne correspond pas à la subvention explicite de CHF 242.5 millions mentionnée dans la réponse à la question 1. Pour la même raison, ces montants ne comprennent pas le financement de PIG à titre de sous-couverture tarifaire de CHF 171.9 millions.

3. Les établissements affiliés au CHUV touchent-ils également des PIG ?

Les trois établissements actuellement affiliés du CHUV touchent des subventions, du SSP et de l'UNIL, au titre de PIG. En 2017, l'Hôpital ophtalmique a reçu CHF 4'393'698.- essentiellement à titre de soutien à la formation, L'Institut de santé au travail (IST) a reçu CHF 3'984'218.- et la PMU a quant à elle reçu CHF 19'231'972.- pour la formation et des tâches de santé publiques demandées par le DSAS.

4. Les cliniques privées listées qui prennent en charge des patients selon le tarif DRG peuvent-elles bénéficier de PIG ?

Tous les établissements reconnus d'intérêt public peuvent recevoir des subventions et les cliniques listées sont reconnues d'intérêt public pour leurs prestations listées.

En réalité, les cliniques privées n'effectuent pas de tâches de santé publique et ne reçoivent donc pas de subventions à ce titre. S'agissant des prestations LAMal, elles négocient librement les tarifs avec les assureurs-maladie et ces tarifs devraient leur permettre de couvrir leurs coûts. Lorsque ce n'est pas le cas, les cliniques doivent faire d'abord appel aux marges réalisées dans le secteur de l'assurance complémentaire avant de demander une aide publique car l'intervention de l'Etat est subsidiaire selon la Loi sur les subventions.

En l'occurrence, les cliniques hospitalisent essentiellement des patients en division privée et reçoivent de la part des assurances complémentaires des montants importants qui s'ajoutent à la facturation DRG LAMal. Les pratiques détaillées de facturation des cliniques ne sont pas connues du Conseil d'Etat, mais, à titre d'exemple, une facture d'une clinique parvenue entre les mains du Chef du DSAS montre qu'un montant de près de CHF 33'000.- a été facturé à l'assurance complémentaire pour la pose d'une prothèse de hanche, montant qui s'ajoute au tarif LAMal de CHF 20'340.-

A contrario, le CHUV ne recherche pas la clientèle des assurés privés et préfère investir les moyens financiers de l'Etat dans des infrastructures techniques certes onéreuses, mais utiles à la prise en charge de l'ensemble des cas qui peuvent se présenter dans un hôpital universitaire. En outre, lorsque des patients sont hospitalisés en division privée, le CHUV applique des tarifs sensiblement plus modérés. Ainsi, les cliniques listées hospitalisent plus de 80 % des patients disposant d'une assurance complémentaire qui permet de doubler voire tripler les financements LAMal pour chaque cas. De son côté, le CHUV n'a que 8.8 % de patients avec complémentaire pour l'hospitalisation privée en soins somatiques aigus et applique des tarifs qui ne majorent la facturation LAMal que de 50 % environ.

5. Pour le département de chirurgie et anesthésiologie : quels sont les services qui touchent des PIG (répartition et montants) ?

Service	Formation et recherche	Autres PIG	Total PIG
Anesthésiologie	6'044'371	2'367	6'046'737
Chirurgie thoracique	1'294'131	793	1'294'924
Chirurgie viscérale	3'338'766	1'444	3'340'210
Recherche chirurgicale	1'903'516	-	1'903'516
Centre de transplantation d'organes	487'683	210'004	697'688
Direction du département de chirurgie	157'324	-	157'324
Oto-rhino-laryngologie	2'052'089	132'275	2'184'364
Chirurgie septique	175'337	240	175'577
Urologie	1'273'213	3'417	1'276'630
Total département des services de chirurgie et d'anesthésiologie	16'726'429	350'540	17'076'969

Les autres PIG du département de chirurgie et d'anesthésiologie, mentionnées dans le tableau ci-dessus, correspondent à des prestations d'interprétariat dans plusieurs services, à un poste de data manager pour le centre de transplantation d'organes et à un poste de logopédiste en formation en ORL.

6. Le calcul d'un forfait d'une intervention chirurgicale par rapport au diagnostic selon la pratique du DRG est-il modifié en fonction des PIG ?

Le financement des PIG n'a pas d'influence sur les calculs des forfaits par DRG. En application des règles LAMal, la structure tarifaire SwissDRG est calculée sur les coûts d'exploitation et d'investissement, sans les PIG, des séjours somatiques aigus des hôpitaux suisses. De manière similaire, les prix de base, qui déterminent la rémunération individuelle des hôpitaux, sont négociés avec les assureurs sur la base des coûts qui ne comprennent pas les PIG.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 février 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Florence Gross et consorts – Hospitalisation hors canton : quelles suites après les récentes décisions judiciaires ?

Rappel de l'interpellation

Depuis 2012, la Loi fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal) autorise les patients à se faire opérer ailleurs que dans leur canton de résidence (art 41 al.1 bis). De plus, les cliniques peuvent également accueillir des assurés qui n'ont contracté que l'assurance de base. Ces mandats sont limités et portent sur des prestations précises et des volumes de soins déterminés.

Or, depuis 2014, le Département de la santé et de l'action sociale a refusé la prise en charge de la part cantonale de patients vaudois hospitalisés dans d'autres cantons, plus précisément dans des cliniques genevoises, sans preuve que ces cas sont inclus dans les quotas attribués par le canton. Néanmoins, le Tribunal fédéral, dans ses arrêts du 27 janvier 2017 et du 21 juillet 2017, a jugé que ces quotas s'appliquent uniquement aux assurés qui résident dans le même canton que la clinique dans laquelle ils sont hospitalisés.

Malgré cet arrêt, le canton de Vaud a continué à refuser la part cantonale en invoquant d'autres raisons, notamment en demandant aux cliniques de prouver qu'elles avaient agi conformément aux règles concernant la protection tarifaire afin de s'assurer que les mêmes prestations n'étaient pas financées deux fois, tant au titre de la LAMal que de la Loi sur le contrat d'assurance (LCA).

La Cour des Assurances Sociales (CASSO) a émis un arrêt en date du 10 octobre 2018. Celle-ci a confirmé le droit des hôpitaux ou cliniques, au bénéfice de mandats de prestations dans leur canton, à facturer des prestations à charge de la LAMAL et à percevoir la part due par l'Etat de Vaud pour les patients hospitalisés dans l'une ou l'autre d'entre elles. Le Département de la santé et de l'action sociale n'est donc pas en droit de conditionner le paiement de la part cantonale à la fourniture de données relatives aux assureurs complémentaires LCA : le tribunal confirme ainsi la claire séparation entre activité LAMal et activité complémentaire LCA.

Dans sa réponse à l'interpellation Thierry Dubois (18_INT_148) « Le patient vaudois est-il un patient de 2^e zone ? Qu'en est-il de la contribution du canton de Vaud à la part cantonale pour des séjours de ses ressortissants dans les hôpitaux répertoriés situés hors de son territoire. », le Conseil d'Etat informe que 2'600 factures environ pour un montant total de 12,5 millions sont en cours depuis 2012.

Suite à la décision récente de la CASSO, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Quel est le montant total à ce jour concerné par ces factures litigieuses ?*
- *Ce montant est-il inclus dans le budget 2019 et si oui, à quel poste ou fera-t-il l'objet d'un crédit supplémentaire ? ?*
- *Quelles conséquences pérennes pour le canton suite à cette décision ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat tient à donner quelques précisions sur des éléments avancés dans l'interpellation avant de répondre aux questions.

Le Conseil d'Etat respecte le principe de libre circulation des patients inscrit dans la LAMal et n'entend pas limiter l'accès des patients vaudois aux hôpitaux publics ou privés situés hors du canton. A titre d'illustration, le DSAS a financé les séjours de patients vaudois qui ont été hospitalisés hors du canton pour un montant atteignant près de 46 millions de francs en 2018 et dont plus de 12 millions de francs ont été versés pour les hospitalisations réalisées sur territoire genevois.

S'agissant des cliniques privées genevoises, le problème vient du fait que ces dernières ne sont inscrites sur la liste LAMal de leur canton que pour une partie de leurs missions et avec des limites de capacité (quotas). Pour financer les hospitalisations réalisées hors de leurs mandats LAMal, ces établissements ont conventionné avec des assureurs complémentaires LCA. Le canton de Genève n'est alors pas appelé à payer la part cantonale de ces séjours dits « conventionnés ».

Le différend qui a opposé l'Etat de Vaud et les cliniques privées genevoises tient à une divergence d'interprétation de la LAMal. Pour le canton, la libre circulation des patients vaudois n'est pas contestée mais s'applique dans le cadre des mandats donnés par le canton de Genève. Les cliniques quant à elles revendiquent un libre accès des ressortissants non genevois à l'entier des missions pour lesquelles elles ont reçu une autorisation d'exploiter.

Comme le mentionne l'interpellatrice, ce différend a été abordé par le Tribunal fédéral dans un arrêt rendu en 2017, mais ce dernier n'a pas traité du fond du problème. Les juges ont simplement éludé la question en arguant qu'ils n'étaient pas en mesure de déterminer si les besoins de la population vaudoise sont couverts car les cantons de Vaud et de Genève n'ont pas coordonné leurs planifications. Fort de cette incertitude, ils ont conclu que le canton de Vaud devait participer aux financements des hospitalisations sans limite de capacité mais uniquement pour les missions pour lesquelles les cliniques étaient reconnues.

Suite à cet arrêt, les cliniques genevoises ont transmis des lots de factures au DSAS qui s'est mis en devoir de les contrôler. Il s'agissait de déterminer si les factures concernent bien des ressortissants vaudois et si les hospitalisations ont été réalisées dans des missions reconnues. De plus, étant donné que les factures concernent essentiellement des séjours réalisés en divisions privée et semi-privée, le DSAS a voulu contrôler que les principes de la protection tarifaire et les conditions propres à la loi vaudoise sur les subventions étaient respectés. Pour cela, le DSAS a demandé de recevoir toutes les informations nécessaires à ces contrôles, ce que les cliniques ont refusé.

La Cour des Assurances Sociales a été appelée à traiter non pas du refus du canton de Vaud de payer la part cantonale des hospitalisations, mais du refus des cliniques de transmettre les informations demandées. Dans son arrêt du 10 octobre, la CASSO a dénié le droit du canton de Vaud d'effectuer ces contrôles en indiquant que cette compétence revient au canton qui octroie l'autorisation d'exploiter, soit au département en charge de la santé du canton de Genève. Etant donné que ce dernier n'entend pas exercer ce droit, le DSAS a demandé à son homologue genevois de lui en déléguer la compétence.

Ces précisions étant apportées, les réponses aux questions de l'interpellatrice sont les suivantes:

1. Quel est le montant total à ce jour concerné par ces factures litigieuses ? Ce montant est-il inclus dans le budget 2019 et si oui, à quel poste ou fera-t-il l'objet d'un crédit supplémentaire ?

Le DSAS a reçu des factures couvrant les années 2012 à 2017 pour un montant avoisinant les 15 millions de francs à quoi il faudra ajouter les factures des hospitalisations de l'année 2018 estimées à 3.5 millions de francs. Une écriture transitoire pour un montant de 18.5 millions de francs a été inscrite dans le bouclage 2018 des comptes de l'Etat qui sera soumis à l'adoption du Grand Conseil.

La Direction générale de la santé a demandé de recevoir les factures détaillées afin d'être en mesure d'effectuer les contrôles habituels. Il s'agit, pour chaque hospitalisation, de s'assurer de la provenance du patient et de vérifier que la prestation délivrée par la clinique correspond bien à son inscription sur la liste LAMal genevoise.

A l'heure actuelle, la vérification est terminée pour une clinique et un montant de 3.9 millions de francs lui a été versé. Le travail se poursuit pour les autres demandes.

Le budget 2019 ne sera donc pas concerné par le règlement du passé, par contre, les dépenses de l'exercice pourraient devoir faire l'objet d'un crédit supplémentaire, compensé ou non, en fonction du résultat des différentes rubriques concernées.

2. Quelles conséquences pérennes pour le canton suite à cette décision ?

La LAMal prévoit que les planifications hospitalières soient régulièrement revues et les cantons de Vaud et de Genève se sont attachés à cette tâche. Pour donner suite aux critiques émises par le Tribunal fédéral, les deux Conseils d'Etat entendent coordonner leurs planifications. A noter que le Tribunal fédéral n'a pas indiqué de quelle manière la coordination doit être effectuée pour respecter le cadre LAMal.

D'ici là, le canton de Vaud sera d'une manière ou d'une autre contraint d'honorer tout ou partie des factures des hospitalisations de ses ressortissants dans les cliniques privées genevoises.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 juin 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

Postulat Muriel Cuendet Schmidt et consorts – Des médecins mis en cause pour des « pots-de-vin » de laboratoires d’analyse, qu’en est-il dans notre canton ?

Texte déposé

La *Neue Zürcher Zeitung (NZZ) am Sonntag* du 10 février 2019¹ revient sur plusieurs cas de « pots-de-vin » de laboratoires versés à des praticiens de la médecine, à Genève, comme déjà dénoncé en avril 2018 par le conseiller d’Etat Mauro Poggia.

Dans l’une de ces affaires, un médecin recevait un remboursement de 10 % du chiffre d’affaires lorsqu’il passait des commandes annuelles de 166’000 francs, comme le révèle la *NZZ*. Or, les rétrocessions ne sont autorisées que si elles sont accordées aux patients sous forme de rabais. Rétrocédées aux médecins, ces remises sont assimilables à des « pots-de-vin » et contribuent à l’alourdissement des coûts de la santé ainsi qu’à l’augmentation des primes pour les assurés. Il s’agit, en effet, d’une pratique incitative à la prescription d’analyses superflues.

L’association faîtière des caisses maladie de Suisse, SantéSuisse, estime quant à elle à quelque 10 millions de francs le montant payé par les assurés pour de tels contrats, comme relevé dans l’article de la *Tribune de Genève* daté du 14 février dernier².

Au vu de ce qui précède, j’ai l’honneur de demander au Conseil d’Etat :

- de procéder à une étude de la situation dans le canton de Vaud en vue de fournir un rapport au Grand Conseil ;
- de prendre des mesures pour prévenir et sanctionner, cas échéant, cette pratique.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(Signé) Muriel Cuendet Schmidt
et 32 cosignataires

Développement

Mme Muriel Cuendet Schmidt (SOC) : — Vous l’avez peut-être lu dans la *Neue Zürcher Zeitung* ou dans la *Tribune de Genève* il y a peu : certains médecins ont bénéficié de rétrocommissions versées par des laboratoires d’analyses, calculées sur les volumes de prescriptions d’analyses faites par ces médecins à ces mêmes laboratoires. Ce procédé, quelque peu critiquable, a un effet incitatif et il a donc pour corollaire l’augmentation des coûts de la santé et donc, finalement, des coûts de l’assurance-maladie.

Le présent postulat a pour but de participer à la limitation de ces mêmes coûts, en demandant notamment l’établissement d’un état de lieux de la situation, dans notre canton, ainsi que de prévenir et de sanctionner ce type de pratiques pour le moins douteuses. Je me réjouis d’en discuter avec vous en commission.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l’examen d’une commission.

¹ <https://nzzas.nzz.ch/schweiz/krankenkassenpraemien-erhoehung-wegen-dubioser-labor-praktiken-ld.1458642?reduced=true>

² <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/poggia-tance-laboratoires-pots-vin/story/12655933>

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DE LA SANTÉ PUBLIQUE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat Muriel Cuendet Schmidt et consorts - Des médecins mis en cause pour des "pots-de-vin" de laboratoires d'analyse, qu'en est-il dans notre Canton ?

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 30 août 2019.

Présent-e-s : Mmes Claire Attinger Doepper, Sonya Butera, Carole Dubois, Florence Gross, Jessica Jaccoud, Christelle Luisier Bordard, Léonore Porchet, Graziella Schaller. MM. Jean-Luc Chollet, Thierry Dubois, Olivier Petermann, Vassilis Venizelos (président), Philippe Vuillemin, Marc Vuilleumier, Andreas Wüthrich. Excusé-e-s : néant.

Représentantes du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS) : Mmes Rebecca Ruiz, Conseillère d'Etat, Stéphanie Monod, Directrice générale, Direction générale de la santé (DGS), Marie-Christine Grouzmann, Pharmacienne cantonale.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

Il est apparu que, dans le canton de Genève, des laboratoires d'analyses versaient des rétro-commissions à des médecins, en fonction du volume d'analyses demandées par ces mêmes médecins auprès des laboratoires considérés. Cette pratique revêt une dimension incitative qui alourdit les coûts de la santé et augmente, au final, les primes de l'assurance obligatoire des soins. Cette pratique se montre de plus assimilable au versement de pots-de-vin. En effet, si rabais il y a, ceux-ci doivent être répercutés sur le patient, non pas sur le prescripteur des analyses.

Le postulat demande donc qu'il soit procédé, dans le canton de Vaud, à un état de la situation, qu'il soit cas échéant mis fin aux pratiques frauduleuses repérées et que des mesures de prévention de tels agissements soient mises en place.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le thème abordé par le postulat constitue une préoccupation partagée par le DSAS. Plusieurs mesures ont d'ores et déjà été prises en la matière. Ainsi, deux courriers ont été envoyés en 2018 à l'ensemble des laboratoires sur le territoire cantonal. Le premier demandait une déclaration sur l'honneur que les pratiques de rétrocession n'avaient pas cours dans l'entreprise considérée. Le deuxième courrier annonçait de possibles inspections financières dès 2019.

Le canton de Genève a de son côté élaboré un document qui précise les pratiques admises entre les médecins et les laboratoires d'analyses médicales. L'idée est de reprendre le document genevois et de l'envoyer en septembre 2019 à l'ensemble des médecins et des laboratoires établis dans le canton de Vaud. Utiliser un document similaire permet d'harmoniser les exigences en la matière et de tenir compte des laboratoires opérant dans plusieurs cantons. Le document vaudois a été élaboré en collaboration avec la Société vaudoise

de médecine (SVM), chargée de sa diffusion auprès des médecins. Le médecin cantonal a, quant à lui, charge de la diffusion du document auprès des laboratoires d'analyses.

Procéder à une étude telle que demandée par le postulat nécessiterait la tenue d'audits financiers dans tous les laboratoires sur le territoire cantonal, ce qui représente un coût non négligeable de l'ordre de 520'000.- francs (coût journalier de 2'000.- francs par laboratoire, 10 jours d'audit par laboratoire, 26 laboratoires). Aussi, l'approche privilégiée par le département consiste à **effectuer des audits sur signalement ou lorsqu'il y a suspicion d'abus manifeste**. Par ailleurs, des contrôles échelonnés sur plusieurs années, par tirage au sort de quelques laboratoires seront effectués.

Quant à la seconde demande du postulat (prendre des mesures de prévention et, cas échéant, sanctionner les pratiques prohibées), le courrier qui précise les pratiques admises entre les médecins et les laboratoires d'analyses médicales rappelle les sanctions prévues, en cas de non-respect, par la LAMal, la loi sur la santé publique (LSP) et le code de déontologie de la FMH.

En conclusion, le problème soulevé par le postulat est reconnu et pris au sérieux par le département. Il n'apparaît toutefois pas nécessaire d'aller plus loin que le dispositif en cours de mise en œuvre, en particulier pour des raisons de coûts. Cas échéant, la commission pourrait être renseignée sur les résultats après quelques temps des démarches engagées.

4. DISCUSSION GENERALE

Des cas nécessitant vérification ou enquête ont-ils été observés dans le canton ?

Aucun cas avéré de partenariat/contrat entre médecin et laboratoire n'a été noté. Ces pratiques sont connues mais aucun document ne les atteste. Par contre, ont pu être repérés des contrats de sous-traitance entre laboratoires, prévoyant des rabais contraires à la LAMal. A noter qu'il n'est pas illégal de procéder à des rétrocessions, ce pour autant qu'elles soient répercutées sur la facture finale à l'assureur ou au patient.

Quelles sanctions la LAMal prévoit-elle en cas de rétrocession non-admise ?

Une dénonciation pénale peut être effectuée en lien avec la LAMal. Cette dernière prévoit les sanctions suivantes : l'avertissement, la restitution de tout ou partie des honoraires touchés pour des prestations fournies de manière inappropriée, l'amende et, en cas de récidive, l'exclusion temporaire ou définitive de toute activité à charge de l'assurance obligatoire des soins. La LSP et le code de déontologie de la FMH prévoient eux aussi des sanctions.

Dans le cas genevois, aucune sanction n'a été prononcée en parallèle à l'envoi du document rappelant les pratiques admises entre les médecins et les laboratoires. Un délai de mise en conformité a cependant été fixé. Genève prévoit d'agir par la suite sur signalement ou fort soupçon de fraude, à travers une dénonciation pénale. En effet, dans ce type de situation, les procureurs disposent généralement de plus de moyens d'instruction que les services de la santé publique.

Soutien aux contrôles aléatoires

Plusieurs commissaires estiment nécessaire la mise en place d'un contrôle aléatoire des laboratoires, s'étendant sur plusieurs années. Le bon sens doit toutefois régner et certaines pratiques relationnelles (cadeau d'une bouteille de vin à Noël par exemple) ne doivent pas être confondues avec du compérage clairement répréhensible.

Opposition au postulat

Une bonne partie des commissaires qui s'expriment ne soutiennent pas le postulat. A ce titre, les arguments suivants sont avancés :

- Toute profession comporte des « brebis galeuses ». Il n'apparaît pas judicieux de suspecter l'ensemble pour les mauvais agissements de certains uniquement. Les déclarations sur l'honneur demandées aux laboratoires représentent une mesure forte.
- Chaque corporation devrait « faire le ménage » en son sein. Il importe néanmoins d'éviter toute « chasse aux sorcières » et de se doter de règles en matière de rétrocession suffisamment claires afin d'empêcher tout contournement. Par ailleurs, la réalisation de contrôles aléatoires sur une

longue durée se montre suffisante. Sur la question des règles, la cheffe du DSAS précise que le document envoyé aux médecins et aux laboratoires ne constitue pas un règlement à proprement parler, les dispositions applicables ayant pour siège la LAMal, la LSP et le code de déontologie de la FMH.

- Les députés doivent autant que possible garder leur indépendance et éviter de déposer des objets basés sur des articles de presse. Sur ce point, la postulante précise que son intervention s'appuie de même sur le Bulletin d'information de l'Association des médecins du canton de Genève, qui ne peut pas être assimilé à la presse de boulevard, ainsi que sur des informations de santésuisse, principale organisation de la branche de l'assurance-maladie sociale en Suisse.

Conclusion

Il importe avant tout pour la postulante que la problématique soulevée par le postulat soit prise en main, ce qui est le cas. Les contrôles inopinés se déroulant sur plusieurs années constituent pour la postulante une bonne réponse, empêchant que les mauvaises pratiques se réinstallent. Dès lors, compte tenu des informations fournies par le département et de la discussion, la postulante retire son postulat.

5. CONCLUSION

Compte tenu des informations reçues et de la discussion, la postulante retire son postulat.

Yverdon-les-Bains, le 26 janvier 2020.

*Le président :
(Signé) Vassilis Venizelos*

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Florence Bettschart-Narbel – Rougeole : quelle est la situation dans le Canton de Vaud ?

Rappel de l'interpellation

L'Office fédéral de la santé a annoncé, pour début 2019, une recrudescence des cas de rougeole en Suisse. De début janvier au 16 juillet 2019, 204 cas de rougeole ont été enregistrés en Suisse, soit plus de 8 fois plus que pour la même période de l'année précédente (25 cas).

La Suisse vise l'élimination de la rougeole, qui n'est possible que si 95 % de la population est immune pour la rougeole, chiffre qui n'est pas encore atteint.

Les chiffres concernant le canton de Vaud ne sont pas précisés.

La vaccination permet non seulement de se protéger soi-même, mais aussi de protéger les personnes fragiles, par exemple celles qui ne peuvent pas être vaccinées pour des raisons de santé, les nourrissons ou les femmes enceintes.

J'ai donc l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1. Combien de cas de rougeoles sont-ils survenus dans le canton de Vaud entre 2015 et 2019, pour chaque année ?*
- 2. Quel est le taux d'immunité de la rougeole dans le canton de Vaud ?*
- 3. Que se passe-t-il lorsqu'un enfant entrant en crèche ou à l'école n'est pas vacciné ?*
- 4. Quelles sont les mesures prises en cas de flambée de cas de rougeole ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le contrôle des maladies transmissibles à déclaration obligatoire par les médecins et les laboratoires, telle la rougeole, est une tâche cardinale de la santé publique. Les modalités de ce contrôle que sont la surveillance et l'intervention suite à un ou plusieurs cas déclarés, sont régies par la Loi fédérale sur la lutte contre les maladies transmissibles de l'homme, ses Ordonnances d'application, les stratégies et programmes nationaux qui s'y rapportent. La mise en œuvre est dévolue aux cantons via les médecins cantonaux. Le Canton de Vaud emploie à cette fin une équipe de professionnels à l'Office du médecin cantonal avec des collaborations dans plusieurs structures, sanitaires ou non (santé scolaire et pré-scolaire, institutions et professionnels de la santé, du socio-éducatif, de la santé au travail etc.). L'Office du médecin cantonal gère la cinquantaine de maladies à déclarations obligatoires totalisant en moyenne 3600 déclarations de laboratoires et près de 1500 déclarations de médecins par an sur le canton. Une garde épidémiologique fonctionne tous les jours de l'année, 24/24, afin d'intervenir dans les situations urgentes (déclaration par téléphone dans les deux heures pour certains diagnostics, ou dans les 24 heures par exemple pour un cas de rougeole).

Pour les maladies pouvant être prévenues par la vaccination (cf. plan de vaccination suisse 2019 : <https://www.infovac.ch/docs/public/fs/plan-de-vaccination-2019.pdf>), notamment la rougeole, s'ajoutent à l'intervention autour des cas l'information et la promotion de la vaccination auprès de la population générale ou plus spécifiquement concernée (professionnels de la santé, enfants, femmes enceintes, personnes âgées, autres professionnels exposés). Une évaluation régulière de la couverture vaccinale est également réalisée à l'âge de deux, huit et seize ans.

Toutes les mesures prises font l'objet de protocoles et de suivis. La rougeole fait partie d'un programme national d'élimination et les actions sont valables pour tous les cantons, d'autres sont coordonnées au niveau romand ou décrites au niveau cantonal (cf. par exemple les sites vaudois <https://www.evictionscolaire.ch/> ou <https://www.hpci.ch/accueil>).

Réponses aux questions

1. Combien de cas de rougeoles sont-ils survenus dans le Canton de Vaud entre 2015 et 2019, pour chaque année ?

Malgré cette stratégie nationale d'élimination, la rougeole continue de circuler en Suisse, même si de façon limitée, et occasionnellement dans le Canton de Vaud.

	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de cas vaudois déclarés	3	17	10	19	11

Entre 2015 et 2019, la majorité de ces cas avaient entre 25 et 40 ans. En règle générale, une rougeole (un premier cas importé ou autochtone) produit une flambée épidémique (quelques cas secondaires) limitée par le taux de couverture de vaccination dans la population et l'intervention autour du cas. Exemples :

- En 2017 recensement de 10 cas de rougeole dont 2 cas importés et 8 cas autochtones. Sur ces 8 cas, 4 cas étaient des cas secondaires (contaminés par un cas index, premier cas identifié d'une flambée épidémique).
- En 2018 recensement de 19 cas de rougeole dont 2 cas importés et 17 cas autochtones. Parmi ces 17 cas 13 cas étaient des cas secondaires. Parmi les cas autochtones, la majorité (14 cas) faisait partie d'un groupe de cas qui s'est déclaré dans les hautes écoles (EPFL/UNIL).
- En 2019 recensement de 11 cas dont 7 cas importés (4 cas contaminés durant un vol d'avion) et 4 cas autochtones dont 2 cas secondaires.

Au cours de ces trois ans, on relève 1 hospitalisation chaque année pour des complications pulmonaires.

2. *Quel est le taux d'immunité de la rougeole dans le Canton de Vaud ?*

L'information et la vaccination contre la rougeole font partie du programme de vaccination scolaire. Cette offre contribue ainsi significativement à l'immunité de la population vaudoise. Un contrôle du status vaccinal de l'enfant est effectué régulièrement à l'âge de deux ans. En 3^e et en 9^e année, il est associé à un rattrapage vaccinal en milieu scolaire si pertinent et souhaité par les parents. Les résultats montrent qu'en 2018, à l'âge de deux ans, 96% des enfants ont reçu 1 dose de vaccin et 89% ont reçu deux doses (une partie significative des enfants n'ayant pas reçu la 2^e dose à l'âge de deux ans sont vaccinés plus tard, avant l'entrée en scolarité obligatoire). En fin de scolarité obligatoire, avec le rattrapage vaccinal, la couverture vaccinale est de 96% pour une dose et de 92% pour deux doses.

Couverture vaccinale contre la rougeole (%) Vaud entre 2002 et 2018

Tiré de la surveillance nationale						
(méthode par échantillonnage)						
	2 ans		8 ans		16 ans	
	1 dose	2 doses	1 dose	2 doses	1 dose	2 doses
2002			92	24		
2003	90				93	76
2004			93	78		
2005					94	78
2007			94	86		
2008	97	87			95	87
2010			95	92		
2011	94	88			96	93
2013			97	95		
2014	97	94			98	96
2016			98	97		
2018	96	89			96	92

3. *Que se passe-t-il lorsqu'un enfant entrant en crèche ou à l'école n'est pas vacciné ?*

La vaccination contre la rougeole n'est pas obligatoire en Suisse ni a fortiori dans le Canton de Vaud et ne constitue par conséquent pas une obligation légale pour entrer en lieu d'accueil collectif. Par ailleurs, la première dose est recommandée dès l'âge de 9 mois seulement et la deuxième à 12 mois. Le risque existe donc que des nourrissons trop jeunes pour être vaccinés soient contaminés, en particulier par du personnel non vacciné. Aujourd'hui, il n'existe pas de contrainte contractuelle à l'engagement du personnel assurant un status vaccinal à jour. Une information/promotion de la vaccination du personnel des crèches est réalisée via une brochure de la Commission des médecins cantonaux du Groupement romand des services de santé publique.

Avant l'entrée en scolarité, lors de la visite médicale préscolaire chez le médecin traitant recommandée lors de l'inscription à l'école, il est prévu un rattrapage de vaccination si nécessaire.

Depuis cette année scolaire 2019, un contrôle du status vaccinal de la rougeole spécifiquement est effectué à l'entrée en scolarité. Ce contrôle permet de prendre les mesures précédemment décrites sans délai si un cas de rougeole survient.

4. *Quelles sont les mesures prises en cas de flambées de cas de rougeole ?*

L'annonce d'un cas de rougeole suscite immédiatement une intervention systématique auprès du cas et de ses contacts, quel que soit le contexte de survenue (familles, crèches, écoles et hautes écoles, entreprises etc.).

- Pour le cas : mesures d'éviction du lieu de travail ou du milieu scolaire avec un confinement au domicile durant la période de contagiosité et recensement auprès du cas de ses contacts durant la période de contagiosité
- Pour les contacts : contrôle du status vaccinal de tous les contacts déclarés et pour les contacts non immunisés, une vaccination post-expositionnelle si elle encore possible (c'est-à-dire dans un délai de 72 heures après le contact infectieux) sinon mise en place de mesures de confinement en fonction du risque épidémiologique.
- Lors de la flambée à l'EPFL/UNIL, une offre de vaccination gratuite a été mise en place pour les étudiants.

Conclusion

La protection de la population vaudoise contre la rougeole, particulièrement les personnes les plus vulnérables aux complications, peut être considérée comme bonne grâce à une bonne couverture vaccinale globale et par une intervention systématique et rapide lors de la survenue de cas. Dans certains groupes et contextes particuliers cependant, une couverture vaccinale sous optimale par refus de la vaccination continue de favoriser la survenue de flambées limitées de cas et d'éventuelles complications sévères.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 décembre 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Stéphane Montangero et consorts – "Boissons énergisantes : leur " effet cocktail " est-il une " bombe à retardement sanitaire " pour notre société ?

Rappel de l'interpellation

Cette interpellation fait suite à celle que j'avais déposée en avril 2013 intitulée " Avec ou sans glace pilée, les boissons énergisantes ne sont-elles pas dangereuses pour la santé ?)(13 INT 119) et à laquelle le Conseil d'état avait répondu en son temps. Il avait notamment répondu que : " La consommation de boissons énergisantes est un phénomène relativement nouveau et peu étudié. En l'état, il n'y pas d'évidence scientifique par rapport à une dangerosité telle qu'évoquée par l'interpellant faisant référence au tabac et à l'amiante. L'EFSA (European Food Safety Authority) a convoqué un panel d'experts en 2009 pour évaluer la dangerosité des éléments constitutifs suivants : taurine et le glucoronolactose. Le peu de données disponibles rend cependant difficile l'évaluation des risques pour la santé publique. L'EFSA recommande d'ailleurs de mettre en place un recueil de données sur ce thème"

Or, le 21 janvier dernier, le Matin Dimanche publiait un article relatant les résultats inquiétants quant à la santé des consommateurs de 12 à 24 ans d'une étude de l'Université de Waterloo au Canada. Celle-ci, intitulée "Energy drinks can negatively impact health of youth", a été publiée le 15 janvier 2018 et présente des résultats qui viennent hélas étayer les craintes que nous avons émises il y a près de 5 ans. Parmi les 1516 personnes interrogées, âgées de 12 à 24 ans, ayant consommé des boissons énergisantes, 55.4% ont eu au moins un effet indésirable. Ceux-ci vont d'un pouls rapide aux convulsions, en passant par des difficultés à dormir, des maux de tête, des nausées, vomissements ou diarrhée ou encore des douleurs dans la poitrine. Enfin, dès la fin des années 90, la Société suisse d'odontostomatologie (SSO) a tiré la sonnette d'alarme concernant une augmentation des érosions dentaires chez les écoliers et les jeunes. Le développement de ces lésions s'explique notamment par consommation de boissons acides. Et une étude de l'Université de Berne a démontré le fort potentiel érosif des boissons énergisantes (Lussi et al, 2004).

Persuadé que ce sujet mérite d'être traité rapidement, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Quelles ont été les évolutions et le suivi du dossier au niveau vaudois depuis la réponse du Conseil d'Etat à la précédente interpellation (13_INT_119) et les débats du Grand Conseil du 27 mai 2014 y relatifs ?*
- 2. Quelle est l'appréciation générale que fait le Conseil d'Etat de cette étude canadienne de l'université de Waterloo ?*
- 3. Le Conseil d'Etat envisage-t-il des mesures prévisionnelles et si oui lesquelles ? Pourrait-il par exemple recommander aux établissements scolaires d'interdire dans leur périmètre la consommation de ces boissons énergisantes, afin notamment de sensibiliser les enfants, les jeunes et leurs parents aux conséquences constatées par l'étude canadienne ?*
- 4. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de mettre sur pied une campagne de sensibilisation spécifique quant aux risques de ces boissons énergisantes, y compris pour les érosions dentaires ?*
- 5. Quelles autres mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre rapidement pour éviter que dans 20 ans on ait une "génération sacrifiée" ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Les boissons énergisantes sont des boissons principalement destinées aux jeunes contenant de la caféine, à différencier des boissons énergétiques adaptées aux besoins des sportifs. La dénomination spécifique pour les boissons contenant de la caféine présentant une teneur en caféine supérieure à 150 mg/l peut être à choix "boisson rafraîchissante contenant de la caféine", "Energy Drink" ou "boisson dite énergisante" (BDE) (si ces produits sont en portions inférieures à 100 ml, la dénomination est "shot dit énergisant" ou "Energy Shot").

En plus de la caféine, les BDE sont enrichies de diverses substances : taurine, glucuronolactone, vitamines de la série B, grande quantité de sucre, substances aromatiques et colorantes ainsi que, dans certains cas, éléments comme le ginseng, le guarana, l'inositol ou la carnitine-L. La composition de ces canettes varie en fonction des marques, mais la caféine et la taurine sont systématiquement retrouvées et fortement concentrées.

Les ingrédients suivants sont particulièrement ciblés d'un point de vue santé publique :

- **La caféine** (alcaloïde naturellement présent dans le café, le thé et le cacao) : même si la caféine a un usage très ancien, sa présentation sous forme de BDE, phénomène nouveau et en forte expansion, fait évoluer les modalités de consommation, qui touchent des consommateurs jusque-là peu exposés à la caféine, c'est-à-dire les enfants et les adolescents. Or, même avec une dose modérée de caféine, des études chez les animaux montrent un effet sur le sommeil entraînant une altération du cerveau en développement. Par ailleurs, un dépassement de la dose maximale recommandée peut conduire à un état d'intoxication qui se manifeste par l'apparition d'une agitation psychomotrice, de migraines, de palpitations, de tremblements et de troubles digestifs. Une dépendance physique et psychologique à la caféine peut également se développer à la suite d'un usage chronique et induire des symptômes de sevrage après l'arrêt de la consommation. Plusieurs facteurs peuvent rendre certaines personnes particulièrement sensibles aux effets de la caféine (âge, grossesse, prise concomitante de médicaments ou drogues, antécédents cardiovasculaires, polymorphismes génétiques).

Pour un adulte en bonne santé, la dose maximale de caféine recommandée est de 400 mg/j ce qui correspond à 5 canettes, à 6 à 8 tasses de café ou à 2 à 3 litres de thé. Pour les femmes enceintes, la dose maximale est de 200 mg et pour les enfants et adolescents, à 3 mg par kilo de poids corporel.

- **La taurine** (acide aminé naturellement dans la viande et les produits laitiers) : elle serait impliquée dans la transmission de l'influx nerveux entre les neurones, d'où sa neurotoxicité potentielle par hyper excitabilité neurologique (anomalies du comportement avec hyperactivité et des effets locomoteurs). La question concernant le risque d'apparition de complications pour des quantités journalières supérieures à 3 g (limite supérieure de sécurité=3 canettes) sur une longue durée n'est pas résolue à ce jour.
- **Le glucuronolactone** (dérivé du glucose) : les apports naturels de glucuronolactone sont de l'ordre de 1 à 2 mg/j, une canette en contient 600 mg, soit l'équivalent de 600 jours d'apport alimentaire. Si la dose toxique de glucuronolactone pour l'organisme n'a pas été établie avec certitude et les effets sur la santé d'une telle dose encore mal connus, le principe de précaution est donc recommandé : à dose élevée, une toxicité rénale est fortement évoquée, pouvant être majorée à l'effort.

Par ailleurs, comme toute boisson sucrée, elles entraînent un risque accru d'obésité, voire de diabète de type 2 et de caries dentaires. Outre les aspects cariogènes liés au sucre, les BDE peuvent également impacter la santé bucco-dentaire en provoquant des érosions dentaires dues à la composition acide du produit. Comme pour d'autres sodas ou aliments acides, les dents risquent alors d'être véritablement "rongées", aboutissant à la destruction de l'émail (voire de la dentine) de manière irréversible.

Outre la composition de ces boissons, la consommation dans un contexte festif ou sportif est problématique. L'association de ces boissons **avec de l'alcool** est susceptible de potentialiser les troubles du rythme cardiaque

induits par la caféine chez les personnes prédisposées, elle réduit la perception de l'intoxication alcoolique et peut ainsi favoriser des situations à risque (surestimation de ses aptitudes, poursuite de la consommation d'alcool, augmentation des prises de risques). La consommation de ces boissons **lors d'un exercice physique** est fortement déconseillée car cela constitue un facteur de risque cardiaque chez les personnes prédisposées par un déséquilibre hydroélectrolytique (effets diurétiques et hyperosmolarité des BDE) et augmentation de la température corporelle due à la caféine.

En 2013, l'ANSES (Agence nationale française de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) a publié un rapport très complet (*Évaluation des risques liés à la consommation de boissons dites "énergisantes", 2013, www.anses.fr/fr/system/file/NUT2012sa0212s.pdf*) suite au signalement de 257 effets indésirables effectués dans le cadre de la surveillance mise en place par l'Institut national de veille sanitaire.

L'imputabilité de la consommation de BDE dans la survenue de ces événements indésirables a été jugée très vraisemblable ou vraisemblable pour 25 cas, soit 12 % des signalements. Les principaux symptômes observés parmi ces derniers sont essentiellement : cardiovasculaires (sensations d'oppression ou de douleurs thoraciques, tachycardie, hypertension, troubles du rythme allant jusqu'à l'arrêt cardiaque...), psycho-comportementaux ou neurologiques (irritabilité, nervosité, anxiété, voire crises de panique, hallucinations, épilepsie). L'ANSES considère que les arrêts cardiaques signalés dans le dispositif de vigilance et ceux rapportés dans la littérature surviennent très vraisemblablement chez des sujets génétiquement prédisposés. Ces prédispositions sont la plupart du temps asymptomatiques et généralement non diagnostiquées. Elles peuvent toucher environ 1 individu sur 1000. Les arrêts cardiaques chez ces sujets résulteraient de la consommation de BDE associée à certains facteurs de risque supplémentaires comme l'exercice physique (sport, danse,...), une forte consommation d'alcool, l'hypokaliémie (insuffisance de potassium dans le sang), certains médicaments ou une sensibilité individuelle à la caféine. Les autres effets étudiés (cardiovasculaires, psycho-comportementaux ou neurologiques) correspondent à des effets indésirables couramment observés après une prise de caféine en quantité élevée. Les sujets jeunes sont plus vulnérables aux complications liées à l'intoxication en raison de leur plus faible tolérance pharmacologique à la caféine.

Par ailleurs, entre janvier 2004 et octobre 2012, la FDA (the United States Food and Drug Administration) a comptabilisé 18 décès en rapport avec l'utilisation de BDE fortement concentrées en caféine et 187 signalements d'effets indésirables avec 59 hospitalisations.

Avec l'augmentation de la consommation, le signalement des cas souffrant d'effets néfastes pour la santé et les préoccupations soulevées à la fois dans la communauté scientifique et dans le grand public des politiques publiques ont vu le jour dans différents pays (Canada, Hongrie, Lituanie, Turquie, etc.) et des politiques visant à encadrer le marché des BDE sous forme de taxe ou de régulation d'âge de vente en particulier ont été mises en place. En France, elles sont dans un premier temps interdites dès 1996, suite à des avis des agences française et européenne de sécurité sanitaire des aliments qui incriminent la toxicité neuropsychique et rénale de la taurine et du glucuronolactone, mais réintroduites en 2008 en vertu de l'application du principe de cassis de Dijon.

Diverses recommandations concernant les précautions de consommation des BDE font consensus au niveau international (ANSES, Agence européenne de sécurité sanitaire des aliments, Santé Canada, Association pour la santé publique du Québec, American Academy of Pediatrics par ex.) :

- éviter la consommation chez **certaines populations** : femmes enceintes et allaitantes (la caféine pouvant notamment augmenter le risque de retard de croissance du fœtus et passer dans le lait maternel) ; enfants et

adolescents (population particulièrement sensible à la caféine, qui sont susceptibles de s'exposer à des perturbations du sommeil, des somnolences diurnes et au risque de développement ultérieur de conduites addictives), personnes sensibles aux effets de la caféine ou présentant certaines pathologies (notamment : certains troubles cardio-vasculaires)

- éviter la consommation de BDE en association avec de l'**alcool**
- éviter la consommation lors d'un **exercice physique**
- mieux encadrer réglementairement les BDE et notamment de leur **teneur en caféine**
- élaborer une réglementation visant à imposer des restrictions à l'**étiquetage et à la vente** de BDE aux enfants et aux adolescents
- **encadrer la promotion** de ces boissons envers les enfants et adolescents et dans des contextes de consommation à risques (festifs, sportifs, ...)
- former des professionnels de santé pour détecter une **consommation problématique** de ces boissons
- **surveiller** la consommation des BDE et son évolution
- poursuivre des **recherches** sur les effets indésirables potentiels des BDE, en particulier chez les jeunes.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat apporte les réponses suivantes aux questions de l'interpellation :

1. Quelles ont été les évolutions et le suivi du dossier au niveau vaudois depuis la réponse du Conseil d'Etat à la précédente interpellation (13 INT 119) et les débats du Grand Conseil du 27 mai 2014 y relatifs ?

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle que le Parlement suisse a adopté la nouvelle loi sur les denrées alimentaires le 20 juin 2014, entraînant, en 2015, une révision des ordonnances y relatives (Projet Largo). Suite à cette révision, les propositions faites suite au rapport entre autre de l'ANSES, avec une limite maximale par boisson ou une limite d'âge pour remise du produit, n'ont pas été prises en compte, la mention " ne pas mélanger avec de l'alcool" disparaissant même de l'étiquetage.

La consommation est en légère diminution dans le canton entre 2010 et 2014, comme au niveau suisse, mais elle reste non négligeable : dans le Canton de Vaud, la consommation chez les jeunes (écoliers de 11 à 15 ans, étude HBSC 2014) s'élève en 2014 à 2,6 % chaque jour, 15,3 % au moins 1x par semaine et 39 % occasionnellement avec une prédominance chez les garçons. Il est difficile d'avoir accès aux chiffres liés à une intoxication au niveau vaudois et le Tox Info Suisse n'a recensé aucun cas imputable aux BDE, n'enregistrant que de rares cas d'intoxications à la caféine chez des bodybuilders.

Dans ce contexte et jugeant que le point central et pertinent pour le Conseil d'Etat était une information complète et standardisée à disposition des professionnels, des actualisations du dossier technique pour les BDE ont eu lieu. Des mesures structurelles n'ont pas été envisagées faute de haut degré de dangerosité avérée de ces produits.

2. Quelle est l'appréciation générale que fait le Conseil d'Etat de cette étude canadienne de l'université de Waterloo ?

Cette étude est intéressante à plusieurs titres : d'abord par le nombre absolu de participants, un des plus importants des études répertoriées jusqu'à ce jour, et par le fait que si elle corrobore les effets décrits dans d'autres publications, elle met la lumière sur les effets indésirables lors de prise concomitante de café ou de médicaments. Elle souligne l'importance de protéger les jeunes et d'éviter d'associer la consommation de BDE avec de l'alcool ou en présence de comorbidités.

Néanmoins, s'agissant d'une étude transversale d'événements auto-rapportés avec un taux de participation de 5.5%, cela limite les conclusions causales que l'on peut en tirer. En effet, on peut se demander qui sont les 94.5% autres participants et si leur réponse aurait été similaire. De même, on peut également s'interroger si la consommation de boissons énergisantes des jeunes canadiens est semblable à celles des jeunes vaudois.

En résumé, le CE ayant pris connaissance des résultats de cette étude va soutenir des études sur les modes de consommation de ces boissons chez les vaudois.

3. Le Conseil d'Etat envisage-t-il des mesures prévisionnelles et si oui lesquelles ? Pourrait-il par exemple recommander aux établissements scolaires d'interdire dans leur périmètre la consommation de ces boissons énergisantes, afin notamment de sensibiliser les enfants, les jeunes et leurs parents aux conséquences constatées par l'étude canadienne ?

Dans le cadre de la réponse que le Conseil d'Etat va faire à l'interpellation Catherine Roulet " Pour en finir avec les distributeurs de boissons sucrées ", la présence des BDE dans les distributeurs va être abordée. Pour rappel, cette interpellation fait suite à l'intervention parlementaire demandant la suppression des distributeurs, à laquelle, en 2011, le Conseil d'Etat a répondu qu'il privilégiait une solution consistant à recommander aux établissements scolaires de renoncer à mettre des distributeurs (enseignement obligatoire) et à en modifier le contenu avec des boissons et des aliments sains (enseignement post-obligatoire).

4. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de mettre sur pied une campagne de sensibilisation spécifique quant aux risques de ces boissons énergisantes, y compris pour les érosions dentaires ?

Comme évoqué plus haut, les BDE sont à risque de provoquer des érosions dentaires, comme d'autres aliments et sodas acides, c'est donc dans le cadre général des campagnes de prévention bucco-dentaires que cette sensibilisation aura lieu.

5. Quelles autres mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre rapidement pour éviter que dans 20 ans on ait une " génération sacrifiée " ?

Considérant les éléments scientifiques actuellement à disposition le Conseil d'Etat n'entend pas prendre des mesures dans l'urgence. Il est nécessaire aussi d'œuvrer au niveau fédéral pour prendre des dispositions le cas échéant. Par contre, conscient de la problématique d'une consommation fréquente et inappropriée en particulier chez les jeunes, il va privilégier des approches informatives des jeunes et de leur entourage ainsi qu'auprès des professionnels de santé.

A savoir, fournir des informations pour rappeler que cette boisson n'est pas destinée aux enfants en dessous de 12 ans et ne doit être consommée qu'avec parcimonie par les adolescents, et ceci d'autant plus lors d'activités sportives ou en mélange avec de l'alcool sont pertinentes. De même, un soutien accru à la recherche et au monitoring de la consommation constitue une mesure à mettre en œuvre.

Néanmoins, considérant le contenu élevé en caféine et en sucres, il est pertinent que d'autres mesures préconisées telles que la limitation d'âge de vente ou de la publicité soient mises en place, même si elles demanderont un arbitrage entre les considérations de santé publique et les intérêts économiques.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 juin 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Vuillemin – Medici saeculi ou le dossier médical à l'épreuve des décennies

Rappel de l'interpellation

Le nouveau droit de la prescription entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Ceci n'est pas sans un impact important sur les médecins qui devront garder les dossiers durant vingt ans et conclure une assurance en responsabilité civile couvrant cette période.

A priori, le délai de conservation est de dix ans. Selon le Bulletin des médecins suisses du 19 décembre 2018, les cantons ne peuvent pas encore dire s'ils appliqueront le délai de conservation au délai de prescription, mais probablement s'y rallieront-ils.

Ceci n'est pas sans poser des problèmes qui peuvent se révéler ubuesques, puisque qu'un médecin à la retraite à soixante-cinq ans, devra garder ses dossiers jusqu'à l'âge de huitante-cinq ans par-devers lui ! Que fera-t-on dans le cas d'un médecin atteint de démence ou simplement décédé ?

Nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1. Le Conseil d'Etat va-t-il procéder à l'adaptation du temps de conservation au temps de prescription, quand et comment ?*
- 2. Le Conseil d'Etat, conscient des problèmes de stockage, va-t-il émettre des directives pratiques pour se conformer au droit de prescription, tout en mettant toute la souplesse nécessaire au droit de conservation ?*
- 3. Comment le Conseil d'Etat va-t-il traiter la problématique des dossiers légalement détruits, mais qui, dès 2020, n'auraient pas dû l'être ? Un dossier de 2005 par exemple.*
- 4. Doit-on obligatoirement informatiser tous les dossiers, imagerie comprise, depuis 2000 ? Aux frais de qui ?*
- 5. Peut-on imaginer un endroit de stockage centralisé qui pourrait se révéler utile en cas de décès ou de défaillance du médecin devenu trop âgé ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Afin d'être en mesure de répondre à cette interpellation, il est nécessaire de faire une brève introduction comportant trois aspects, à savoir la raison qui a porté à la modification de l'article 60 du Code des obligations (a), le dossier du patient (b) et l'informatisation du dossier du patient (c).

a) La modification de l'article 60 du Code des obligations

Il est important de rappeler que le point de départ de cette modification de l'article 60 du Code des obligations visant à relever le délai de prescription pour les dommages corporels de dix à vingt ans, est la motion 07.3763 qui se référait tout particulièrement aux victimes de l'amiante, dont les prétentions, selon le droit en vigueur, sont généralement prescrites avant même que se manifeste une pathologie éventuelle.

Le Cour européenne des droits de l'homme avait, dans un arrêt de 2014, jugé trop court le délai actuel de 10 ans concernant une victime de l'amiante.

Ainsi, en date du 15 juin 2018, le Parlement fédéral a adopté la modification de l'article précité. Cette amélioration aura un impact dans notre législation en matière de santé publique.

b) Le dossier du patient

Le dossier du patient est réglementé dans différents articles de la loi du 29 mai 1985 sur la santé publique (LSP ; BLV 800.01).

L'article 24 LSP porte sur le droit d'accès du patient à son dossier médical. Conformément à l'article 24 alinéa 1 LSP, le patient a le droit de consulter son dossier et de s'en faire expliquer la signification. Il peut s'en faire remettre en principe gratuitement les pièces, en original ou en copie, ou les faire transmettre au professionnel de la santé de son choix. Cela présuppose que le réel détenteur du dossier du patient est le patient lui-même et non le professionnel de la santé.

La LSP prévoit à son article 87 alinéa 5 que le dossier doit être conservé au moins pendant dix ans dès la dernière consultation. Les autres règles relatives à la conservation des dossiers sont fixées par le Conseil d'Etat. Ce dernier peut déroger à ce principe et fixer d'autres règles en cas de cessation d'activité ou de décès du praticien. Historiquement, cette durée de dix ans a été retenue comme minimum du fait qu'une action en responsabilité contre le professionnel de la santé est possible dans les dix ans qui suivent un traitement.

Vu la prochaine entrée en vigueur de la modification du Code des obligations, le Conseil d'Etat apportera les modifications nécessaires aux dispositions légales cantonales et notamment à la loi du 29 mai 1985 sur la santé publique (LSP ; BLV 800.01). Cette dernière sera modifiée en conséquence dans sa prochaine révision qui tiendra compte des modifications de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les professions médicales universitaires (LPMéd ; RS 811.11), de la loi fédérale du 18 mars 2011 sur les professions relevant du domaine de la psychologie (LPsy ; RS 935.81) et de l'entrée en vigueur de la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur les professions de la santé (LPSan).

Pour l'ensemble des professionnels de la santé définis à l'article 2 alinéa 1 REPS qui ne veulent pas prendre le risque de manquer de moyens de preuve dans le cas où ils seraient un jour recherchés en responsabilité, le doublement de ce délai de prescription est ipso facto synonyme de doublement de la durée de conservation des dossiers des patients. En outre, ce changement entraînera aussi une prolongation de la couverture responsabilité civile après la cessation d'activité.

c) L'informatisation du dossier du patient

Afin d'être en mesure de pouvoir conserver les dossiers des patients, le Conseil d'Etat encourage les professionnels de la santé à les informatiser¹. Les raisons de cette informatisation des dossiers des patients, qui a déjà débuté depuis quelques années auprès de nombreux professionnels de la santé, sont variées.

L'informatisation du dossier du patient permet de stocker dans un volume réduit des quantités considérables d'informations, y compris des données multimédias (scanners et radiographies par exemple). Parallèlement à

¹ A ne pas confondre avec le dossier électronique du patient (DEP) qui vise à renforcer la qualité des soins médicaux, à améliorer les processus thérapeutiques, à augmenter la sécurité des patients, à accroître l'efficacité du système de santé et à promouvoir le développement des compétences des patients en matière de santé. Il n'est pas identique au dossier médical informatisé complet et actualisé en permanence dans les cabinets des professionnels de la santé. Ainsi, le DEP ne se substitue pas au dossier médical tenu par chaque professionnel de la santé, mais, par contre, ce dernier facilitera l'implémentation du DEP.

la quantité, l'informatisation permet d'améliorer la qualité du contenu de dossier. Par rapport à un dossier du patient sur format papier, sa version informatique devrait rendre en principe plus sûre sa lecture, la recherche de documents serait rendue également plus aisée. Cela devrait impliquer une meilleure continuité des soins. Les dossiers informatisés sont en principe mieux protégés et les moyens techniques se mettent en place pour assurer la confidentialité des données. Bien évidemment, l'informatisation ne constitue pas la panacée, sachant que l'informatique peut être faillible. De plus, les professionnels de la santé devront également prendre des dispositions afin de garantir la non-accessibilité des dossiers de patients lors de consultation.

1. Le Conseil d'Etat va-t-il procéder à l'adaptation du temps de conservation au temps de prescription, quand et comment ?

Au vu de la modification du 15 juin 2018 du Code des obligations, laquelle entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2020, le Conseil d'Etat prévoit d'intégrer cette adaptation en modifiant le libellé de l'article 87 alinéa 5 de la loi du 29 mai 1985 sur la santé publique (LSP ; BLV 800.01) avec les changements prévus en vue de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions de la LPMéd, de la LPsy et de la LPSan. Ainsi la durée de conservation des dossiers de patients sera portée à 20 ans.

2. Le Conseil d'Etat, conscient des problèmes de stockage, va-t-il émettre des directives pratiques pour se conformer au droit de prescription, tout en mettant toute la souplesse nécessaire au droit de conservation ?

Pour l'heure, le Conseil d'Etat n'a pas édicté de directives en la matière et n'entend pas fournir un endroit idoine pour le stockage des dossiers de patients.

Cependant, comme la prochaine révision de la LSP interviendra probablement après l'entrée en vigueur du nouveau libellé de l'article 60 CO, le Conseil d'Etat demande au Département de la santé et de l'action sociale d'informer l'ensemble des associations faitières des professionnels de la santé de la prochaine révision de la LSP qui intégrera le nouveau délai légal de conservation de dossier des patients. Parallèlement, le DSAS mettra également sur son site Internet cette information.

Il appartiendra, dès lors, aux professionnels de la santé de prendre toutes les dispositions nécessaires et adéquates pour se conformer à ce changement législatif.

3. Comment le Conseil d'Etat va-t-il traiter la problématique des dossiers légalement détruits, mais qui, dès 2020, n'auraient pas dû l'être ? Un dossier de 2005 par exemple.

Si les professionnels de la santé ont détruit les dossiers de leurs patients, conformément au droit en vigueur, ils ne peuvent pas être inquiétés.

Seuls les dossiers de leurs patients dont la dernière consultation remonte au début 2010 devront être conservés pendant 20 ans.

4. Doit-on obligatoirement informatiser tous les dossiers, imagerie comprise, depuis 2000 ? Aux frais de qui ?

Le Conseil d'Etat n'impose pas aux professionnels de la santé d'informatiser l'ensemble des dossiers de leurs patients. Cependant, comme indiqué en préambule, l'informatisation est dans l'ère du temps, tout en sachant que l'Etat propose de nombreux actes par le biais de la cyberadministration et qu'une majorité de société du privé que du public recourent de plus en plus à la gestion électronique des dossiers (GED).

Ainsi, il appartient aux professionnels de la santé de prendre toutes les dispositions nécessaires afin de numériser lesdits dossiers. Cependant, le Conseil d'Etat souhaite rendre attentifs les professionnels de la santé de l'usage de plateforme numérique de stockage à l'étranger qui pourraient ne pas garantir la protection des données confidentielles.

Concernant les frais d'informatisation, ces derniers ne sont pas à la charge de l'Etat, mais des professionnels de la santé, qui les financent par leurs revenus comme pour les autres charges d'infrastructures.

5. Peut-on imaginer un endroit de stockage centralisé qui pourrait se révéler utile en cas de décès ou de défaillance du médecin devenu trop âgé ?

Le Conseil d'Etat n'envisage pas de mettre à disposition un espace de stockage centralisé.

A l'heure actuelle, il appartient aux professionnels de la santé de prendre les mesures adéquates en matière de conservation des dossiers de leurs patients.

Au vu des récentes expériences liés au décès d'un professionnel de la santé ou à la faillite d'un cabinet, le Conseil d'Etat préconise que le DSAS rappelle régulièrement aux professionnels de la santé leurs obligations en la matière dans le cadre des procédures liées aux autorisations de pratiquer, d'exploiter et de diriger. De ce fait, les professionnels de la santé doivent réfléchir aux dispositions qu'ils entendent prendre, comme par exemple, en cas de reprise de l'activité professionnelle par un confrère ou de cessation d'activité, par exemple en transmettant à des confrères du quartier.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 juin 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

Postulat Carole Dubois et consorts – Etude sur les raisons des réadmissions hospitalières potentiellement évitables : mieux vaut prévenir que guérir

Texte déposé

Une récente étude de l'Association nationale pour le développement de la qualité dans les hôpitaux et les cliniques (ANQ) datée de septembre 2018, basée sur les données de l'Office fédéral de la santé (MedStat 2016) et réalisée à l'aide de l'indicateur SQLape, fait apparaître dans 47 hôpitaux et sites hospitaliers du pays des taux de ré-hospitalisations hors normes. Ce qui interroge, c'est le phénomène de leur augmentation et celui de leur ratio des taux qui passe de 0,95 en 2015 à 1,05 en 2016.

Dans le canton de Vaud, le CHUV et d'autres hôpitaux et cliniques sont concernés.

Ces questions sont directement liées à la mesure des indicateurs de qualité.

Certes, l'indication de la hausse sur une année n'est peut-être pas signe qu'elle va suivre cette tendance, mais elle est suffisamment significative pour être considérée comme une alerte. Elle constitue donc une raison de mener rapidement une étude sur ce qui se passe dans les hôpitaux du canton pour établir ensuite des correctifs avant qu'il ne soit trop tard et que la courbe ascendante des ré-hospitalisations ne devienne pérenne.

Cette étude devrait porter notamment sur les éléments suivants :

- Analyse du contexte général des ré-hospitalisations dans le canton dans les hôpitaux publics, privés d'intérêt public et cliniques avec lits listés LAMal.
- Gestion et qualité des interfaces entre l'hôpital et les instances qui prennent en charge le patient à sa sortie (communication, information, suivi, délai de transmission).
- Pourcentage de médecins généralistes/médecins de famille habilités à répondre à la demande.
- Analyse de la corrélation ou non entre les taux de réadmission et de ré-opérations.
- Domaines et unités où les taux de ré-hospitalisation sont potentiellement évitables en fonction des groupes de diagnostics.
- Prévention des mauvaises interactions médicamenteuses.
- Coordination entre les hôpitaux, médecins, pharmaciens, soins à domicile et soignants de pratique avancée.

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Carole Dubois
et 40 cosignataires*

Développement

Mme Carole Dubois (PLR) : — Une étude de l'Association nationale pour le développement de la qualité dans les hôpitaux et cliniques (ANQ), datée de septembre 2018, basée sur les données de l'Office fédéral de la santé *MedStat 2016* et réalisée à l'aide de l'indicateur SQLape, fait apparaître des taux hors normes de réhospitalisations dans 47 hôpitaux et sites hospitaliers du pays. En comparaison des mêmes statistiques pour l'année 2015, l'augmentation est forte. Dans le canton de Vaud, le Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) ainsi que d'autres hôpitaux et cliniques sont concernés. Une augmentation sur une année n'est certes pas le signe que la tendance va perdurer, mais elle est suffisamment inquiétante pour que nous nous en préoccupions afin de pouvoir rapidement établir des correctifs, particulièrement sur les éléments énumérés dans le texte déposé.

La conclusion de l'étude propose deux axes d'améliorations :

1. L'amélioration de la sortie. La durée moyenne d'un séjour à l'hôpital a diminué de 6,03 jours à 5,12 jours entre 2010 et 2016. Une sortie précoce présente des avantages avérés, mais sa gestion doit encore être améliorée, par un meilleur diagnostic et par une analyse plus approfondie du traitement pour éviter les interactions médicamenteuses.
2. L'amélioration de la prise en charge ambulatoire, souvent insuffisante et trop tardive, pour cause d'informations incomplètes lors de la sortie. Les pistes à explorer sont essentiellement une bonne préparation des sorties, une meilleure interface entre les prestataires de soins hospitaliers, les médecins traitants et les soins à domicile, ainsi qu'une meilleure information au patient ou à sa famille, particulièrement lorsqu'il s'agit de personnes âgées et vulnérables.

A la lumière de ces constatations, il me semble important que le sujet soit débattu au sein de la Commission thématique de santé publique.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DE LA SANTE PUBLIQUE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Carole Dubois et consorts - Etude sur les raisons des réadmissions hospitalières
potentiellement évitables : mieux vaut prévenir que guérir**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 12 avril 2019.

Présent-e-s : Mmes Claire Attinger Doepper, Sonya Butera, Christine Chevalley (en remplacement de Christelle Luisier Bordard), Carole Dubois, Florence Gross, Jessica Jaccoud, Léonore Porchet, Graziella Schaller. MM. Fabien Deillon (en remplacement de Jean-Luc Chollet), Thierry Dubois, Yvan Luccarini (en remplacement de Marc Vuilleumier), Olivier Petermann, Vassilis Venizelos (président), Philippe Vuillemin, Andreas Wüthrich. Excusé-e-s : Mme Christelle Luisier Brodard. MM. Jean-Luc Chollet, Marc Vuilleumier.

Représentant-e-s du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS) : Mme Stéfanie Monod, Directrice générale, Direction générale de la santé (DGS), Chantal Grandchamp, Directrice finances et affaires juridiques à la DGS, Stéphanie Pin, Directrice santé communautaire à la DGS. MM. Pierre-Yves Maillard, Conseiller d'Etat.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

Le postulat a été déposé suite à la publication d'une étude qui fait apparaître des taux hors normes de réadmissions hospitalières potentiellement évitables, non seulement dans le canton de Vaud mais aussi à Neuchâtel et à Berne.

L'étude recommande deux axes d'amélioration particulièrement en phase avec la politique publique vaudoise de maintien à domicile et de réponse à l'urgence.

Les deux axes d'amélioration proposés par l'étude sont les suivants :

1. **Amélioration des sorties de l'hôpital.** La réduction des durées d'hospitalisation a des effets très positifs comme la diminution des esquinces, des maladies nosocomiales ou une meilleure préservation de l'autonomie des personnes âgées/vulnérables. Toutefois, dans certains cas, quelques jours de plus à l'hôpital permettraient d'éviter une réadmission.
2. **Amélioration des prises en charges ambulatoires :** meilleures interfaces entre les professionnels de la santé (médecins hospitaliers, médecins de famille, CMS, organisations privées d'aide et de soins à domicile...), meilleure information aux familles des patients (proches-aidants), gestion des médicaments permettant une réactivité optimale.

La prise en considération du postulat permettra de dresser un état des lieux de ce qui se fait déjà au niveau des établissements dans le canton, et de dessiner des pistes d'amélioration. La démarche permettra aussi de faire le point sur l'état d'avancement du dossier électronique du patient (contenus, protection des données...).

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

L'Association nationale pour le développement de la qualité dans les hôpitaux et cliniques (ANQ) s'appuie sur l'indicateur SQLape pour mesurer les réadmissions potentiellement évitables. Le chef du DSAS relève que cet indicateur présente des limites comme toutes les données hospitalières.

Par exemple, en matière d'infections nosocomiales, le CHUV reçoit une bonne note s'agissant de la qualité de la surveillance et de la réactivité en cas de problème, et une moins bonne note s'agissant de l'incidence d'infections nosocomiales. Evidemment, plus le système de vigilance/réaction est développé dans un établissement, plus le risque d'y détecter des infections nosocomiales et la probabilité de renseigner correctement le système sont élevés.

Les comparaisons entre hôpitaux nécessitent ainsi la plus grande prudence. Il apparaît dès lors plus intéressant de suivre l'évolution d'un indicateur pour le même hôpital.

Au demeurant, la question des réadmissions hospitalières n'interroge pas seulement l'hôpital mais tout le système de prise en charge et notamment le dispositif de soins primaires (nécessaire lutte contre la contraction de l'offre de médecine générale en cabinet). En amont et en aval de l'hôpital doivent être mis en place des dispositifs robustes dont il importe que le système de financement produise les bons incitatifs (par exemple, soutien des patients à la sortie de l'hôpital plutôt qu'installation d'un équipement de radio-oncologie de plus). Dans la même veine, l'argent que l'Etat n'a pas besoin d'allouer à l'hôpital en raison du renforcement de la prise en charge ambulatoire devrait servir au financement du secteur ambulatoire (stratégie suivie par le projet de réponse à l'urgence), avec les éléments de contrôle étatique qui y sont liés.

Le postulat pose donc des questions légitimes qui méritent réponses.

4. DISCUSSION GENERALE

Les causes

Les causes des réadmissions potentiellement évitables peuvent se classer en trois groupes en lien avec :

1. les complications (complications chirurgicales, effets secondaires d'un médicament utilisé...) ;
2. la sortie de l'hôpital (diagnostic manqué ou erroné, thérapie inappropriée, sortie prématurée...) ;
3. les soins ambulatoires post-hospitalisation (premier rendez-vous trop tardif avec le médecin de famille, transmissions d'information trop sommaires ou tardives, traitements ambulatoires ou services à domicile insuffisants ou inadaptés...).

Influence du système tarifaire

Un député se demande quelle est l'influence du système tarifaire sur les cas de réadmissions. Il se demande si les forfaits par cas rémunérant les hôpitaux pour leurs prestations sont parfois définis de manière trop étiquée, ce qui pousserait les établissements hospitaliers à renvoyer trop tôt les patients chez eux.

Le chef du DSAS rappelle que le monde de la santé présente deux types de système tarifaire :

- la tarification à l'acte (Tarmed) dans le domaine ambulatoire ;
- la tarification par forfaits par cas (SwissDRG) dans le domaine stationnaire.

L'avantage de la tarification forfaitaire est qu'elle n'incite pas à la multiplication des actes et à l'allongement de la durée des séjours hospitaliers. Il reste qu'un forfait par cas correspond par définition à un coût standardisé, alors même que, dans la réalité, les coûts pour un même cas sont distribués (cas concrets moins chers ou plus chers que le coût moyen). Permettre à certains prestataires de se spécialiser dans la prise en charge des cas les moins coûteux (sélection des patients) biaise alors toute véritable concurrence.

Rétablir l'équité imposerait de donner la même mission à tous les hôpitaux (obligation de prise en charge de tous les patients qui se présentent), ce qui impliquerait le maintien de surcapacités importantes en termes d'équipements et de personnels qualifiés. Pour éviter cet écueil, un établissement hospitalier se concentre sur les cas lourds dépassant les forfaits définis, d'où des valeurs de point tarifaire différenciées et l'octroi de subventions pour prestations d'intérêt général (PIG).

Les systèmes tarifaires sont donc de bons esclaves mais de mauvais maîtres. Il importe en effet d'utiliser ces systèmes pour la transparence qu'ils offrent. Il ne s'avère toutefois pas possible d'établir une planification sanitaire sur la seule base de ces systèmes (nécessaires correctifs en lien avec la rationalité humaine et les choix politiques).

Intérêt de dresser un état des lieux sur la question

Les députés relèvent unanimement l'utilité de dresser un état des lieux des démarches déjà engagées par les établissements hospitaliers et les réseaux de soins concernant la problématique des réadmissions. L'intérêt de la réponse au postulat consisterait en un état des lieux en la matière mais aussi en un partage avec le Grand Conseil des actions à mener en priorité et des financements à prévoir en conséquence (renfort de la transition de l'hôpital au domicile, dossier électronique du patient, plan de médication partagé, etc.). En effet, certains aspects de coordination de la prise en charge entre l'hôpital et l'ambulatorio, « zone grise » à risques, ne sont aujourd'hui payés par personne.

La discussion fait ressortir les éléments suivants :

- l'intérêt d'envisager une meilleure rémunération des médecins responsables d'EMS afin d'améliorer la prise en charge des résidents et éviter autant que possible les ré-hospitalisations (consultations hors horaires de bureau, etc.) ;
- la nécessité de tenir compte de l'ensemble des facteurs de risque liés au patient lui-même (âge, pathologies, polymédication, déterminants socio-culturels, etc. = profils de patients réadmis) et d'évaluer la capacité des établissements hospitaliers à prendre en charge plus spécifiquement les personnes à besoins particuliers ;
- l'importance de prendre en considération les ressources propres au patient, à son environnement et à son entourage au moment du retour à domicile. A ce titre, il conviendrait de bien informer les familles des possibilités de soutien à un patient à domicile (organisations privées d'aide et de soins à domicile par exemple) ;
- l'importance à ne pas oublier en la matière les institutions de prise en charge des personnes handicapées ;
- l'intérêt de faire intervenir les accompagnateurs Alzheimer au SPAH (structure de préparation et d'attente à l'hébergement) afin de réduire le niveau d'agitation des personnes suivies.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat à l'unanimité des membres présents, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Yverdon-les-Bains, le 12 octobre 2019.

*Le président :
(Signé) Vassilis Venizelos*

Postulat Léonore Porchet et consorts – La mort c’est tabou, on en viendra tous à bout

Texte déposé

Parce qu’elle fait peur, la mort reste un tabou puissant : difficile de préparer ou même de parler de notre propre mort ou de celle de nos proches. Pourtant, elle reste une préoccupation importante, qui revient tout au long de nos vies et de plus en plus pressante alors que vient l’âge. En effet, la mort est la seule certitude que nous ayons dans la vie.

Au-delà des convictions, croyances et espérances personnelles, la fin de vie a des conséquences importantes sur la santé publique, sur notre système sanitaire et sur les finances publiques. Malheureusement, le tabou qui entoure la mort empêche encore aujourd’hui d’aborder frontalement et efficacement des problèmes publics véritablement existentiels.

À titre d’exemple, alors que 69 % des Vaudoises et Vaudois ont déjà réfléchi aux conditions de leur fin de vie, seuls 16 % ont rédigé des directives anticipées (25 % pour les 55 ans et plus)¹. Ils laissent ainsi bien trop souvent, le moment venu, la lourde responsabilité aux soignants et à leurs proches de prendre des décisions médicales dans le flou ou l’émotion. Plus préoccupant encore, dans un cas sur quatre, les décisions applicables à la fin de vie d’une personne capable de discernement n’ont jamais été discutées avec elle². Le risque est alors grand d’ignorer la volonté de la personne en fin de vie ou de l’exposer à des souffrances inutiles ou même à un acharnement thérapeutique.

Par ailleurs, 72 % des Vaudoises et Vaudois souhaitent mourir chez eux, à la maison³. Pourtant, ils ne sont qu’une minorité à voir cette demande réalisée. On meurt la majeure partie du temps à l’hôpital ou en EMS, seul. Et même lorsque les proches aidants se mobilisent pour permettre le décès à la maison, le processus est très compliqué.

La question de la mort rencontre encore d’autres enjeux, parmi lesquels les soins palliatifs, le suicide, les placements à des fins d’assistance, la décision de fin de vie, le droit de représentation des proches, l’accompagnement des personnes en deuil, la surmédicalisation des personnes âgées, le soutien du personnel soignant face au décès de patients, etc. Autant de sujets fondamentaux que des assises pourraient aborder afin d’améliorer de manière ouverte, progressiste et concertée la prise en charge de la fin de vie dans notre canton.

En réponse à ces préoccupations, les soussigné-e-s ont l’honneur de demander au Conseil d’Etat d’établir un rapport sur les différentes manières d’améliorer la prise en charge de la fin de vie dans le canton. Ils proposent pour ce faire l’organisation d’Assises consacrées à la mort, ou tout autre événement offrant les mêmes conditions de rencontre, d’échange et de co-construction de solutions à trouver urgemment, parce que mourir dans la paix et la dignité fait partie de la qualité de vie.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Léonore Porchet
et 29 cosignataires*

Développement

Mme Léonore Porchet (VER) : — « Ce n’est pas pour mourir que je pense à ma mort, c’est pour vivre. » Cette citation est d’André Malraux, résistant français puis ministre qui a eu la malchance de perdre ses deux fils.

¹ Étude BASS, 2017

² Etudes PNR 67, 2017

³ Étude BASS, 2009

Face à la mort, on est souvent assez démuni, surtout pour en parler. En effet, malgré les convictions, les croyances et les espérances personnelles, ou avec elles, la fin de vie a des conséquences importantes sur la santé publique, sur notre système sanitaire et sur les finances publiques, mais elle reste un sujet tabou. Le tabou qui entoure la mort empêche encore aujourd'hui d'aborder frontalement et efficacement des problèmes publics pourtant véritablement existentiels. Je donne deux exemples dans mon postulat : d'une part, les directives anticipées qui sont encore trop peu connues et pratiquées par les Vaudois, à tel point que le risque est grand que la volonté des personnes en fin de vie ne soit pas suffisamment respectée lorsque le moment est venu. D'autre part, c'est la volonté de mourir chez soi, malheureusement assez rarement possible actuellement au vu du système offert aux proches aidants et aux patients. Mais la mort touche aussi à de nombreux autres sujets : le droit de représentation des proches, les soins palliatifs et bien d'autres que nous allons toutes et tous ici devoir aborder, puisque si nous avons une certitude dans la vie, c'est bien que nous allons mourir.

Pour répondre à ces questions et pour améliorer la prise en charge de la fin de vie dans le canton — ce qui est selon moi une urgence pour améliorer la qualité de vie, car avoir une fin de vie de qualité fait aussi partie de la qualité de vie — je demande la tenue d'Assises ou de toute autre forme de rencontre qui permette les échanges et une co-construction de solutions, ardemment demandées par les professionnels de la santé, ainsi que cela a été rappelé dans les médias.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DE LA SANTE PUBLIQUE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Postulat Léonore Porchet et consorts - La mort c'est tabou, on en viendra tous à bout

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 12 avril 2019.

Présent-e-s : Mmes Claire Attinger Doepper, Sonya Butera, Christine Chevalley (en remplacement de Christelle Luisier Bordard), Carole Dubois, Florence Gross, Jessica Jaccoud, Léonore Porchet, Graziella Schaller. MM. Fabien Deillon (en remplacement de Jean-Luc Chollet), Thierry Dubois, Yvan Luccarini (en remplacement de Marc Vuilleumier), Olivier Petermann, Vassilis Venizelos (président), Philippe Vuillemin, Andreas Wüthrich. Excusé-e-s : Mme Christelle Luisier Brodard. MM. Jean-Luc Chollet, Marc Vuilleumier.

Représentant-e-s du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS) : Mme Stéphanie Monod, Directrice générale, Direction générale de la santé (DGS), Chantal Grandchamp, Directrice finances et affaires juridiques à la DGS, Stéphanie Pin, Directrice santé communautaire à la DGS. MM. Pierre-Yves Maillard, Conseiller d'Etat, Karim Boubaker, Médecin cantonal.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

La mort est un sujet qui concerne évidemment tout le monde mais qui reste difficile à aborder. Rares sont ceux qui ne rencontrent pas de difficultés à parler de leur propre mort ou de celles de leurs proches. Familles et personnels soignants doivent souvent répondre à des interrogations auxquelles les patients eux-mêmes n'ont pas répondu.

Pourtant, de nombreuses questions autour de la fin de vie se posent : comment inciter les personnes à prendre des directives anticipées ? Qu'en est-il des conditions de fin de vie ? Quel traitement en cas de perte de conscience du patient ? La mort soulève aussi des questionnements d'ordre philosophique et spirituel particulièrement importants.

Sans réponse à ces questions, les souhaits des personnes âgées risquent de ne pas être respectés. Non pas par mauvaise volonté mais parce que l'entourage ne les connaît pas.

La population vaudoise vieillit. Une réflexion commune et globale autour de la fin de vie et de la mort paraît aujourd'hui nécessaire. Des discussions constructives doivent être ouvertes sur la place publique. Il est important d'en débattre et de réfléchir aux mesures à mettre en œuvre pour améliorer la fin de vie. C'est ce que la tenue d'Assises pourrait par exemple apporter.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Les personnes âgées étant de plus en plus nombreuses dans le canton, la fin de vie sera un enjeu important pour la politique du futur. L'un des moments les plus difficiles de la prise en charge des personnes très âgées est certainement les mois qui précèdent le décès. Des risques de surmédicalisation et de surhospitalisation guettent les patients. Paradoxalement, le canton est davantage exposé à ces risques parce qu'il a un taux

d'hébergement en EMS faible. En effet, lorsque la santé d'une personne âgée qui vit à domicile se dégrade, la solution reste trop souvent l'hôpital.

Les chiffres font ressortir une surhospitalisation en fin de vie, chez les personnes à domicile comme chez celles vivant en EMS. Ces hospitalisations ne sont pas imposées par la nécessité d'un plateau technique ou d'un traitement médical précis. Cela peut simplement être lié à la nécessité de disposer de personnel la nuit par exemple ou pour des besoins médicaux urgents. La solution à ce problème ne réside pas dans l'augmentation du nombre de places en EMS. Cela irait à l'encontre de la politique qui est menée dans le canton depuis de nombreuses années, à savoir de favoriser au maximum le maintien à domicile. Au contraire, le Conseil d'Etat souhaite aller encore plus loin. Il faut donc apporter encore plus de prestations à domicile et aider les EMS à gérer au mieux ces difficultés. Pour cela, le Conseil d'Etat travaille sur deux axes :

- la réponse à l'urgence, notamment par le développement d'équipes mobiles sur le modèle de ce qui a été fait en psychogériatrie ;
- l'équipement des EMS pour permettre les prises en charge les plus poussées.

Pour le conseiller d'Etat, le postulat est finalement aligné aux objectifs fixés par le Conseil d'Etat sur le sujet.

Différents projets sont actuellement développés pour favoriser l'accompagnement et le soin à domicile. Ces projets devraient permettre d'élargir l'offre médicale et ainsi limiter le recours trop systématique aux hospitalisations. La prise en charge à domicile engendre, avec le vieillissement de la population, des situations de plus en plus complexes. La médicalisation et la garde à domicile sont un des enjeux importants autour de la fin de vie et du décès.

Le postulat invite le Conseil d'Etat à traiter la question de la mort au sens large. Des problèmes comme le rapport à la mort, à la vulnérabilité, sont à résoudre, dans le contexte d'une tension entre une médecine qui guérit/sauve et l'inéluctabilité d'une fin à toute vie. Le point essentiel est finalement d'appréhender les questions autour de la mort dans un monde biomédical très technologique. Il est nécessaire de réfléchir et de dialoguer plus largement sur l'impact des nouvelles technologies dans la prise en charge à domicile. Il y a d'ailleurs beaucoup à faire dans ce domaine. Des sujets difficiles comme la surmédicalisation ou l'acharnement thérapeutique doivent être abordés. Des choix de société doivent être faits et donc discutés sur la place publique.

A court terme, des réponses à l'urgence doivent être apportées dans les différents lieux de fin de vie. Cela passe par un renfort de médecins, d'infirmiers, de matériels, mais aussi par un renforcement des compétences des professionnels, pour qu'ils puissent travailler par anticipation, en connaissant les choix et les préférences des patients. La mise en place d'équipes spécialisées en soins palliatifs, articulées avec les équipes mobiles, pour soutenir et mieux accompagner les personnes en fin de vie est à l'étude. Il est essentiel que les choix des patients et de leur entourage soient respectés au mieux. Des solutions doivent être trouvées pour répondre à ces volontés. Une prise en charge efficiente doit aussi concerner les cas lourds. Enfin, les proches et la famille, qui sont les premiers accompagnants, ne doivent pas être négligés dans la prise en charge globale de la fin de vie.

Le chef du département se dit donc prêt à élaborer un rapport qui valoriserait les actions déjà engagées par le gouvernement et qui aborderait les questions développées par la postulante.

4. DISCUSSION GENERALE

Pour la tenue d'Assises

Selon plusieurs commissaires, la tenue d'assises permettrait de réfléchir autour du thème de la mort pour avancer et mieux gérer la fin de vie. Cette thématique soulève les observations suivantes :

- La gestion des dernières heures de vie nécessite le développement de formations spécifiques pour les professionnels de santé. Ils doivent ainsi avoir des connaissances relatives à la culture et aux croyances des mourants.
- Des moyens financiers supplémentaires sont nécessaires, notamment pour absorber la surcharge de travail qu'occasionne pour les CMS une mort à domicile.

- Mieux informer les proches quand ils sont confrontés à la mort et mieux communiquer auprès d'eux paraît également essentiel.
- Les soins palliatifs à domicile pourraient être renforcés.
- Les acteurs susceptibles d'intervenir dans une prise en charge sont nombreux (organisations privées d'aide et de soins à domicile, Palliative Vaud...). Il conviendra d'intégrer tous les acteurs concernés à la réflexion.
- Sur ces thèmes, l'Etat doit se montrer soutenant tout en restant à sa juste place.

Importance de la spiritualité

Les questions en lien avec la spiritualité, qui souvent sont très importantes pour les personnes, surtout en fin de vie, devraient être abordées, notamment en conviant les milieux religieux. Il convient en effet d'éviter la désertification spirituelle des EMS et du maintien à domicile. Les Assises devront être un lieu d'échanges, pour parler autant de philosophie que de directives anticipées.

La discussion sous l'angle de la spiritualité soulève plusieurs questions qui pourraient être débattues au cours d'Assises :

- Est-on réellement moins seul lorsque l'on meurt à domicile ?
- Ne faudrait-il pas davantage travailler sur une meilleure acceptation de la finitude que sur le fait de repousser toujours plus loin la durée de vie ?

Directives anticipées

Ces directives semblent pouvoir être améliorées, notamment en simplifiant les documents proposés et en rendant les informations plus accessibles, par exemple par le biais du dossier patient informatisé. Il est nécessaire qu'elles soient mieux connues de tous et davantage diffusées. Elles pourraient être remplies de façon systématique.

Le chef du DSAS souligne l'intérêt à valoriser la volonté du patient par le biais de directives anticipées mais rend attentif au fait que le patient ne dispose pas forcément de compétences en la matière, consacrant alors le retour à une position dominante du personnel soignant. Enfin, le chef du DSAS relève les possibles tensions entre souhaits du mourant et ceux des proches de ce dernier.

Une démarche analogue en réflexion au sein de département

Le médecin cantonal confirme qu'un travail est en train d'être fait sur le sujet, et notamment sur les directives anticipées et l'assistance au suicide. La DGS a déjà réfléchi à d'éventuelles Assises et aux thèmes à aborder. Les sujets à traiter doivent être bien cadrés, afin de répondre au mieux aux attentes exprimées par la commission. Les Assises n'apporteront pas toutes les réponses aux très nombreuses questions mais elles permettraient déjà de mettre le débat autour de la fin de vie et de la mort sur la place publique, c'est-à-dire là où il doit être. Mourir peut et doit se produire autant que possible à domicile.

Echanges avec la commission sur les thèmes à aborder et les acteurs à convier

Les Assises doivent permettre de répondre à certaines des nombreuses questions liées à la fin de vie. La mort est un sujet tabou mais elle ne doit pas le rester. Les thèmes abordés lors de ces Assises doivent donc être très larges et variés. Le département pourrait proposer une ébauche, qui serait discutée avec la commission préalablement à l'organisation de ces Assises.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat à l'unanimité moins une abstention des membres présents, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Yverdon-les-Bains, le 24 octobre 2019.

*Le président :
(Signé) Vassilis Venizelos*

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Graziella Schaller et consorts – Pour que les directives anticipées soient respectées

Rappel de l'interpellation

La fin de vie constitue une préoccupation importante et légitime. Non seulement pour nos concitoyens âgés, mais aussi pour tous ceux qui veulent épargner à leurs proches ou à leurs enfants de devoir prendre des décisions importantes et de faire des choix douloureux à leur place, souvent dans des moments difficiles ou dans l'urgence.

Sensibilisés par divers milieux, beaucoup établissent ou remplissent des « directives anticipées », définies aux art. 370 à 373 du Code civil suisse (voir plus bas) : ils pensent avoir ainsi acquis la certitude que, le moment venu, on leur permettra de s'en aller en paix, sans prolonger inutilement la fin de leur vie.

Malheureusement, plusieurs témoignages nous parviennent de situations dans lesquelles les professionnels de la santé n'ont pas appliqué ou pas respecté ces directives, procédant à une réanimation, à une prescription d'antibiotiques ou d'alimentation, mesures sans lesquelles la vie serait parvenue à son terme. De telles mesures sont contraires aux intentions dans lesquelles les directives ont été rédigées, même si ces mesures n'y sont pas expressément définies.

A la décharge du corps médical, il faut bien admettre que ces directives sont rarement accessibles, notamment dans les situations d'urgence. En outre, il en existe de multiples versions, et elles sont souvent d'une complexité et d'une longueur telle qu'il est difficile de s'y retrouver. De plus, elles ne permettent pas facilement de traduire les volontés du patient en actes médicaux, ou en « absence d'actes médicaux ».

Plusieurs associations ont publié sur leur site des documents de directives anticipées, des versions courtes ou longues, entre deux ou plusieurs pages, gratuites ou payantes, telles que Entrelacs, La Croix Rouge Suisse, l'association Sclérose Latérale, la Ligue contre le cancer, la main tendue 143, Caritas, Pro Senectute, etc.

Sur le plan juridique, rien ne permet de savoir à quoi s'exposent les professionnels de la santé qui n'auraient pas respecté les directives anticipées définies dans le Code civil.

Sur la base de ces éléments, nous demandons au Conseil d'Etat de se déterminer sur les points suivants :

- 1. Le Conseil d'Etat serait-il disposé à élaborer, avec les milieux concernés, un modèle de directives anticipées simple, facilement accessible, et qui traite des quelques éléments essentiels nécessaires aux décisions des professionnels de la santé, avec mention du représentant thérapeutique désigné ?*
- 2. Ces directives pourraient-elles figurer à la fois dans le dossier électronique du patient là où il existe, et sur sa carte d'assuré ? A défaut, le dossier pourrait en mentionner l'existence et indiquer où les trouver, comme cela est prévu à l'art 371D, lettre B, alinéa 2 pour la carte d'assuré.*
- 3. Le Conseil d'Etat ne jugerait-il pas opportun que soient mentionnées dans la Loi sur la Santé publique (LSP), les directives anticipées ainsi que l'obligation pour les professionnels de la santé de les respecter, au risque de s'exposer aux sanctions prévues par la LSP ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La révision du Code civil au 1er janvier 2013 a réorganisé le droit de protection de l'adulte et apporté de nouvelles mesures visant à renforcer le droit de la personne à disposer d'elle-même, ainsi que la place de la famille et des proches en cas d'incapacité de discernement.

Le principe d'autodétermination a pris en importance. En rédigeant des directives anticipées telles que prévues aux art. 370-373, une personne peut dorénavant exprimer à l'avance les modalités choisies de sa prise en charge médicale, et/ou de sa représentation.

Cependant, la formulation de directives pertinentes pour les circonstances réelles qui prévaudront à leur application est difficile, il en est de même pour leur interprétation le moment venu, et en particulier en cas de maladie chronique. Dans la mesure où l'incapacité de discernement est souvent partielle et évolutive, et rarement complète et subite, le contenu des directives et leur sens doivent être accordés à l'évolution de la situation médicale, relationnelle et personnelle du patient. Ainsi, les directives anticipées sont en réalité un élément d'un projet anticipé de soins, élaboré continûment et conjointement entre le patient, son entourage et l'équipe soignante. La valeur ajoutée des directives anticipées dépend très directement des circonstances de leur élaboration. Plus elles sont discutées avec l'entourage proche, plus le sens qu'elles portent est connu des personnes les plus significatives, mieux elles trouveront leur application pratique par les soignants quand les décisions importantes devront être prises. La reconstitution de la volonté du patient via les directives anticipées dépendra concrètement de la clarté avec laquelle des choix de vie auront été exprimés, plus que de la trop grande précision ou du trop grand flou des actes médicaux souhaités ou refusés. Et les soignants, pour calibrer adéquatement leurs actes, auront besoin d'avoir pu intégrer les choix de vie du patient dans leurs possibilités d'intervention, ou d'en recevoir une confirmation, une traduction, un développement, par les proches.

L'anticipation en lien avec la santé crée effectivement les conditions pour l'expression de l'autonomie du patient et de son entourage en relation avec ses médecins et soignants. Elle nécessite l'information, la délibération et une décision véritablement partagée en matière d'options de soins.

Afin que chacun puisse faire usage de ces prérogatives, définies également dans le droit des patients, ceux-ci doivent en avoir une connaissance adéquate, et bénéficier d'un accompagnement à la réflexion et à la rédaction de directives anticipées par des professionnels formés en conséquence. Un cadre de référence existe, les notions, pratiques et exigences liées à la rédaction de directives anticipées ont été publiées en 2018 par l'Académie suisse des sciences médicales, sous forme d'une nouvelle édition de ses directives médico-éthiques spécifiquement sur le sujet.

L'anticipation est l'un de ses aspects particuliers dans les soins que sont les directives anticipées, est ainsi une posture qui doit être développée à la fois chez les patients, leurs proches, les médecins et soignants, et le système de santé tout entier. L'anticipation en lien avec la santé, et en particulier des situations d'incapacité de discernement et de fin de vie de personnes âgées ou très âgées, fait dans ce contexte appelle à des connaissances (savoir) et compétences (savoir-être et savoir-faire) spécifiques. Il devient ainsi important de promouvoir une culture de l'anticipation des décisions de santé. Le Conseil d'Etat souhaite que les stratégies soient développées ces prochaines années, ainsi que le prévoit le Rapport sur la politique de santé publique du canton de Vaud 2018-2022, pour :

- Sensibiliser la population à l'anticipation. Pour ce faire, devant la difficulté d'atteindre la population générale avec les moyens habituels (communiqués de presse, brochures), la Direction générale de la santé a lancé une action originale depuis l'automne 2016, une série de théâtre-débats sur les directives anticipées, destinés tant à un large public qu'aux professionnels de la santé. Plus de 2'500 personnes de tous âges et horizons professionnels ont assisté à ces représentations, de nombreux échos médiatiques ont élargi l'impact de cette action.
- Former les professionnels de la santé à l'anticipation en lien avec la santé. Les collaborations dans cette direction sont en cours d'élaboration avec les formations pré- et postgraduées.
- Façonner et inciter le système de santé de manière à favoriser l'anticipation. A l'instar d'autres pays qui l'ont déjà mis en œuvre, la question du financement de cette prestation se pose et doit être discutée dans certains secteurs de soin, en particulier dans les soins à domicile et les établissements médico-sociaux.

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat serait-il disposé à élaborer, avec les milieux concernés, un modèle de directives anticipées simple, facilement accessible, et qui traite des quelques éléments essentiels nécessaires aux décisions des professionnels de la santé, avec mention du représentant thérapeutique désigné ?

Il existe effectivement de nombreuses versions de modèles de directives anticipées. Les contenus correspondent à des situations et à des sensibilités différentes (soins palliatifs, handicap, santé mentale, etc.). Les intitulés principaux sont semblables, chaque modèle renvoyant à la perception de chacun sur les limites de la qualité de vie acceptable, sur les circonstances de sa mort, sur ses valeurs, sur ses propres croyances, et dépendant fortement du contexte et de la trajectoire de fin vie. Remplir le formulaire ne devrait pas être une finalité en soi : comme mentionné en préambule, la démarche qui précède, l'entoure et lui succède est autant si ce n'est plus importante. En outre, rien n'empêche la personne de rédiger elle-même son propre document et d'y expliciter plus précisément ses valeurs et la manière dont elle aimerait que l'on puisse en tenir compte. A consulter différentes versions existantes, on constate qu'il existe des versions longues voire très longues qui peuvent convenir à des personnes souhaitant approfondir les notions évoquées ci-dessus, et d'autres courtes et simples qui se résument aux quelques éléments-clés comme ceux présentés dans le document de la Fédération des médecins suisses (https://www.fmh.ch/files/pdf21/FMH_PV_KV_2018_f.pdf).

Le Conseil d'Etat ne prévoit pas, à ce stade, d'élaborer un modèle supplémentaire de directives anticipées. Il souhaite cependant faciliter l'accès et l'orientation de la population vis-à-vis des directives anticipées. A cette fin, le site internet de la Direction générale de la santé comprendra d'ici fin 2019 une page présentant les aspects et enjeux essentiels des directives anticipées, les caractéristiques de différents formulaires, et des recommandations pour les modalités de leur rédaction. Selon les contextes de soins (établissements médico-sociaux, soins à domicile, hôpital, institution socio-éducative par exemple), les circonstances (bonne santé, soins palliatifs, psychiatre, maladie chronique...), l'âge et les conditions de vie (couple, famille, personne seule...), une description et des exemples de directives permettront aux personnes intéressées de se représenter plus concrètement la démarche de leur élaboration. Cette page sera évolutive. Elle renverra à une documentation reconnue et, selon les disponibilités, à des aspects multimédias (entretiens, vidéos notamment).

2. Ces directives pourraient-elles figurer à la fois dans le dossier électronique du patient là où il existe, et sur sa carte d'assuré ? A défaut, le dossier pourrait en mentionner l'existence et indiquer où les trouver, comme cela est prévu à l'art 371D, lettre B, alinéa 2 pour la carte d'assuré.

Le dossier électronique du patient (DEP), dont l'entrée en application est prévue au printemps 2020, permettra de recueillir des documents personnels en lien avec la santé et notamment des directives anticipées. Toutes les informations, données et documents médicaux, appartiennent au patient qui décidera quelles informations devront être intégrées dans son DEP et quel niveau d'accès sera donné aux professionnels de la santé. Un défi consistera à sensibiliser chacun à la création d'un DEP ainsi qu'à configurer les documents qui s'y trouveront selon le niveau d'accessibilité pertinent. Des travaux sont actuellement en cours pour rendre cet outil « user-friendly ».

La carte d'assuré ne permet en revanche pas de contenir de données ni de documents médicaux, seules les données administratives et financières peuvent y être stockées.

3. Le Conseil d'Etat ne jugerait-il pas opportun que soient mentionnées dans la Loi sur la Santé publique, les directives anticipées ainsi que l'obligation pour les professionnels de la santé de les respecter, au risque de s'exposer aux sanctions prévues par la LSP ?

Le nouveau droit de protection de l'adulte a permis d'introduire en 2013 la notion de « directives anticipées » (CC 370-373) qui figurait déjà dans certaines lois de santé publique cantonales mais pas dans la loi vaudoise. La loi fédérale actuelle donne clairement aux directives anticipées une valeur contraignante, les soignants doivent dès lors respecter le choix du patient. C'est pourquoi le Conseil d'Etat estime qu'une inscription dans la Loi sur la santé publique ne serait utile qu'à titre didactique.

Le Code civil ne prévoit pas de sanction spécifique en cas de non-respect des directives anticipées, sous réserve de l'article 28a, qui permet d'agir contre les atteintes à la personnalité ainsi que les articles 28b ss ; en revanche, les dispositions pénales et administratives de la Loi sur la santé publique prévoient une sanction en cas de violation des droits du patient, ce qui serait le cas si les directives anticipées n'étaient pas respectées sans motif supérieur dûment inscrit dans le dossier médical.

Conclusion

Le Conseil d'Etat estime que les directives anticipées, et plus globalement l'anticipation en santé, sont devenues essentielles dans la pratique des soins, dans la relation soignant-soigné et dans la gestion des défis et enjeux actuels posés au système de santé. Leur respect passe par une intégration de ces démarches à tous les niveaux des soins et des professionnels de la santé. D'ici les prochaines années, les différentes mesures en cours devront avoir amélioré le niveau d'information de la population, les compétences des professionnels et ainsi l'accessibilité, la pertinence et le respect des directives anticipées.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 août 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Interpellation Cédric Weissert – Les Témoins de Jéhovah, nouvelle religion pour le CHUV ?

Rappel de l'interpellation

Sur son site internet, le CHUV a un portail des « Pratiques religieuses en milieu hospitalier ». Dans la rubrique « Mouvements religieux », les principales religions sont présentées sous forme de fiches qui décrivent les grandes lignes des diverses croyances religieuses. Dans la liste des religions décrites, on s'étonne de voir figurer les Témoins de Jéhovah aux côtés du Bouddhisme, du Christianisme, de l'Hindouisme, de l'Islam et du Judaïsme. Le Canton de Vaud reconnaît-il les Témoins de Jéhovah comme une religion au même titre que celles susmentionnées ? Si tel est le cas, pourquoi ne pas faire figurer dans la liste les Scientologues, les Mormons et toutes les autres sectes existantes ? Les Témoins de Jéhovah bénéficient-ils d'un traitement de faveur de la part de l'Etat ?

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat tient à contextualiser et détailler le rôle du portail « Pratiques religieuses en milieu hospitalier » qui abrite la rubrique « Mouvements religieux » sur le site internet du CHUV.

Au début des années 2000, cette rubrique a été rédigée en collaboration avec les éditions Enbiro (actuellement Agora). Son objectif est d'informer sur les grands principes de chacun des mouvements religieux décrits et surtout sur l'incidence que l'affiliation des patient·e·s à ces divers mouvements peut avoir lors de leur prise en charge médicale. Ce portail informatif est destiné en premier lieu au personnel soignant et médical en activité mais également en formation, au CHUV, et dans d'autres établissements. Grâce à cette rubrique descriptive, les différentes incidences de l'appartenance de certains patient·e·s à des mouvements religieux sur leur prise en charge médicale peuvent être plus facilement décelées et connues dans le but d'un accompagnement thérapeutique le plus proche des demandes exprimées par les patient·e·s. Cette rubrique est une véritable clé de compréhension pour mener à bien la mission du CHUV de soigner tous les patient·e·s, quelles que soient leurs croyances personnelles. Probablement de par son caractère inédit dans le monde francophone et parce qu'il répondait aux besoins des professionnel·le·s de la santé soucieux·es·x de comprendre la manière dont les croyances religieuses affectent les comportements de santé, le contenu de ces pages a capté un nombre important d'internautes de provenances diverses. Le nombre de visites élevé de cette rubrique démontre pleinement son utilité et valorise la qualité du travail pédagogique réalisé au CHUV sur la question religieuse. La question de la place de la spiritualité -et le religieux en fait partie- dans le champ de la santé est d'ailleurs l'objet de réflexions constantes depuis plusieurs décennies au CHUV, comme en témoigne par exemple la création de la Plateforme « Médecine, spiritualité, soins & société » créée par le CHUV, l'UNIL et la Fondation Leenaards en 2016. D'une manière générale, l'attachement du CHUV à vouloir favoriser l'intégration de la spiritualité dans la prise en charge des patient·e·s, pour une prise en charge au plus près de leurs demandes, contribue au rayonnement de l'institution au sein d'un réseau à la fois régional et international. Les pages internet du CHUV consacrées aux mouvements religieux participent à ce rayonnement.

A l'origine, la création de ce site internet a émergé d'un besoin constaté et exprimé par les soignant·e·s dans des situations complexes dans lesquelles intervenait le facteur religieux. Un sondage oral mené au CHUV lorsque ces contenus ont été produits indiquait que la prise en charge médicale des Témoins de Jéhovah préoccupait largement les professionnel·le·s du fait des spécificités éthiques qui caractérisent la prise en charge médicale de ces patient·e·s. En effet, ces derniers refusent régulièrement les transfusions sanguines.

Ainsi, dans le cas de chirurgies lourdes par exemple, cette croyance peut ainsi avoir des répercussions médicales extrêmement importantes sur le suivi et la prise en charge de ces patient·e·s. Si tel avait été le cas pour des patient·e·s mormons ou scientologues, une rubrique leur aurait également été consacrée pour répondre aux besoins des professionnel·le·s. De plus, les chiffres 2017 de l'OFSP indiquent que les Témoins de Jéhovah sont près de 20'000 en Suisse au sein de la population résidente permanente de 15 ans ou plus. Ce nombre élevé à une incidence évidente sur le potentiel important de patient·e·s affilié·e·s à ce mouvement pris·e·s en charge au CHUV. Ces raisons font que la présence d'une page descriptive dédiée à ce mouvement dans une perspective de prise en charge médicale sur le site internet du CHUV est tout à fait légitime.

Par ailleurs, sur ce portail « Pratiques religieuses en milieu hospitalier », tous les mouvements religieux sont abordés sur le même pied d'égalité pour viser une information la plus neutre possible. C'est également le cas de la page consacrée aux Témoins de Jéhovah qui fait l'objet de la présente interpellation.

Toutefois, dans un souci de clarté, de hiérarchisation, et d'accès à l'information pour le visiteur depuis un moteur de recherche, le CHUV a décidé de réorganiser la manière dont l'information est mise à disposition sur internet. Premièrement, le site *Pratiques religieuses en milieu hospitalier* (www.chuv.ch/religions) fermera. Son contenu sera transféré sur le site de la Direction des soins du CHUV, dans la rubrique *Aumônerie*. Enfin, chaque mouvement religieux sera d'abord présenté sous l'angle de son incidence en regard des comportements de santé, et ensuite seulement sous un angle descriptif plus général. Ces modifications auront pour effet d'annuler toute incompréhension possible quant à la visée d'aide à la prise en charge médicale de cette rubrique.

Enfin, pour répondre directement aux questions posées dans l'interpellation, Monsieur le Député Weissert utilise le mot de « secte » et différencie ces mouvements des « religions », en citant le Bouddhisme, le Christianisme, l'Hindouisme, l'Islam et le Judaïsme. Or, le terme de « secte » n'a aucune base légale existante en Suisse et le Centre intercantonal d'information sur les croyances (CIC), chargé par le Canton de délivrer une information fiable sur les différents mouvements religieux, renonce à l'utilisation de ce terme jugé discriminant.

En outre, il convient de préciser que la Constitution cantonale de 2003 reconnaît l'Eglise catholique romaine et l'Eglise réformée vaudoise comme institutions de droit public dotées de la personnalité morale (Art. 170). La communauté israélite est quant à elle reconnue comme institution d'intérêt public (Art 171). La Constitution permet par ailleurs à d'autres communautés religieuses (et non les religions en tant que telles) de demander à être reconnues par l'Etat. La procédure est réglée par la loi du 9 janvier 2007 sur la reconnaissance des communautés religieuses (LR CR ; BLV 180.51) et son règlement d'application. Si une communauté religieuse devait être reconnue par l'Etat, celle-ci pourrait alors par exemple exercer une mission d'aumônerie usuelle auprès des établissements hospitaliers (art. 11 LR CR).

Le Conseil d'Etat tient ainsi à rappeler que la liberté de croyance de chacun de ses concitoyen·ne·s, sans aucune différence de traitement, est un droit fondamental que l'Administration cantonale s'efforce constamment à préserver. Les Témoins de Jéhovah ne bénéficient donc d'aucun favoritisme de la part de l'Etat. La présence d'une page descriptive du mouvement des Témoins de Jéhovah sur le site internet du CHUV, aux côtés d'autres mouvements, répond aux seuls besoins d'informations utiles et nécessaires à une prise en charge médicale adéquate selon le respect de la volonté de tous les patient·e·s.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 septembre 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Thierry Dubois – CHUV : des conditions de travail catastrophique ! A qui la faute ?

Rappel de l'interpellation

Un des problèmes récurrent majeur des hôpitaux est le manque de personnel.

Presque tous les départements du CHUV souffrent d'une pénurie d'infirmiers et de médecins. Cet état de fait contribue fortement à une dégradation de leurs conditions de travail et ne permet souvent plus une prise en charge rapide et optimale des patients. Congé maternité, congé maladie, changement d'affectation : des absences difficilement gérables qui augmentent encore la charge de travail des personnes qui restent.

Malgré de nombreuses protestations et manifestations ... rien ne change ! Le confort du patient diminue et le confort du soignant n'existe plus ...

Le principal problème semble être une question de planification et surtout d'organisation, car le CHUV ne cherche pas à limiter ses dépenses en personnel. Il est cependant vrai qu'il est difficile de trouver du personnel qualifié, car il y a un laps de temps important entre le temps nécessaire à la formation et les besoins réels et immédiats.

Il me paraît donc important de développer d'autres stratégies et ainsi d'arrêter de créer de nouvelles structures et d'augmenter le nombre du personnel au CHUV. Nous devons plus utiliser les forces en présence ...

Dans notre canton, l'Etat a le quasi-monopole de la santé et les multiples casquettes du Chef de Département n'arrangent rien.

Une synergie et un partenariat public / privé me paraît indispensable ; partenariat qui doit être naturellement favorable à l'Etat, mais également aux partenaires privés ... Ce qui n'est actuellement pas le cas dans le domaine ambulatoire en raison d'une tarification peu adaptée.

En ce qui concerne l'hospitalisation, de nombreux cas stationnaires de type DRG pourraient être traités dans des institutions privées et cela à des tarifs plus avantageux, comme le montre la Surveillance des prix (<https://www.spitaltarife.preisueberwacher.ch/fr>). L'activité médicale et notamment le volume des opérations doit être donc mieux répartie dans notre canton.

Ma question est simple : Quand le Conseil d'Etat va-t-il insérer un partenariat public / privé comme une priorité dans son plan stratégique ?

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat souhaite signifier son désaccord avec le portrait caricatural du CHUV, dressé par M. le Député Dubois dans son interpellation. Le député Dubois affirme qu'il y aurait une mauvaise organisation du travail au CHUV qui amènerait des taux d'absences importants et qui poserait des difficultés dans la prise en charge des patients. Aucune de ces affirmations n'est vérifiable dans les faits. En effet, le taux de rotation du personnel du CHUV est quasiment invariable depuis de nombreuses années (entre 10% et 11%). Le taux d'ancienneté des cadres est également stable, voire en légère augmentation ces dernières quatre années. Les absences pour cause de maladie ont certes connu une légère augmentation mais celle-ci n'est certainement pas plus importante à ce qui est mesuré par l'OFS dans l'économie suisse en général (+30% depuis 2010). Enfin, selon un benchmarking de 2017, le taux d'absence maladie courte durée au CHUV se situe 1% en dessous de la moyenne des hôpitaux universitaires suisses.

En partant des éléments introductifs de l'interpellation qui ne se vérifient pas factuellement, M. le Député Dubois entame une réflexion autour d'un partenariat public-privé et sur des transferts de nombreux cas stationnaires vers les cliniques privées à un tarif plus avantageux. Cette démarche ayant également pour objectif de répartir de façon différente le volume des opérations à l'échelon cantonal. Le Conseil d'Etat répond ainsi par ces lignes aux propositions de M. le Député Dubois.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat souhaite revenir sur le tarif des prestations fournies par un hôpital tel que le CHUV. En tant qu'hôpital de dernier recours et dernier maillon dans la chaîne de prise en charge sanitaire, le CHUV a pour mission de mettre à disposition de la population des infrastructures et des spécialistes formés dans toutes les disciplines de la médecine, sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Le CHUV – comme tout hôpital universitaire – traite par ailleurs un pourcentage élevé de patients avec un niveau de complexité et/ou un risque de complication élevé (voir ci-après). Il est reconnu et accepté dans le système de santé suisse que les tarifs pratiqués dans un hôpital universitaire comme le CHUV sont de facto plus élevés que ceux pratiqués en clinique privée, afin d'assumer ces coûts de mise à disposition d'infrastructures et de personnel conséquents.

Toutefois, le CHUV a initié diverses actions dans un but de gains d'efficience conséquents. Ainsi, le CHUV n'a plus augmenté le nombre de lits mis à disposition depuis plus de trois ans, et ce, malgré une augmentation significative de l'activité stationnaire en son sein. Ceci est dû principalement à une amélioration systématique de l'efficience clinique et à une baisse consécutive des durées moyennes de séjour.

En dehors de ces dissimilitudes de tarifs pratiqués entre hôpitaux universitaires et cliniques privées, il y a également lieu d'insister sur le profil d'activité de ces deux types d'entités. Tout d'abord, la balance entre activité médicale et activité chirurgicale varie fortement entre le CHUV et les cliniques privées vaudoises. En 2017, selon les éléments chiffrés rendus publics par Statistique Vaud, les cliniques privées du canton se concentraient essentiellement sur l'activité chirurgicale puisque plus de deux tiers des cas traités en stationnaire correspondaient à cette catégorie de prise en charge. A contrario, plus de 60% des hospitalisations traitées par le CHUV étaient de type médical. Aucun élément significatif ne permet en outre de considérer que ces répartitions ont évolué depuis. Ce choix des cliniques privées répond à une logique économique et organisationnelle. En effet, l'activité chirurgicale est davantage propice à la standardisation des actes, ce qui engendre un calibrage des ressources plus aisé et des coûts de fonctionnement inférieurs. Les domaines de la chirurgie orthopédique, urologique, gynécologique et obstétrique entrent particulièrement dans cette catégorie. De par son statut d'hôpital public et universitaire, le CHUV n'a ni la volonté, ni la possibilité de calibrer son profil d'activité selon cette même réflexion économique.

Par ailleurs, au-delà de cette dichotomie entre le médical et le chirurgical, la majorité des activités pratiquées au CHUV sont très peu présentes dans les cliniques privées vaudoises, selon les chiffres publiés par Statistique Vaud par classes de groupes DRG. Au contraire, la majorité de l'activité des cliniques privées ne représente qu'une minorité des activités de l'hôpital universitaire cantonal. D'un point de vue de planification sanitaire, cela prouve en premier lieu que les activités majoritaires respectives de ces deux types d'établissement ne sont pas substituables.

En outre, même lorsque le CHUV et les cliniques privées pratiquent le même type d'intervention, soit les mêmes cas DRG, il est nécessaire d'attirer l'attention sur le fait que le profil des patients pris en charge diffère également. En comparaison, au cœur des mêmes DRG, les patients hospitalisés au CHUV ont un niveau de complexité clinique (PCCL) nettement supérieur à ceux pris en charge en cliniques privées. Ainsi, au cœur des mêmes types de prises en charge, les cas traités au CHUV sont considérés comme plus complexes, avec des comorbidités plus nombreuses.

Comme expliqué ci-dessus, le CHUV recueille plus de cas complexes. Ces différences ont une répercussion évidente sur les tarifs pratiqués en raison de la différence des coûts réels de prises en charges de patients aux profils différents. Pour autant, le CHUV reçoit également des cas simples. Ces derniers sont essentiels principalement pour le domaine de la formation. L'enjeu est ainsi de permettre à la relève d'acquérir l'expérience indispensable, à commencer par les cas simples. De plus, d'un point de vue économique, pour exploiter une infrastructure couteuse comme le CHUV de façon rationnelle, il est nécessaire de concentrer au sein de l'hôpital un nombre de cas important. Dès lors, un transfert encore plus conséquent de cas simples vers les cliniques privées aurait ainsi sur le long terme des répercussions de coûts bien plus importants que l'écart constaté actuellement entre les tarifs pratiqués. De plus, le CHUV transfère déjà un nombre conséquent de cas simples et rentables depuis les urgences vers les cliniques privées. Plus de 120 cas sont concernés en 2018. Et parmi ces cas, au cours des deux dernières années, ce sont respectivement 99% et 93% des patient·e·s concerné·e·s par ces transferts qui étaient au bénéfice d'une assurance complémentaire.

Enfin, au-delà des types d'activités et des profils de patients qui diffèrent, le CHUV et les cliniques privées collaborent d'ores et déjà fortement au travers de partenariats importants, sous la forme de conventions signées entre établissements. Ainsi, il y a actuellement une vingtaine de conventions signées en vigueur entre le CHUV et les cliniques privées et plus de septante avec les hôpitaux de la FHV. Ces partenariats poursuivent des objectifs variés tels que des collaborations dans des domaines spécialisés de la médecine, la mise à disposition de lits dans les périodes d'engorgement, la prise en charge de certaines patient·e·s par des spécialistes du CHUV ou encore de la formation.

Cependant, s'agissant plus spécifiquement de la proposition du député Dubois de confier davantage de missions stationnaires aux cliniques privées, le Conseil d'Etat tient à rappeler qu'elles ont été intégrées dans l'appel d'offre lancé en 2011 pour l'établissement de la liste LAMal. Or, la majorité des cliniques ne s'est pas montrée intéressée à obtenir un mandat public, préférant se concentrer sur la patientèle privée. Seul le groupe Hirslanden a postulé pour un mandat général, tandis que la Clinique CIC Riviera a manifesté son intérêt pour une seule mission.

En conclusion, les différences de tarifs pratiqués par le CHUV et les cliniques privées s'expliquent par des coûts de mise à disposition d'infrastructures et de personnel conséquents, par une attention particulière des cliniques privées sur des types d'activités chirurgicales plus faciles à standardiser et aux coûts inférieurs, ainsi que par des profils de patients répondant à des caractéristiques différentes. Le Conseil d'Etat juge ainsi qu'un renforcement du transfert des cas légers et rentables du CHUV vers les cliniques privées n'est pas nécessaire en l'état puisqu'il ne participerait qu'à l'augmentation du déficit du CHUV à charge de la collectivité, tout en étant préjudiciable à la formation. De plus, les collaborations actuelles par l'intermédiaire de conventions entre le CHUV et les cliniques sont appréciées par les différentes parties.

Le Conseil d'Etat ne juge ainsi pas opportun d'inscrire un partenariat public-privé avec cet objectif dans le Plan stratégique du CHUV.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 février 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Hadrien Buclin –

Croissance du secteur privé à but lucratif dans les soins à domicile : le Conseil d'Etat a-t-il réellement la volonté d'éviter la pression à la baisse sur les conditions de travail et de garantir la qualité et la sécurité des soins ?

Rappel de l'interpellation

Compte tenu du vieillissement de la population et du transfert d'une partie des soins du secteur stationnaire vers l'ambulatoire suite au nouveau financement hospitalier, mais aussi vu les efforts insuffisants de développement du réseau public de soins à domicile, le secteur privé à but lucratif s'étend à un rythme soutenu. Les entreprises privées sont attirées par les perspectives de profits dans ce secteur qui est devenu un véritable marché. La privatisation du secteur est en outre favorisée par le nouveau régime de financement des soins voulu par la majorité de droite au plan fédéral et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Ce nouveau régime permet aux entreprises privées de soins à domicile de faire rembourser leurs prestations par les assurances-maladie. Cela met concrètement en concurrence les entreprises de soins à domicile publiques et privées.

Or, les salarié-e-s des entreprises de soins à domicile privées ne sont pas obligatoirement soumises aux conditions de travail du personnel de la santé du canton de Vaud, réglementé par la convention collective (CCT) du secteur sanitaire parapublic vaudois. Certes, en 2013, le Conseil d'Etat a établi un règlement conditionnant, au moins en partie, l'obtention de subventions publiques ou l'autorisation d'être remboursé par les assurances au respect d'un règlement qui garantit un certain niveau de salaire et des conditions de formation continue. Mais comme le note le Syndicat des services publics (SSP) dans une prise de position du 6 juillet 2017 : ce règlement « est beaucoup moins complet que la CCT, et ces entreprises échappent au contrôle de la Commission paritaire du secteur. Les conditions de travail dans ces entreprises privées restent ainsi plus précaires que dans le reste du secteur. Elles embauchent par exemple souvent des gens avec des contrats temporaires, généralement à l'heure, avec peu ou pas d'indemnisation des trajets, des maladies et des vacances. »¹

De plus, la protection contre les licenciements est plus faible que dans le secteur parapublic, ce qui dissuade certains salariés de dénoncer des situations problématiques (par exemple violations des règles de prises en charge des patients), par crainte de représailles de la part de l'employeur. Par contraste, dans le secteur public subventionné, les employés du secteur peuvent dénoncer les situations problématiques ou des soins dangereux, car un dispositif de protection contre les licenciements et les représailles est intégré à la CCT San. Ce dispositif permet une meilleure sécurité des soins pour les patients.

A noter enfin que la situation est meilleure dans d'autres cantons, par exemple à Neuchâtel où le secteur privé des soins à domicile qui demande des subventions cantonales est soumis complètement à la convention collective du secteur public et parapublic (CCT21), ce qui réduit la pression à la baisse sur les conditions de travail constatées dans le canton de Vaud.

¹ <https://vaud.ssp-vpod.ch/news/2017/business-a-domicile/>

La situation préoccupante dans le canton de Vaud suscite les questions suivantes adressées au Conseil d'Etat :

- 1) De 2011 à 2018, quelle est l'évolution de la part du financement cantonal allant vers les soins à domicile respectivement sans but lucratif (parapublic) et à but commercial privé dans le canton ?*
- 2) Pourquoi le Conseil d'Etat n'exige-t-il pas des entreprises privées de soins à domicile, en échange de l'autorisation d'être remboursé par les assurances, une stricte conformité aux conditions de travail fixées par la CCT du secteur sanitaire parapublic vaudois ?*
- 3) Pourquoi le Conseil d'Etat ne garantit-il pas que ces entreprises privées soient soumises à des contrôles similaires à ceux exercés par la Commission paritaire du secteur sanitaire parapublic ?*
- 4) Quels moyens concrets le Conseil d'Etat met-il en œuvre pour le contrôle des conditions de travail et de soins dans le secteur des soins à domicile privé ?*
- 5) Combien de visites sur site (telles que prévues par le règlement mentionné plus haut) ont-elles été effectuées en 2017 et 2018 par le Service de la santé publique (SSP) et avec quels résultats ?*
- 6) Compte tenu de la croissance du secteur, les moyens de surveillance de l'Etat se renforcent-ils ? Des créations de postes au sein du SSP sont-ils prévus à cette fin ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat a pris connaissance de l'interpellation et tient à y apporter une précision introductive avant de répondre aux questions.

Des entreprises privées de soins à domicile existent depuis de nombreuses années et la LAMal leur permet de facturer leurs prestations à l'assurance obligatoire des soins depuis 1996. La mise en vigueur en 2011 du nouveau régime de financement des soins LAMal a introduit l'obligation des cantons de participer au financement des prestations de toutes les organisations de soins à domicile. Cette contrainte a en effet créé un marché intéressant pour les structures à but commercial qui se sont fortement développées ces dernières années. Dans le but de mieux contrôler ce secteur, le Département en charge de la santé entend affiner les conditions d'octroi des autorisations d'exploiter de ces organisations. Pour cela, un projet de règlement sur les organisations de soins à domicile (ROSAD) qui doit remplacer l'ancien règlement datant de 2008 a été mis en consultation.

Cela dit, le Conseil d'Etat est extrêmement attentif à garantir des bonnes conditions de travail aux personnels des institutions publiques ou privées actives dans le domaine des soins. Dans l'impossibilité juridique d'imposer le respect de l'intégralité de la CCTSan aux établissements privés, il a adopté le règlement sur les conditions de travail applicables au personnel exerçant dans des établissements sanitaires reconnus d'intérêt public et des organisations de soins à domicile admises à pratiquer à charge de l'assurance obligatoire des soins (RCTrLAMal) qui touche également les services d'aide et de soins à domicile.

Les réponses aux questions sont les suivantes :

1. De 2011 à 2018, quelle est l'évolution de la part du financement cantonal allant vers les soins à domicile respectivement sans but lucratif (parapublic) et à but commercial privé dans le canton ?

Les chiffres sont les suivants:

Financement (CHF)	OSAD (privé)	AVASAD (parapublic)
2011	0	152'938'000
2012	2'012'245	159'619'000
2013	3'094'851	168'832'000
2014	4'322'519	180'852'000
2015	5'300'318	193'834'000
2016	7'964'933	209'658'000
2017	10'864'235	222'520'000
2018	13'270'000	228'743'300

Notes:

Jusqu'en 2012, les cantons ne participaient pas au financement des services privés.

Le financement public de l'AVASAD, qui comprend les subventions cantonales et communales, couvre également des prestations sociales.

2. Pourquoi le Conseil d'Etat n'exige-t-il pas des entreprises privées de soins à domicile, en échange de l'autorisation d'être remboursé par les assurances, une stricte conformité aux conditions de travail fixées par la CCT du secteur sanitaire parapublic vaudois?

S'agissant des conditions de travail, il n'est juridiquement pas possible d'obliger des institutions privées à adhérer à une Convention collective de travail. A titre d'exemple romand, le canton de Neuchâtel n'a pas rendu la CCT Santé21 obligatoire pour les institutions privées mais a édicté des tarifs différents pour les institutions qui appliquent la CCT Santé21 versus celles qui ne l'appliquent pas.

Dans notre canton, l'option choisie par le Conseil d'Etat est différente. Il a fait usage de toutes ses compétences pour protéger les collaborateurs et les collaboratrices des institutions privées en adoptant le règlement cité par l'interpellateur. Le fait de contraindre tous les services de soins à domicile, qu'ils soient publics ou privés, à appliquer des conditions de rémunération identiques à leur personnel rend impossible toute différence de tarif. Toutefois cette option présente l'avantage de toucher le personnel de toutes les institutions sans exception.

A noter que le Conseil d'Etat pourrait donner force obligatoire à la CCTSan si les partenaires signataires de cette dernière lui en faisaient la demande ce qui n'a pas été le cas jusqu'à ce jour.

3. Pourquoi le Conseil d'Etat ne garantit-il pas que ces entreprises privées soient soumises à des contrôles similaires à ceux exercés par la Commission paritaire du secteur sanitaire parapublic?

Le Conseil d'Etat se réfère à la réponse à la question n° 4.

4. Quels moyens concrets le Conseil d'Etat met-il en œuvre pour le contrôle des conditions de travail et de soins dans le secteur des soins à domicile privé?

Le DSAS se charge du contrôle de l'application dudit règlement qui contraint les institutions à respecter les éléments essentiels de la CCTSan car la Commission paritaire de la CCT a estimé qu'il n'était pas de son ressort de s'en charger.

5. Combien de visites sur site (telles que prévues par le règlement mentionné plus haut) ont-elles été effectuées en 2017 et 2018 par le Service de la santé publique (SSP) et avec quels résultats ?

En 2017 et 2018, le Service de la santé publique n'a pas effectué de visite sur site puisque les résultats de la grille de contrôle du respect du RCTrLAMal qui est envoyée chaque année aux OSAD se sont avérés positifs. Cette grille est la même que celle utilisée par la Commission paritaire, elle a cependant été adaptée en ne reprenant que les chiffres 3 et 5 de la CCTSan en respect du RCTrLAMal. Toutes les OSAD autorisées à exercer sur le canton de Vaud remettent chaque année pour fin juin les résultats du contrôle qu'elles délèguent à leur fiduciaire (conformément à l'art. 6 al.1 RCTrLAMal). Pour 2018, les 12 OSAD contrôlées respectaient l'essentiel des chiffres 3 et 5, raison pour laquelle le Service de la santé publique n'a pas effectué de visite de contrôle.

6. Compte tenu de la croissance du secteur, les moyens de surveillance de l'Etat se renforcent-ils ? Des créations de postes au sein du SSP sont-ils prévus à cette fin ?

Le Conseil d'Etat estime que les moyens investis aujourd'hui sont suffisants et n'entend pas les augmenter. Etant donné la complexité du domaine et des compétences développées par la Commission paritaire, le Conseil d'Etat ne peut que regretter que cette dernière ait refusé de se charger de ces contrôles. Le DSAS continuera à suivre ce dossier de près et à discuter avec la Commission paritaire dans une optique d'optimisation des contrôles.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 août 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Marion Wahlen et consorts – Réponse à l'urgence : où en est-on ?

Rappel de l'interpellation

Suite à l'abandon du projet de loi sur les régions de santé, le Département de la santé et de l'action sociale a initié une démarche pour apporter une réponse à l'urgence. La thématique est, en effet, de première importance pour assurer des soins aux patients qui se trouvent dans une situation d'urgence

Une prise de position des réseaux était attendue pour le 31 décembre 2017. Le délai a été prolongé au 31 mars 2018.

Or, depuis, le département a dénoncé pour le 31 décembre 2018 la convention sur la garde médicale qui le lie à la Société vaudoise de médecine (SVM). Le temps est donc très court pour trouver la solution adéquate, puis mettre en place les mesures de mise en œuvre, même si la garde médicale de la SVM n'est qu'un des éléments de la question relative à la prise en charge de l'urgence.

A ce titre, les questions suivantes sont posées au Conseil d'Etat :

- 1. Comment compte-t-il assurer la réponse à l'urgence dès le 1er janvier 2019 ?*
- 2. S'est-il assuré que les médecins et les soignants adhèrent à la solution qui sera envisagée ?*
- 3. S'est-il aussi assuré que les autres partenaires y souscriront (EMS, AVASAD, réseaux, OSAD, etc.) ?*
- 4. Quelles mesures envisage-t-il pour ne pas augmenter les hospitalisations inutiles ?*

Réponses du Conseil d'Etat

Le vieillissement de la population et l'augmentation des maladies chroniques à l'horizon 2040 représentent un défi majeur pour le système de santé. Dans une recherche d'efficience globale et dans la suite de la mise en consultation de l'avant-projet de loi sur les Régions de Santé, le Conseil d'Etat a priorisé son intervention autour de l'optimisation des trajectoires cliniques et a délégué au DSAS la responsabilité de ce déploiement.

L'optimisation du processus de réponse à l'urgence est une priorité que le DSAS a annoncée en juin 2017. Ce processus vise à ce que toute personne ayant un besoin de soins urgents, selon son appréciation, obtienne une réponse appropriée, en fonction de ses choix et préférences. Il implique une coordination accrue entre tous les différents acteurs participant à l'accueil et la gestion des situations d'urgence, quelle que soit leur gravité.

1. Comment compte-t-il assurer la réponse à l'urgence dès le 1^{er} janvier 2019 ?

Pour mener à bien la réalisation du processus de réponse à l'urgence, le DSAS a d'ores et déjà nommé quatre mandataires régionaux : la PMU dans la région centre, le Réseau Santé Nord Broye pour le nord, la Fondation La Côte pour l'ouest et l'Hôpital Riviera Chablais pour la région est.

Ces mandataires régionaux ont la responsabilité de l'organisation et du déploiement de la réponse à l'urgence et bénéficient pour ce faire d'un budget spécifique.

Le cahier des charges en leur possession porte sur la coordination des acteurs régionaux en vue de l'optimisation de la réponse aux besoins de soins urgents des patients. On peut mentionner en particulier deux champs de travail spécifiques.

Le premier est la prévention et l'anticipation des situations d'urgence, notamment dans le cadre de la prise en charge des malades chroniques. Le second est l'optimisation des processus de tri et d'orientation des personnes les plus vulnérables, personnes âgées, personnes en soins palliatifs et en fin de vie, qui devrait permettre davantage de prise en charge dans le lieu de vie (domicile ou institution). Lorsque cela est opportun et souhaité, une réponse médicale pourrait alors être engagée sur le lieu de vie afin de déterminer, avec le patient et ses proches, les meilleures options de prise en charge. L'optimisation de la réponse devra aussi permettre un retour à domicile plus rapide et mieux coordonné entre les urgences ou les services hospitaliers et la communauté, notamment par la mise en œuvre d'une réponse rapide de l'aide et soins à domicile.

Les mandataires régionaux soumettent actuellement leur projet d'organisation et leurs objectifs en termes d'amélioration du processus de réponse à l'urgence.

La garde médicale est un des éléments du dispositif de réponse à l'urgence. Selon la Loi sur la Santé Publique, la garde médicale est organisée en garde de premier recours (médecins spécialistes en médecine interne générale, médecins praticiens, médecins spécialistes en pédiatrie, médecins gynécologues et médecins psychiatres) et en garde spécialisée.

La loi sur les professions médicales impose à tous les médecins une obligation de garde. Le DSAS avait établi, le 1^{er} janvier 2005, une convention avec la Société vaudoise de médecine (SVM) s'agissant de l'organisation de la garde médicale. Cette convention a été dénoncée le 29 juin 2017 dans le cadre de la mise en route du projet de réponse à l'urgence avec effet au 31 décembre 2018. Une nouvelle convention, signée entre le DSAS et la SVM vaudra règlement de la garde dès le 1^{er} janvier 2019 pour tous les médecins autorisés à pratiquer.

Cette convention précise les buts et les modalités d'organisation de la garde et clarifie les responsabilités des différents acteurs, en particulier des mandataires régionaux et de la SVM. Le dispositif de garde, en coordination avec les autres processus de réponse à l'urgence, doit ainsi permettre d'offrir, en cas de nécessité, à quiconque en a besoin et quel que soit l'endroit où il se trouve (domicile, cabinet de consultations, lieu d'hébergement ou d'hospitalisation, voie publique ou autre lieu), l'assistance d'un médecin 24 h sur 24 et 365 jours par an.

2. S'est-il assuré que les médecins et les soignants adhèrent à la solution qui sera envisagée ?

S'agissant des médecins, la loi sur les professions médicales leur impose une obligation de garde qu'ils remplissent malgré les contraintes de leur activité. L'élaboration de la nouvelle convention de la garde médicale

dans le canton de Vaud s'est effectuée dans un processus consultatif étroit avec les groupements de spécialités et la Société vaudoise de médecine.

Le DSAS souhaite apporter les moyens de soutenir cet investissement en temps et disponibilité pour le service public. Par une meilleure coordination des acteurs participants à la réponse à l'urgence, la charge pourrait être davantage adaptée aux contraintes et aux souhaits des médecins et faire l'objet d'une meilleure reconnaissance financière.

Ainsi, la convention sur la garde médicale prévoit un financement par enveloppe de l'activité de la garde de médecine de premier recours et spécialisée. Les montants des enveloppes sont calculés en fonction du nombre de jours à couvrir annuellement, du nombre de médecins nécessaires à la garde étant donné les caractéristiques de la région à couvrir et d'un montant de défraiement journalier. Un montant sera réservé pour allouer à titre exceptionnel un défraiement complémentaire lorsqu'un certain seuil de pénibilité sera dépassé.

S'agissant des soignants, que ce soit dans le cadre des urgences ou des soins à domicile, toute mesure favorisant une meilleure orientation des patients est perçue comme une amélioration du système de soins. Eviter les hospitalisations inappropriées ainsi que les allers-retours difficiles entre hôpital et domicile sont des éléments qui permettraient de mieux préserver le bien-être des patients et améliorer globalement l'organisation des soins. De nombreuses personnes souhaiteraient pouvoir bénéficier d'alternatives de prise en charge, notamment à domicile, dans des conditions de qualité et de sécurité et ces mesures sont considérées en général par les soignants comme positives, même si les enjeux de mise en œuvre doivent être clarifiés.

Enfin, s'agissant des institutions hospitalières et des urgences, le renforcement d'un dispositif communautaire permettant de prendre en charge des personnes dans leur lieu de vie est attendu et qualifié d'urgent. Un meilleur tri et une orientation affinée et sécurisée par un dispositif médical renforcé hors des urgences sont essentiels à développer pour permettre aux urgences de concentrer leurs efforts sur les situations nécessitant un plateau technique et des surveillances hospitalières.

3. S'est-il aussi assuré que les autres partenaires y souscriront ? (EMS, AVASAD, réseaux, OSAD, etc) ?

Lors de la consultation sur l'avant-projet de loi sur les Régions de Santé, l'ensemble des partenaires s'était accordé sur les objectifs d'optimisation des processus cliniques.

Le cahier des charges des mandataires régionaux porte sur la mise en œuvre, pour chacune des quatre régions sanitaires, d'un dispositif de réponse à l'urgence impliquant tous les acteurs régionaux concernés. Un COPIL régional est notamment constitué incluant les partenaires institutionnels et professionnels régionaux.

Les faîtières des institutions seront également régulièrement impliquées dans le suivi de ce projet dans le cadre des séances de la "Plateforme de concertation stratégique sur la coordination des soins et des services" présidée par la Direction Générale de la Santé.

4. Quelles mesures envisage-t-il pour ne pas augmenter les hospitalisations inutiles ?

L'ensemble des éléments de la réponse à l'urgence permettront de contribuer à une diminution des hospitalisations inappropriées. Toutefois, il importe au DSAS de ne pas travailler uniquement sur cet objectif mais de contribuer à l'amélioration de la qualité et de la continuité des soins dans le respect des personnes. La possibilité de discuter avec les patients des alternatives possibles à l'hospitalisation est un élément qui doit être renforcé. L'objectif principal reste donc que toute personne puisse être prise en charge adéquatement et en respectant ses choix.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 janvier 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Buchillon, le 24 janvier 2018

Déposé le 13.02.18

Scanné le _____

18-PET-009



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Reçu le 29 JAN. 2018

Scanné le 30 JAN. 2018

Par courriel et courrier postal
Au Bureau du Grand Conseil
Place du Château 6
1014 Lausanne

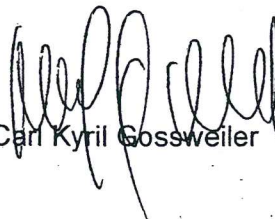
**pétition suite à refus d'accès à un document officiel (Règlement
de la Commission des visiteurs/euses du Grand Conseil**

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

J'ai bien reçu votre lettre du 23 janvier, et ses annexes, et je vous en remercie.

3. Finalement, je me permets d'émettre le vœu, sous forme de pétition formelle, que, dans un souci de transparence (information d'office), tous les règlements et directives du Grand Conseil soient facilement accessibles sur internet aux journalistes et citoyen-ne-s.

En vous remerciant de votre attention, et dans l'attente de vos nouvelles, je vous prie de croire, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, en l'expression de mes salutations distinguées.


Carl Kyril Gossweiler

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

Pétition suite à refus d'accès à un document officiel
(Règlement de la Commission des visiteurs/euses du Grand Conseil)

1. PREAMBULE

La commission thématique des pétitions a siégé les jeudis 22 mars et 17 mai 2018 pour traiter de cet objet à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6 à Lausanne. Elle était composée de Mme Séverine Evéquoz,, de MM. Daniel Trolliet (remplacé par Aline Dupontet le 17.5.2018), Philippe Liniger, Olivier Petermann, Daniel Ruch, François Cardinaux, Olivier Epars, Guy Gaudard (excusé le 22.3.2018), Pierre-André Pernoud et Jean-Louis Radice (remplacé par Serge Melly le 17.5.2018), sous la présidence de Monsieur le Député Vincent Keller.

Monsieur Jérôme Marcel, secrétaire de la commission (SGC) a tenu les notes de séance.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaire : M. Carl Gossweiler entendu le 22 mars 2018.

Représentant du Bureau du grand Conseil : M. I. Santucci, Secrétaire général du Grand Conseil, entendu le 17 mai 2018.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

La pétition concerne le refus à un accès à un document officiel de la Commission des visiteurs/euses du Grand Conseil.

4. AUDITION DU PETITIONNAIRE

Un vœu est émis par le pétitionnaire. Il souhaite que dans un souci de transparence (information d'office), tous les règlements et directives du Grand Conseil soient facilement accessibles sur internet aux journalistes et citoyen-ne-s.

Pour mémoire, en 2002, le Grand Conseil du Canton de Vaud a accepté la loi actuelle sur l'information (Linfo) qui fait dire au pétitionnaire que « Tout doit être public, sauf ce qui est confidentiel ».

Il rappelle qu'en 2016, des journalistes ont écrit un article sur la Commission des visiteurs de prison. La commission a alors refusé de transmettre ce règlement s'appuyant sur son usage interne. Le règlement était en révision, raison du refus de la Présidente du Grand Conseil et de son Vice-Président de remettre le document.

Ce refus a motivé sa pétition. Il estime que l'ensemble des règlements doit être accessible aux citoyens.

5. AUDITION DU/DDES REPRESENTANT/S DE L'ETAT

La délégation entendue est composée de I. Santucci qui explique, pour ce cas, les usages en pratique au Bureau de Grand Conseil. Cette pétition se réclame de l'application de la Loi sur l'information du canton de Vaud (Linfo). Elle demande que tous les règlements et directives du Grand Conseil soient facilement accessibles comme expliqué au chapitre 4.

Suite à une demande du Bureau, le Secrétaire général du Grand Conseil a reçu l'instruction de recenser auprès de toutes les commissions constituées, tous les documents s'apparentant à une directive ou à un règlement. Il insiste sur le fait que pour de tels documents, seul leur contenu fait foi et non leur titre. Un tri a été effectué par le Bureau. Seuls 5 ont été retenus par le Bureau.

- Le 1er concerne la Commission des visiteurs du Grand Conseil (CVGC). Le document est désormais accessible.
- Le 2ème concerne le « guide des bonnes pratiques de la Commission de gestion ». La Commission de gestion (COGES) a considéré que ce document ne contenait pas d'éléments confidentiels et a autorisé son accès au public. Le Bureau s'est joint à cette décision.
- Le 3ème concernant les principes de fonctionnement de la Commission des finances (COFIN) a également reçu l'aval du Bureau pour être rendu public.
- Le 4ème que le Bureau a choisi de diffuser est le règlement que la Commission de présentation (CPPRT) s'est donné. C'est un recueil de la loi sur le Grand Conseil (LGC) et son règlement d'application.
- Le dernier règlement concerne celui de la Commission des grâces (CTGRA). Cette dernière et le Bureau ont précisé que le contenu de ce règlement comportait une dimension confidentielle. C'est une compilation des mesures sujettes à grâce ou à sursis qui ne doit pas être diffusée. Le risque encouru est que les futures demandes de grâce soient ajustées aux critères présentés dans ce règlement.

6. DELIBERATIONS

Plusieurs commissaires estiment que cette pétition doit être transmise au Bureau du Grand Conseil car le refus du Bureau de transmettre le règlement en question à la presse lui a donné une mauvaise image publique. Certains commissaires jugent que cette pétition a permis d'éclaircir plusieurs points quant à l'exigence de la transparence requise par la Linfo et sont favorables à la prise en considération de cette pétition par le Grand Conseil.

7. VOTE

Prise en considération de la pétition

A l'unanimité des membres présents, la commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette pétition et de la renvoyer au Bureau du Grand Conseil.

Lausanne, le 18.12.2018

Le rapporteur :
(Signé) Guy Gaudard



Déposé le 19.06.18

Scanné le _____

18-PET.019

Pétition au Bureau du Grand Conseil

- pour adapter les rapports de la Commission des pétitions aux termes exacts de la LGC.
- pour corriger les fausses interprétations d'application du rapport, de l'art 107 LGC

Le dernier rapport de la Commission des pétitions sur l'art. 107, qui définit son fonctionnement, est incomplet, en ce sens que les modifications présentées n'apparaissent pas dans les conclusions, et partial dans son appréciation de la portée des textes.

Heureusement qu'il y a un juriste au Bureau, ce qui manque à la Commission des pétitions.

Après une année de réflexions, j'arrive enfin à définir la portée, de cet art. 107 :

- alinéa 1 : tout est écrit et transmis, aux parties : la pétition et les avis demandés.
- alinéa 2 : audition du ou des pétitionnaire(s) sur les écrits de l'al. 1.

Comme pétitionnaire, victime des fausses interprétations de cet art. 107, je fais les propositions suivantes plus logiques, modifiant l'ordre du rapport et certains titres inadaptés des chapitres, probablement (mal) définis à l'entrée en vigueur de la LGC il y a 10 ans.

1. PREAMBULE inchangé

2. PERSONNES ENTENDUES inchangé

3. DESCRIPTION DE LA PETITION insatisfaisant.

Ma proposition : 3. OBJECTIFS DE LA PETITION

Où le rapporteur doit définir ce que la commission en a compris, et va y répondre.

4 nouveau 4. REPONSE DE L'AUTORITE CONCERNEE

A transmettre au pétitionnaire, sera un objet essentiel du 5.

Ex 4, 5. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Prendre le temps de comprendre tous les points litigieux et essentiels de la réponse de l'autorité concernée et de la pétition.

6. DELIBERATIONS inchangé.

7. VOTE inchangé

MAI 2018

RC-PET (17_PET_007)

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

« Pétition pour adapter les procédures de l'article 107 de la loi sur le Grand Conseil »

Ce dernier rapport de 15 mai 2018 utilise des termes qui ouvrent la porte à la poursuite des dérives constatées, pour moi depuis 2011, mais sans que je puisse alors en déterminer la cause, comme j'ai enfin pu le faire avec cette pétition, incriminant une interprétation frauduleuse de cet art. 107.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

Fin premier alinéa : « Il constate ... des Pétitions, régi en partie par la loi sur le Grand Conseil (...). » à corriger : Il n'y a rien d'autre que l'art. 107. Supprimer : « en partie ».

4. AUDITON DES PETITIONNAIRE

L'alinéa 3 est une exigence d'impartialité et d'exactitude.

La dernière phrase n'est pas retenue, c'est le maintien du texte, et son application intègre : l'audition de l'autorité concernée n'est pas prévue, donc illégale. Jusqu'à maintenant, elle a profité d'une interprétation frauduleuse de la loi et de raconter n'importe quoi.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ETAT

« Il n'existe pas de procédure plus formelle que ... l'article 107 LGC, ... » Jusque-là, le rapporteur écrit juste. La suite n'est pas de la même veine, et contredit le début de la phrase : « ... qui laisse un maximum de liberté ... pour décider d'elle-même de la procédure qu'elle entend suivre. » Qu'a dit exactement le Chef du Service juridique et législatif ? Il faut le lui demander : il ne l'a certainement pas dit avec ces termes ! Qu'a-t-il écrit dans ses notes ?

Cette rédaction du rapporteur montre le sens qu'il veut donner à cet art. 107, que confirme la question du 3^e alinéa : « Il est demandé, ... si la Commission peut demander un avis écrit à l'autorité concernée, ... ». Le rapporteur ne veut pas comprendre que c'est la seule voie légale, malgré une fin de paragraphe limpide et irréfutable.

6. DELIBERATIIONS

« A l'unanimité, ... la pertinence d'un avis écrit ... s'agissant de **certaines** pétitions complexes (»). Certaines, veut dire qu'il y a un choix possible, qu'il pourra être possible que **certaines** pétitions ne reçoivent pas de d'avis écrit de l'autorité concernée. certaines, adjectif indéfini, c'est simplement inadmissible, contraire à l'art. 107.1.

Sa réponse ambiguë du 12 juin dernier par internet est sans équivoque : c'est bien cette interprétation à 2 variantes qu'il vise. (ci-joint) Il ne s'agit pas de certain indubitable, vrai.

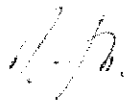
Au 2^e alinéa, la première phrase est le maintien du statu quo. La suite demande une clarification, en rapport avec la conclusion **Tel n'est pas son but premier**. Alors quel est-il ? La Commission des pétitions est une entité de recours, la dernière quand les décisions administratives contestées ne sont pas corrigées par l'Administration ou la Justice, qui sont l'Etat de Vaud par délégation de pouvoir de la personne morale. Il appartient aux délégués élus par le Peuple vaudois souverain, aux Députés de faire respecter les Lois en vigueur. (Si je me trompe dans cette analyse de la situation avec ma présentation ci-dessus, veuillez m'écrire votre définition,)

Mesdames et Messieurs les membres du Bureau, je vous prie de donner les suites qu'il convient aux divers points de cette demande de corriger les mauvais usages antérieurs de la

loi, transcrits dans la systématique du rapport de la Commission, et corriger le rapport de la commission sur les points qui tentent de la perpétuer.

Veuillez agréer, Mesdames et Messieurs les membres du Bureau, mes meilleures salutations et l'assurance de ma haute considération.

Robert George.



J'ai constaté ce matin que vous n'avez probablement pas reçu mes envois des 21 et 23 mai, de trop grand volume, et peut être seulement le 3°. Ils concernent de mêmes problèmes d'incompétence et d'inexactitude que ceux relevés ci-dessus, mais pour le rapport précédent. Où les représentants du Service des eaux se sont moqués du Grand Conseil, en prétendant avoir réalisé un projet « dans les règles de l'art », ce qui signifie que tout est parfait, sans reproche. Mais le service a dit avoir pu légaliser les fautes avec une « *enquête complémentaire restreinte* » qui n'existe pas selon l'art. 72b Enquête complémentaire RLATC.

Cette enquête complémentaire sera la demande urgente à présenter à l'Exécutif.

J'espère régler d'ici demain le problème d'ordinateur qui m'empêche de l'envoyer de suite.

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

« Pétition pour adapter les rapports de la Commission des Pétitions aux termes exacts de la LGC et pour corriger les fausses interprétations d'application du rapport de l'article 107 LGC »

1. PREAMBULE

La Commission thématique des pétitions était composée de Mme Séverine Evéquo ainsi que de MM. Olivier Epars, Guy Gaudard, Philippe Liniger, Pierre-François Mottier (qui remplaçait Monsieur François Cardinaux), Pierre-André Pernoud, Olivier Petermann, Jean-Louis Radice, Daniel Ruch et Daniel Trolliet. Elle a siégé en date du 29 septembre 2018 sous la présidence de M. Vincent Keller. M. Pierre-André Pernoud était excusé.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de commission, est vivement remercié pour les notes de séance.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaire : Monsieur Robert George

Représentant du Bureau du Grand Conseil : Monsieur Rémy Jaquier, Président du Grand Conseil et Monsieur Igor Santucci, Secrétaire Général du Grand Conseil.

3. OBJECTIF DE LA PETITION

Le pétitionnaire a déposé une pétition intitulée « Pétition pour adapter la procédure de l'article 107 LGC » qui a été traitée en plénum en mai 2018. Il estime que le rapport de la Commission Thématique des Pétitions sur cet objet ne reflète pas la réalité de sa pétition et de la discussion de la commission. Pour cette raison, il dépose une nouvelle pétition intitulée « Pétition pour adapter les rapports de la Commission des Pétitions aux termes exacts de la LGC et pour corriger les fausses interprétations d'application du rapport de l'article 107 LGC ».

Pour rappel, la pétition de mai 2018 (17_PET_007) demandait :

La pétition demande formellement une modification des alinéas 1 et 2 de l'article 107 de la Loi sur le Grand Conseil (LGC). Sur le fond, elle demande qu'un avis écrit soit demandé à l'autorité concernée en amont de l'audition et que celui-ci soit transmis à la Commission ainsi qu'au pétitionnaire. Secondement, la pétition demande que le pétitionnaire soit entendu en même temps que l'autorité concernée afin qu'il puisse « le contredire, présenter le point de vue du citoyen » (citation du texte de la pétition).

4. AUDITION DU PETITIONNAIRE

Le pétitionnaire remet en question le rapport de la commission des pétitions concernant sa précédente pétition. Il estime que la commission n'a pas compris ses propositions. Il estime notamment que l'autorité intimée devrait répondre par écrit et que cette réponse soit transmise au pétitionnaire. Il ne comprend pas que l'avis de l'autorité intimée ne soit connu qu'à la publication du rapport de la commission des pétitions. En outre, le pétitionnaire estime que le point 5 des rapports « Audition des représentants de l'Etat » est illégal puisqu'il n'est, selon lui, pas prévu par la loi.

Le pétitionnaire estime que la commission peut être abusée par l'ordre des auditions des différents acteurs (en premier lieu le pétitionnaire, puis l'autorité concernée), il demande une modification de l'application de l'article 107 et non une nouvelle rédaction de cet article. Il réitère sa lecture de la loi : la Commission Thématique des Pétitions doit s'apparenter à un tribunal puisqu'elle juge et prend une décision. La commission devrait vérifier que la loi est appliquée et s'appuie pour ce faire sur une affaire plus ancienne le concernant et qui a fait l'objet de pétitions traitées par le Grand Conseil.

Finalement, il demande à ce que le chapitre 3 du rapport « description de la pétition » soit renommé « objectif de la pétition ». Le soussigné s'est exécuté dans le présent rapport.

5. AUDITION DES REPRÉSENTANTS DU BUREAU DU GRAND CONSEIL

La délégation du bureau du Grand Conseil rappelle à la commission les différentes communications écrites faites entre le bureau du Grand Conseil et le pétitionnaire. Si la commission écarte la forme parfois excessive des missives du pétitionnaire à l'endroit du premier pouvoir, elle relève que la loi a été respectée à la lettre. Toutes les pétitions transmises au Président ont été transmises à la Commission Thématique des Pétitions, ou à une commission de surveillance comme la COGES, en fonction des objets de leur compétence. Chacune des lettres a reçu une réponse circonstanciée. Le bureau a en outre donné une explication écrite sur l'application de l'article 107 faite par la commission des pétitions.

Il est finalement rappelé que les notes de séance sont confidentielles comme le sont toutes les notes de séance de toutes les commissions du Parlement. Ainsi sont confidentielles les auditions entre les pétitionnaires et les représentants de l'autorité intimée. Il appartient ensuite à la commission et à son rapporteur d'apprécier les éléments qui figurent dans le ou les rapports, lesquels sont publics. Etant rappelé que certains éléments ne peuvent y figurer, notamment ceux relevant de la sphère privée.

6. DELIBERATIONS

La majorité de la commission comprend la demande du pétitionnaire sous l'angle de lecture des décennies de combat sur ses précédentes pétitions.

La commission des pétitions réitère son désir de ne pas être un tribunal. Elle souhaite entendre d'abord le pétitionnaire qui défend son projet, puis les représentants de l'autorité intimée y répondre afin de pouvoir, dans un troisième temps, en débattre sereinement. La commission ne s'interdit pas de demander un avis écrit à l'autorité concernée, en ce sens, elle considère que son fonctionnement est compatible avec la demande du pétitionnaire.

La commission des pétitions note enfin, que s'agissant de l'affaire à l'origine de toutes ces pétitions (la réfection du ruisseau de Carouge), la Commission de Gestion (COGES) a analysé en toute indépendance les différents griefs.

7. VOTE

Par 8 voix contre le renvoi au Bureau du Grand Conseil, 1 voix pour et 2 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Renens, le 19 mars 2019

Le rapporteur :
(Signé) Vincent Keller



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Déposé le 27.08.19

Scanné le _____

19-PET-083

Pétition.

Pour une fermeture raisonnée et raisonnable.

Lors des 2 dernières séances du conseil communal, la municipalité, au point communications, nous a informés des intentions du service des routes (DGMR) de procéder à un entretien lourd de la RC 501 entre Cugy et Bottens et pour ce faire, de fermer cet axe pour une période de 26 mois.

Les pétitionnaires, par le dépôt de cette pétition, souhaitent que la DGMR étudie des solutions moins contraignantes pour notre commune et la population environnante.

Il ne s'agit pas pour les pétitionnaires de s'opposer en tant que tel à ce projet, ces travaux sont nécessaires, indispensables, sécuritaires, écologiques et relèvent même d'une certaine urgence.

Cela ne fait aucun doute et nous en sommes conscients.

C'est bien la durée de fermeture à toute circulation qui pose réellement problème.

24 mois Impensable - Irréaliste – Inadmissible.

Les pétitionnaires comprennent que lors de travaux spécifiques cela nécessite des périodes de fermeture. Ils souhaitent néanmoins que ces interruptions soient les plus courtes possible et permettent de maintenir un sens de circulation dans le sens Bottens Cugy et ce, pendant la plus grande partie des travaux.

Les pétitionnaires souhaitent aussi que les autorités de Bottens soient renseignées de manière régulière sur l'avancée des travaux ainsi que la durée évolutive de la fermeture complète de la route.

Bottens, le 24 juin 2019

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

Pétition pour une fermeture raisonnée et raisonnable
de la RC 501 entre Bottens et Cugy

1. PREAMBULE

La Commission thématique des pétitions était composée de MM. Olivier Petermann, Jean-Louis Radice, Jean-Marc Nicolet (remplaçant Olivier Epars, excusé), Philippe Germain (remplaçant Guy Gaudard, excusé), Pierre François Mottier (remplaçant François Cardinaux, excusé), Fabien Deillon (remplaçant Pierre-André Pernoud, excusé), Philippe Liniger, Daniel Trolliet, Daniel Develey (remplaçant Daniel Ruch, excusé). Mme Séverine Evéquozy était excusée. Elle a siégé en date du 10 octobre 2019 sous la présidence de M. Vincent Keller.

M. Jérôme, secrétaire de commission parlementaire, a établi les notes de séance.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires : la délégation était composée de Mme Annelise Graber, présidente du conseil communal de Bottens, de MM. Gérard Stettler et Christian Jaquier, municipaux à Bottens, ainsi que de MM. Bertrand Clot et Michel Panchaud, conseillers communaux à Bottens.

Représentant de l'Etat : M. Pierre Bays, chef de la division infrastructure routière DGMR.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

Lors des deux dernières séances du conseil communal, la municipalité, au point communications, a informé les pétitionnaires des intentions du service des routes (DGMR) de procéder à un entretien lourd de la RC 501 entre Cugy et Bottens et pour ce faire, de fermer cet axe pour une période de 26 mois. Les pétitionnaires souhaitent que la DGMR étudie des solutions moins contraignantes pour leur commune et la population environnante.

Il ne s'agit pas pour les pétitionnaires de s'opposer à ce projet, ces travaux étant nécessaires, sécuritaires, écologiques et même d'une certaine urgence. C'est la durée de fermeture à toute circulation qui pose réellement un problème. Ils souhaitent que l'interruption soit la plus courte possible et permette de maintenir le sens de circulation Bottens-Cugy et ce, pendant la plus grande partie des travaux. Les pétitionnaires souhaitent aussi que les autorités de Bottens soient renseignées de manière régulière sur l'avancée des travaux et la durée évolutive de la fermeture complète de la route.

4. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Les oppositions à ce projet de fermeture sont d'ordre climatique, technique et économique. Ce n'est que récemment que la durée des travaux a été réduite de 24 à 16 mois et communiquée par la DGMR. Cela implique au niveau climatique 12 millions de km supplémentaires pour le détournement du chantier et induit 1705 tonnes de CO₂. Le projet techniquement représente 8,7 mio ce qui est relativement peu pour des travaux de cette importance (correspond au prix horaire à 10 ETP). Economiquement existe un risque réel de perte de chiffre d'affaire, dans le pire des cas de fermeture pour les commerces locaux.

Les pétitionnaires estiment qu'il a fallu lancer cette pétition pour avoir enfin une séance avec la DGMR et qu'en janvier 2019 on parlait encore de variantes de 48 mois avec fermeture partielle ou de 36 mois avec fermeture complète de la route. La municipalité a adressé un courrier à la DGMR au début 2019 pour refuser une fermeture de 48 mois qui a provoqué une réponse floue sur une fermeture réduite. Ensuite un courrier a été adressé à la cheffe du DIRH pour réitérer l'opposition à une fermeture de longue durée. Cette dernière a répondu qu'il était impossible de compresser la durée des travaux. Le conseil communal a alors décidé de lancer cette pétition.

Les pétitionnaires estiment qu'il serait possible d'ouvrir plusieurs chantiers simultanément et de travailler aussi durant la pause hivernale pour raccourcir la durée des travaux. Ils ont l'impression de se heurter à une décision de principe surtout que quelques semaines après la lettre de Mme Gorite annonçant que les travaux dureraient 24 mois, ils apprenaient par la bande que la DGMR envisageait de les limiter à 16 mois. Le rapport de confiance avec la DGMR est rompu. Ceci d'autant plus qu'il n'y a pas eu d'information avant la mise à l'enquête.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ETAT

La réhabilitation de la RC 501 Cugy/Bottens concerne un tronçon de 2,9 km, connaissant un trafic journalier moyen de 8'850 véhicules. L'EMPD de 10,3 millions pour ces travaux a été validé par le GC avec un amendement pour amélioration et maintien de l'itinéraire de mobilité douce durant les travaux. L'objectif du projet est, d'une part, l'entretien et l'assainissement de la route, d'autre part, l'amélioration de la sécurité des usagers. L'historique du projet est le suivant : mai 2016, démarrage des études ; été 2017, examen préalable suivi d'une détermination favorable des communes concernées (Breteigny-sur-Morrens et Bottens) ; été 2018 : enquête publique avec la mention d'une durée des travaux de 36 mois, sans aucune opposition ni remarques – étant précisé que cette enquête publique est déposée au greffe de Bottens.

Au moment de l'enquête publique, il est à relever une contrainte particulière liée à la ligne des TL n°60 qui devait rester sur ce tracé durant les travaux, d'où une intervention prévue route ouverte nécessitant environ 36 mois de travaux. En décembre 2018, publication d'appels d'offres conforme à cette planification, avec en janvier 2019 – en pleine période d'appels d'offres – l'accord des TL pour dévier la ligne n°60, offrant la possibilité de travailler route fermée entre Cugy et Bottens, ce qui change la donne et permet de travailler plus rapidement avec une sécurité accrue. Une reformulation obligatoire des demandes aux entreprises soumissionnaires a obligé la DGMR à une certaine discrétion sur la durée des travaux, vu que cela faisait partie des critères d'attribution des marchés. S'ensuit le retour des offres d'entreprises en avril 2019 avec plannings optimisés, présentation de l'EMPD à la CTITM en mai 2019, présentation en juillet 2019 au conseil communal (pétitionnaires). Après plusieurs évolutions du projet, la variante finale « route fermée optimisée » avec deux fermetures de huit mois (mars-octobre) et réouverture durant l'hiver a été finalisée.

Un tableau très complet contenant les dates des entretiens et correspondances avec le syndic et la municipalité de Bottens laisse très clairement apparaître que la DGMR a communiqué avec les autorités, souvent avec le syndic. En particulier le 12 décembre 2018 lorsque il a été informé du changement de position des TL et de l'étude d'une variante route fermée plus courte. Confirmation est donnée que la pause en hiver avec réouverture de la route est indispensable compte tenu des conditions de température et d'humidité. Raccourcir la durée d'intervention en travaillant par équipes (3x8) est toujours possible mais se heurterait à la question des coûts et nécessiterait l'accord des partenaires sociaux (commission paritaire), ce qui serait compliqué dans ce cas précis. L'ouverture de chantiers simultanés n'apporte rien.

6. DELIBERATIONS

Les membres de la commission reconnaissent à l'unanimité qu'il y a un problème de communication au sein de la commune de Bottens. Certains se demandent dans le cas d'une petite commune s'il est judicieux que la DGMR axe toute sa communication sur le syndic. Il semble que ce dernier n'a pas toujours assuré le relais avec la municipalité et le conseil communal. Une séance publique aurait sans doute été utile et la DGMR devrait peut-être mieux adapter sa communication à l'avenir ? Par ailleurs la majorité des commissaires admet que la DGMR a cherché des solutions alternatives allant dans le sens de la commune.

Le revirement de position des TL a été le facteur déterminant pour revisiter le projet et écourter la durée des travaux, ce qui a provoqué un sentiment d'incompréhension à Bottens. Il est soulevé que les travaux prennent souvent beaucoup de temps, trop aux yeux d'un commissaire qui soutiendra pour cette raison la pétition. Seule une fermeture complète de la route permet d'avancer rapidement et l'impossibilité de travailler au cœur de l'hiver est reconnue.

Quelques commissaires manifestent leur empathie pour la perte de chiffre d'affaire pour les commerces, sans toutefois remettre en question le bien fondé du projet.

7. VOTE

Par 7 voix contre, 1 voix pour et 2 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Avenches, le 24 décembre 2019

Le rapporteur :
(Signé) Daniel Trolliet

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jérôme Christen – Un mur d'incompréhension à Bourg-en-Lavaux

Rappel de l'interpellation

Un mur de soutènement massif en plein périmètre de protection de Lavaux a failli se construire en catimini, rapporte 24 heures dans son édition de samedi. Etonnant, car selon la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LATC), « aucun travail de construction ou de démolition, en surface ou en sous-sol, modifiant de façon sensible la configuration, l'apparence ou l'affectation d'un terrain ou d'un bâtiment, ne peut être exécuté avant d'avoir été autorisé. (...) les travaux de construction ou de démolition doivent être annoncés à la Municipalité. Ils ne peuvent commencer sans la décision de cette dernière. Dans un délai de trente jours, la municipalité décide si le projet de construction ou de démolition nécessite une autorisation ». D'autant plus étonnant dans une région protégée par la Loi sur le plan de protection de Lavaux (LLavaux).

C'est grâce à la vigilance de vignerons et à l'action de la commune de Bourg-en-Lavaux qu'a pu être mis le holà. « La Municipalité a saisi le Tribunal cantonal et forcé le canton à soumettre son projet de réfection à la population. Les cinq oppositions déposées début avril — une de la commune de Bourg-en-Lavaux, quatre des propriétaires des parcelles concernées — ont été levées, mais des modifications ont été apportées au projet.

L'affaire a commencé en novembre dernier, lorsque la division infrastructures de la Direction générale de la mobilité et des routes (DMGR) a organisé une séance d'information avec une vague présentation du projet — sans préciser qu'il ne serait pas mis à l'enquête publique—, puis a annoncé le début des travaux une semaine avant ceux-ci. C'est à ce moment-là que les vignerons concernés ont appelé la commune à la rescousse. Cette dernière a alors exigé une décision de non mise à l'enquête pour pouvoir la contester en justice. Le Tribunal cantonal a refusé d'accorder l'effet suspensif, mais la DGMR a quand même accepté de mettre à l'enquête « à titre exceptionnel ».

Pierre Bays, responsable de la DGMR, se justifie en expliquant que Règlement d'application de la Loi cantonale sur les routes (RLRou) indique que « les travaux d'adaptation et d'entretien sur le domaine public ne sont pas soumis à l'enquête publique », pour autant qu'il n'y ait pas d'expropriation et que l'ouvrage soit similaire.

Selon Jean Christophe Schwaab, municipal des Travaux et Infrastructures de Bourg-en-Lavaux : « dès le moment où l'on construit un mur beaucoup plus grand que le précédent, qui a un fort impact sur le paysage, on est au-delà du simple entretien. » Il ajoute que « le signal est assez mauvais pour tous ceux qui se donnent la peine de faire les choses dans les règles ». En outre, selon 24 heures, cette possibilité d'agir sans consulter la population semble réservée au canton — les lois communales et fédérales n'indiquent en tout cas pas cette exception.

Les oppositions ont permis de provoquer des rencontres et de modifier le projet cantonal notamment par la réalisation de rampes en lieu et place d'escaliers, pour tenir compte de l'évolution des pratiques des viticulteurs. L'un des vignerons opposants, Antoine Bovard, déplore qu'on ne prenne en compte « que l'urgence sans voir la globalité » d'un glissement de terrain connu depuis plus de vingt ans estimant que « c'est un emplâtre sur une jambe de bois ». La réponse de Pierre Bays est édifiante : « la responsabilité du canton est de protéger la route, pas tout le territoire. »

Dans ce contexte, nous posons les questions suivantes au Conseil d'État :

- 1. Comment le Conseil d'État justifie-t-il le fait que ses services pourtant toujours très orthodoxes dans l'application de la LATC vis-à-vis des communes se permettent de réaliser des travaux conséquents dans une zone aussi sensible que celle de Lavaux, patrimoine mondial de l'UNESCO, sans mise à l'enquête publique ?*
- 2. Quels enseignements tire-t-il pour l'avenir face à des cas similaires ?*
- 3. N'estime-t-il pas qu'une vision globale de l'aménagement en collaboration avec les propriétaires privés aurait-été plus judicieuse afin de trouver une solution pour le long terme ? Si oui, entend-il à l'avenir modifier sa pratique, si non pourquoi ?*
- 4. Comment le Conseil d'État justifie-t-il la construction de murs plus volumineux qui portent une atteinte esthétique évidente au paysage en raison de leur caractère massif, de leur teinte et d'une visibilité des ancrages pérenne, dans un secteur aussi sensible que Lavaux, régi par la Loi sur le plan de protection de Lavaux ? Une solution moins envahissante ou du moins plus esthétique n'aurait-elle pas été possible ?*
- 5. La commission consultative de Lavaux a-t-elle été sollicitée en amont du projet et, si oui, qu'a-t-il été fait de son avis ?*

Ne souhaite pas développer

*(Signé) Jérôme Christen
et 2 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

Le Conseil d'Etat est particulièrement attentif à préserver les sites d'exception du Canton de Vaud, dans le respect des bases légales cantonales et fédérales. Cet engagement fait partie du programme de législature, par la mesure 1.13 qui indique que le Conseil d'Etat prévoit de « Gérer de manière durable les ressources naturelles, minérales et forestières du canton, en particulier la biodiversité, et en maintenant l'attractivité et la qualité du paysage naturel ». En outre, l'agenda 2030 lié au développement durable, intègre l'objectif 3 intitulé « Préservation de l'environnement et utilisation efficace des ressources naturelles ». Il s'agit de veiller à la préservation, la valorisation et l'utilisation efficace des ressources naturelles, qu'il s'agisse de l'eau, de l'air, du sol, des forêts, des paysages ou de la biodiversité.

Les travaux d'entretien et de sécurisation des infrastructures de transport comme les routes ne font pas exception.

En ce qui concerne Lavaux, plusieurs interventions ont été réalisées récemment avec succès, tant au niveau de l'assainissement des ouvrages que de l'intégration paysagère. On pourrait citer en exemple l'estacade d'Eppesses sur la RC 763, qui a été réalisée selon le même principe que le mur en Calamin, à savoir avec un parement de type « pietra rasa ».

Pour chacune de ces interventions, et indépendamment de la nécessité de mettre le projet à l'enquête publique, la DGMR collabore étroitement avec les communes territoriales, la Commission consultative de Lavaux et les riverains concernés.

Afin de préciser les éléments relatés dans l'article cité par le Député Christen concernant le mur en Calamin, il convient de rappeler les faits suivants :

- Les plans du projet ont été transmis à la Commune de Bourg-en-Lavaux par courrier le 29 août 2018, soit près de six mois avant le début des travaux.
- La Commission consultative de Lavaux (ci-après CCL), a examiné le projet sur la base des plans détaillés et des photos-montages fournis par la DGMR dans ses séances des 23 novembre 2018 et 14 décembre 2018.
- Les contacts avec les riverains et les services techniques de la Commune de Bourg-en-Lavaux ont été pris dès novembre 2018. Plusieurs rencontres supplémentaires ont eu lieu en février et mars 2019. Elles ont permis, préalablement à l'enquête publique, d'effectuer des ajustements au projet initial, notamment la rampe d'accès aux parcelles situées à l'amont de la route cantonale.

Le projet a été mis à l'enquête publique du 8 mars au 8 avril 2019. Cinq oppositions ont été déposées. Elles ont été levées par décision de la Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines le 29 avril 2019. Aucun recours n'a été déposé contre cette décision.

Contrairement à ce qu'affirme le Député Christen dans son interpellation, aucune modification n'a été apportée au projet par rapport à sa version mise à l'enquête publique. Tous les ajustements ont été élaborés avant la mise à l'enquête publique et y sont intégrés.

Enfin, le Conseil d'Etat est satisfait de constater que l'Office fédéral de la culture, dans son courrier du 27 juin 2019 concernant le mur en Calamin, « relève l'attention portée à l'intégration paysagère des nouveaux aménagements, les porteurs du projet s'étant à juste titre appuyés sur les recommandations du guide paysage de Lavaux ». Quatre recommandations portant sur l'amélioration de l'esthétique du mur complètent ce courrier et ont été analysées. Cela concerne : la hauteur du mur, le nombre et l'emplacement des niches d'ancrage, leur occultation et enfin, la mise en place du garde-corps devant couronner le mur. Ces quatre points avaient déjà été considérés par la DGMR lors de l'élaboration du projet. Suite à la consultation de la division Monuments et sites de la Direction générale des immeubles et du patrimoine, l'OFC a été informé quant au suivi de ses prescriptions et ce, dans le respect des normes et contraintes techniques nécessaires à la sécurisation du glissement en vue d'optimiser l'intégration paysagère de ce mur à Lavaux.

2. REPONSES AUX QUESTIONS

1. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il le fait que ses services pourtant toujours très orthodoxes dans l'application de la LATC vis-à-vis des communes se permettent de réaliser des travaux conséquents dans une zone aussi sensible que celle de Lavaux, patrimoine mondial de l'UNESCO, sans mise à l'enquête publique ?

L'objectif du projet de réfection du mur de soutènement est de sécuriser la route cantonale RC 780-B-P ce qui bénéficiera également aux CFF (ligne du Simplon) en raison du glissement important à l'amont de ces deux infrastructures. En effet, le mur de soutènement à l'amont de la route présente des défaillances en de nombreux endroits et la chaussée se déforme rapidement et de manière marquée. Afin de garantir la sécurité de la circulation, les travaux nécessaires doivent être entrepris dans les plus brefs délais.

Les travaux d'adaptation et d'entretien sur le domaine public ne sont pas soumis à l'enquête publique (article 3 al. 2 du Règlement d'application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes, ci-après : LRou, RSV n° 725.01.1). En outre, l'article 24 de la loi sur les routes (RSV n° 725.01) prévoit que « *lorsque la sécurité de la circulation sur une route cantonale ou communale n'est plus assurée, notamment lorsqu'elle est menacée par un phénomène naturel, l'autorité cantonale peut intervenir immédiatement pour remédier au danger* ». Pour ces motifs, la DGMR a donc pris la décision de ne pas mettre à l'enquête publique les travaux envisagés. Le 18 février 2019, la Commune de Bourg-en-Lavaux a recouru à l'encontre de cette décision auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (ci-après : CDAP). La CDAP a reconnu d'emblée le caractère urgent de la situation et a immédiatement levé l'effet suspensif assorti au recours. Cette décision confirme d'autant plus clairement la nécessité d'agir sans délai selon les prescriptions de l'article 24 précité.

Pourtant, nonobstant ces considérations et à la suite de la demande expresse de la Commune, la DGMR a malgré tout accepté d'organiser une mise à l'enquête publique rétroactive pour ces travaux selon la procédure de l'article 13 al. 4 LRou afin de permettre aux riverains concernés de faire valoir leurs éventuels griefs. Lors de l'audience qui s'est tenue le 4 mars 2019 devant la CDAP, la commune a indiqué qu'elle entendait retirer son recours aussitôt que la procédure d'enquête aurait été lancée, ce qu'elle a fait le 15 mars 2019.

Dès lors, suite au consensus trouvé entre la DGMR et la Commune, le Conseil d'Etat considère avoir agi en conformité avec les bases légales, tout en permettant à chacun d'exprimer formellement ses griefs puisque le projet a été mis à l'enquête publique.

2. Quels enseignements tire-t-il pour l'avenir face à des cas similaires ?

Le Conseil d'Etat continuera de respecter les bases légales, tout en développant les projets en collaboration avec les communes territoriales, la Commission consultative de Lavaux, les riverains et les exploitants concernés.

3. N'estime-t-il pas qu'une vision globale de l'aménagement en collaboration avec les propriétaires privés aurait-été plus judicieuse afin de trouver une solution pour le long terme ? Si oui, entend-il à l'avenir modifier sa pratique, si non pourquoi ?

A travers la réalisation de ce projet, la DGMR assume la responsabilité qui lui incombe. En effet, en tant qu'exploitante de la RC 780, elle se doit de prendre les mesures préventives pour protéger les usagers de la route contre les dangers naturels, conformément à l'article 41 al. 1^{er} de la loi forestière vaudoise du 8 mai 2012 (RSV n° 921.01). Son obligation d'agir découle également de l'article 24 LRou cité plus haut. Bien que destinés à la protection immédiate de la route, les ouvrages construits auront également pour vocation de servir leur environnement proche, notamment les parcelles de vignes à l'amont. Ils auront pour fonction de limiter les effets du glissement dans un périmètre plus large que la route.

Le rôle, ainsi que la mission de la DGMR pour assainir un danger naturel se limite à la route, seul objet de sa compétence. Cependant et en vertu de l'article 40 de la loi forestière vaudoise, la commune peut entreprendre en tout temps une réflexion sur un assainissement plus global.

4. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il la construction de murs plus volumineux qui portent une atteinte esthétique évidente au paysage en raison de leur caractère massif, de leur teinte et d'une visibilité des ancrages pérenne, dans un secteur aussi sensible que Lavaux, régi par la Loi sur le plan de protection de Lavaux ? Une solution moins envahissante ou du moins plus esthétique n'aurait-elle pas été possible ?

Les travaux prévus ont été déterminés sur la base d'études géologiques et géotechniques approfondies, réalisées par des experts internes et externes à l'ACV, et s'appuyant sur une modélisation du glissement.

Le choix constructif, issu d'une analyse complète de variantes qui prend en compte non seulement la topographie du site mais également sa géologie, s'est porté sur un mur avec des tirants d'ancrages précontraints permanents. Cette solution est considérée comme la plus efficace avec les techniques et normes actuelles, et le meilleur compromis entre sécurisation de la route, préservation de l'exploitation viticole et intégration paysagère.

Les têtes d'ancrage doivent être contrôlées régulièrement pour vérifier l'état et l'efficacité des tirants fichés dans la roche. Dès lors, elles doivent rester accessibles.

En outre, si le nouveau mur sera indéniablement plus grand que le patchwork d'ouvrages existants très endommagés, son intégration paysagère sera améliorée par la mise en place d'un parement en pierres naturelles de type « pietra rasa », par ailleurs déjà visibles dans de nombreux secteurs de Lavaux.

5. La commission consultative de Lavaux a-t-elle été sollicitée en amont du projet et, si oui, qu'a-t-il été fait de son avis ?

La Commission consultative de Lavaux a évalué le projet lors de ses séances des 23 novembre et 12 décembre 2018. Plusieurs échanges ont suivi et ont permis d'améliorer l'intégration paysagère du projet. L'avis de la CCL a donc été pris en compte, tout en planifiant une construction à même de remplir sa fonction, à savoir sécuriser la RC 780 ainsi que les voies CFF à l'aval.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 septembre 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

Postulat Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral – L'asphalte usagé est exporté massivement : n'est-ce pas une aberration ?

Texte déposé

Sensibilisée à la question du recyclage des produits bitumineux, j'avais posé en 2012 une question à Mme la conseillère d'Etat, Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines.

Persuadée que ce sujet reste toujours actuel pour le canton, je souhaite que le Conseil d'Etat renseigne le Grand Conseil sur sa gestion de l'asphalte usagé.

Dans l'exposé des motifs et projet de décret 50 de janvier 2018 accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 14'500'000 francs pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales, il est mentionné que les revêtements fraisés sont traités conformément à la directive cantonale de la Direction générale de l'environnement Déchets de démolition des routes (DCPE 874) : « la direction générale de la mobilité et des routes privilégie, chaque fois que cela est possible, l'utilisation d'enrobés recyclés et/ou d'enrobés tièdes (EBT). Ces deux mesures permettent de réintroduire les enrobés fraisés dans la chaîne de fabrication, de réduire les stocks de fraisat routier des entreprises et de diminuer les émissions de CO₂. »

La DCPE 874 de janvier 2017 donne des directives et des informations techniques. Il est toutefois impossible de savoir quelle proportion ni quelles quantités de déchets sont recyclées ou exportées.

Une gestion responsable de l'asphalte usagé ?

D'énormes quantités d'asphalte sont retirées chaque année des routes suisses. La couche d'usure de la chaussée est rabotée, voire enlevée complètement. Le perfectionnisme helvétique impose que la couche supérieure du revêtement des routes nationales soit neuve. Comme les couches inférieures, qui sont les plus adaptées au recyclage, sont de moins en moins remplacées, et que les routes cantonales continuent à devoir être assainies, les quantités de recyclés admises sont minimales, les tas d'enrobés bitumineux non recyclés grossissent.

Aujourd'hui, la situation est critique, et les entreprises ne savent plus où aller déposer l'asphalte usagé, car il s'est amassé dans les cantons, et les décharges suisses sont saturées. Ces déchets sont massivement exportés hors de nos frontières, stockés en Italie, brûlés, et ce, jusqu'aux Pays-Bas.

Est-ce là une attitude responsable ? Non ! Ceci n'est plus acceptable !

L'Etat impose à ses citoyens de recycler leurs déchets ménagers : il devrait être exemplaire dans le recyclage des matériaux des chantiers routiers qu'il gère. L'exportation de déchets ne peut pas être une solution durable. Dès lors, il est impératif que le canton trouve des solutions à très court terme pour augmenter la quantité de recyclés dans ses enrobés bitumineux et dans les graves de fondations.

Pour ces raisons, je souhaite demander au canton de procéder à une étude sur la gestion des matériaux provenant de la réfection des routes cantonales pour connaître le sort réservé à l'asphalte usagé, en particulier sur les aspects suivants :

- Quelles sont les études que les services de l'Etat ont déjà menées ?
- Les services s'appuient-ils sur les travaux réalisés depuis plusieurs années par la branche, l'Association Vaudoise des Gravieres et Déchets (AVGD) ?
- Quelles sont les solutions mises en place par les autres cantons, dont le canton de Vaud s'est inspiré ou qu'il pourrait appliquer ?

- Les pistes de valorisation explorées.
 - Les revalorisations mises en place.
 - Les économies qui pourraient être induites par la réutilisation de ces matériaux recyclés.
 - Quelles sont les quantités stockées, recyclées, valorisées et exportées, par rapport aux quantités importées ?
 - Quelles sont les installations spécifiques en Suisse pour incinérer ses déchets ?
 - S’il n’en existe pas, est-il prévu d’en construire ?
 - Comment les règles et normes de réutilisation pourraient-elles être assouplies ou changées ?
- Je remercie par avance le Conseil d’Etat.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Au nom du groupe vert’libéral, Graziella Schaller
et 22 cosignataires*

Développement

Mme Graziella Schaller (V’L) : — Vous viendrait-il encore à l’idée d’exporter massivement nos déchets ménagers pour qu’ils soient brûlés ou stockés à l’étranger, ou encore de les entasser dans des décharges ? Non, bien entendu. Et pourtant, c’est ce que bien des cantons font encore aujourd’hui, en Suisse et dans le canton de Vaud, avec les déchets bitumineux, autrement dit l’asphalte récupéré sur les routes lors des réfections. Une émission diffusée cet été, lors de la canicule estivale, nous a rappelé que la Suisse exporte massivement de l’asphalte usagé. Nous avons aussi appris que ces riches matériaux représentent une grande valeur intrinsèque, raison pour laquelle ils sont stockés. Mais comme les tas augmentent, dans notre pays, les matériaux sont donc exportés pour être stockés à l’étranger, voire brûlés. Aujourd’hui, cette attitude n’est ni responsable ni durable !

Le canton et le Conseil d’Etat ont certainement déjà émis des directives et les mesures prises, en Suisse, ont été communiquées à la Commission des infrastructures liées aux transports et à la mobilité. Cependant, nous souhaitons que le Conseil d’Etat informe également les députés des pistes évoquées, en particulier concernant l’assouplissement des normes. Nous aimerions également qu’il nous indique quelle quantité de ces matériaux est stockée et recyclée, et qu’il nous expose les mesures mises en place dans d’autres cantons, voire dans d’autres pays et dont il pourrait s’inspirer.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l’examen d’une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Postulat Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral – L'asphalte usagé est exporté massivement : n'est-ce pas une aberration ?

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 20 décembre 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Pierre Dessemontet était excusé. Mme Graziella Schaller, postulante, a participé à la séance.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR),

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

Madame la Postulante souhaitait poser quelques questions suite à la lecture d'un article de journal qui l'a sensibilisée au sujet de l'asphalte usagé, un problème qui est toujours d'actualité. Lors de réfection des routes, l'asphalte usagé est massivement stocké. Au vu des travaux de réfection de routes attendus dans le canton, la quantité de ces matériaux va continuer d'augmenter, avec une grande partie exportée ou brûlée. Est-il envisageable d'assouplir les normes suisses, pour pouvoir plus réutiliser cet asphalte ? Pourrait-il y avoir plus d'informations dans les EMPD lorsqu'ils traitent de réfection des routes, pour pouvoir savoir ce qui est réutilisé et ce qui est exporté ? Un souhait de plus de responsabilité par rapport à la gestion de ces déchets est demandé.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département indique qu'une présentation a été préparée à l'attention de la commission. Les questions posées par la postulante sont pertinentes, et la DGMR est dotée d'un agenda 21 qui englobe ces préoccupations. La base légale concernant ces normes est une ordonnance fédérale à laquelle le canton ne peut déroger. Néanmoins, le département est proactif en la matière et la présentation démontrera comment il tente de faire bouger les choses.

La DGMR a plusieurs outils pour traiter ces questions. Un document, remis à la commission, reprend en partie la présentation du 08.02.2018, déjà faite à la commission. Les exemples d'études menées sur les RC 166, RC 26, RC 787 et RC 177 sont détaillés. Les normes VSS de pourcentage du taux maximum de recyclé sont issues de la pratique des entreprises. Pour les techniques et les procédés, la DGMR s'appuie sur le laboratoire de la HEIG d'Yverdon, une référence en la matière. Il y a 3 types de réseaux, qui connaissent différents taux de recyclat. Les carottages ont lieu sur les 3 couches, il n'y a en revanche pas d'étude en fonction de la variation de la proportion de recyclat sur un même tronçon. Des cas où le matériel recyclé

utilisé dépasse les 100%, avec du matériel issu d'autres chantiers sont évoqués. Les bureaux d'ingénieurs et les entreprises sont sensibilisés à ces expériences lors de journée de la construction. Il n'y a pas d'information spécifique pour les communes, qui pour la plupart, se reposent sur leurs mandataires. C'est là que l'impact est le meilleur par rapport à ces techniques. Le renouvellement des équipements des entreprises est déterminant pour augmenter les taux de recyclage et les critères d'adjudication permettent d'inciter ce choix. Au niveau des contrôles des objectifs, les épreuves type de formulation suivent un protocole certifié, issu de normes, et permettent de savoir le taux de recyclat. A posteriori, il y a les contrôles du maître d'ouvrage avec des prélèvements dans la finisseuses, au poste, et in situ avec des carottages. Une entreprise qui triche sur la qualité se voit imposer de raboter et de recommencer. Il n'y a pas de liste noire, mais dans les critères des marchés publics, il y a des références. Si elles ne sont pas bonnes, cela se voit tout de suite. Les entreprises sont connues et ont un intérêt à fournir de la qualité. Les relations avec ces entreprises sont bonnes, avec une confiance réelle. Concernant les appels d'offre, la DGMR est prête à utiliser le fraisât et les graves suisses. Il n'y a pas eu de spéculation sur la production. Cependant, économiquement, les matériaux importés de France sont bien moins cher que les matériaux indigènes. Concernant l'ordonnance sur le traitement des déchets (OTD, devenue OLED), elle donne jusqu'en 2025 pour atteindre l'objectif des matériaux à éliminer du cycle de production, ce qui va nécessiter des capacités d'incinération pour utiliser le gravier ainsi nettoyé. Aucune installation n'existe en Suisse et l'industrie n'a pas encore réagi. Mais une culture de ces méthodes existe, comme aux Pays Bas, qui ne disposent pas de gravières, et utilisent ces techniques pour garder les matériaux nobles sans le bitume. Avec cette technique, les températures n'altèrent pas le gravier car le bitume est liquide à 110°. A la question de savoir si le marché est suffisant pour une telle installation, il est répondu que la maîtrise du patrimoine manque pour connaître toutes les routes polluées. Il n'y a pas de statistiques au niveau du canton qui compte 1500 km de routes cantonales, 10'000 km de routes communales. Les milieux intéressés doivent faire des études. Il est précisé que jusque dans les années 1980, on a utilisé des goudrons qui contenaient des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), qui ont été interdits. L'industrie a changé de technique, mais il reste un héritage des années 1930 et 1940, avec des routes qui sont solides et ont une bonne capacité de portance. L'approche est de dire que si la portance est suffisante, on les laisse et on recharge par-dessus, en profitant de la bienfacture de ces matériaux en les étanchant pour éviter les risques de pollution. La DGMR est leader en matière de recyclage en Suisse romande, et les feedback venus de Suisse alémanique sont aussi bons. Un chantier en France avec 10 km d'autoroute avec 98% de recyclé qui est suivi de près par le laboratoire de la DGMR est expliqué. L'ingénieur spécialiste des revêtements suit de près cette expérience pour pouvoir la reproduire par la suite. Pour l'instant, les normes actuelles ne le prévoient pas.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Peut-on mesurer la diffusion des HAP dans les sols ? La problématique de l'étanchéité est évoquée.

Ces matériaux sont étanchéifiés, de manière obligatoire, avec les couches successives. Les mesures issues de l'expérience de la RC 166 ont démontré qu'il n'y avait pas de problème avec l'eau de pluie ou les lessivages dans la nappe phréatique.

L'expérience menée en France pourrait-elle avoir lieu en Suisse ?

C'est possible avec 100% de recyclé pour les couches de liaison et de base, mais pas encore pour la couche de roulement. Le matériau recyclé peut poser des problèmes dans la mise en œuvre et nécessite un savoir-faire particulier. La technologie est neuve et il faut avoir accès aux résultats de laboratoire, voir passer un hiver. Ce type d'essai pourra être conduit dès 2020, à l'image des enrobés basse température.

L'utilisation de recyclé dans les couches de fondation, avec des difficultés techniques et des surcoûts, notamment des risques de pollution pour les accotements sont relevés.

La DGMR doit être exemplaire dans l'utilisation de ces matériaux et ne pas les mettre dans les banquettes, qui peuvent être lavées par les pluies. La construction a lieu en deux phases pour séparer les matériaux et respecter les normes, ce qui est inclus dans le coût.

Quel est le coût du cycle de vie ? L'introduction de recyclat a-t-il une influence sur la durée de vie de la route ?

Le matériau recyclé ne diminue pas ni n'augmente le cycle de vie. Par contre l'impact porte sur le coût de fabrication. Il est plus facile de prendre des matériaux nobles qu'une partie noble et une partie recyclée. Cela va nécessiter du stockage, du tri, des analyses, et un coût qui augmente avec du recyclé. La logique est la réutilisation des matériaux. Il pourrait y avoir une différence et un risque avec la couche de roulement.

Des précisions concernant l'exportation de l'asphalte usagé sont demandées.

Certaines entreprises qui ont des installations dernier cri ont dû racheter des fraisats à d'autres. La dynamique va dans le sens de la réutilisation des fraisats.

Quel est le renchérissement total d'un mandat avec des matériaux recyclables ?

On se situe dans la marge, avec moins de 5% sur le coût global d'un chantier. Il n'y a pas de changement en termes de coûts d'entretien. Les enjeux sont technologiques.

Ces chiffres concernant le recyclé sont intéressants. L'information paraît lacunaire et les citoyens et les communes devraient être mieux informés. Les inquiétudes de la postulante semblent moins fondées qu'il n'y paraît.

La DGMR profite de chaque occasion de communiquer, par des conférences, la participation du service à l'élaboration des normes VSS, la rencontre des communes par le biais de l'association vaudoise des ingénieurs communaux. Le domaine est complexe, normatif, et préoccupe peu l'usager de la route.

Madame la Postulante remercie la DGMR pour ces informations. Elle insiste pour qu'il y ait plus d'informations dans les EMPD lorsqu'ils traitent de réfection des routes, pour pouvoir savoir ce qui est réutilisé et l'impact sur l'environnement. Elle souhaite plus de responsabilité par rapport à la gestion de ces déchets. Ces informations seraient disponibles pour les députés et le public.

La DGMR partage ce souci d'information, mais indique qu'au moment du dépôt auprès du CE et du traitement par la CTITM, les appels d'offre sont menés en parallèle. L'image de ce que l'on va pouvoir atteindre comme objectifs est disponible uniquement au retour des appels d'offre. Il est donc difficile de donner les cibles à atteindre à priori.

Mieux que mentionner ces informations dans les EMPD, le site internet de la DGMR pourrait contenir un chapitre spécifique avec ces éléments et l'agenda 21.

Cette proposition est intéressante. Ce d'autant que les informations présentées en CTITM (revêtements bitumineux, marchés publics, etc) sont peu connues par les autres députés. Cela permettrait aux communes de se renseigner et de montrer au public et aux médias le travail réalisé en manière de recyclage. Il est important d'informer les communes et le public des efforts réalisés.

Ce sujet a déjà été traité en commission et que ce postulat n'amène pas grand-chose. Il n'y a pas de plus-value avec cet objet. La commission a eu l'ensemble des réponses aux questions intéressantes posées par le postulat. Un rapport de commission étoffé qui soit en quelques sortes une réponse indirecte au postulat est souhaitée. Cet avis est partagé par plusieurs députés.

Madame la Postulante rejoint cette idée et indique que l'idée n'est pas de donner du travail supplémentaire à l'administration. Elle demande que le rapport de commission mentionne des engagements concernant la communication aux intéressés.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 1 voix pour, 12 contre, et 0 abstention.

Froideville, le 30 janvier 2019.

Le rapporteur :

(signé) Jean-François Thuillard



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le Conseil d'Etat, dans sa séance du 29 septembre 2010, a validé les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau dans le rapport "Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC2020)". Cette stratégie d'évolution a été établie afin d'assurer :

- le maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers,
- l'amélioration de son efficacité et de sa productivité,
- la préservation de la substance patrimoniale.

Dans la logique patrimoniale : le réseau est traité comme un héritage de nos ancêtres à préserver et à transmettre à nos descendants. Il est donc nécessaire d'en assurer la pérennité par des travaux réguliers d'entretien constructif.

Conformément à ces lignes directrices, le Grand Conseil a adopté ces cinq dernières années en février 2015, mars 2016, mai 2017, mars 2018 et avril 2019 cinq crédits-cadre de respectivement CHF 15'000'000.-, CHF 14'500'000.-, CHF 14'500'000.-, CHF 14'500'000.- et CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales hors localité.

Afin de poursuivre la démarche, le Conseil d'Etat sollicite un nouveau crédit-cadre pour la remise à niveau partielle de l'entretien constructif du réseau des routes cantonales hors traversée. Ces travaux sont planifiés pour être réalisés entre 2020 et 2022.

1.2 Bases légales, normalisation et directives

Les travaux en matière d'entretien des revêtements routiers présentés s'appuient sur les lois cantonales sur les routes (cf. paragraphe 1.2.1) et sur les finances (cf. paragraphe 1.2.2), ainsi que sur les recommandations émises tant par l'Office fédéral des routes (OFROU), que celles contenues dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) (cf. paragraphe 1.2.3).

1.2.1 Considérations sur la loi cantonale sur les routes (LRou)

La loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou, RSV 725.01) constitue la base légale pour justifier ces travaux en matière d'entretien des revêtements. En effet, la loi précise :

Art. 20 Règle générale

L'entretien des routes incombe:

a. à l'Etat pour les routes cantonales hors traversée de localité

En regard de cette exigence légale, il convient de considérer que les travaux de renouvellement de la couche de roulement de la chaussée sont une dépense liée, dès lors que ceux-ci ont pour objectifs de maintenir le patrimoine routier et d'assurer ainsi la sécurité routière des usagers et la viabilité du réseau, tout en répondant aux exigences de qualité fixées dans la norme VSS. En outre, il est impératif d'entreprendre ces travaux dans les meilleurs délais afin d'éviter que la responsabilité de l'Etat ne soit engagée pour cause de défaut d'entretien (art. 58 CO).

Un report des travaux engendrerait par ailleurs une dégradation accrue, avec pour conséquence, des coûts de remise en état encore supérieurs.

En outre, la loi sur les routes prévoit :

Art. 53 Routes cantonales - principe

Les constructions et corrections de route sont ordonnées par décret du Grand Conseil si leur coût excède 1'000'000 de francs et par le Conseil d'Etat si la dépense ne dépasse pas ce montant. Le Conseil d'Etat peut en outre déléguer cette compétence au département par voie réglementaire.

Force est de constater que certains tronçons de route cantonale ne répondent plus aux exigences de sécurité de la circulation. Pour réduire les risques d'accidents graves, la Direction générale de la mobilité et des routes a notamment dû mettre en place, aux endroits les plus critiques, une signalisation provisoire destinée à inciter les usagers à réduire leur vitesse et à adapter leur conduite aux conditions dégradées du revêtement bitumineux.

Pour ces raisons, le présent exposé des motifs propose d'intervenir dans les meilleurs délais possibles sur les tronçons routiers les plus dégradés et passe en revue les diverses mesures envisagées pour permettre de maintenir le patrimoine routier cantonal.

1.2.2 Considérations sur la loi cantonale sur les finances

En lien avec les dispositions prévues à l'art. 53 de la LRou, la loi sur les finances (LFin, RSV 610.11) définit ce qui suit :

Art. 30 Dépenses d'investissement :

Al. 4 Le coût de travaux ordinaires d'entretien ou de simple réfection d'ouvrages, de bâtiments ou d'infrastructures existants ne constitue pas une dépense d'investissement.

Art. 31 Crédits d'investissement :

Al. 2 Les dépenses et les recettes d'investissement dont le montant à charge de l'Etat est égal ou inférieur à un million de francs et qui ne figurent pas dans un crédit-cadre sont enregistrées dans le compte de fonctionnement.

Les coûts de renouvellement des revêtements devraient faire partie du budget de fonctionnement de la Direction générale de la mobilité et des routes, non pas en vertu des dispositions de l'art. 30, al. 4 de la LFin qui les considérerait comme des travaux ordinaires d'entretien, mais en regard de l'art. 31, al. 2 de la LFin, car ils représentent des travaux sur des tronçons de RC dont les montants sont, par cas pris isolément, essentiellement inférieurs à CHF 1'000'000.-. Dans le présent cas, il s'agit d'ordres de grandeur entre CHF 190'000.- et CHF 1'350'000.- par tronçon de route à réfectionner.

Les montants accordés dans le budget de fonctionnement permettent de couvrir l'entretien courant (exploitation) et les réparations locales du revêtement mais en aucun cas les dépenses liées à l'entretien constructif qu'il y a lieu de réaliser annuellement conformément aux objectifs exposés sous le point 1.1.

Il est donc nécessaire de solliciter un crédit-cadre, conformément aux dispositions de l'art. 33 de la LFin. Cette mesure est expressément prévue dans la LFin pour résoudre ce genre de problématique, dès lors que l'on considère un groupe d'objets affectés au même but, ce qui est le cas en l'espèce.

Art. 33 Crédits-cadre:

Al. 1 Un crédit-cadre est un crédit d'investissement relatif à un groupe d'objets affectés au même but. Pris individuellement, ces objets peuvent être d'un montant égal ou inférieur à un million de francs.

Il paraît en effet tout à fait cohérent que les revêtements routiers puissent être considérés dans leur globalité, de par leur nature et leur durée de vie de 20 à 25 ans, voire jusqu'à 30 ans pour les routes les moins fréquentées. La durée de vie dépend essentiellement du type de revêtement, de la charge de trafic, notamment du trafic lourd et des conditions locales, tout particulièrement l'altitude et l'exposition aux conditions climatiques. Dès lors, il doit être admis qu'ils puissent faire l'objet d'une dépense d'investissement (voir paragraphe 1.2.3 ci-après).

Dans le cas présent, les objectifs poursuivis sont bel et bien d'affecter des moyens financiers pour procéder, d'une part, à la remise en état urgente de tronçons routiers dont les revêtements sont usés et altérés et ne permettent plus de répondre aux exigences de sécurité du trafic attendues sur le réseau routier cantonal. D'autre part, ces mesures permettront de maintenir et réhabiliter le patrimoine routier en intervenant avant que les dégradations de surface ne se propagent dans l'assise de la chaussée routière.

1.2.3 Considérations sur les directives OFROU et les normes VSS

Dans sa directive pour la classification des activités en relation avec l'entretien de mars 1993, l'OFROU distingue clairement "le gros entretien" (entretien constructif) de "l'entretien courant" (exploitation).

Gros entretien (entretien constructif). Remise en état, à la suite de dégradations d'une certaine importance et de l'usure de la route et de ses équipements techniques, par des mesures/interventions prises à intervalle régulier, sans procéder au remplacement complet de parties entières de la route (p. ex. remplissage des ornières, colmatage des joints de revêtements en béton de ciment, remplacement de la couche de surface, remplacement d'éléments de ponts, réparation de dégradations du faux plafond et de l'étanchéité des tunnels, etc.). Ce groupe correspond au concept international de "remise en état".

Entretien courant (d'exploitation). Mesures/interventions permettant d'assurer le fonctionnement fiable de toutes les parties d'une voie de communication routière, telles que le contrôle des équipements techniques, le nettoyage, le service hivernal, l'entretien des surfaces vertes et les petites réparations (interventions immédiates) pour le maintien de la route dans son intégrité.

Rappelons que dans l'EMPD n° 105 de septembre 1999, qui accordait les crédits pour la participation de l'Etat de Vaud aux frais des routes nationales (vingt-et-unième tranche), le Grand Conseil vaudois avait alors admis que les travaux de "gros entretien RN", qui faisaient jusque-là partie des dépenses de fonctionnement étaient, dans leur globalité, des dépenses d'investissement. Cette décision avait été basée sur la motion Zwahlen du 8 décembre 1998.

Par ailleurs, la norme SN 640 900a de la VSS définit aux articles 4.7 et 4.8 les notions d'entretiens d'exploitation et constructif.

art. 4.7 Entretien d'exploitation

L'entretien d'exploitation englobe toutes les mesures permettant d'assurer la sécurité d'exploitation des infrastructures routières. Celles-ci sont entre autre le nettoyage, l'entretien ordinaire, la maintenance, l'entretien préventif et les petites réparations.

art. 4.8 Entretien constructif

L'entretien constructif comprend des mesures constructives et techniques pour garantir la sécurité de l'ouvrage, le maintien de la structure de l'installation et la fonction de l'installation. Il englobe les réparations, la remise en état et le renouvellement.

Le renouvellement des revêtements routiers entre de façon évidente dans cette dernière catégorie, puisque l'objectif premier d'une remise en état des couches supérieures de la chaussée est de réhabiliter la valeur patrimoniale de nos infrastructures routières. En outre, ceci répond à l'objectif de maintenir à un niveau acceptable de qualité le réseau routier cantonal, afin que la mobilité des usagers ne soit pas altérée.

1.3 Technique d'entretien constructif

La Direction générale de la mobilité et des routes dispose d'une base de données des travaux d'entretien établie au début des années 1960. A l'époque et jusque dans les années septante les anciennes chaussées étaient recouvertes d'un double enduit gravillonné.

Avec le temps il est apparu que ce traitement devait être renouvelé tous les 10 ans environ selon les charges de trafic et les conditions météorologiques. La technique a ensuite évolué dans les années septante et huitante avec les enrobés bitumineux posés à chaud d'une durée de vie plus importante. Cette technique s'est généralisée sur les axes fortement chargés au début des années nonante.

Durant plusieurs décennies, les réfections ont été réalisées empiriquement en fonction des expériences acquises si bien que les routes vaudoises sont constituées d'une succession de couches, répondant aux techniques décrites plus haut mais ne correspondant plus aux techniques normalisées actuelles.

L'explosion de la mobilité de ces trente dernières années, l'augmentation des charges à l'essieu et des charges totales transportées par les poids lourds ont eu une incidence capitale sur la durée de vie des chaussées. Le dimensionnement des chaussées réalisées dans les années septante a été effectué avec des hypothèses de trafic et de charges à l'essieu qui ne correspondent plus aux caractéristiques du trafic actuel.

Les sollicitations toujours plus importantes du trafic, tant en quantité de kilomètres parcourus qu'en charges transportées, dégradent de manière prématurée les chaussées dimensionnées avant les années 2000.

Dans de nombreux cas, la reconstruction totale ou partielle des couches hydrocarbonées devient nécessaire pour assurer un investissement durable. Les travaux se font maintenant plus en profondeur et les quantités de fraisats et de nouveaux enrobés bitumineux à poser sont bien plus importantes que par le passé. Ceci augmente de manière significative les coûts de l'entretien constructif. En contrepartie, les chaussées entretenues répondent aux besoins du trafic actuel.

1.4 Priorisation et planification à court et moyen termes

Afin d'optimiser au mieux l'engagement des ressources financières mises à sa disposition, la Direction générale de la mobilité et des routes a développé une méthode pragmatique d'analyse des besoins et de priorisation des projets.

Dans cette approche, trois éléments sont pris en compte :

- la qualification de l'état de la chaussée selon des indices de qualité normés ;
- l'analyse réalisée par les responsables de région-voyers avec l'appui de son personnel d'exploitation ;
- les caractéristiques des couches en places mesurées sur des analyses de carottes prélevées in situ.

Le recoupement entre l'analyse des régions et des indices d'état permet de réaliser une première liste d'une cinquantaine d'objets. Ces objets sont ensuite analysés sur la base des critères complémentaires, comme l'analyse des caractéristiques des enrobés en place, mesures de portances, les accidents, la vision locale du tronçon concerné, etc.

Certains tronçons dits "contraints-liés" font toutefois exception. Il s'agit des travaux à réaliser en partenariat avec des communes ou des services ou encore liés à des projets d'aménagements urbains.

L'objectif du Canton, par sa Direction générale de la mobilité et des routes, est de pouvoir intervenir avant que la limite de sécurité ne soit atteinte; de cette manière, les normes VSS en vigueur sont respectées en offrant un niveau suffisant de sécurité et de confort à l'ensemble des usagers du réseau routier vaudois.

1.5 Description et coût des travaux

Le tableau 1 présente les données caractéristiques des différents tronçons qui font l'objet du présent EMPD.

	REGION	N° RC	TRONÇONS	TRAVAUX	LONG. m	TJM 2015	TJMPL 2015	MONTANTS TTC CHF
1	Centre	74	IL-S RC 75 C-P - Monnaz (PEL)	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Gabarit suffisant	608	3'250	75	450'000
2	Centre	176	IL-S Mex, giratoire de Montillier - Vuflens-la-Ville (PEL)	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Elargissement à 6.00 m	1'058	2'500	20	460'000
3	Centre	436	B-P Fey (PEL) - Peyres-Possens, RC 501 B-P	Puges locales (zone tuilerie) y compris molasse. Renouvellement des couches de support et de roulement. Elargissement à 6.50 m avec surlargeurs locales	2'448	1'450	55	1'100'000
4	Centre	441	B-P Polleiz-le-Grand (PEL) - Grand Champs RC 501 B-P	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement	793	2'200	70	310'000
5	Centre	542	C-S Chalet de Villars - Peney-le-Jorat (PEL) - Route des paysans	Purges locales, pose de la couche de roulement. Gabarit suffisant. Sécurisation secteur de protection des eaux	2'051	1'250	185	450'000
6	Centre	554	IL-S RC 548 C-S - Ropraz (PEL)	Traitement des fissures, reprofilage de la couche de support et renouvellement de la couche de roulement	500	300	10	190'000
7	Centre	630	IL-S Servions (PEL) - Ferlens (PEL)	Couche de base sur élargissements existants, renouvellement des couches de support et de roulement. Elargissement à 6.0 m	903	650	35	350'000
8	Ouest	30	B-P Aubonne (PEL) - Lavigny (PEL)	Renouvellement des couches de support et de roulement	1'472	5'800	150	720'000
9	Ouest	43	IL-S Longirod - Gimel	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Elargissements locaux	640	800	25	280'000
10	Ouest	43	IL-S Longirod - Gimel (PEL)	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Elargissements locaux. Sécurisation secteur de protection des eaux	860	800	25	420'000
11	Ouest	153	C-P Vaulion (PEL) - Bois de Ban	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Gabarit suffisant	2'937	950	30	1'270'000
12	Ouest	156	IL-S RC 157 IL-S - Bretonnière (PEL)	Renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Sécurisation secteur de protection des eaux	2'089	250	10	630'000
13	Est	702	B-P Malacheneaux - Les Rez	Stabilisation des talus, purge des accotements et renouvellement des couches de support et de roulement	750	3'600	230	390'000
14	Est	705	B-P Château d'Oex, La Lécherette - Les Martines (Tronçon 1) La Lécherette (PEL) - Sus-Morier (La Borne)	Stabilisation des talus, drainage amont et traversées de route, renouvellement des couches de support et de roulement	720	2'200	50	560'000
15	Est	705	B-P Jonction Aigle - Pont sur le Rhône et RC 790, RC 705 - Aigle (PEL)	Renouvellement des couches de support et de roulement sur la RC 705 yc sur le giratoire, renouvellement de la couche de roulement sur la RC 790. Gabarit suffisant. Sécurisation secteur de protection des eaux	395	11'450	320	300'000
16	Est	711	C-S St-Maurice, RC 780 B-P - Lavey-Village	Purges locales, renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement	1'020	1'050	21	410'000
17	Est	717	B-P Gare St-Triphon - Pont CFF	Renouvellement et renforcement des couches de support (EME) et de roulement. Sur le pont, réfection de la couche de roulement et changement des joints. Gabarit suffisant	316	9'150	247	260'000
18	Est	739	IL-S Brison - Villard-sur-Chamby	Stabilisation locale des talus, reprofilage de la couche de support et renouvellement de la couche de roulement. Gabarit suffisant	1'190	600	10	430'000
19	Est	763	C-S Epesses (PEL) - La Crochette	Renouvellement de 50% de la couche de base. Renouvellement de la totalité de la couche de support et pose d'une couche de roulement en ACMR8. Gabarit suffisant. Réfection des trottoirs et canalisations d'eaux claires	849	2'050	10	560'000
20	Nord	407	C-S Pomy (PEL) - Cuarny (PEL)	Couche de base sur élargissements existants, renouvellement des couches de support (EBT) et de roulement. Elargissement à 6.50 m	1'360	1'550	40	530'000
21	Nord	408	C-S La Gâté - Le Champ Rond- Combremont-le-Petit (PEL)	Renouvellement des couches de support et de roulement. Gabarit suffisant	2'750	1'150	25	1'120'000
22	Nord	422	B-P Donneloye (PEL) - Prahins	Couche de base sur élargissements existants, renouvellement des couches de support et de roulement. Elargissement à 7.00 m. Sécurisation secteur de protection des eaux	3'276	2'450	25	1'350'000

23	Nord	511	IL-S	Montmagny (PEL) - RC 505 IL-S	Mise en œuvre en surépaisseur d'une couche de roulement	942	1'300	10	400'000
24	Nord	524	C-P	Contournement de Payerne - Giratoire de l'Aviation	Renouvellement et renforcement des couches de support (EME) et de roulement. Gabarit suffisant	25	7'900	380	240'000
Total longueurs et coûts						mètres	29'952		13'180'000
Relevé d'Etat 2020									470'000
Etudes laboratoires									300'000
Curages canalisations et inspections vidéo									80'000
Entretien des canalisations									220'000
Signalisation de chantier / Marquages									250'000
DEPENSE NETTE									14'500'000

PEL : panneau d'entrée de localité

EBT : enrobé à basse température

EME : enrobé à module élevé

Tableau 1 : liste des tronçons à remettre en état

Les types des revêtements à mettre en œuvre sont déterminés en fonction des caractéristiques techniques du tronçon, de la nature du trafic (TJM = trafic journalier moyen et TJPL = trafic journalier des poids lourds), de l'altitude et des directives liées à l'assainissement du bruit routier.

Le montant des travaux a été estimé sur la base de prestations identiques réalisées en 2018 et 2019.

Outre les montants liés aux chantiers à proprement parler, le présent EMPD comprend également :

- un montant de CHF 470'000.- lié à la 3^e campagne de relevé de l'état des chaussées des routes cantonales hors traversée de localité. Les deux premières campagnes ont été réalisées en 2011 et 2016. Ceci répond notamment à une recommandation du rapport n° 43 de la Cour des comptes « audit de la gestion de l'entretien constructif des routes cantonales et communales » demandant de poursuivre la collecte des informations sur le relevé d'état des chaussées ;
- les études et travaux de laboratoire mandatés au Centre de compétence du domaine routier (CCDR) de la HEIG-VD ainsi qu'à des laboratoires privés pour un montant de CHF 300'000.-. Cette somme comprend les auscultations préalables. Une part sera également affectée aux études préliminaires de travaux futurs non mentionnés dans la liste des chantiers retenus ;
- un montant de CHF 80'000.- pour le curage et le contrôle vidéo des canalisations des secteurs concernés par les travaux et les futurs chantiers à l'étude ;
- un montant de CHF 220'000.- pour des réfections de canalisations ;
- l'achat de signalisation de chantier et de marquage pour un montant de CHF 250'000.-.

Tous ces travaux correspondent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr pour tous les usagers des routes, du cycliste à l'automobiliste, en passant par les transports publics et les véhicules utilitaires.

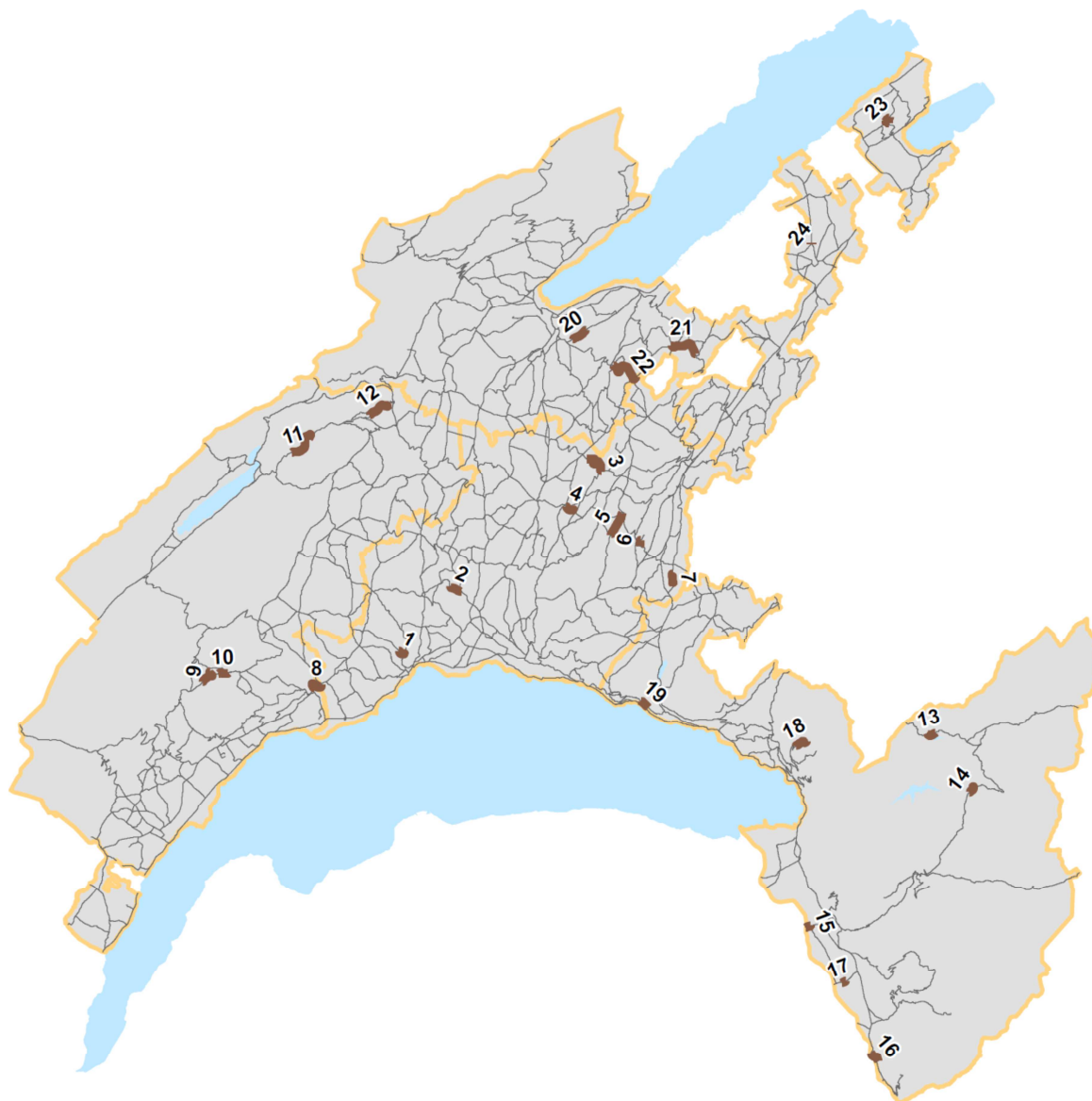


Figure 1 : localisation des 24 tronçons à remettre en état

1.5.1 Besoins cyclables

Les dépenses liées à cet EMPD concernent des travaux d'entretien constructif des chaussées existantes. Ces interventions ont pour but d'assurer le maintien de la substance patrimoniale du réseau sans réaliser un réaménagement complet de l'espace routier.

Chaque projet élaboré par la DGMR comprend une analyse visant à déterminer la nécessité de réaliser des aménagements cyclables répondant aux objectifs de la stratégie cantonale de promotion du vélo. Le plan du réseau cyclable cantonal (figure 2) synthétise et coordonne les mesures infrastructurelles définies dans la stratégie cantonale de promotion du vélo. Il regroupe les réseaux cyclables définis dans les agglomérations, le réseau de rabattement vers les gares des centres régionaux, des éléments de liaisons complémentaires, ainsi que les itinéraires du réseau La Suisse à vélo.

Si l'axe concerné est inscrit dans le réseau cyclable cantonal, les conditions locales (différentiel de vitesse, volume de trafic, topographie, clientèle particulière, etc.) sont examinées pour déterminer si des aménagements cyclables sont nécessaires ou si une mixité peut être admise. La DGMR s'appuie sur le « Guide de recommandations mobilité douce n° 5 - Conception d'itinéraires cyclables » édité par la Confédération.

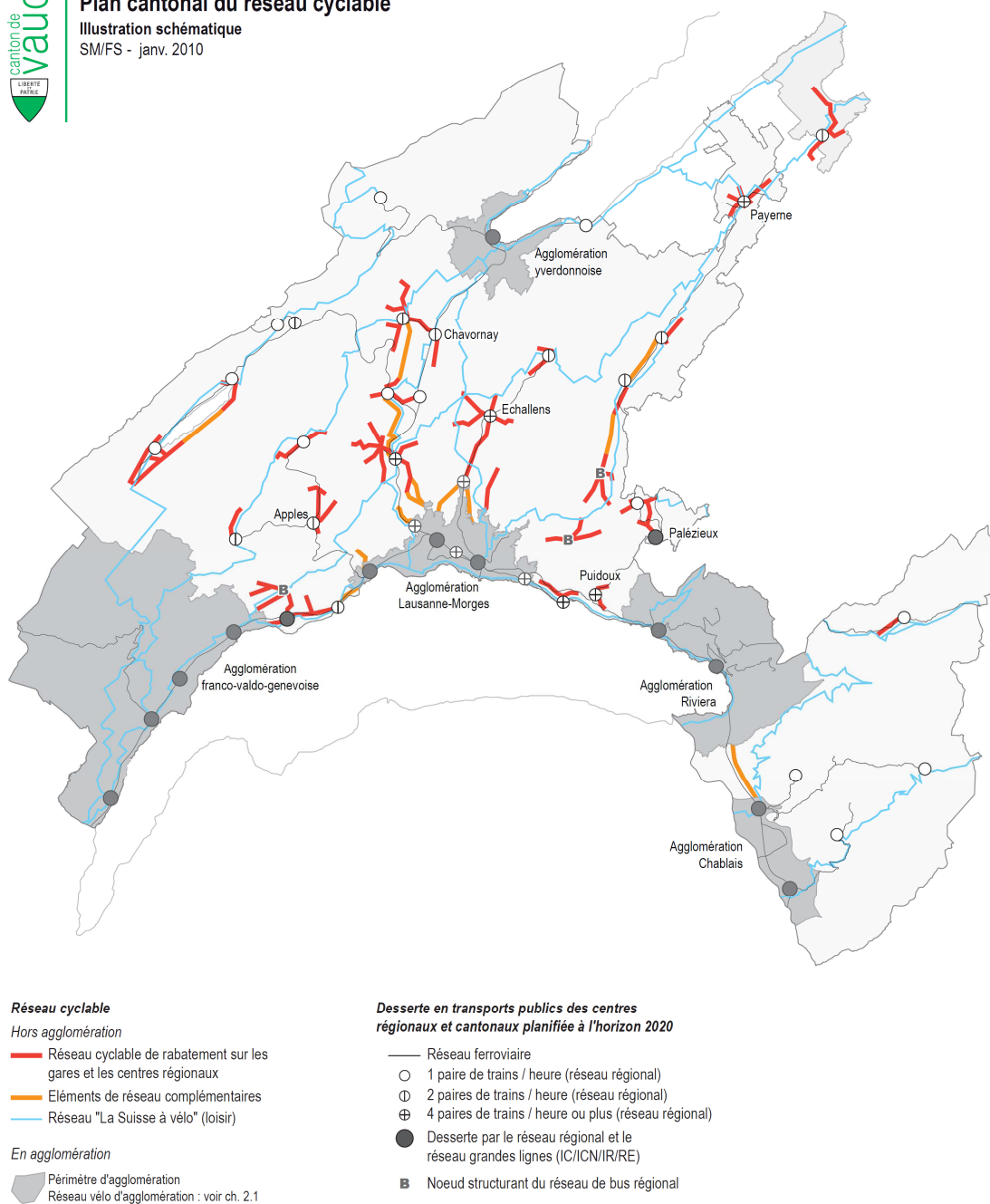


Figure 2 : illustration schématique du plan du réseau cyclable cantonal

Les conclusions de cette analyse sont les suivantes :

Tronçon n° 2 - RC 176 :

Les aménagements cyclables (2 bandes cyclables) entre le giratoire de la RC 251 et le giratoire « Bobst » sont à restituer.

Tronçon n° 7 - RC 630 :

Ce tronçon fait partie de l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 44. Aucun aménagement cyclable n'est nécessaire en raison des faibles volumes de trafic (TJM 2015 = 650 vh/j). Néanmoins, pour assurer de bonnes conditions de cohabitation, une largeur de chaussée comprise entre 5 et 6 m (hors courbes) est recommandée dans ce cas de figure.

Tronçon n° 8 - RC 30 :

Ce tronçon fait partie de l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 63. Un itinéraire alternatif par la Vieille Route de l'Etraz est privilégié et est à étudier de concert avec les communes.

Tronçons n°s 9 et 10 - RC 43

Ces tronçons font partie de l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 50 et d'un réseau de rabattement. Aucun aménagement cyclable n'est nécessaire en raison des faibles volumes de trafic (TJM 2015 = 800 vh/j). Néanmoins, pour assurer de bonnes conditions de cohabitation, une largeur de chaussée comprise entre 5 et 6 m (hors courbes) est recommandée dans ce cas de figure.

Tronçon n° 15 - RC 705 :

Ce tronçon se situe sur un itinéraire du réseau d'agglomération, mesure du PA Chablais, liaison Vionnaz – Aigle prévue dès 2027. Aucun aménagement cyclable n'est à réaliser, un itinéraire alternatif est privilégié.

Tronçon n° 17 - RC 717 :

Ce tronçon se situe sur un itinéraire du réseau d'agglomération, mesure du PA Chablais, liaison Vionnaz – Aigle prévue dès 2027. Aucun aménagement cyclable n'est à réaliser, un itinéraire alternatif est privilégié.

Tronçon n° 19 - RC 763 :

Ce tronçon fait partie des itinéraires « La Suisse à vélo » n°s 1, 46 et 99. Aucun aménagement cyclable n'est nécessaire en raison des faibles volumes de trafic (TJM 2015 = 2050 vh/j). Néanmoins, pour améliorer les conditions de cohabitation, une analyse sera menée pour réduire optiquement l'espace de chaussée par des bandes larges de bord de chaussée.

Tronçon n° 23 - RC 511 :

L'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 581 rejoint la RC 505 au carrefour sud entre cette dernière et la RC 511. En raison des faibles charges de trafic (200 à 800 vh/j), aucun aménagement cyclable n'est nécessaire.

Tronçon n° 24 - RC 524 :

Le giratoire est emprunté par l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 481. Les largeurs des branches d'entrée et de l'anneau du giratoire sont conformes et ne nécessitent pas d'aménagement supplémentaire.

1.5.2 Gabarit de chaussée

Pour ce qui est des largeurs de chaussée, la norme VSS 640 201 "Profil géométrique type - Dimensions de base et gabarit des usagers de la route" fixe notamment le gabarit pour les divers usagers et les suppléments nécessaires pour les croisements et dépassements. La largeur réelle des chantiers des campagnes de revêtement est systématiquement comparée à celle prescrite dans la norme. En cas de déficit de largeur et suivant les conditions locales, certaines routes font l'objet d'élargissement.

Pour certains chantiers, n°s 20 et 22 les élargissements nécessaires ont été ou seront exécutés par les régions sur le budget de fonctionnement du Canton. Ces travaux préparatoires sont réalisés sur route ouverte avec des feux sur une faible distance, induisant une gêne minimum pour les usagers de la route. Cette pratique permet de diminuer significativement le temps de perturbation et le coût des travaux de cet EMPD. Les autres élargissements (chantiers n°s 2, 3, 7, 9 et 10) font partie des travaux prévus dans cet EMPD.

Tous les chantiers de l'EMPD peuvent être réalisés dans les emprises actuelles du domaine public sans mise à l'enquête préalable.

1.5.3 Zone S et périmètre de protection des eaux PP

En cas d'entretien de routes existantes en zones S de protection des eaux et en périmètres de protection PP (zones S provisoires), certains principes et exigences doivent être respectés.

La DGM a soumis la liste des chantiers de cet EMPD à l'hydrogéologue cantonal de la DGE. Trois chantiers sont concernés par des zones de protection des eaux (zones S) ou des périmètres de protection comprenant des captages existants (zones S provisoires), à savoir :

Tronçon n° 5 - RC 542 (zone S)

Tronçon n° 15 - RC 705 Aigle (zone S)

Tronçon n° 22 - RC 422 (périmètre PP)

Les mesures à prendre pour améliorer la protection des eaux des captages concernés (évacuer les eaux claires de chaussée hors de ces zones et périmètres au moyen de conduites étanches) seront détaillées dans un avis

hydrogéologique et un suivi du chantier sera effectué par un hydrogéologue mandaté par la DGMR. Sur cette base, la DGE EAU délivrera l'autorisation spéciale, voire la dérogation requise au sens de l'art. 19 LEaux pour une intervention en zones S2 et S3 de protection des eaux.

Pour les chantiers n° 10 (RC 43) et n° 12 (RC 156), en périmètres PP, une attention particulière sera portée à l'évacuation des eaux de chaussée.

1.5.4 Assainissement du bruit routier

Tous les chantiers de cet EMPD ont été analysés par la cellule bruit de la DGMR ; sur les chantiers n° 1, 8, 17 et 19 un revêtement réduisant le bruit de roulement sera posé.

1.6 Risques liés si ce programme d'entretien n'était pas réalisé

Le report des travaux aggraverait la détérioration des revêtements qui demanderait dès lors des mesures de réfection plus lourdes, donc des moyens financiers plus conséquents pour une remise en état.

A terme, le risque de n'être plus en mesure d'assurer la viabilité du réseau et la sécurité des usagers est réel.

En règle générale et lorsque le budget de fonctionnement est épuisé alors qu'il reste des tronçons à assainir, la Direction générale de la mobilité et des routes est tenue parfois de prendre des mesures palliatives (par exemple : gravillonnage, colmatage des fissures, etc.) sur ces tronçons en mauvais état, lesquelles présentent les inconvénients suivants :

- elles ne ralentissent en rien le processus de dégradation de la chaussée, lorsque celui-ci est proche du seuil d'alerte ;
- leur efficacité est de très courte durée (de 2 à 5 ans), en regard de l'état désastreux de la couche de roulement ;
- elles sont relativement onéreuses et grèvent fortement le budget de fonctionnement en péjorant les travaux d'exploitation.

Faute de moyens suffisants, des mesures d'abaissement de la vitesse devraient être mises en place sur les tronçons les plus dégradés.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Ces projets de renouvellement des revêtements des routes cantonales ont été étudiés par le pôle "revêtements et subventions" de la Division entretien. Tous les tronçons proposés ont fait l'objet d'une étude établie par le Centre de compétence du domaine routier (CCDR) de la HEIG-VD ou d'un bureau spécialisé mandaté. Les couches en place et les dégradations sont identifiées sur la base de carottages et d'analyses du laboratoire.

La règle générale appliquée au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour conduire aux choix techniques adaptés à chaque renouvellement de revêtement est toujours la sélection de la meilleure solution technique connue, en regard d'un prix adapté, ce qui conduit à la mise en place d'un nouveau revêtement offrant le meilleur rapport coût avantage possible.

En regard des procédures marchés publics applicables à l'ensemble des tronçons dont le revêtement est à réhabiliter, il existe également la possibilité qu'une entreprise soumissionnaire puisse offrir, en variante d'entreprise, un choix technologique différent, qui pourrait permettre de réaliser de substantielles économies ou de profiter d'une solution technique innovante. Une telle variante peut être, après contrôle, validée par les services compétents, ce qui permet aux entreprises de génie civil d'offrir le meilleur de leurs services pour assurer la réhabilitation des revêtements des routes cantonales.

Cette démarche permet ainsi de garantir que la solution privilégiant un rapport coût financier/avantage technique optimal est toujours retenue par la DGMR.

Tous les documents d'appel d'offres (DAOf) comportent des exigences particulières propres à la DGMR. Il s'agit des conditions administratives et techniques (CAT SR) et de son complément liées à l'environnement (CAT SR – Complément environnemental).

Ce dernier document liste les exigences particulières liées notamment la protection des eaux, protection de l'air, protection contre le bruit, gestion des déchets, protection de la faune et de la flore, protection des terres végétales et matériaux terreux.

Ces deux documents sont disponibles sur le site de la DGMR (<https://www.vd.ch/toutes-les-autorites/departements/departement-des-infrastructures-et-des-ressources-humaines-dirh/direction-generale-de-la-mobilite-et-des-routes-dgmr/documents-techniques/>).

Les soumissionnaires sont tenus de fournir le descriptif des mesures envisagées dans leur dossier soumission.

La DGMR promeut en particulier l'utilisation de matériaux de proximité pour les graves et graves recyclées, d'enrobés tièdes (permettant de diminuer la quantité de CO² rejetée dans l'atmosphère) et de fraisats dans la composition des enrobés bitumineux.

Certaines exigences environnementales sont évaluées spécifiquement à savoir ; « Contribution de l'entrepreneur à la composante environnementale du développement durable » et « Recyclage (RA) dans les bétons bitumineux de type ACF et ACT ». Ces deux critères représentent le 10 % de la note attribuée aux soumissionnaires. De plus, le critère « organisation pour l'exécution du marché » comprend des éléments de notation liés aux actions entreprises par le soumissionnaire pour le climat.

Le suivi de la phase réalisation de cette opération sera assuré par le personnel de la Division entretien, jusqu'au décompte final de chaque chantier. Les contrôles de fabrication et de mise en œuvre seront mandatés au Centre de compétence du domaine routier (CCDR) de la HEIG-VD ou à des laboratoires privés.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000728.01 «Campagne 2020 entretien revêtements».

Il est prévu au projet de budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de francs)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024
Projet de budget d'investissement 2020 et plan 2021-2024	9'000	3'100	1'400	1'000	-

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de francs)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Investissement total : dépenses brutes	12'000	1'500	500	500	14'500
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	12'000	1'500	500	500	14'500

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

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 725'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêts sera de (CHF 14'500'000 x 4% x 0.55) CHF 319'000.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la Direction générale de la mobilité et des routes.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Tous ces tronçons de routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises dont les charges d'entretien d'exploitation sont incluses dans le budget de fonctionnement de la Direction générale de la mobilité et des routes.

3.6 Conséquences sur les communes

Pas d'effet direct sur les communes concernées, à l'exception du maintien d'un réseau routier en bon état.

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

Le remplacement d'un revêtement usé par un revêtement en bon état réduit de 2 à 5 dB la charge sonore pour les riverains proches de l'axe routier concerné. Pour rappel, une diminution de 3 dB correspond à une réduction de l'intensité sonore de 50 %.

Les revêtements fraisés sont traités conformément à la Directive cantonale de la Direction générale de l'environnement "Déchets de démolition des routes" (DCPE 874 de février 2017).

La Direction générale de la mobilité et des routes privilégie, chaque fois que cela est possible, l'utilisation d'enrobés recyclés et/ou d'enrobés tièdes (EBT). De plus, le taux de recyclé est un des éléments de notation des dossiers d'appels d'offres. Ces deux mesures permettent de réintroduire les enrobés fraisés dans la chaîne de fabrication, de réduire les stocks de fraisat routier des entreprises et de diminuer les émissions de CO₂.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Cet investissement s'inscrit dans la mesure 2.8 du programme de législature du Conseil d'Etat 2017-2022 :

Mesure 2.8. Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité

Actions en cours:

Poursuivre l'amélioration de l'état du réseau routier cantonal

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD; RSV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

3.10.1. Principe de la dépense

La LRou impose d'adapter les tracés des voies publiques existantes en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou ; cf. ch. 1.2 du présent EMPD). Les travaux projetés d'entretien de ces tronçons routiers en fin de cycle de vie relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées par la VSS, l'entretien des tronçons projetés listés dans le présent crédit cadre résulte directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

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

Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

3.10.2. Quotité de la dépense

Les solutions techniques proposées sont basées sur les standards qui répondent de manière ciblée aux problèmes identifiés. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art et dans les meilleures conditions financières.

La dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte. Les solutions techniques standards proposées ont uniquement été élaborées de manière à rendre ces tronçons de route conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12, LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite donc uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr.

Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

3.10.3. Moment de la dépense

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ces tronçons de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels.

De plus, le report des travaux aggraverait la détérioration des revêtements qui demanderaient dès lors des mesures de réfection plus lourdes, donc des moyens financiers plus conséquents pour une remise en état (cf. ch. 1.6 du présent EMPD).

Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

3.10.4. Conclusion

Comme exposé ci-avant, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charges liées au regard de l'art. 163, al. 2 Cst-VD. En effet, l'entretien des routes incombe à l'Etat pour les routes cantonales hors traversées des localités et les travaux concernés permettront de répondre aux exigences de sécurité routière et aux normes d'usage (art. 20 LRou, RSV 725.01 ; ATF 103 Ia 284, cons. 5 et 105 Ia 80 cons. 7).

Il ressort des explications précédentes que l'autorité ne dispose d'aucune marge de manœuvre, qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Par conséquent, le crédit demandé pour les travaux d'entretien des revêtements routiers doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7, al. 2 LFin. Il est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163, al. 2 Cst-VD, ni au référendum facultatif en vertu de l'article 84, al. 2, lit. b Cst-VD.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences de l'EOTP I.000728.01 «Campagne 2020 entretien revêtements» sur le budget de fonctionnement sont les suivantes:

(En milliers de francs)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	319.0	319.0	319.0	+957.0
Amortissement	0	725.0	725.0	725.0	+2'175.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	1'044.0	1'044.0	1'044.0	+3'132.0
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	0
Total net	0	1'044.0	1'044.0	1'044.0	+3'132.0

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'État a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales

du 4 décembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de CHF 14'500'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF
14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la
sécurité et la qualité des routes cantonales**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 décembre 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Philippe Conramusaz (qui remplace Stéphane Rezso), Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Dessemontet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Stéphane Rezso était excusé.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était excusée. Etaient présents : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Laurent Tribolet, Chef de la division entretien (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances. Il en est vivement remercié.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Monsieur le Directeur général de la DGMR rappelle que la démarche de ces travaux est élaborée en continu, avec une méthode structurée pour définir les chantiers et leur niveau de priorité. L'état du réseau est analysé et les valeurs techniques sont confrontées avec la vision locale des voyers et cantonniers, sur le terrain. Outre les travaux d'entretien, cet EMPD comprend d'autres éléments, comme une troisième campagne de relevé d'état, effectuée tous les 4 à 5 ans, qui permet d'analyser l'ensemble du réseau par un système de relevé automatique d'un véhicule circulant sur les routes. Ensuite, les études en laboratoire permettent, grâce aux carottes, d'étudier l'ensemble des couches de la route et de prioriser les chantiers. Cet EMPD permet également de financer le curage et la réfection de canalisations, les canalisations étant un facteur de sécurité important pour le réseau. Enfin, un montant sera consacré à l'adaptation de la signalisation de chantier pour conduire l'ensemble de ces travaux. Le montant total de ces travaux est de CHF 14'500'000.

Monsieur le Chef de la division entretien précise que la base de cet EMPD est constituée de 24 chantiers qui seront conduits en 2020, pour un total de 29,952 km. Faisant suite à la demande de monitoring des fraisats produits, il est indiqué que les projections pour 2019 sont de l'ordre de 22'500 tonnes, tous les chantiers n'étant pas encore bouclés. Les chiffres des projections pour 2020 sont les mêmes. Ces fraisats produits sont à mettre en regard avec les taux moyens de recyclés que l'on peut avoir par rapport à la norme. L'on pousse de plus en plus à avoir des recyclés, soit 40% des agrégats qui seront recyclés en 2020. L'ensemble des entreprises s'est adapté à ce mode de production des dernières années. Le taux de recyclage moyen est le rapport entre fraisat recyclé et celui produit. Pour 2019, il y a eu pas mal d'épaisseur à refaire, le résultat est de l'ordre de 87% de fraisat réutilisé, entre ce que l'on a produit et remis dans une chaîne de fabrication. Pour 2020, environ 75% seront réutilisés. Ce taux est variable en fonction du type de chaussé que l'on refait et du type de revêtement que l'on choisit. Le phonoabsorbant, un revêtement très pointu, ne permet pas

l'utilisation de recyclés, contrairement aux couches de base, qui permettent 90% de recyclé. Des analyses multicritères sont effectuées par rapport à l'utilisation et au taux de recyclage des matériaux bitumineux. Cela concerne le coût du traitement des fraisats, la législation et la réglementation pour limiter les risques sur la santé (teneur en HAP), la quantité de matériaux recyclés mise en regard des performances recherchées des enrobés. La promotion des enrobés tièdes est évoquée, des enrobés fabriqués à une température entre 110 et 130 degrés, contrairement aux enrobés traditionnels avec une température de l'ordre de 170 degrés. La politique incitative, avec un creux entre 2017 et 2018, montre une tendance à l'augmentation de la quantité de chantiers qui utilisent les enrobés tièdes, soit 30% en 2019.

L'Etat est actif dans la recherche et développement, sachant qu'il est un gros consommateur de ces technologies dans le canton de Vaud. Des tronçons sont mis à disposition pour la réalisation de planches d'essai en enrobés froids. Les enrobés froids sont fabriqués à une température de 50 à 60 degrés pour une couche de base. Les planches d'essais sont également suivies en enrobé tiède. Un monitoring est effectué avec les laboratoires pour connaître le comportement de ces matériaux sur un cycle de vie complet.

Un tronçon sera mis à disposition pour la réalisation de planches d'essai avec de la poudre de caoutchouc de récupération pour remplacer les polymères. Dans le bitume, suivant les recettes, il est nécessaire d'ajouter des polymères. Ces produits chimiques sont chers, issus de l'industrie du pétrole. Des essais sont réalisés pour remplacer ces polymères.

Un essai va être réalisé en composite cimentaire fibré ultra performant (BFUP), un matériau qui est utilisé fréquemment pour la réfection des ponts. Cet essai concerne 4 arrêts de bus, pour tester la résistance, sachant que l'orniérage des arrêts est très fort, du au freinage et au démarrage des bus.

Par rapport au développement durable, quatre des chantiers proposés vont permettre un assainissement du bruit routier, avec la pose de produits phonoabsorbants (tronçons No 1, 8, 17 et 19). Des zones de protection des eaux vont être sécurisées avec des collecteurs étanches, soudés, pour éviter toute fuite. Trois chantiers sont concernés (tronçons No 5, 15, 22).

Concernant les aménagements cyclables, les campagnes d'entretien ont pour but d'assurer le maintien de la substance patrimoniale, sans réaliser un aménagement complet de l'espace routier. L'analyse est réalisée pour l'ensemble des chantiers. Si un chantier nécessite des créations importantes de bandes ou de pistes cyclables, il est transféré à la Division infrastructures, sachant que cela ne rentre pas dans le cadre des campagnes de revêtement. Dans le cadre de l'analyse pour répondre aux objectifs de la stratégie cantonale de promotion du vélo, un examen des conditions locales est effectué pour chaque chantier, et la réalisation se base sur le guide des recommandations des mobilités douces pour la conception des itinéraires cyclables. L'ensemble des chantiers concernés sont listés dans l'EMPD, avec les justificatifs pour chaque chantier.

Par rapport aux marchés publics, le canton essaie de favoriser le développement durable. Le critère d'adjudication 4.4 (recyclage de revêtement bitumineux) offre la possibilité d'obtenir 40 points sur les 500 possibles en recyclant les matériaux. La formule de notation a changé et permet de privilégier la qualité et le développement durable. Le maximum des points est attribué à l'entreprise qui met en œuvre le maximum du taux de recyclage prévu par les normes en fonction des couches de roulement, de liaisons, de base. C'est un succès, car dans la grande majorité des cas, les entreprises ont même dépassé les objectifs fixés. Le point 4.1 concerne les contributions de l'entrepreneur au développement durable. Au total, sur l'ensemble des points, 150 points sont dévolus au développement durable.

Le relevé d'état est une photographie de l'ensemble des 1'500 km de réseau, avec un véhicule automatique, qui va mesurer le dévers de la route, l'orniérage, les dégradations en termes de fissuration, d'agrégat qui se disloque, etc. Un montant de CHF 470'000 est prévu pour ces études, comprenant le relevé par un laboratoire spécialisé et les analyses par un groupe d'expert mandaté pour établir les scénarios du vieillissement du réseau. Comparer le produit de l'investissement de ces campagnes de revêtements depuis 2016 et l'effet que cela aura eu sur le niveau moyen du réseau va permettre de sortir l'hitparade des interventions pour les prochaines années, de 2021 à 2025. Cela reste un outil d'aide à la décision, car l'on se base aussi sur la réalité du terrain. Arpenter une route à pieds permet en effet de mieux comprendre ce qui se passe. Les 1'500 km de réseau sont divisés en tronçons de 50 m avec une appréciation qui va du bon en vert, au mauvais en rouge.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La question de la contribution environnementale dans le cadre des soumissions est évoquée, pas au niveau des recyclés, mais au niveau de l'organisation de l'entreprise. Il est pensé en particulier à une entreprise qui produirait son énergie au moyen de panneaux solaire. Cela inciterait un entrepreneur à le faire et lui offrirait un avantage sur un concurrent qui ne fait rien.

Ce n'est pas un critère spécifique. Il est rappelé que cette activité est très gourmande en CO². Réchauffer les agrégats se fait au gaz, et c'est pour cette raison qu'il est insisté sur les enrobés froids, pour diminuer au maximum la température des agrégats qui vont être mis en place, pour diminuer l'empreinte carbone. Il n'y a pas de critère par rapport à la production d'énergie.

Cela peut être une bonne idée, mais qu'il faut voir quelle importance lui donner par rapport aux autres, comme la formation par exemple.

La qualité du rapport concernant les vélos est remerciée. Au vu de la faible charge du trafic, aucun aménagement n'est nécessaire. À partir de quel niveau considère-t-on que ce n'est pas nécessaire. Et si la charge est si faible, pourquoi réaliser des travaux, pour 100 ou 200 véhicules par jour.

On vit actuellement sur la stratégie cantonale du vélo, qui date de 2010. Elle doit être revue et un montant a été octroyé par le Grand Conseil à cet effet. Un des travaux de la DGMR sera de finaliser une nouvelle stratégie vélo pour revoir les seuils, les priorités, etc. Aujourd'hui, le seuil considéré comme barème pour déterminer le besoin d'un aménagement cyclable est de 3'000 véhicules par jour. D'autres facteurs entrent également en ligne de compte, comme la pente par exemple. Ce sujet est sensible, mais sur ces chantiers, il s'agit de réfection de l'existant. Les projets de correction de routes émanant de la Division infrastructures sont issus de choix qui vont générer des discussions sur l'opportunité de réaliser des aménagements.

Comment se passe l'assainissement du bruit ? Il est fait part d'un étonnement de l'augmentation du bruit sur certains tronçons pour les habitants qui habitent à côté, essentiellement dû à l'augmentation du trafic.

Tout est normé par l'ordonnance de la protection contre le bruit. Une cellule de la DGMR s'occupe de ces problématiques, au moyen d'études de trafic, d'études de données avec des sonomètres, de projections du trafic à un horizon 2030. L'ensemble de ces éléments fait l'objet d'une convention liante entre le propriétaire de la route et le Conseil d'Etat ou l'OFEV. L'étude du réseau est systématique, et les communes sont également assujetties à cette étude, avec une obligation d'avoir terminé leurs travaux en 2018. Découlant des études réalisées, la pose d'un revêtement phonoabsorbant sera réalisée sur quatre tronçons de cet EMPD.

Au niveau cantonal, pour les routes cantonales hors traversée de localité, les études d'assainissement sont réalisées à 90%. Le taux de réalisation de la mise en œuvre se monte de 15 à 20%. Ce taux s'explique par le fait qu'un assainissement routier est privilégié au moment du renouvellement du revêtement, qui a une durée de vie entre 10 et 20 ans.

La discussion qui avait eu lieu en 2010 sur les lignes directrices de la planification et de la gestion du réseau est évoquée, avec un rapport « Routes cantonales à l'horizon 2020 ». Quelle est la suite des opérations concernant ce rapport ? Un nouveau rapport sur le renouvellement et l'entretien des routes est-il prévu ?

Ensuite, chaque année, un montant est octroyé pour l'entretien, ce qui montre une répartition dans tout le canton. Cette manière de travailler est-elle optimale ? Ne devrait-on pas travailler par paquet, sur une période de temps plus grande (4 ans), sous forme de convention de prestation ?

Il n'est pas prévu de présenter un nouveau rapport. Cependant, il est prévu d'affiner la stratégie pour le renouvellement des revêtements bitumineux. C'est notamment à travers la photographie de l'état du réseau et le traitement des données que la stratégie va être affinée, avec des modèles basés sur des statistiques et des lois de régressions sur les revêtements, pour pouvoir garder le réseau dans un niveau acceptable. Les résultats seront connus en 2021.

Travailler par paquet poserait problème pour les petites entreprises. La stratégie devrait aussi être de donner du travail dans différents endroits du canton.

La question de l'attribution des montants est politique. Il est précisé que les marchés publics sont attribués par lots.

La manière de faire actuelle est plus simple, même si la possibilité de crédits cadre existe. Il est mentionné les essais, avec de nouvelles méthodes, comme les revêtements phonoabsorbants, plus délicats l'hiver. Il est

constaté que les ronds-points se creusent vite, parfois en quelques années. Quel est le constat de la DGMR à ce sujet ?

Les ronds-points sont fragiles par rapport aux efforts subis à cause des poids lourds. La pratique a changé ces dernières années, avec d'autres types de revêtements, qui devraient être plus résistants à terme. Elle a notamment évolué concernant les couches les plus profondes, pour éviter les problématiques de fluages.

Concernant la problématique et la pesée d'intérêt globale concernant les emprises sur les SDA, pourquoi n'est-il pas possible d'obtenir davantage d'hectares pour des pistes cyclables ou autre. Le projet de Bettens qui ne pourra pas être concrétisé pour cette raison est cité. D'autres intérêts sont plus gourmands en SDA que les routes.

Il est possible d'empiéter sur les SDA. Mais la notion de l'économicité de l'usage des SDA doit être démontrée. Le projet proposé doit être celui qui est le moins gourmand en SDA. Il doit répondre à une spécificité concrète et locale. Dès le moment où le projet est admis, il est nécessaire d'en vérifier l'intérêt cantonal avec le SDT. D'entente avec le SDT, il est défini si le projet est d'intérêt cantonal et s'il peut bénéficier de la réserve de SDA. Les projets d'élargissement routier mineurs, sur des tronçons jusqu'à 1000 m² de SDA, passent sans problème. Mais le Conseil d'Etat décide tous les 6 mois des projets reconnus d'intérêt cantonal, pour l'ensemble des services, qui peuvent aller puiser dans la réserve des SDA. Les projets de l'OFROU ne sont pas attribués à la DGMR, mais peuvent concerner des hectares pour des élargissements de jonction, de bandes d'arrêt. Ces projets de rang fédéral doivent être compensés dans les cantons. Rien que pour la jonction de la Blécherette, 8 hectares sont concernés. Les corrections au niveau cantonal sont mineures, car il n'y a pas beaucoup de nouvelles routes. La nouvelle politique d'aménagement cyclable va influencer la demande en SDA.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.5 Description et coût des travaux

Deux tronçons, les No 15 et 17, sont mentionnés en page 6, soit deux routes qui mènent vers le Rhône. L'un a un trafic journalier de 11'450 véhicules, et l'autre de 9'150 véhicules. En page 10, il est mentionné que ce tronçon se situe sur un itinéraire du réseau d'agglomération, mesure du PA Chablais, liaison Vionnaz – Aigle, prévue dès 2027. Aucun aménagement cyclable n'est à réaliser, un itinéraire alternatif est privilégié. Il est confirmé d'une part qu'il y a une coquille pour le tronçon 17 dans le texte, car il ne mène pas à Vionnaz. D'autre part, il est constaté que ces deux routes à fort trafic traversent le Rhône pour aller en Valais. Que fait un cycliste pour traverser le Rhône jusqu'à la création du réseau cyclable d'agglomération en 2027 ? Les possibilités actuelles sont soit des routes au trafic chargé, soit des passerelles éloignées. Pourquoi la DGMR refuse de mettre une bande cyclable entre Ollon et Collombey et entre Yverne et Vionnaz ? Une réponse négative avait déjà été donnée lors d'une séance précédente qui concernait les aménagements de la sortie d'autoroute de St Triphon et l'installation des feux.

Techniquement, pour le tronçon entre Vionnaz et Aigle, un itinéraire alternatif est la solution retenue. L'idée est de passer par la route du vieux pont et la passerelle existante, qui sera maintenue dans le projet Rhône 3. La distance est comparable à celle de la RC 705. Cet itinéraire a l'avantage de desservir directement les principaux intérêts de cette partie de l'agglomération (gare, centre historique, zone industrielle). Concernant la RC 717 (tronçon 17), la nécessité de créer une liaison cyclable entre Ollon et Collombey a été reconnue dans le projet d'agglomération du Chablais, en priorité C du projet de 3^{ème} génération qui traite les aménagements cyclables à prévoir sur cet axe. L'alternative privilégiée est un itinéraire qui suppose la construction de 3 franchissements. En effet, le rapport coût-utilité de l'itinéraire par la RC 717 est défavorable. Les communes et les cantons privilégient une variante d'itinéraire un peu plus longue, soit 700 m de plus sur un trajet total de 6 km, mais qui ne comprend qu'une seule passerelle, au nord de l'étang aval, pour le franchissement du Rhône. Cette variante est devisée entre CHF 1.6 et 2.4 mio.

La stratégie privilégie l'itinéraire alternatif. La problématique de la temporalité est soulignée, car la mesure n'est pas finalisée. S'ajoute encore le projet Rhône 3 qui ne simplifie pas les choses. Le chantier prévu dans cet EMPD n'offre pas les largeurs nécessaires, notamment concernant le pont, avec un itinéraire qui ne serait pas continu, avec un trafic important.

1.5.3 Zone S et périmètre de protection des eaux PP

Un collecteur étanche va être refait à Aigle. Où va cette eau ?

Elle va dans les mêmes exutoires qu'aujourd'hui, soit en direction de la rivière. Il n'y a pas d'assainissement de l'eau, mais une protection de la zone de source. Le tronçon est rendu étanche pour éviter une contamination. Ces travaux d'entretien ne concernent que le tronçon concerné.

2. Mode de conduite du projet

L'EMPD mentionne l'utilisation de matériaux recyclés, et les entreprises sur place confirment l'effort fourni par la DGMR pour utiliser ces matériaux recyclés. Il est constaté que la promotion de l'utilisation de matériaux locaux est difficile à intégrer dans les critères de marchés publics.

Ce n'est pas dans les critères d'adjudication, mais dans le mode d'appel d'offre que les fournitures de grave intègrent une plus-value, pour les fournitures de grave d'origine suisse, et de grave recyclé d'origine suisse. Il n'a pas été remarqué de spéculation de la part des entreprises, et il est systématiquement possible de commander des matériaux d'origine suisse. Pour ce type de travaux, cela représente moins de 10% de l'appel d'offre en valeur absolue.

C'est une manière intelligente de faire cette promotion car cela signifie que les entreprises doivent tout remplir, y compris la plus-value.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

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

Froideville, le 6 février 2020

Le rapporteur :

(signé) Jean-François Thuillard

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Pierrette Roulet-Grin – Autoroutes : toutes les voies mènent au Canton de Vaud !

Rappel de l'interpellation

Le 18 mai dernier, les Vaudois apprenaient par les médias la création d'un établissement autonome de droit public, chargé de l'exploitation des autoroutes situées sur les cantons de Fribourg, Genève et Vaud.

La Confédération exigeant des synergies renforcées, les Conseils d'Etat de ces trois cantons ont en effet annoncé qu'ils présenteraient à leur Grand Conseil respectif la création de cet établissement.

Notons que, depuis 2008, ces trois cantons collaborent déjà au sein de l'unité territoriale II et remplissent cette mission avec savoir-faire et diligence. Quant à notre canton, il dispose de centres d'entretien bien organisés et performants, emploie un personnel qualifié qui se voit doté d'un matériel moderne et adéquat.

Situé au centre géographique de la nouvelle structure, Vaud bénéficie du plus vaste et du plus dense réseau autoroutier des trois cantons partenaires.

J'ai ainsi l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Quel est l'élément principal qui a suscité le changement de cap du Conseil d'Etat, l'incitant à adhérer à cette nouvelle structure?*
- Dans celle-ci, qui détiendra l'autorité fixant les priorités en matière d'entretien, de maintenance et d'amélioration du réseau ?*
- Quels seront les critères déterminants pour le financement de cet établissement autonome: au prorata des kilomètres d'autoroutes situés sur le canton? Sur d'autres critères? Alors lesquels?*
- Les collaborateurs restant des employés de leur canton, sont-ils tous logés à la même enseigne au niveau des salaires, des indemnités pour le travail des jours fériés ou celui de nuit ?*

Par avance, je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

Le 1er janvier 2008, suite à l'entrée en vigueur de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ("RPT") approuvée par le peuple Suisse le 28 novembre 2004, la Confédération est devenue l'unique propriétaire du réseau des routes nationales et assume désormais la responsabilité de la construction, de l'exploitation et l'entretien de ce réseau. Elle en supporte les coûts et peut confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés ou mixtes. Concernant l'exploitation et l'entretien des routes nationales, la Confédération conclut, avec les cantons ou des organismes responsables constitués par eux, des accords sur les prestations relatifs à l'exécution de l'entretien courant et des travaux d'entretien ne faisant pas l'objet d'un projet (article 83 alinéa 2 de la Constitution fédérale (Cst.) RS 101 et article 49 alinéa 3 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN) RS 725.11).

Le 11 décembre 2007, les cantons de Vaud, Fribourg et Genève, membres de l'Unité territoriale II (UT II) ont conclu, par l'intermédiaire de leurs Conseils d'Etat respectifs, une convention (intercantonale) relative à l'entretien des routes nationales de l'Unité territoriale II (la "Convention 2007"). La Convention 2007 met en œuvre un modèle de collaboration entre cantons sous la forme d'un partenariat conventionnel. Ce partenariat a conclu un accord sur les prestations avec l'Office fédéral des routes, aux termes duquel l'OFROU délègue l'exploitation et l'entretien des routes nationales de l'UT II au partenariat et désigne le canton de Vaud, soit pour lui la Direction générale de la mobilité et des routes ("DGMR"), comme l'exploitant de l'UT II.

Bien que les résultats des premières années soient satisfaisants, les objectifs économiques toujours plus contraignants imposés par la Confédération et les défis toujours plus complexes à relever, en particulier dans le domaine de la sécurité, ont mis en évidence les limites de l'organisation actuelle.

Les Conseils d'Etat des trois cantons partenaires au sein de l'UT II proposent d'organiser l'UT II sous la forme juridique d'un établissement autonome de droit public intercantonale, financièrement indépendant et doté de la personnalité juridique. Il agira sous le nom de "SIERA", acronyme de "S-ervice I-ntercantonale d'E-ntretien du R-éseau A-utoroutier".

La réponse à cette interpellation est en étroit lien avec l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) autorisant le Conseil d'Etat à adhérer à la Convention intercantonale sur le service intercantonale d'entretien du réseau autoroutier, EMPD en cours de traitement par les Parlements des Cantons de Vaud, Genève et Fribourg.

2. RÉPONSES AUX QUESTIONS

Question 1

Quel est l'élément principal qui a suscité le changement de cap du Conseil d'Etat, l'incitant à adhérer à cette nouvelle structure ?

La création du SIERA est le fruit d'une longue concertation entre les cantons partenaires. Depuis 2011, de nombreux modèles ont fait l'objet d'études et de simulations, afin de définir le modèle d'organisation le plus approprié aux contraintes économiques et politiques des trois cantons partenaires et aux demandes de réduction de coûts, de meilleure gouvernance et de transparence financière de l'OFROU.

La solution proposée permet de conserver le savoir-faire développé par les cantons depuis 2008 (et unanimement reconnu par les partenaires de l'UT II) en matière d'exploitation et d'entretien courant des routes nationales, avec une gestion axée sur la proximité qui permet de tenir compte au quotidien des intérêts des usagers et des intérêts de chaque canton partenaire.

Question 2

Dans celle-ci, qui détiendra l'autorité fixant les priorités en matière d'entretien, de maintenance et d'amélioration du réseau ?

Depuis le déploiement de la RPT en 2008, l'UT II assure l'exploitation et l'entretien des routes nationales sises sur le territoire des cantons de Fribourg et de Vaud et de la République et canton de Genève, pour le compte de l'OFROU. Ce dernier, propriétaire du réseau autoroutier, fixe les priorités en matière d'entretien, de maintenance et d'amélioration du réseau. Dans le cadre de cette collaboration, le Canton de Vaud est également un acteur crédible qui amène des solutions et des optimisations qui tiennent compte du contexte vaudois.

Question 3

Quels seront les critères déterminants pour le financement de cet établissement autonome : au prorata des kilomètres d'autoroutes situés sur le canton ? Sur d'autres critères ? Alors lesquels ?

La capitalisation du SIERA est principalement issue d'un apport en nature de chaque Canton Concordataire qui comprend des véhicules, engins et matériel d'exploitation dont les Cantons Concordataires auront transférés la propriété au SIERA.

Cet apport en nature est établi par une clé de répartition basée sur la moyenne des prestations des Cantons Concordataires durant les 10 dernières années. Les pourcentages de cette clé sont pour:

- Le Canton de Vaud : 55 % ;
- Le Canton de Fribourg : 25 % ;
- La République et Canton de Genève : 20 %.

Les montants encaissés de l'OFROU sur la base des prestations effectuées pour cet Office sont les éléments pris en compte.

La répartition des kilomètres n'entre pas en ligne de compte, sachant que les coûts par kilomètre de chaque tronçon ne sont pas homogènes, car ils varient en fonction de la charge de trafic, du nombre de voies ou de la présence de tunnels, par exemple.

Question 4

Les collaborateurs restant des employés de leur canton, sont-ils tous logés à la même enseigne au niveau des salaires, des indemnités pour le travail des jours fériés ou celui de nuit ?

Chaque employé mis à disposition du SIERA conserve son contrat de travail (de droit public) avec le Canton Concordataire qui l'aura engagé. Ses droits, obligations et privilèges (notamment en termes de salaire, indemnités et/ou prestations sociales) sont régis, comme c'est le cas actuellement, par le droit public du Canton Concordataire de son engagement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 octobre 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Andreas Wüthrich et consorts – "Alternative 2050" pour l'autoroute A9 : Du bruit ne peut pas être supprimé par du silence !

Rappel de l'interpellation

Pour ce printemps, l'Office fédéral des routes (OFROU) annonce vouloir prendre une décision "pour faire sauter les bouchons de l'A9", selon le titre de l'article publié par 24Heures dans son édition du 25 novembre 2017.

Dans ce reportage, il est fait mention de quatre différents scénarios que l'OFROU est en train d'examiner :

- *La première variante serait un élargissement de quatre à six voies entre Montreux et Lausanne-Vennes ;*
- *Ensuite, il y a trois variantes contenant des nouveaux tronçons ou des tronçons supplémentaires en souterrain de Lutry à Vevey.*

Il est d'ores et déjà établi qu'aucune de ces quatre variantes ne diminuerait les nuisances insupportables pour les habitants de Belmont et des hauts de Lutry.

Pourtant, il existe encore une variante supplémentaire qui mériterait toute l'attention des autorités fédérales et cantonales :

- *La construction d'un nouveau tunnel autoroutier depuis Lausanne-Vennes jusqu'à Chexbres, offrant autant de capacités que les quatre autres scénarios évoqués ci-dessus.*

Un tel projet de construction avait déjà été établi dans les années 1960-70, avant la construction de l'A9. Il a été repris et adapté ces dernières années par les ingénieurs expérimentés Giacomini et Mingard, de Lutry. Ce projet, appelé "Alternative 2050", offre de nombreux avantages, dont une désaffectation du tronçon de l'autoroute actuelle qui permettrait d'importants gains de surfaces (100 ha) et un coût de construction tout à fait raisonnable. Ce projet aurait encore l'avantage non négligeable de permettre sa construction sans perturbation de la circulation autoroutière durant les travaux.

Le Conseil fédéral, dans son message de 2014, propose lui aussi de déplacer l'autoroute afin de protéger et supprimer les perturbations dues aux travaux.

C'est pourquoi nous sommes persuadés qu' "Alternative 2050" mériterait largement d'être pris en considération par l'OFROU.

Ce tronçon d'autoroute est situé entièrement sur le territoire de notre canton, touchant le paysage protégé de Lavaux, particulièrement sensible et traversant de nombreuses zones habitées, occasionnant des désagréments déraisonnables pour un nombre important de sa population. Or, jusqu'à ce jour, le Conseil d'Etat ne s'est pas prononcé en faveur de ce projet. Au contraire, sur une demande du Département fédéral des transports (DETEC) pour des allègements des normes de bruit en vue d'une augmentation de la capacité de l'A9 existante, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), en date du 22 juin 2017, lui a adressé un préavis positif avec modifications.

Nous avons donc l'honneur de poser les questions suivantes au gouvernement de notre canton :

- *De quel pouvoir le Conseil d'Etat est-il pourvu afin d'influencer les décisions de l'OFROU qui concernent les tronçons autoroutiers situés sur le territoire vaudois traversant, en l'espèce, la zone protégée de Lavaux inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO ?*
- *Pourquoi ne s'oppose-t-il pas fermement à des requêtes de l'OFROU afin de rendre possible l'élargissement de l'autoroute actuelle avec l'inévitable augmentation des nuisances pour la population ?*

- *Le Conseil d'Etat craint-il qu'une prise de position ferme en faveur d'un projet susceptible de résoudre les problèmes de l'A9 porte préjudice à d'autres importants projets autoroutiers dans notre canton, comme le contournement de Morges, par exemple ?*
- *Que pense le Conseil d'Etat du projet "Alternative 2050" élaboré par le bureau d'ingénieurs Giacomini et Mingard, projet encore extensible jusqu'à Vevey, si nécessaire ?*
- *Le Conseil d'Etat est-il prêt à s'engager auprès de l'OFROU en faveur de ce projet ?*
- *Quel intérêt peut susciter pareil projet qui permettrait de libérer d'importantes surfaces (100 ha), y compris des surfaces d'assolement agricoles (SDA), dans une zone protégée ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Dans la mesure où l'interpellation porte :

- d'une part sur les études préliminaires que conduit l'Office fédéral des routes sur les solutions à apporter à long terme au problème du goulet d'étranglement de l'autoroute A9 entre Villars-Ste-Croix et Montreux ;
- d'autre part sur les travaux d'entretien en cours et prévus sur cet axe ainsi que de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU),

il y a lieu de compléter l'information du Grand Conseil sur ces deux projets bien distincts.

Etude préliminaire du goulet d'étranglement Villars-Ste-Croix - Montreux

L'OFROU, en étroite collaboration avec le Canton et avec l'implication des communes concernées, conduit actuellement une étude préliminaire sur l'A9, entre Villars-Ste-Croix et Montreux. Cette étude a pour objectif de déterminer la meilleure solution permettant d'augmenter, à long terme, la capacité autoroutière et ainsi supprimer le goulet d'étranglement déjà observé et qui tend à s'aggraver d'année en année. Selon le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES), étape 2020-2023, récemment mis en consultation et qui sera soumis prochainement au Parlement fédéral, l'horizon de réalisation d'un projet traitant ce goulet d'étranglement se situera au-delà de 2040.

Les premiers enseignements de l'étude en cours montrent qu'un "simple" élargissement de cette autoroute à 3 voies (respectivement à 4 voies entre Villars-Ste-Croix et Vennes), plus une BAU dans chaque sens, est inadapté au contexte local, particulièrement sensible comme le rappelle, à raison, l'interpellant. Dans le cas de l'A9 entre Villars-Ste-Croix et Montreux, les contraintes urbaines ou celles liées au site En Lavaux, obligent à confiner la variante "d'élargissement" majoritairement dans le domaine public existant des routes nationales. De ce fait, l'augmentation du nombre de voies de circulation se fait souvent au détriment des BAU qui devraient être partiellement supprimées, en particulier entre Belmont et l'échangeur de La Veyre.

C'est pourquoi l'OFROU considère également trois autres variantes comprenant de nouveaux tracés autoroutiers. L'une de ces variantes comprend le démantèlement de l'autoroute existante, remplacée par un tracé souterrain et correspond, dans son principe, au projet "Alternative 2050".

L'interpellant indique qu'aucune des quatre variantes ne diminuerait les nuisances insupportables pour les habitants de Belmont et des hauts de Lutry. Cette affirmation est fondée sur les informations nécessairement incomplètes relatives à l'étude conduite par l'OFROU présentées par le quotidien 24 heures dans son édition du 25 novembre 2017.

Il importe d'indiquer ici que :

- l'objectif de l'étude préliminaire est de trier, parmi les grandes familles de variantes, celle qui sera jugée la meilleure sur l'ensemble des critères d'évaluation et qui sera ensuite affinée aux différents stades d'étude restant à conduire pour un projet d'une telle envergure. Les nouveaux tronçons des variantes considérées devront en particulier respecter les normes de bruit plus sévères pour les nouvelles installations ;

- à ce titre, des sous-variantes des lieux d'accrochage de nouveaux tronçons en tunnel sont également évaluées, au-delà des familles de variantes présentées à la presse par l'OFROU. Ainsi un nouveau tracé avec un accrochage à l'autoroute actuelle situé à l'ouest de Lutry et des tunnels de Belmont est également considéré par l'étude en cours ;
- les représentants des communes et de l'Etat dans les structures du projet conduit par l'OFROU sont particulièrement attentifs à la bonne prise en compte, par l'OFROU, du contexte local décrit par l'interpellant ;
- à la date à laquelle le Conseil d'Etat adopte cette réponse, l'évaluation des variantes est en cours. Leurs avantages et inconvénients, leurs impacts environnementaux, paysagers, humains ou financiers ne sont pas encore connus du Conseil d'Etat ou des représentants cantonaux et communaux dans les structures de projet.

Travaux d'entretien et utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (BAU)

Les problèmes d'engorgement sont d'ores et déjà une réalité sur cette autoroute, notamment en accès à l'agglomération Lausanne-Morges. Dans l'attente d'une résolution à long terme du problème d'engorgement et dans le cadre des travaux d'entretien que l'OFROU mène déjà depuis quelques années entre Villars-Ste-Croix et Chexbres, cet office a inclus des mesures d'optimisation de l'autoroute existante qui permettront d'améliorer la fluidité et la sécurité entre Vennes et Belmont. Cette optimisation consiste à utiliser les BAU entre Vennes et Belmont pour y offrir une troisième voie dans chaque sens aux heures de pointe (comme aux abords de Morges sur l'A1). Pour assurer cette troisième voie de circulation de manière continue entre Vennes et Belmont, l'élargissement des tunnels de Belmont est nécessaire. Cet élargissement a fait l'objet d'une mise à l'enquête et la procédure fédérale y relative suit son cours.

Le Conseil d'Etat est particulièrement sensible à la nécessité de disposer d'un contournement autoroutier efficace de l'agglomération Lausanne-Morges. Comme le prévoit le Projet d'agglomération Lausanne-Morges, l'usage accru de ce contournement pour les besoins d'accessibilité de l'agglomération conditionne son développement et les mesures qui seront prises au sein de celle-ci en faveur d'une modération des trafics dans les quartiers habités, des transports publics et de la mobilité douce.

En réponse à diverses interventions parlementaires, le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion d'indiquer au Grand Conseil son soutien à des mesures de gestion du trafic innovantes, telles que l'usage de la BAU, notamment dans les cas où une résolution des problèmes par le développement des infrastructures n'est envisageable qu'à long terme, ce qui est le cas ici.

Cela étant, le Conseil d'Etat reste attentif au fait que, tant les solutions à long terme que l'utilisation de la BAU tiennent compte du contexte local et de la nécessaire maîtrise des impacts, notamment dans le domaine du bruit routier.

Réponses aux questions

1. De quel pouvoir le Conseil d'Etat est-il pourvu afin d'influencer les décisions de l'OFROU qui concernent les tronçons autoroutiers situés sur le territoire vaudois traversant en l'espèce, la zone protégée de Lavaux inscrite au patrimoine mondiale de l'UNESCO ?

La Confédération est seule compétente pour la planification et l'aménagement des routes nationales. Afin de garantir la faisabilité des mesures proposées, l'OFROU implique systématiquement les instances cantonales et régionales dans les études qu'il pilote.

Le Conseil d'Etat rappelle que les contraintes légales, relevant notamment des questions environnementales ou des zones de protection du patrimoine et du paysage s'imposent également à l'OFROU. Le Conseil d'Etat rappelle en outre le cadre légal fédéral en matière de financement du réseau autoroutier qui prévoit l'éventualité d'une participation cantonale au financement des projets autoroutiers dans la mesure où il serait établi qu'une part des investissements excède les besoins fédéraux.

Cela étant, le Conseil d'Etat soutient le fait qu'une variante proche de la proposition "Alternative 2050" fasse partie des quatre variantes qui sont actuellement en cours d'examen approfondi.

L'étude préliminaire et l'évaluation des variantes étant en cours, le Conseil d'Etat ne peut se forger un avis pour le moment sur la variante qu'il y aura lieu de soutenir, dans l'intérêt cantonal global.

2. Pourquoi ne s'oppose-t-il pas fermement à des requêtes de l'OFROU afin de rendre possible l'élargissement de l'autoroute actuelle avec l'inévitable augmentation des nuisances pour la population ?

L'optimisation de la capacité entre Vennes et Belmont par l'utilisation des BAU telle qu'envisagée dans le cadre du programme d'entretien constitue une opportunité de désengorger l'autoroute dans les meilleurs délais et de soutenir le développement de l'agglomération Lausanne-Morges. Si cette opération n'est pas possible, il faudra au mieux attendre 2040-50 pour voir se concrétiser la solution qui sera recommandée par l'étude préliminaire. La situation actuelle d'engorgement va entretemps empirer dans son étendue et dans sa durée, avec d'inévitables nuisances supplémentaires pour la population qui subirait les reports de trafic sur le réseau local, sans résoudre les problèmes pour la population proche. Les conséquences de la congestion seraient également importantes pour les habitants et entreprises vaudois en général.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat soutient le recours à l'utilisation de la BAU proposé par l'OFROU dans le cadre des travaux d'entretien à court terme.

Le Conseil d'Etat relève cependant que si les services de l'Etat ont préavisé favorablement le projet d'optimisation de l'autoroute entre Vennes et Belmont, ils l'ont fait en soutenant la nécessité pour l'OFROU de prendre des mesures d'assainissement environnementales (particulièrement en ce qui concerne les nuisances sonores) dans le cadre de cette opération d'entretien.

3. Le Conseil d'Etat craint-il qu'une prise de position ferme en faveur d'un projet susceptible de résoudre les problèmes de l'A9 porte préjudice à d'autres importants projets autoroutiers dans notre canton, comme le contournement de Morges, par exemple ?

Le Conseil d'Etat a une position ferme en faveur d'un projet susceptible de résoudre les problèmes de l'A9 à court terme. Compte tenu de l'état d'avancement des réflexions relatives à un projet à long terme de plus grande envergure, des volumes d'investissements considérables en jeu, de la priorisation déjà faite par la Confédération en fonction du niveau de saturation de l'ensemble des goulets d'étranglements sur le réseau des routes nationales, de la durée des procédures et du processus d'obtention du financement fédéral de ce projet, le Conseil d'Etat estime que l'utilisation de la BAU à court terme s'impose. Par ailleurs, le Conseil d'Etat développe les infrastructures de transport public et soutient le report modal permettant d'atténuer l'engorgement des axes routiers.

S'agissant de la position cantonale à tenir quant aux solutions à long terme pour l'A9, le Conseil d'Etat attendra pour se déterminer le résultat de l'évaluation des variantes envisagées et les conclusions que la Confédération en tirera.

Cependant, le Canton, représenté par ses services (SDT, SIPAL, DGE, DGMR...) et les communes concernées, représentées par des répondants régionaux désignés, suivent de manière étroite l'étude en cours, en étant attentifs à ce que les intérêts cantonaux et locaux soient pris en compte.

Dans le PRODES 2020-2023, le contournement de Morges et l'élimination du goulet d'étranglement sur l'A9 ne sont pas programmés au même horizon. Le premier, plus urgent selon le projet de message du Conseil fédéral, se situe à l'horizon de réalisation 2040, avec un coût brut 2016 hors taxes estimé à 3'148 millions de francs. Le second est colloqué dans la catégorie "autres horizons de réalisation", avec un coût brut 2016 hors taxes estimé à 1'521 millions de francs. Le projet de message du Conseil fédéral prévoit dans un premier temps de proposer au Parlement de libérer en 2019 2'267 millions, pour les projets prêts à être réalisés, sur les 10'956 millions de besoins estimés pour l'ensemble des projets colloqués dans l'horizon de réalisation 2030. Les décisions relatives au financement définitif du contournement de Morges et du goulet d'étranglement de l'A9 n'interviendront que dans des programmes de développement ultérieurs, au terme des études correspondantes. Le Conseil d'Etat relève cependant l'existence du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, en faveur duquel il s'était engagé. Ce fonds pose des bases solides pour un financement pérenne des routes nationales.

Les horizons de réalisation de chaque goulet d'étranglement au niveau fédéral peuvent changer au fil des mises à jour du PRODES qui auront lieu en principe tous les quatre ans. Le rapport coût-utilité de chaque projet est un des critères déterminants de la Confédération pour la sélection des projets au niveau fédéral. En théorie, une "mise en concurrence" des deux projets vaudois serait possible. Mais c'est surtout à l'échelle suisse qu'il faut s'attendre à une concurrence entre les nombreux projets d'élimination des goulets d'étranglement.

4. Que pense le Conseil d'Etat du projet "Alternative 2050" élaboré par le bureau d'ingénieurs Giacomini et Mingard, projet encore extensible jusqu'à Vevey, si nécessaire ?

Le Conseil d'Etat estime que cette idée mérite d'être explorée au même titre que d'autres variantes et est satisfait que l'OFROU l'ait intégrée dans ses réflexions. Il attend le résultat de l'évaluation pour se forger une opinion documentée sur l'ensemble des variantes.

5. Le Conseil d'Etat est-il prêt à s'engager auprès de l'OFROU en faveur de ce projet ?

En temps utile, le Conseil d'Etat soutiendra la variante qui permettra la suppression du goulet d'étranglement de l'A9 dans de bonnes conditions pour la région concernée (environnementales, paysagères...) et pour le Canton dans son ensemble. Il aura également à l'esprit l'acceptabilité, d'un point de vue financier, de la variante qui sera retenue.

6. Quel intérêt peut susciter pareil projet qui permettrait de libérer d'importantes surfaces (100ha), y compris des surfaces d'assolement agricoles (SDA), dans une zone protégée.

L'étude et l'évaluation des variantes doit précisément mettre en relation les avantages ou intérêts à libérer des surfaces. Il y aura lieu d'identifier quel pourrait être le devenir de ces surfaces d'une part et les coûts que cette libération représenterait d'autre part, ceci dans une appréciation globale de la gestion des matériaux et de l'éventuelle reconstitution de surfaces d'assolement, dans les secteurs qui s'y prêteraient.

Le Conseil d'Etat estime prématuré de se prononcer sur ces aspects en son état de connaissance. Il relève cependant, en amont de cette évaluation que :

- dans la zone de protection de Lavaux, principalement concernée par ces réflexions, une valorisation de terrains en vue de leur affectation en zone à bâtir ne serait ni légalement possible ni souhaitable ;
- que l'autoroute qui pourrait potentiellement être démantelée n'est que dans une très faible mesure située aux abords de surfaces d'assolement, la zone viticole n'étant en effet pas considérée en tant que telle.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 octobre 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Laurence Cretegnny et consort - Enquêtes de circulation, enquête française sur sol vaudois, en quête de bon sens ?

Rappel de l'interpellation

Les 7 et 12 juin dernier, plus d'un ont été surpris, désagréablement, de voir fleurir de la signalisation française, provoquer des bouchons sur la route de l'Etraz et dans la ville de Rolle, un feu rouge bloquant la circulation pendant environ 6 à 8 minutes et des véhicules aux plaques françaises et panneaux de circulation français squattant des propriétés privées sans en demander l'autorisation. De plus, une obligation formelle fut faite aux automobilistes de s'arrêter et de participer au sondage des enquêteurs français et tout cela sur sol vaudois.

Après un téléphone à la gendarmerie afin de s'informer — cette dernière ayant dû se renseigner également — il semble que c'est une pratique courante du canton d'engager des Français pour ce genre de tâche.

J'ai donc l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Est-ce vraiment une pratique courante d'engager des personnes françaises pour une enquête de circulation sur sol vaudois ?*
- Le canton n'a-t-il pas les effectifs nécessaires ?*
- Est-ce que notre gendarmerie se déplace sur sol français pour procéder aussi à des enquêtes sur la circulation ?*
- Les communes sont-elles informées ?*
- Les questions posées aux automobilistes par les enquêteurs français sont-elles convenues avec nos autorités cantonales ?*
- Les réponses aux questions permettent-elles une plus-value à la circulation routière vaudoise ?*

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

Souhaite développer.

(Signé) Laurence Cretegnny et 1 cosignataire

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Dans le cadre d'une étude transfrontalière, portant sur un périmètre élargi de l'agglomération du Grand Genève et intégrant le District de Nyon, des enquêtes ont été réalisées sur la période allant du 5 au 21 juin dernier, dans le but de collecter les données de base sur les trafics de transit et d'échange.

Parmi vingt postes enquêtés au cordon extérieur de cette agglomération, deux étaient situés sur territoire vaudois: sur la route de l'Etraz à Féchy et sur la RC1 à Rolle. Les dix-huit restants étaient situés en France voisine.

Les enquêtes en question, appelées "enquête cordon" présentaient deux modules :

- des comptages de trafic obtenus via des tubes pneumatiques installés au niveau des postes définis sur toute la période susmentionnée;
- des interviews visant à collecter, entre autres, l'origine et la destination d'un échantillon représentatif des déplacements transitant par les postes définis (soit environ 20% du trafic un jour représentatif donné).

Les enquêtes par interviews ont ainsi eu lieu le 7 juin à Féchy et le 12 juin à Rolle.

L'étude ainsi que l'"enquête cordon" ont été mandatées par le groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) en charge des transports publics transfrontaliers et représentant un partenariat entre des autorités publiques suisses (Canton de Genève et Canton de Vaud) et françaises (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Communauté de communes du Genevois, Communauté de communes du Pays de Gex).

Le mandat a fait l'objet d'une procédure ouverte d'appel d'offres pour les marchés publics diffusé au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE). Seules deux offres ont été reçues, toutes deux émanant de bureaux français. Le marché a été adjugé à l'entreprise présentant l'offre économiquement la plus avantageuse. Elle a notamment fait valoir l'expérience la plus solide dans le domaine (près de vingt ans) et la meilleure maîtrise des enjeux techniques.

En parallèle, et dans le cadre de mandats séparés et indépendants également contractés par le GLCT, une analyse des mêmes indicateurs visés par l'enquête cordon "physique" est réalisée sur la base des nouvelles données numériques fournies par les opérateurs de téléphonie mobile. Ces données dites "massives" (Big data) représentent le suivi des traces des téléphones portables, et sont pour le cas d'espèce collectées auprès des opérateurs de téléphonie suisse et français, au niveau des mêmes postes et dans la même période. Cette enquête "numérique", faisant l'objet d'un contrat de "Recherche & développement", vise à tester les potentiels innovants offerts par les nouvelles technologies dans l'analyse de la demande en mobilité.

Il est ainsi important de souligner que les enquêtes physique et numérique sont complètement indépendantes. Elles sont réalisées en parallèle, au niveau des mêmes postes et au cours de la même période, dans la seule optique d'éprouver la fiabilité et la bonne représentativité des nouvelles enquêtes numériques, sur la base des résultats des traditionnelles enquêtes physiques. L'une comme l'autre sont réalisées en conformité avec la loi sur la protection des données suisse (LPD, RS 235.1) et le nouveau règlement général européen sur la protection des données personnelles (RGPD, numéro CELEX: 32016R0679). L'enquête numérique, tout comme l'enquête physique, fournit des macros statistiques sur l'importance des flux de déplacements, leur structure et leur répartition spatiale et temporelle.

Ces nouvelles enquêtes numériques, une fois éprouvées, devraient permettre à terme de minimiser significativement les nuisances induites par les enquêtes physiques traditionnelles (gênes à la circulation du trafic routier pour conduire les interviews, bruit induit par le passage des véhicules sur les tubes pneumatiques, etc.).

Détails supplémentaires sur l'enquête physique

Les enquêtes par interview font partie des outils incontournables utilisés pour collecter les données de base, nécessaires à toute étude de mobilité. Leur méthodologie, pour le trafic routier, intègre toutefois certaines contraintes:

- elles nécessitent d'arrêter les usagers des sections ciblées du réseau routier pour les soumettre à un questionnaire, généralement très court. Pour des questions de sécurité et afin de maîtriser le risque d'accident, un dispositif de chantier avec feu est indispensable;
- afin d'éviter d'induire des changements des comportements de déplacement et donc des distorsions des indicateurs de base analysés, aucune information au grand public ne peut être donnée au préalable.

Pour le cas d'espèce, le questionnaire administré a été conçu pour que la réponse prenne entre 30 secondes et 1 minute. La réponse est purement consensuelle, et est collectée au bon vouloir des enquêtés (pas d'obligation en cas de refus). Les informations collectées portent sur: l'origine et la destination du déplacement, le motif du déplacement (travail, loisirs, achat, etc.) ainsi que l'opérateur de téléphonie mobile.

Cette dernière question, quelque peu inédite, a dû être introduite pour vérifier la validité statistique de l'échantillon analysé par l'enquête numérique. L'objectif visé est l'estimation de la part de marché des opérateurs de téléphonie mobile dans les sections analysées du réseau routier, dans le but de corrélérer les charges de trafic relatives fournies par l'enquête numérique aux charges mesurées par les comptages et obtenir ainsi des charges absolues. En effet, si les opérateurs de téléphonie mobile peuvent fournir une estimation de leur part de marché dans un territoire donné sur la base du lieu de résidence, on ne peut pas encore certifier que cette valeur est valable pour une portion donnée du réseau routier qui voit transiter des personnes provenant d'origines diverses et variées.

Pour finir, soulignons que, pour l'enquête physique comme pour l'enquête numérique, il n'est absolument pas possible, à partir des données collectées, de remonter à la personne. En effet, le questionnaire de l'enquête physique est réalisé à grande échelle, et aucune donnée sensible et relevant du registre des données personnelles n'est collectée. Par ailleurs, les opérateurs de téléphonie mobile sont, comme évoqué plus haut, soumis à la LPD suisse ainsi qu'au RGPD européen. Aucune donnée collectée via l'enquête physique n'est évidemment transmise à ces opérateurs.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions de l'interpellation.

Réponses aux questions

1. Est-ce vraiment une pratique courante d'engager des personnes françaises pour une enquête de circulation sur sol vaudois ?

Le projet étant multipartenarial et transfrontalier, de surcroît financé par le programme "Interreg", le mandataire a été sélectionné à l'issue d'une procédure ouverte d'appel d'offres pour marchés publics. Seules deux offres ont été reçues, toutes deux émanant de bureaux français. Aucune entreprise suisse n'a soumissionné à ce marché, alors qu'il arrive que des entreprises suisses gagnent des mandats de même nature. Ce fut le cas par exemple d'une récente étude sur la desserte transfrontalière en transports publics lacustres, où le marché a été adjugé à un bureau d'ingénieurs-conseils suisse.

Pour les deux postes enquêtés sur Vaud, l'entreprise française a fait appel à des intérimaires via une agence de placement pour travail temporaire basée à Lausanne. Ces personnes devaient ensuite bénéficier d'une formation de trois heures minimum par l'entreprise mandataire avant l'intervention. Le jour de l'enquête, l'encadrement du personnel intérimaire et le suivi des opérations sur site est assuré par un chef de poste, issu pour sa part directement de l'entreprise mandataire et devant avoir bénéficié d'une formation spécifique liée aux besoins de chaque poste.

2. Le Canton n'a-t-il pas les effectifs nécessaires ?

En conséquence de la réponse à la question précédente, il ne s'agissait pas ici d'une opération strictement cantonale, mais d'un projet multipartenarial et transfrontalier, financé via un programme de coopération transfrontalière. La même entreprise mandataire est ainsi intervenue sur les 20 postes enquêtés en Suisse et en France voisine.

3. Est-ce que notre gendarmerie se déplace sur sol français pour procéder aussi à des enquêtes sur la circulation ?

Comme tous les partenaires concernés du GLCT, le Canton de Vaud a assuré le suivi du déroulement de l'enquête sur les deux postes enquêtés sur son propre territoire. C'est ainsi que le dispositif de chantier a été soumis à un inspecteur de signalisation cantonal, à un chargé de sécurité routière cantonal, à la police cantonale ainsi qu'au service de la sécurité publique de la commune.

A l'issue de ces consultations, des modifications ont été apportées au dispositif de signalisation proposé initialement par le mandataire. Celles-ci ont été transmises à ce dernier une semaine avant le début des enquêtes (courrier adressé au mandataire le 30 mai 2018 et accusé de réception reçu le jour même).

Les jours d'enquêtes venus, des passages sur site ont été assurés par l'inspecteur de signalisation et par les forces de l'ordre compétentes, notamment en vue de vérifier la conformité du dispositif mis en place avec les dispositions suisses en vigueur en matière de sécurité routière.

Le premier jour d'enquête (le 7 juin à Féchy), un premier contrôle de l'inspecteur cantonal a révélé l'usage de panneaux de signalisation non conformes. Des consignes ont alors été données au mandataire pour que des mesures correctives soient prises pour le deuxième jour d'enquête. En dehors de ce problème et le dispositif n'étant pas jugé dangereux outre mesure, l'enquête n'a pas été suspendue et des panneaux conformes "Attention danger" ont été fournis et introduits dans le dispositif en mesure palliative.

Le deuxième jour d'enquête (le 12 juin à Rolle), un deuxième contrôle de l'inspecteur cantonal a montré que les consignes données au mandataire n'avaient de nouveau pas été appliquées. Le dispositif n'étant encore une fois pas jugé dangereux et dans l'optique de ne pas mettre en péril l'ensemble de l'étude, les mêmes mesures palliatives ont été reconduites. En effet, les résultats ne sont valables que si les vingt postes prévus sont enquêtés de manière concomitante.

Au vu des manquements constatés dans la conduite de l'enquête, révélés par le passage des forces de l'ordre et de l'inspecteur de signalisation cantonal, le Canton de Vaud a demandé l'application de sanctions à l'entreprise mandataire. Ce point a été porté à la connaissance de l'assemblée du GLCT, et validé par l'ensemble des partenaires, lors de leur dernière séance en date du 22 juin dernier. Des discussions sont en cours pour la définition des modalités de ces sanctions.

S'agissant des impacts sur les conditions de circulation et sur la base d'une observation sur une période de 30 minutes par poste en période de pointe, les retours de la police cantonale, du service de la sécurité publique de la commune et de l'inspecteur cantonal n'ont pas révélé l'occurrence de dysfonctionnements particuliers à signaler. Le temps d'administration du questionnaire n'excédait pas 1 minute par véhicule.

4. Les communes sont-elles informées ?

Les communes ont été informées par courrier adressé à leurs Municipalités respectives le 31 mai 2018.

5. Les questions posées aux automobilistes, par les enquêteurs français, sont-elles convenues avec nos autorités cantonales ?

Le questionnaire a été validé par le représentant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) au comité technique de l'étude transfrontalière. Un papillon présentant les objectifs généraux de l'enquête a également été distribué aux conducteurs interviewés.

Soulignons que les enquêteurs devaient être en mesure de fournir, en cas de questions, des informations relativement aux questions posées, à leur sens et à l'information recherchée, tout en veillant à ne pas allonger la durée de l'interview et donc les conséquences sur le trafic. Le dispositif de formation des enquêteurs est ainsi également pointé parmi les défaillances relevées dans l'intervention du mandataire et où des sanctions ont été demandées par le Canton de Vaud.

6. Les réponses aux questions permettent-elles une plus-value à la circulation routière vaudoise ?

Les réponses aux questions apportent une plus-value indirecte à la circulation routière vaudoise. Les données collectées sont destinées à alimenter un outil de prévision du trafic portant sur un territoire élargi de l'agglomération du Grand Genève dont le District de Nyon fait partie. Du fait d'une meilleure connaissance des besoins en déplacements, cet outil permet d'évaluer le bien fondé des différents projets d'amélioration des infrastructures et offres de transport, que ce soit sur la route ou sur le réseau de transports publics.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 août 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation François Pointet et consorts – Acquisition de véhicules respectueux de l'environnement, l'Etat traîne-t-il les pieds ?

Rappel de l'interpellation

Dans son rapport « Audit sur la gestion du parc de véhicules de l'Etat de Vaud » du 24 mars 2010, la Cour des comptes pointe le manque d'empressement de l'Etat à l'acquisition de véhicules respectueux de l'environnement. Dans sa réponse à une simple question d'Alexandre Rydlo (16_QUE_046) du 3 mai 2016, le Conseil d'Etat affirme que le marché des véhicules électriques ne répond pas aux besoins de l'Etat.

Il est reconnu que le marché évolue très vite pour ce qui est des véhicules légers et que des progrès prometteurs sont réalisés pour ce qui est des véhicules utilitaires.

La réponse à cette simple question ne se focalise que sur l'adéquation du marché, mais occulte le devoir d'exemplarité de l'Etat. La problématique de la structure des coûts des véhicules respectueux de l'environnement, qui défavorise ces derniers sur les marchés publics, n'est pas non plus abordée, alors que les coûts des véhicules électriques sur l'ensemble de leur durée de vie semblent plus faibles que les véhicules thermiques et que leur atteinte sur la qualité de l'air lors de leur utilisation est quasiment nulle. Finalement, il ne suffit pas d'attendre l'évolution du marché, il faut aussi se préparer à l'évolution du parc de véhicules.

Nous souhaitons donc poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Quelle proportion de véhicules légers, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*
2. *Quelle proportion de véhicules utilitaires, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*
3. *Est-ce que le parc de véhicules de l'administration cantonale contient des véhicules électriques et si oui combien ?*
4. *Est-il prévu d'acquérir des véhicules électriques ?*
5. *Est-il prévu de mettre en place un réseau de bornes de recharge pour développer l'utilisation de véhicules électriques dans l'administration? Si oui, est-il prévu de laisser des utilisateurs hors des services de l'Etat utiliser ces bornes ?*
6. *Est-ce que le coût total d'acquisition est prévu comme critère dans les appels d'offres de l'administration cantonale et est-ce que des mesures pour amener les mandataires à développer ce concept sont prises ?*
7. *Est-ce que les impacts des véhicules sur la qualité de l'air et la santé publique sont pris en compte dans les appels d'offres de l'administration cantonale?*
8. *Est-ce que les compétences en maintenance de véhicules respectueux de l'environnement sont existantes au sein de l'administration, ou est-il prévu de les acquérir ?*

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

La mobilité représente un tiers des émissions de CO₂ en Suisse. Le Conseil d'Etat est conscient qu'il s'agit d'un enjeu majeur au niveau climatique et qu'une révolution est en marche pour y répondre, via notamment l'émergence de la mobilité électrique.

Le Conseil d'Etat rappelle toutefois que la politique de mobilité cantonale repose sur deux piliers principaux : d'une part, la complémentarité des modes de transport et d'autre part, le développement des réseaux de mobilité, en priorité le réseau des transports publics et les itinéraires cyclables. L'augmentation régulière des prestations des transports publics, voulue par le Conseil d'Etat, vise un objectif de transfert modal ambitieux et une maîtrise du trafic automobile.

C'est dans ce contexte que la mobilité électrique doit s'intégrer, au-delà de ses aspects technologiques et tout en consolidant la cohérence d'ensemble de la politique cantonale. Ainsi, l'exemplarité de l'action de l'Etat en matière de mobilité se manifeste prioritairement par une incitation à ses collaborateurs d'utiliser des modes de déplacement respectueux de l'environnement. Lorsque ni le transport public ni la mobilité douce ne répondent aux besoins du collaborateur, la voiture individuelle peut être privilégiée et, dans ce cas, un véhicule électrique peut s'avérer être le bon choix, particulièrement dans des régions urbaines et périurbaines où les émissions polluantes doivent être réduites (bien que ces régions sont également celles dans lesquelles les transports publics sont les plus développés).

Si la voiture électrique présente des avantages indéniables, comme une réduction importante de la pollution de l'air et de la consommation de CO₂ sur le lieu d'émission, voire une réduction du bruit à très basse vitesse, elle génère, sur l'entier de son cycle de vie, des impacts environnementaux importants. Certes, des perspectives d'amélioration existent, notamment en matière de batteries et le Conseil d'Etat suivra de près l'évolution de cette technologie.

Les implications de la mobilité électrique ne sont pas anodines, et il est nécessaire d'anticiper et d'accompagner autant que faire se peut la transition en matière de nouveaux modes de propulsion.

Le Conseil d'Etat est conscient qu'il est nécessaire de développer les infrastructures de recharge afin d'anticiper les tendances du marché et profiter des nombreux avantages environnementaux associés aux véhicules électriques.

Le Conseil d'Etat a une attitude proactive face aux changements à venir. Par la Direction générale de l'environnement (DGE - DIREN), il a déjà fait réaliser plusieurs études sur le sujet dans le but d'en cerner les enjeux, les contraintes et les opportunités. L'une de ces études a permis de dresser un état des lieux du réseau de recharge dans le canton et a identifié les localisations les plus appropriées pour des bornes de recharge complémentaires. L'ensemble des différentes études menées à ce jour constitue le socle d'une réflexion globale.

Une stratégie cantonale relative à l'énergétique de la mobilité, incluant un plan de mesures est en cours d'élaboration, en concertation entre les services concernés. Idéalement elle devrait être finalisée et publiée d'ici la fin de l'année 2020. Elle intégrera une planification cantonale intentionnelle en matière de bornes de recharge et sera accompagnée de mesures assurant sa mise en œuvre. Les communes concernées ainsi que les distributeurs et les gestionnaires des réseaux d'électricité seront bien entendu associés à la démarche.

Parallèlement à ces démarches de politique cantonale, le Conseil d'Etat vient d'accorder un crédit d'étude à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour déterminer quel type de propulsion est le plus adéquat pour les différentes catégories de véhicules de l'ACV.

Actuellement le parc de véhicules et machines du Canton de Vaud est composé d'environ 1'400 objets répartis dans différentes catégories allant de la voiture à la machine en passant par des camions et autres porte-outils. Le parc de véhicule compte trois véhicules hybrides, un véhicule utilitaire électrique, dix scooters électriques et deux voitures électriques.

Il existe sur le marché différentes techniques de propulsion alternative dont notamment les moteurs électriques avec batterie, avec réservoir d'hydrogène et pile à combustible, hybrides, ...

Toutes ces solutions ont des avantages et des inconvénients mais aucune d'entre elles n'est adaptée à l'ensemble du parc de véhicules et machines du Canton de Vaud.

Les besoins en terme d'utilisation (charge utile, autonomie), de réduction des émissions de CO₂, de ressources financières à disposition ainsi que des possibilités de formations des utilisateurs et du personnel de maintenance, devront être listés, analysés et pondérés afin d'évaluer leur importance dans le choix du mode de propulsion.

Il sera également nécessaire de tenir compte des particularités spécifiques d'utilisation de certains véhicules (véhicules d'intervention de la gendarmerie ou véhicules utilisés dans le cadre du service hivernal par exemple) devant pouvoir être engagés 24h/24 ce qui les rend difficilement compatibles avec une motorisation 100% électrique (temps de charge des batteries).

Une estimation de la totalité des coûts engendrés par le choix de nouvelles technologies doit également être faite. Cette estimation doit comprendre entre autre le coût d'achat du véhicule, de son entretien, celui de l'approvisionnement en énergie (bornes de recharges électriques, stations-service d'hydrogène,...), de formation et d'équipement du CCEV.

Il sera également nécessaire de prévoir des indicateurs évaluant l'impact écologique des solutions retenues.

2. Réponses aux questions

- 1. Quelle proportion de véhicules légers, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*

Actuellement, le parc de véhicules de l'Etat de Vaud comprend trois véhicules hybrides, dix scooters électriques et deux voitures électriques.

- 2. Quelle proportion de véhicules utilitaires, au sein de l'administration cantonale, a une motorisation hybride ou différente de l'essence ou du diesel ?*

Actuellement, le parc de véhicules de l'Etat de Vaud comprend un véhicule utilitaire 100% électrique.

- 3. Est-ce que le parc de véhicules de l'administration cantonale contient des véhicules électriques et si oui combien ?*

Le parc de véhicules de l'administration cantonale contient deux voitures électriques, un véhicule utilitaire et dix scooters électriques.

Par ailleurs, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a déjà procédé au remplacement de diverses machines d'exploitation à moteur thermique par leur pendant électrique (débroussailleuses, taille-haie, tronçonneuses, souffleuses, ...).

- 4. Est-il prévu d'acquérir des véhicules électriques ?*

Oui, le Conseil d'Etat compte à terme acquérir des véhicules électriques. Plusieurs remplacements de véhicules thermiques par des véhicules électriques sont actuellement à l'étude.

Le Conseil d'Etat souhaite se diriger vers l'achat d'une dizaine de véhicules afin d'évaluer les impacts quant à la gestion et à l'entretien de véhicules électriques afin de définir des critères d'éligibilité pour les services demandeurs.

- 5. Est-il prévu de mettre en place un réseau de bornes de recharge pour développer l'utilisation de véhicules électriques dans l'administration ?*

Si oui, est-il prévu de laisser des utilisateurs hors des services de l'Etat utiliser ces bornes ?

Dans les projets immobiliers gérés par le Canton, la mobilité électrique et notamment la mise en place de bornes de recharge électrique est systématiquement prise en compte dans le développement du projet.

A titre d'exemple, on peut citer le gymnase de Nyon qui est équipé de trois bornes de recharge électrique.

La stratégie énergétique pour la mobilité mentionnée en préambule et conduite par la DGE définira notamment les orientations en matières de bornes électriques.

Il convient de mentionner encore que le Conseil d'Etat prépare le rapport au postulat Pierre Dessemontet et consorts – Pour une politique cantonale en matière de bornes de recharge des véhicules électriques (17_POS_021) et invite les interpellants à consulter le futur rapport au postulat pour une réponse plus détaillée à cette question.

6. *Est-ce que le coût total d'acquisition est prévu comme critère dans les appels d'offres de l'administration cantonale et est-ce que des mesures pour amener les mandataires à développer ce concept sont prises ?*

Actuellement seul le prix d'achat est considéré dans l'évaluation économique. Par contre dans les autres critères d'adjudication, la DGMR tient compte notamment de la classe énergétique et de la consommation d'énergie.

L'étude annoncée dans le préambule permettra également, le cas échéant, de revoir les critères d'adjudication actuellement utilisés dans les appels d'offres.

7. *Est-ce que les impacts des véhicules sur la qualité de l'air et la santé publique sont pris en compte dans les appels d'offres de l'administration cantonale?*

Voir réponse à la question n° 6.

8. *Est-ce que les compétences en maintenance de véhicules respectueux de l'environnement sont existantes au sein de l'administration, ou est-il prévu de les acquérir ?*

Les nouveaux apprentis sont formés à l'entretien des véhicules électriques, hybrides et à gaz. Pour le personnel en place, des cours de formation continue sont régulièrement organisés afin de suivre les nouvelles technologies en matière de construction automobile.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 janvier 2020.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Vincent Jaques et consorts – Véhicules électriques : une administration cantonale exemplaire ?

Rappel de l'interpellation

La voiture électrique est amenée à occuper une place importante dans le processus de transition énergétique. Cette technologie est d'ailleurs en forte expansion. Pour preuve, l'un des principaux constructeurs d'automobiles du monde, basé en Allemagne, a mis au point une infrastructure pour véhicules électriques et défini un programme ambitieux d'achats de batteries permettant de produire 50 millions de véhicules.

Selon Swiss-Energyscope, plate-forme développée par le centre de l'énergie de l'EPFL, ce type de véhicule permet de réduire de manière significative la consommation d'énergie finale, même en comptabilisant l'énergie grise nécessaire à leur production. Mais surtout, les atouts des véhicules électriques résident dans leur bilan carbone : ces derniers ne génèrent localement ni particules fines, ni CO₂, puisqu'il n'y a pas d'émissions directes. Cette situation favorise la dépollution des milieux urbains. Les émissions indirectes ne concernent que la production d'électricité que ces véhicules consomment. Ainsi, on peut affirmer qu'en Suisse, une voiture électrique consomme une quantité très faible de CO₂ par kilomètre parcouru, en comparaison avec les voitures à essence. Il s'agit donc d'une réelle opportunité pour décarboniser notre secteur des transports.

Evidemment, la voiture électrique va accroître la consommation d'électricité et donc intensifier le défi de la sortie du nucléaire au profit d'énergies renouvelables. Par ailleurs, le développement d'un réseau de bornes de recharges semble indispensable à la démocratisation de ce type de véhicules : le postulat Pierre Dessemontet — accepté par le Grand Conseil — permettra au Conseil d'Etat de proposer des pistes dans ce sens.

En 2016, suite à une question de M. le député Alexandre Rydlo, le Conseil d'Etat informait le Grand Conseil qu'il était convenu de faire un point de situation régulier, et qu'une analyse démarrerait à ce sujet.

Si, depuis, la Confédération s'est dotée d'un programme de réduction des émissions de CO₂ incluant le secteur des transports, d'autres collectivités publiques souhaitent accélérer les processus de transition énergétique en faveur de l'acquisition et du développement de véhicules électriques.

Dans ce contexte, et conscient de la nécessité du devoir d'exemplarité des collectivités publiques en la matière, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Le Conseil d'Etat possède-t-il aujourd'hui (directement ou indirectement) un inventaire du parc de véhicules — hors véhicules et engins de chantier — de l'administration cantonale, et si oui, quelle est sa politique en matière de choix, d'achat et de renouvellement ?*
- 2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il, pour tous les véhicules appropriés, de recourir à l'acquisition systématique de véhicules électriques au sein de l'administration cantonale ?*
- 3. Si oui, le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur le calendrier et les modalités de mises en œuvre qu'implique une telle approche ?*
- 4. Si tel ne devait pas être le cas, quelles sont les mesures que le Conseil d'Etat compte prendre pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules de l'administration cantonale ?*
- 5. Enfin, lorsque l'usage de véhicules n'est pas indispensable durant la journée de travail, quelles sont les recommandations ou incitations proposées par le Conseil d'Etat aux collaborateurs (transports publics ou service Mobility par exemple) ?*

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

La mobilité représente un tiers des émissions de CO₂ en Suisse. Le Conseil d'Etat est conscient qu'il s'agit d'un enjeu majeur au niveau climatique et qu'une révolution est en marche pour y répondre, via notamment l'émergence de la mobilité électrique.

Le Conseil d'Etat rappelle toutefois que la politique de mobilité cantonale repose sur deux piliers principaux : d'une part, la complémentarité des modes de transport et d'autre part, le développement des réseaux de mobilité, en priorité le réseau des transports publics et les itinéraires cyclables. L'augmentation régulière des prestations des transports publics, voulue par le Conseil d'Etat, vise un objectif de transfert modal ambitieux et une maîtrise du trafic automobile.

C'est dans ce contexte que la mobilité électrique doit s'intégrer, au-delà de ses aspects technologiques et tout en consolidant la cohérence d'ensemble de la politique cantonale. Ainsi, l'exemplarité de l'action de l'Etat en matière de mobilité se manifeste prioritairement par une incitation à ses collaborateurs d'utiliser des modes de déplacement respectueux de l'environnement. Lorsque ni le transport public ni la mobilité douce ne répondent aux besoins du collaborateur, la voiture individuelle peut être privilégiée et, dans ce cas, un véhicule électrique peut s'avérer être le bon choix, particulièrement dans des régions urbaines et périurbaines où les émissions polluantes doivent être réduites (bien que ces régions sont également celles dans lesquelles les transports publics sont les plus développés).

Si la voiture électrique présente des avantages indéniables, comme une réduction importante de la pollution de l'air et de la consommation de CO₂ sur le lieu d'émission, voire une réduction du bruit à très basse vitesse, elle génère, sur l'entier de son cycle de vie, des impacts environnementaux importants. Certes, des perspectives d'amélioration existent, notamment en matière de batteries et le Conseil d'Etat suivra de près l'évolution de cette technologie.

Les implications de la mobilité électrique ne sont pas anodines, et il est nécessaire d'anticiper et d'accompagner autant que faire se peut la transition en matière de nouveaux modes de propulsion.

Le Conseil d'Etat est conscient qu'il est nécessaire de développer les infrastructures de recharge afin d'anticiper les tendances du marché et profiter des nombreux avantages environnementaux associés aux véhicules électriques.

Le Conseil d'Etat a une attitude proactive face aux changements à venir. Par la Direction générale de l'environnement (DGE - DIREN), il a déjà fait réaliser plusieurs études sur le sujet dans le but d'en cerner les enjeux, les contraintes et les opportunités. L'une de ces études a permis de dresser un état des lieux du réseau de recharge dans le canton et a identifié les localisations les plus appropriées pour des bornes de recharge complémentaires. L'ensemble des différentes études menées à ce jour constitue le socle d'une réflexion globale.

Une stratégie cantonale relative à l'énergétique de la mobilité, incluant un plan de mesures est en cours d'élaboration, en concertation entre les services concernés. Idéalement elle devrait être finalisée et publiée d'ici la fin de l'année 2020. Elle intégrera une planification cantonale intentionnelle en matière de bornes de recharge et sera accompagnée de mesures assurant sa mise en œuvre. Les communes concernées ainsi que les distributeurs et les gestionnaires des réseaux d'électricité seront bien entendu associés à la démarche.

Parallèlement à ces démarches de politique cantonale, le Conseil d'Etat vient d'accorder un crédit d'étude à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour déterminer quel type de propulsion est le plus adéquat pour les différentes catégories de véhicules de l'ACV.

Actuellement le parc de véhicules et machines du Canton de Vaud est composé d'environ 1'400 objets répartis dans différentes catégories allant de la voiture à la machine en passant par des camions et autres porte-outils. Le parc de véhicule compte trois véhicules hybrides, un véhicule utilitaire électrique, dix scooters électriques et deux voitures électriques.

Il existe sur le marché différentes techniques de propulsion alternative dont notamment les moteurs électriques avec batterie, avec réservoir d'hydrogène et pile à combustible, hybrides, ...

Toutes ces solutions ont des avantages et des inconvénients mais aucune d'entre elles n'est adaptée à l'ensemble du parc de véhicules et machines du Canton de Vaud.

Les besoins en terme d'utilisation (charge utile, autonomie), de réduction des émissions de CO₂, de ressources financières à disposition ainsi que des possibilités de formations des utilisateurs et du personnel de maintenance, devront être listés, analysés et pondérés afin d'évaluer leur importance dans le choix du mode de propulsion.

Il sera également nécessaire de tenir compte des particularités spécifiques d'utilisation de certains véhicules (véhicules d'intervention de la gendarmerie ou véhicules utilisés dans le cadre du service hivernal par exemple) devant pouvoir être engagés 24h/24 ce qui les rend difficilement compatibles avec une motorisation 100% électrique (temps de charge des batteries).

Une estimation de la totalité des coûts engendrés par le choix de nouvelles technologies doit également être faite. Cette estimation doit comprendre entre autre le coût d'achat du véhicule, de son entretien, celui de l'approvisionnement en énergie (bornes de recharges électriques, stations-service d'hydrogène,...), de formation et d'équipement du CCEV.

Il sera également nécessaire de prévoir des indicateurs évaluant l'impact écologique des solutions retenues.

2. Réponses aux questions

- 1. Le Conseil d'Etat possède-t-il aujourd'hui (directement ou indirectement) un inventaire du parc de véhicules — hors véhicules et engins de chantier — de l'administration cantonale, et si oui, quelle est sa politique en matière de choix, d'achat et de renouvellement ?*

Le centre cantonal d'entretien des véhicules (CCEV) dépendant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) se charge de l'achat et de l'entretien de tous les véhicules de l'Etat de Vaud (décision du Conseil d'Etat du 17 décembre 2001).

Le Conseil d'Etat possède, à travers le CCEV, un inventaire exhaustif du parc de véhicules de l'Etat de Vaud.

Le Conseil d'Etat a établi des « directives et règles à usage interne de l'Etat » (DRUIDE) dont un volet concerne l'acquisition et l'entretien des véhicules légers et un autre à celui des véhicules lourds et spéciaux.

Pour ces deux classes de véhicules (véhicules légers ; véhicules lourds et spéciaux) une commission d'achat est nommée par la Cheffe du DIRH. Ces deux commissions sont composées de représentants des principaux services bénéficiant de véhicules de services, dont notamment la Direction générale de la mobilité et des routes, la Police cantonale, la Direction générale de l'environnement, la Direction générale de l'agriculture, de la viticulture et des affaires vétérinaires.

Elles se prononcent notamment sur l'opportunité de l'acquisition ou du remplacement, sur le genre des véhicules à acquérir, elles décident de façon formelle, sous réserve des possibilités de financement des fonds, du nombre de véhicules à acquérir et valident l'achat des véhicules préavisés.

Dès le vote du budget par le Grand Conseil, le CCEV met en soumission les divers lots de véhicules conformément aux procédures des marchés publics.

- 2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il, pour tous les véhicules appropriés, de recourir à l'acquisition systématique de véhicules électriques au sein de l'administration cantonale ?*

Le Conseil d'Etat compte à terme acquérir des véhicules électriques. Plusieurs remplacements de véhicules thermiques par des véhicules électriques sont actuellement à l'étude.

Comme mentionné dans le préambule, le Conseil d'Etat souhaite mener une étude sur les différentes techniques de propulsion alternative dont notamment les moteurs électriques avec batterie, avec réservoir d'hydrogène et pile à combustible, hybrides, ... et de les mettre en relation avec les utilisations spécifiques des véhicules de l'ACV.

L'idée étant de déterminer le mode de propulsion optimum pour chaque type de véhicule de l'ACV et le cas échéant de revoir la politique de renouvellement du parc de véhicules.

- 3. Si oui, le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur le calendrier et les modalités de mises en œuvre qu'implique une telle approche ?*

L'étude mentionnée à la question 2 devrait se terminer en été 2020 et dès l'automne une recherche de financement pour mettre en place les solutions retenues sera lancée.

4. *Si tel ne devait pas être le cas, quelles sont les mesures que le Conseil d'Etat compte prendre pour réduire les émissions de CO2 des véhicules de l'administration cantonale ?*

Lors d'achat de nouveaux véhicules venant en remplacement et/ou en sus du parc actuel, la classe énergétique et la consommation d'énergie sont pris en compte dans les critères d'adjudication

5. *Enfin, lorsque l'usage de véhicules n'est pas indispensable durant la journée de travail, quelles sont les recommandations ou incitations proposées par le Conseil d'Etat aux collaborateurs (transports publics ou service Mobility par exemple) ?*

La politique de mobilité des employés de l'Etat est liée au site. A titre d'exemple, nous pouvons citer le cas des collaborateurs des services travaillant sur les sites Riponne et Longemalle pour lesquelles une directive concernant les déplacements professionnels a été approuvée par le Conseil d'Etat dans sa séance du 11 juin 2003.

Cette directive demande notamment que les collaboratrices et collaborateurs :

- aient un comportement visant à limiter au maximum les déplacements professionnels ;
- s'organisent de manière à effectuer les déplacements professionnels de la manière la plus économe, la plus rationnelle et la plus respectueuse de l'environnement possible ;
- adaptent leur comportement à un système où les véhicules sont utilisés collectivement.

Par rapport à ce dernier point, le Conseil d'Etat, en collaboration avec Mobility, met à disposition des collaboratrices et des collaborateurs douze véhicules Mobility dans le parking du site Riponne et deux sur celui de Longemalle.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 janvier 2020.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

Motion Didier Lohri et consorts – Politique volontariste pour des véhicules de transports publics propres

Texte déposé

Le canton de Vaud alloue des subventions pour environ 50'000'000 francs par année, pour les frais de transport, y compris les infrastructures. Si c'est tout à fait remarquable de favoriser le réseau ferroviaire pour 30'000'000 francs, est-ce que le canton en fait assez au niveau des infrastructures des transports publics sur pneus ?

Le canton, par l'intermédiaire de ses services, délivre les autorisations de transport, en application de la Loi sur le transport des voyageurs (LTV) et de l'Ordonnance fédérale sur le transport des voyageurs (OTV), après consultation des communes. Les concessionnaires sont par exemple CarPostal, les Transports de la région Morges – Bière – Cossonay (MBC), les Transports publics de la région yonnaise (TPN), etc. Ces concessions sont accordées pour 10 ans et sont renouvelables.

Que constatons-nous lors des renouvellements de concession ?

Le nombre de bus électriques et hybrides, dans les rues du canton comme en Suisse, est toujours extrêmement faible. Leur part est estimée à moins d'un pourcent. Pour les nouvelles acquisitions, les bus conventionnels constituent toujours une solution de premier choix.

Les forts coûts d'investissement et un manque de recul sur les frais d'entretien en sont les principales raisons. Le programme d'encouragement enregistré à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) encourage le recours aux bus électriques et hybrides lors de nouvelles acquisitions. La recette générée par la vente des certificats CO₂ permet aux compagnies de bus de gérer leurs coûts d'investissement de manière rentable à moyen terme.

Différents projets pilotes avec des bus électriques et hybrides n'ont pas réussi à inverser cette tendance malgré un programme d'aide lancé en 2015 déjà. En définitive, ce dispositif d'aide est une « mesure » qui n'entraîne aucune incitation à augmenter la flotte de véhicules hybrides ou électriques indépendants de tout ravitaillement à base d'énergie nucléaire.

Le temps presse et il faut agir à tous les niveaux pour la sauvegarde de l'environnement.

Dans la pratique, il faut savoir que la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) permet d'octroyer des subventions d'infrastructures, en application de la présente LMTP, financées par le budget de fonctionnement de l'Etat.

Fort de cette disposition légale, il est indispensable de mettre un élément de plus à la loi, à l'article 6, afin d'exclure toute aide financière à l'achat de véhicules non précautionneux de l'environnement. C'est une incitation forte faite aux concessionnaires de s'équiper avec des bus moins dépendants de l'énergie pétrolière.

Fort de l'article 6 actuel de la LMTP, voici un exemple idéal de l'objectif recherché par la motion :

« **Article 6 Champ d'application de la subvention** — Al. 2, chiffre 1 : Subvention d'investissement : cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules *hybrides ou électriques indépendants de tout ravitaillement à base d'énergie résultant d'une fission nucléaire*, les mesures en faveur des personnes handicapées dans les transports publics, l'adoption d'un autre mode de transport, la création de nouvelles entreprises, le rachat d'entreprises ou la reprise de dettes ; »

En demandant par voie de motion que le Conseil d'Etat modifie la Loi sur la mobilité et transports publics permettant aux concessionnaires desdits transports publics de bénéficier d'une aide financière à renouveler au plus vite leur flotte de véhicules et en remerciant le Conseil d'Etat de son écoute.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Didier Lohri
et 20 cosignataires*

Développement

M. Didier Lohri (VER) : — Après l'huile de palme, voici l'huile pour faire avancer les bus ! La motion que je vous propose est assez simple. Comme vous le savez tous, le canton et les communes participent au financement des infrastructures de transports publics, par l'achat de bus. Or, nous constatons que les opérateurs que sont CarPostal, et les diverses sociétés de transport public communaux, etc. privilégient la solution du diesel, plutôt que de prendre un moment de réflexion pour passer à l'achat de véhicules hybrides. La motion a pour but de d'examiner si les deniers publics ne devraient pas alimenter le renouvellement de la flotte des transports publics uniquement par des véhicules de type hybride, ou tout électriques à condition que le courant soit produit par fusion nucléaire, de manière à avoir un impact réel sur toutes les lignes de bus, même périurbaines.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Motion Didier Lohri et consorts - Politique volontariste pour des véhicules de transports publics propres.

1. PRÉAMBULE

La commission nommée pour étudier cette motion s'est réunie le jeudi 20 juin 2019 à la Salle Cité, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les députées Graziella Schaller et Valérie Schwaar ainsi que de Messieurs les députés Jean-Rémy Chevalley, Didier Lohri, Pierre-François Mottier, Alexandre Rydlo, Christian van Singer, Patrick Simonin, Jean-Marc Sordet et du soussigné, confirmé dans son rôle de président-rapporteur. Monsieur Pierre-André Pernoud était excusé pour cette séance.

Ont également assisté à la séance : Madame la Conseillère d'État, Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), de Messieurs Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports à la DGMR.

Les notes de séances ont été prises par Monsieur Fabrice Lambelet, secrétaire de commissions parlementaires au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), ce dont nous le remercions.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Comme membre du conseil d'administration de la Société des Auto-transports du Pied du Jura Vaudois (SAPJV) entre autres, le motionnaire manifeste son intérêt pour les questions de transports publics en général. L'objectif de cette motion est de ne pas grever le budget de l'État en augmentant les subventions que le canton accorde aux transporteurs, mais de cibler spécifiquement les subventions, lors du renouvellement de la flotte des transports publics, pour des véhicules propres et non générateurs de déchets radioactifs, et ce dans une optique de protection du climat. Lors de ce renouvellement, il faudrait prévoir des véhicules hybrides qui ont un meilleur taux d'économie de diesel par rapport aux véhicules propulsés par ce dernier. Par sa motion, le motionnaire demande au Conseil d'État de modifier la LMTP (loi sur la mobilité et transports publics) en son article 6, afin d'exclure toute aide financière à l'achat de véhicules non précautionneux de l'environnement.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Sur le champ d'application de la subvention, l'article 6 de la LMTP permet déjà à l'État de subventionner une flotte qui serait plus propre. Par contre, si cette motion oblige l'État à ne subventionner plus que des véhicules propres, un sérieux problème se poserait, car le marché ne permet pas de couvrir l'ensemble du territoire vaudois ; actuellement il n'y a que des prototypes testés par les compagnies. S'il fallait changer l'ensemble de la flotte, cela représenterait un investissement de CHF 45 millions sans offre supplémentaire, voire même une diminution de celle-ci puisque l'autonomie de ces véhicules n'est pas suffisante notamment pour les régions de montagne. Néanmoins, un certain nombre d'entreprises mènent déjà des expériences avec des véhicules plus propres :

- CarPostal Suisse SA (CarPostal) effectue une expérience sur la ligne entre Nyon et Saint-Georges avec un bus hybride. L'entreprise a décidé de prendre à sa charge les surcoûts et le département accompagne cette expérience pour en tirer un bilan ;
- la commune de Gland a commandé un 1^{er} bus hybride en 2013. Là aussi le département souhaite tirer un bilan de cette expérience en milieu urbain ;

- le Grand Conseil (GC) a validé la vision gouvernementale sur la ligne numéro 201 de la compagnie de transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) permettant de se rendre à l'avenir, avec un trolleybus à batteries, à l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) depuis Villeneuve ;
- les Transports publics lausannois (t-l) effectuent des tests sur sa ligne numéro 1, qui sera bientôt prolongée jusqu'à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), avec un trolleybus à batteries, et sa nouvelle ligne 24 qui fonctionne avec un bus hybride ;
- les Transports publics du Chablais (TPC) ont lancé un appel d'offres pour le renouvellement partiel de leur flotte incluant plusieurs variantes comme des véhicules hybrides ou hybrides rechargeables.

Lors de la dernière assemblée générale de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), il a été décidé la mise en place d'une feuille de route pour créer un fonds fédéral. Cette volonté a été exprimée par les cantons, l'Union des villes suisses (UVS) et l'Union des transports publics (UTP). Dans toute la Suisse, il y a des essais pilotes de prototypes, mais pour un renouvellement plus important de flottes, la Confédération doit se doter d'un fonds. Cela concernerait avant tout la flotte de transports urbains et de plaine avec des trolleybus à batteries et de bus électriques à batteries. Sur leur efficacité, un diagnostic a été effectué dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) pour évaluer la consommation énergétique des différents modes de transports dans le périmètre de cette agglomération. Cela a permis de mettre en lumière un certain nombre de facteurs qui influencent les impacts environnementaux des déplacements :

- le 1^{er} facteur pour diminuer la consommation d'énergie est de réduire les distances parcourues. La politique d'aménagement du territoire, consistant dans ce cas à rapprocher les gens de leur lieu de domicile à leur lieu de travail, serait la mesure la plus efficace ;
- le 2^e facteur est le transfert modal. La renonciation à la voiture pour passer à un autre mode de transport permettrait un gain d'énergie entre 96% et 100% par véhicule et une réduction des gaz à effet de serre ;
- le 3^e facteur est le taux d'occupation des véhicules. Il est évident quand des véhicules sont remplis, d'autres se vident ;
- le 4^e et dernier facteur concerne les types de motorisation. Les résultats sont très variables par rapport au type de véhicule et au mix énergétique nécessaire.

La DGMR a mandaté une étude demandant un état de la flotte des véhicules des transports publics et des véhicules de l'État pour se doter d'une stratégie de renouvellement progressif. Quelques enseignements peuvent être tirés dont un en particulier : les véhicules hybrides peuvent apporter une réelle plus-value sur les consommations de carburant en plaine et en ville. Néanmoins, ils ont des désavantages sur des lignes de montagne parce que les batteries, une fois vides, représentent un poids mort qui pèjorent la consommation de carburant.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

En début de discussion, un député souligne que sur le fond, tout le monde est d'accord qu'il faut entreprendre une action pour le climat. Sur la forme, le texte présenté ne convient pas, car il crée de la discrimination notamment à la lecture de la phrase suivante : *« cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules hybrides ou électriques indépendants de tout ravitaillement à base d'énergie résultant d'une fission nucléaire »*. Dans une question qu'il a posée à Madame Jacqueline de Quattro, il lui a été répondu qu'il était impossible de différencier la provenance d'énergie pour le moment à moins d'avoir sa propre production d'énergie (panneaux solaires ou éoliennes par exemple) permettant de recharger les bus lorsqu'ils sont au dépôt. De plus, le bannissement des bus diesel, aujourd'hui les plus efficaces dans les régions de montagne, n'est pas possible. Cela reviendrait à doubler la flotte de bus avec des véhicules hybrides et des véhicules diesel. Pour lui, ce texte favoriserait les régions de plaines et urbaines au détriment des régions de montagne.

Un député rappelle que, aujourd'hui, les entreprises d'électricité travaillent avec des certificats de provenance où il est acheté du courant propre. Avec cela, il est écarté du marché les entreprises travaillant avec des énergies fossiles ou nucléaires ; les expériences montrent que de réels progrès sont effectués. Pour lui, l'Etat devrait exceptionnellement faire de la discrimination pour aider les compagnies de transports publics, faisant l'effort financier, d'acheter des véhicules hybrides ou électriques. À la Confédération, des programmes sont mis en place en ce sens avec des aides financières sur plusieurs années.

La Conseillère d'État apporte une nuance à ces propos. L'Etat ne peut pas faire de la discrimination, car la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) oblige à l'universalité d'accès à la prestation pour toutes les régions en Suisse. Par contre, il est inexact de dire que ces choix sont opérés parce que cela serait plus économique ; les choix sont effectués en fonction du coût-efficacité. La discrimination irait à sens contraire du but de la motion.

Un député se demande si les véhicules hybrides ou électriques sont plus onéreux. Si la réponse est affirmative, il s'interroge dans quelle proportion. En outre, il demande si le système de subventionnement est linéaire ou proportionné aux investissements, au personnel de conduite ou au nombre de véhicules.

Le chef de la division management des transports à la DGMR tient à rappeler qu'il s'agit d'un système avec une régle de transports. Par voie de concession, la Confédération autorise un transport et reconnaît le droit à une indemnité. Il n'y a pas de pourcentage en lien avec le nombre de véhicules ou le personnel de conduite : c'est la somme des coûts moins les recettes, la différence faisant l'objet de la subvention. Cela concerne aussi les investissements de renouvellement de flotte. Pour le surcoût, il se situe entre CHF 80'000.- et CHF 100'000.- supplémentaires pour un bus classique ; cela dépendra aussi des fournisseurs. Il y a également des coûts d'entretien qui sont plus élevés, notamment à mi-vie, où il est prévu un renouvellement des batteries. Toutefois, cela n'empêche pas d'effectuer des essais de la part de l'État sans stopper l'activité des compagnies en question.

La Conseillère d'État explique que la seule différence avec le motionnaire est que le département a la responsabilité d'assurer la prestation et cette motion exclurait en discriminant le renouvellement d'une flotte de véhicules qui ne serait ni hybride ni électrique. Elle obligerait légalement le CE à l'appliquer. L'article 6, alinéa 2 de la LMTP comporte le terme « *notamment* » qui ouvre déjà le champ à toutes les possibilités.

Une députée se demande s'il ne serait pas possible d'introduire un élément permettant de moduler la subvention. Dans un cas similaire, le Département du territoire et de l'environnement (DTE) avait introduit une taxe automobile modulée en fonction de la performance énergétique du véhicule qui a permis une croissance du nombre de véhicules moins polluants. Une telle idée pourrait être introduite pour les véhicules des transporteurs publics. En ce sens, le département pourrait faire une proposition avec des contours restant à déterminer.

La Conseillère d'État voudrait d'être d'accord avec sa préopinante, mais le domaine des transports publics ne fonctionne pas ainsi ; les déficits sont de toute façon couverts par les pouvoirs publics. Cela relève des règles de financement de la LTV. L'introduction de la demande du motionnaire déboucherait sur une action en justice des compagnies de transports publics qui gagneraient. Sur les lignes de transport urbain, il pourrait être imaginé cela, mais la complexité administrative qui en découlerait ne serait pas évidente à gérer. En 2020, 80% de la flotte sera aux normes euro 5 et 6 ; cela veut dire que les compagnies de transports publics se soucient de ce problème tout en tenant compte de l'exemplarité énergétique lors du renouvellement de leur flotte. Il est important de suivre l'évolution dans l'optique de renouveler la flotte avec des normes plus performantes.

Le motionnaire déclare que l'objectif de la motion n'est pas d'imposer un renouvellement intégral de leur flotte aux entreprises de transports publics. Des études antérieures dans d'autres pays avec des montagnes démontrent que l'utilisation de véhicules à diesel en milieu périurbain n'a plus raison d'être et que le recours à des véhicules hybrides doit être encouragé.

Un député précise que si l'article 6 de la LMTP est modifié dans le sens demandé, il y aurait des lignes de transports publics qui ne seraient plus subventionnées, notamment celles utilisant des véhicules au diesel.

La Conseillère d'État nuance ce dernier propos. En réalité, il y a deux types de subventionnement dans les transports publics : l'investissement et l'exploitation. Les lignes continueraient d'être subventionnées, mais ce sont les investissements de véhicules non-hybrides qui ne le seraient plus. Si une compagnie doit renouveler son matériel, en cas d'adoption de la motion et s'il n'y a pas sur le marché des véhicules hybrides,

le CE ne pourrait plus subventionner l'investissement et les compagnies de transports publics ne pourraient plus exploiter leurs lignes à terme, faute de véhicules.

Constatant que tout le monde souhaite favoriser les transports publics écologiquement responsables, un député pense qu'en rester à une motion, ça serait prendre le risque d'aboutir à une non-prise en considération, alors que le GC souhaite empoigner cette thématique. Il propose la transformation de la motion en postulat afin de réfléchir, dans une base légale ou réglementaire, à la manière d'inciter les entreprises de transports publics à utiliser des véhicules électriques hybrides. Ceci permettrait au CE de trouver une formulation plus adéquate que l'actuelle pour une véritable incitation. Son avis est partagé par plusieurs députés. Toutefois il suggère de supprimer la mention dans la motion « *indépendants de tout ravitaillement à base d'énergie résultant d'une fission nucléaire* ».

Le motionnaire demande en combien de temps pourrait être traitée la réponse à son objet et quelle charge de travail cela représenterait.

La Conseillère d'Etat répond que le département devra déjà répondre sur les véhicules de l'Etat, mais ne voit aucun problème à étendre cette réflexion à comment l'Etat peut, en collaboration avec les entreprises de transports publics, inciter à l'achat de véhicules propres dans le cadre de renouvellement de flotte. La motion est dangereuse pour le développement des transports publics, mais le postulat aurait du sens parce qu'il engendrerait une réflexion à des modèles alternatifs pour la transformation du parc de véhicules. De plus, cela permettrait de s'appuyer sur le GC pour entamer un dialogue plus nourri avec les constructeurs et les entreprises de transports publics.

Le motionnaire pense qu'il faut garder le texte tel quel si la forme du postulat est retenue, afin d'avoir une analyse complète. Il est d'accord pour une transformation de sa motion en postulat.

Une députée affirme que ce cas de figure s'est déjà présenté avec une motion Pierre Volet qui a été transformée en postulat¹. L'idée était de faire un rapport pour accompagner un changement de loi et demander au CE de réfléchir à adapter les tarifs des taxes automobiles à l'efficacité énergétique et aux évolutions énergétiques de ces dernières années. Avec le concours du SGC, il a été défini que la transformation en postulat d'une motion est la reprise telle quelle du texte initial. La commission en prend note et le député retire sa proposition de modification de texte.

Le motionnaire ayant accepté la transformation de sa motion en postulat la commission passe au vote de prise en considération.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Transformation de la motion en postulat (avec l'accord du motionnaire).

La commission recommande au Grand Conseil de renvoyer au Conseil d'Etat la motion transformée en postulat à l'unanimité des membres présents.

Bussigny-près-Lausanne, le 9 juillet 2019.

Le président-rapporteur :
(signé) Jean-Claude Glardon

¹ (18_MOT_021) la Motion Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle est devenue (19_POS_145) le Postulat Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle après les débats du mardi 28 mai 2019 au Grand Conseil confirmant ainsi le préavis initial de la commission qui avait examiné cet objet.



Pétition au Grand Conseil Vaudois “La publicité nuit aussi à notre climat!”

228 signatures récoltées en ligne entre le 12 avril et le 9 mai 2018 à l'adresse
<https://act.campax.org/petitions/la-publicite-nuit-aussi-a-notre-climat>.

L'argumentaire en bref

Les publicités vantant des produits et services qui nuisent gravement à notre climat et, en conséquence, à notre avenir collectif, sont omniprésentes en région lausannoise. Nous nous soucions particulièrement des panneaux d'affichage vantant les voitures à fortes émissions de CO₂. Encourager l'achat et l'utilisation de telles voitures va directement à l'encontre de notre intérêt commun à réduire les émissions de gaz à effet de serre, conformément à l'objectif de l'Accord de Paris (maintenir le réchauffement climatique bien au-dessous de 2°C).

Pour un développement soutenable du secteur des transports, les voitures neuves devront émettre au maximum 60g CO₂/km [1]. Une voiture neuve achetée aujourd'hui peut et va être utilisée durant 15 à 20 ans.

Nous estimons qu'une telle pratique de publicité est une violation de notre droit à avoir un avenir sain sur une terre encore vivable. Comme l'atmosphère, l'espace public (où se trouvent ces publicités nuisibles) est un bien qui appartient à tous. Nous demandons ainsi la fin immédiate de l'affichage publicitaire qui nuit gravement au climat, en particulier celui vantant les voitures à forte consommation.

Nous attendons une réponse – ainsi que des actions concrètes et efficaces pour bannir la publicité pour les voitures à fortes émissions de CO₂ de l'espace public – le plus vite possible.

La crise climatique n'attend pas ; c'est maintenant qu'il faut agir. La Suisse doit réduire ses émissions de CO₂ au rythme de 4 % par an dès aujourd'hui pour respecter ses engagements [2]. Il en va de notre avenir.

[1] et [2] Alliance Climatique Suisse, Masterplan Climat Suisse, accessible sous:
<http://www.alliance-climatique.ch/blog/masterplan-climat>

Le comité de pétition est une alliance entre les Grands-parents pour le climat Suisse et de jeunes résidents lausannois. Contact pour le comité:

Antoine Thalmann

À: Au Grand Conseil Vaudois et au Conseil communal de Lausanne

Les publicités vantant des produits et services qui nuisent gravement à notre climat et, en conséquence, à notre avenir collectif, sont omniprésentes en région lausannoise. Nous nous soucions particulièrement des panneaux d'affichage vantant les voitures à fortes émissions de CO₂. Encourager l'achat et l'utilisation de telles voitures va directement à l'encontre de notre intérêt commun à réduire les émissions de gaz à effet de serre, conformément à l'objectif de l'Accord de Paris (maintenir le réchauffement climatique bien au-dessous de 2°C).

Nous estimons qu'une telle pratique de publicité est une violation de notre droit à avoir un avenir sain sur une terre encore vivable. Comme l'atmosphère, l'espace public (où se trouvent ces publicités nuisibles) est un bien qui appartient à tous. Nous demandons ainsi la fin immédiate de l'affichage publicitaire qui nuit gravement au climat, en particulier celui vantant les voitures à forte consommation.

Nous attendons une réponse – ainsi que des actions concrètes et efficaces – le plus vite possible. La crise climatique n'attend pas ; c'est maintenant qu'il faut agir. La Suisse doit réduire ses émissions de CO₂ au rythme de 4 % par an dès aujourd'hui pour respecter ses engagements [1]. Il en va de notre avenir.

Signé par 228 personnes :

Nom

Code postal _____

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES PÉTITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :**Pétition La publicité nuit aussi à notre climat !****1. PREAMBULE**

La commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 6 septembre 2018 pour traiter de cet objet à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6 à Lausanne. Elle était composée de Mmes Séverine Evéquo, Circé Fuchs, Christine Chevalley, de MM. Daniel Trolliet, Philippe Liniger, Olivier Petermann, Daniel Ruch, François Cardinaux, Olivier Epars, Jean-Luc Chollet, sous la présidence de Monsieur le Député Vincent Keller.

Etaient excusés MM. Guy Gaudard (remplacé par Christine Chevalley), Pierre-André Pernoud (remplacé par Jean-Luc Chollet) et Jean-Louis Radice (remplacé par Circé Fuchs).

Monsieur Jérôme Marcel, secrétaire de la commission (SGC) a tenu les notes de séance. Qu'il en soit ici chaleureusement remercié.

2. PERSONNES ENTENDUES

La délégation des pétitionnaires entendue est composée de :

Mmes Laurence Martin, retraitée, co-présidente des Grands-Parents pour le climat, et Dijana Simeunovic, étudiante en Relations internationales, membre du collectif Lausanne action climat (LAC), ainsi que de MM. Daniel Desponds, retraité, co-président des Grands-Parents pour le climat, et Antoine Thalmann, enseignant en formation, membre de Lausanne action climat (LAC).

La délégation de l'administration est composée de :

Pour la DIREV-DGE de MM. Sylvain Rodriguez (directeur DIREV) et Tristan Mariethoz (ingénieur environnement). Pour la DGMR de M. Laurent Tribolet (chef de division entretien) et Mme Florence Burdet Kamerzin (juriste spécialiste).

3. DESCRIPTION DE LA PÉTITION

Les publicités vantant des produits et services qui nuisent gravement au climat et, en conséquence, à l'avenir collectif, sont omniprésentes dans le canton. Particulièrement les panneaux d'affichage vantant les voitures à fortes émissions de CO₂. La pétition demande la fin immédiate de l'affichage publicitaire, dans l'espace public pour les voitures émettant plus de 60gr de CO₂ par km. Cette publicité va directement à l'encontre de l'intérêt à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

3. AUDITION DES PÉTITIONNAIRES

Les pétitionnaires expliquent que cette pétition a débuté en hiver, période où de nombreuses publicités pour des voitures 4X4 et SUV (Sport utility vehicle) sont affichées. Résultat : en 2017 un tiers des véhicules vendus en Suisse étaient des SUV. Avec de telles ventes, la Suisse n'aura aucune chance d'atteindre ses objectifs climatiques pour 2030, avec des répercussions sur le réchauffement

climatique. Les voitures de tourisme étant responsables de 21% des émissions des gaz à effet de serre en Suisse. Il ressort des calculs de l'Alliance climatique suisse que nous devons réduire de plus de 80% les émissions de CO₂ des Transports Individuels Motorisés (TIM) d'ici à 2030. La Suisse risque déjà fortement de ne pas atteindre ses objectifs climatiques de 2020 alors que le total des émissions doit baisser de 20% pour 2020. Ils rappellent que la Suisse s'est engagée à mettre en œuvre les accords de Paris, dès lors à réduire les émissions de CO₂ de 50% par rapport à 1990 d'ici à 2030. En ratifiant cet accord, la Suisse a montré symboliquement son engagement international : nous pensons que si la Suisse ne respecte pas sa promesse, qu'est-ce qui empêchera d'autres pays de faire de même ? Par ailleurs, il y a un message contradictoire : d'un côté, les autorités disent vouloir une mobilité plus douce, de l'autre des affiches publicitaires poussent à acheter des voitures de plus en plus polluantes. Pendant ce temps, dans d'autres pays des mesures sont prises : la Norvège compte interdire les voitures à combustion interne d'ici 2025, en Allemagne le Bundesrat a demandé à l'UE de prendre des mesures pour bannir les voitures à combustion interne d'ici 2030. La Suisse ne pourra pas ignorer cette tendance, et devra introduire une pénalité pour décourager les voitures grosses consommatrices de pétrole si elle veut respecter ses engagements. Se pose également la question des particuliers qui investissent aujourd'hui dans un SUV qui a une durée de vie de dix ans : à l'instar des voitures Diesel, se posera la question de qui paie la facture : Les individus ou les collectivités publiques ? Certainement pas les vendeurs, qui en l'attente cherchent à nous convaincre qu'on a besoin d'un SUV. Il est évident que la publicité a un impact sur les choix des gens, comme l'ont montré les mesures prises visant à restreindre la publicité pour le tabac ou l'alcool, notamment l'affichage sur le domaine public. Dès lors pourquoi ne pas interdire selon les mêmes modalités les voitures polluantes qui ont un impact sur la qualité de l'air, la santé et le réchauffement climatique ? Les pétitionnaires pensent que l'utilisation massive de voitures que l'on voit sur les affiches publicitaires est incompatible avec le maintien d'un climat stable. Il faudrait rapidement prendre des mesures pour décourager l'utilisation de tels véhicules et encourager les alternatives. Mais dans l'attente, il conviendrait rapidement de ne plus mettre l'espace public à disposition pour des publicités qui poussent à l'achat de voitures trop polluante.

5. AUDITION DES REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT

Les représentants de la DIREV remettent une présentation aux membres de la commission, qu'ils commentent.

Face aux changements climatiques, le Conseil d'Etat promeut le *Plan climat vaudois* ayant pour objectif de mobiliser les forces autour de trois axes : réduire les émissions de gaz à effet de serre, s'adapter aux changements climatiques et documenter les changements climatiques. Etant entendu que dans cette problématique il est tenu compte des cinq typologies climatiques du canton de Vaud.

L'inventaire des émissions produites sur le territoire met en évidence que 79% des émissions de GES (gaz à effet de serre) proviennent de la production d'énergie, respectivement 38% des combustibles et 41% des carburants. Or, les 70% à 75% des émissions issues des carburants sont liées au trafic individuel motorisé (TIM). Un vaudois produit en moyenne 5,5 tonnes de CO₂ ce qui montre la difficulté d'atteindre les objectifs fixés par la législation fédérale, qui est de 1 à 1,5 tonnes de CO₂ par habitant.

L'évolution des émissions des voitures entre 1990 et 2015 met en évidence une forte augmentation constante des distances parcourues, une légère diminution des émissions totales de CO₂ des voitures depuis 2008 qui s'accroît dès 2010 et une baisse des émissions moyennes par véhicule. Il convient de rappeler que les objectifs de la confédération sont ambitieux : les émissions des nouvelles voitures ne doivent pas excéder 130 g de CO₂ par km, puis 95 g de CO₂ par km dès 2020. Les trois axes du *Plan climat vaudois* sont mis en œuvre via un plan d'action de réduction, un plan d'action d'adaptation et un observatoire du climat. Pour ces trois piliers, des exemples d'action sont donnés. En ce qui concerne les TIM, on note en lien avec la pétition, le renforcement des

alternatives à l'automobile, le soutien à la mobilité électrique et la mise en place de taxes d'immatriculation favorisant les véhicules à faibles émissions de CO2.

Ils rappellent qu'il faut distinguer les polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre : les polluants atmosphériques sont listés, avec des valeurs limites de concentration à respecter ; le CO2 n'est pas un composant de l'atmosphère ayant des limites à respecter, il s'agit d'atteindre des objectifs de réduction d'émission.

Pour ce qui est de la limitation des normes reprises par la pétition soit 60 g de CO2 par km, cet élément provient du Masterplan Climat Suisse de l'Alliance Climatique Suisse. C'est une proposition technique pour atteindre les objectifs du développement durable. Mais la législation fédérale pour les nouvelles voitures fixe la limite à 130 g de CO2 par km, puis 95 g de CO2 par km dès 2020.

Cette pétition s'inscrit dans les objectifs du *Plan climat*, mais prise comme mesure unique. Du point de vue de la DGE elle serait un peu isolée et peu en cohérence avec ce plan coordonné.

C'est la DGMR qui est en charge de faire appliquer la Loi sur les procédés de réclame (LPR) qui régit les publicités. On y distingue les publicités pour compte propre (enseignes pour décrire une activité économique sur le site) des publicités pour compte de tiers. Les procédés de réclames pour compte de tiers ne sont autorisés qu'en traversée de localités et visent à décrire et vanter l'activité économique.

Les contenus des supports ne sont à ce jour pas réglementés, hormis les dispositions figurant à l'art. 5a de la LPR, introduite il y a une dizaine d'années qui interdit les procédés pour des produits dont l'usage engendre la dépendance « *sur le domaine public et sur le domaine privé, visible du domaine public.* »

La prise en compte de cette pétition nécessiterait dès lors une modification de la LPR, par l'introduction d'un nouvel article visant à l'interdiction de publicité pour des véhicules à hautes émissions de CO2.

6. DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMISSION

Les commissaires pour la prise en considération de la pétition relèvent qu'elle va dans le sens du plan climat de l'Etat et que l'impact de ces véhicules n'est pas négligeable. Cette une mesure concrète issue de la population.

Les commissaires contre la prise en considération de cette pétition, relèvent la problématique d'une modification de la LPR et du peu d'impact que celle-ci aurait. Elle stigmatise une catégorie de véhicules sans prendre en considération d'autres modes de transports plus polluants.

7. VOTE

Par 4 voix pour et 7 voix contre, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Lignerolle, le 28 mars 2019

*Le rapporteur :
(Signé) Olivier Peterman*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Rebecca Joly et consorts - Qu'est-ce qui se trame avec le tram ? (18_INT_122)

Rappel de l'interpellation

Le 8 février dernier, nous apprenions que le Tribunal administratif fédéral (TAF) rendait sa décision tant attendue sur le projet d'agglomération du tram devant relier Renens-Gare à Lausanne-Flon.

En substance, le TAF a confirmé la décision d'approbation des plans (DAP) de l'Office fédéral des transports (OFT) du 7 mars 2016 s'agissant du tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1), du bus à haut niveau de service (BHNS) Prélaz-les-Roses – Saint-François et du garage atelier (GAT). Il a en revanche déclaré que la route prévue entre Vigie et l'avenue Jules-Gonin n'était pas suffisamment liée au projet ferroviaire pour faire l'objet d'une procédure unique devant l'OFT. Cette décision fait l'objet d'un recours annoncé des tl.

Si nous ne devons prendre qu'une date symbolique dans l'exposé des motifs de l'arrêt du TAF, c'est le 15 mars 2010, date du dépôt des plans du tram auprès de l'OFT afin d'obtenir une concession de chemin de fer pour cette liaison. A ce moment, le tracé du tram était connu, seules les mesures d'accompagnement étaient encore à définir. Mais le principe était bien là : nous voulions un tram du centre-ville de Lausanne vers l'Ouest lausannois.

Aujourd'hui, en février 2018, le projet est toujours englué. Or, c'est toute une région du canton qui attend depuis longtemps un transport urbain efficace et une vision de la mobilité ambitieuse. Pour rappel, le tram doit remplacer deux lignes de bus actuellement surchargées — le 17 et le 18 — dont la vétusté et la surcharge font souffrir des millions de voyageurs annuels de l'agglomération. Ainsi la patience vient à manquer !

La décision du TAF ne donne pas entièrement raison au projet. Elle laisse en suspens la question d'une des mesures d'accompagnement prévues. Cependant, elle valide le projet en tant que tel et dans son entier : le tram, la liaison par BHNS et la fermeture au trafic individuel motorisé de la route de Genève et du Grand Pont. L'autorisation de construire concernant ces projets est donc délivrée, sous peine d'un recours concernant ces parties du dispositif de la décision du TAF.

En somme, le tram peut commencer à exister, si nous voulons bien lui donner sa chance. C'est toute une région qui appelle de ses vœux la construction du tram et l'avancée qu'il va constituer pour la mobilité d'une grande partie de l'agglomération Lausanne-Morges. Ainsi, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Est-ce que les travaux du tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1) et du BHNS Prélaz-les-Roses – Saint-François pourraient débiter malgré la décision du TAF concernant la rampe Vigie-Gonin ?*
- 2. En cas de recours devant le Tribunal fédéral (TF), quelle est la position du Conseil d'Etat sur une éventuelle demande d'effet suspensif permettant de suspendre l'application de la décision du*

TAF sur les éléments qui ne seraient pas attaqués, comme la validation du projet de tram, et ainsi de commencer sans délai le chantier du tram ?

- 3. Si le TF confirmait la décision du TAF et que les acteurs du projet poursuivaient dans l'idée de réaliser le barreau Vigie-Gonin, à quelle nouvelle procédure serait-il exactement soumis ? Et quel est le planning réaliste pour une mise en service du tram et des BHNS avec cette nouvelle procédure ?*
- 4. Dans le cas où le TF valide l'arrêt du TAF, quelles sont les solutions envisagées par le Conseil d'Etat et les autres partenaires du projet pour régler la problématique des transports individuels motorisés, ainsi que le demande l'OFT ?*

Souhaite développer.

(Signé) Rebecca Joly et 23 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le projet des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU), dont le tram est une des pièces maîtresses, a pour objectif d'améliorer la mobilité dans toute l'agglomération lausannoise, en prenant en compte le fort développement démographique et économique prévu à l'horizon 2030 (85'000 habitants et 50'000 emplois supplémentaires). Conséquence de cette croissance, les besoins en mobilité sont en constante augmentation.

La stratégie d'accessibilité de l'agglomération est construite autour d'une approche multimodale dans laquelle les transports publics sont la colonne vertébrale d'une mobilité durable, en complémentarité avec la mobilité douce et le trafic individuel motorisé. L'augmentation de la capacité de déplacement passe par un transfert modal nécessitant un renforcement significatif de l'offre en transports publics et une maîtrise du trafic individuel motorisé.

Le réseau des axes forts est articulé autour des métros, des bus à haut niveau de service (BHNS) et du tram. Ces lignes existantes et futures offrent aux usagers des capacités de déplacement élevées, plus rapides et plus confortables, grâce à de meilleures fréquences et à une meilleure fiabilité de l'horaire. Elles créent le lien indispensable entre les gares du réseau national et régional, et les lignes classiques de bus.

La première étape du tram t1 (Lausanne, Flon – Renens, gare) constitue un maillon essentiel du réseau des axes forts, reliant les principales interfaces des transports publics de Lausanne, Renens et Prilly-Malley. Il améliorera les déplacements entre le centre-ville de Lausanne et la gare de Renens, en passant par des quartiers en plein développement dans les communes de Lausanne, Prilly et Renens.

Le projet de la 1^{re} étape du tram a été mis à l'enquête conjointement avec les aménagements routiers des BHNS dans le centre de Lausanne (entre St-François et Galicien) et le garage atelier, dans une unique procédure fédérale d'approbation des plans.

Pour permettre au tram de circuler dans le quartier du Flon et d'exploiter la ligne BHNS, le projet mis à l'enquête comprend la fermeture au trafic individuel motorisé de deux axes qui seront réservés exclusivement aux modes doux et aux transports publics, à savoir :

- la rue de Genève, sur sa portion comprise entre le nord-ouest de la place de l'Europe et la rue de la Vigie ;
- le secteur du Grand-Pont compris entre l'ouest de la place St-François et l'est de la place Chauderon.

Pour accompagner la fermeture de ces deux axes (et leurs reports de trafics) tout en maintenant une accessibilité maîtrisée au centre-ville pour le trafic automobile, diverses mesures d'accompagnement sont prévues par le projet mis à l'enquête, dont la création d'une nouvelle liaison entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules-Gonin ("la rampe Vigie-Gonin"), et l'adaptation de carrefours-clés sur le

réseau principal de la ville.

Il s'agit, tout en projetant une diminution globale du trafic au centre-ville par le développement des transports publics, d'éviter une congestion de la circulation individuelle sur le réseau principal qui aurait également pour conséquence de péjorer les lignes de bus. Le tram étant un complément indispensable aux autres moyens de transport de la région lausannoise, son arrivée ne doit pas avoir pour conséquence de les paralyser.

L'Office fédéral des transports (OFT) a octroyé le permis de construire à l'ensemble du projet en date du 7 mars 2016. 13 recours ont été déposés auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF) qui a statué le 6 février 2018, en n'admettant partiellement qu'un des recours (l'ensemble des autres recours a été rejeté). Par son arrêt, le TAF confirme très nettement le projet et son intérêt public. Le TAF ne remet pas en question le bien-fondé de la mesure d'accompagnement de la rampe Vigie-Gonin dans le projet global des axes forts mis à l'enquête en juillet 2012, mais uniquement la compétence de l'OFT pour l'approuver, arguant que l'intensité du lien entre la liaison routière et le projet ferroviaire n'est pas assez prononcée (d'un point de vue matériel et spatial) pour justifier que tout soit inclus dans une procédure d'autorisation fédérale. Le projet se trouve ainsi devant une complication procédurale, mais non devant une contestation sur le fond. En effet, le TAF écrit que la "nécessité d'une telle liaison routière [n'est] pas remise en cause par le Tribunal de céans, notamment eu égard aux diverses études figurant au dossier et au fait que la concession a reconnu sa nécessité".

Réponses aux questions

1. Est-ce que les travaux du tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1) et du BHNS Prélaz-les-Roses – Saint-François pourraient débiter malgré la décision du TAF concernant la rampe Vigie-Gonin ?

La décision du TAF (première instance) a donné lieu, dans le délai imparti, au dépôt de recours auprès du Tribunal fédéral (TF) en deuxième instance, dont deux demandent l'effet suspensif. L'autorisation de construire du tram t1, du BHNS (entre St-François et Galicien) et du garage atelier (GAT) est, en conséquence, suspendue aux décisions du TF sur le fond et sur l'effet suspensif.

Si les demandes d'effet suspensif sont rejetées par le TF, les transports publics de la région lausannoise (tl), la DGMR et les communes partenaires du projet examineront dans quelle mesure certaines parties des travaux pourront être préparées et démarrées dans l'attente d'une décision exécutoire sur la rampe Vigie-Gonin et dans le respect des engagements pris par les parties dans le cadre de la procédure.

2. En cas de recours devant le Tribunal fédéral (TF), quelle est la position du Conseil d'Etat sur une éventuelle demande d'effet suspensif permettant de suspendre l'application de la décision du TAF sur les éléments qui ne seraient pas attaqués, comme la validation du projet de tram, et ainsi de commencer sans délai le chantier du tram ?

La décision des tl est de ne pas demander l'effet suspensif. Le Conseil d'Etat y souscrit pleinement.

Dans le contexte décrit ci-dessus et compte tenu du fait que d'autres recourants ont demandé l'effet suspensif, le Conseil d'Etat regrette cette situation qui fait peser une hypothèque sur le projet et retarde sa mise en œuvre alors que le TAF a confirmé par sa décision le bien-fondé du projet. Le Conseil d'Etat approuve et fait sienne la position des partenaires du projet, à savoir, en fonction des décisions à venir du TF, d'examiner quelles seraient les parties du projet qui pourraient être réalisées.

3. Si le TF confirmait la décision du TAF et que les acteurs du projet poursuivaient dans l'idée de réaliser le barreau Vigie-Gonin, à quelle nouvelle procédure serait-il exactement soumis ? Et quel est le planning réaliste pour une mise en service du tram et des BHNS avec cette nouvelle procédure ?

Cette option devra être étudiée à l'issue du traitement des recours au Tribunal fédéral, et uniquement si le Tribunal fédéral devait confirmer la position du TAF. Comme l'indique le TAF dans son arrêt, une

mise à l'enquête selon une autre procédure serait envisageable et resterait à déterminer.

Le planning pour la mise en service du tram, du BHNS et du GAT étant fortement conditionné par le traitement de ce dossier au TF, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure, en l'état actuel, d'indiquer une date de mise en service avec un bon niveau de fiabilité.

4. Dans le cas où le TF valide l'arrêt du TAF, quelles sont les solutions envisagées par le Conseil d'Etat et les autres partenaires du projet pour régler la problématique des transports individuels motorisés, ainsi que le demande l'OFT ?

La rampe Vigie-Gonin est une mesure d'accompagnement du projet qui permet la fermeture projetée des deux axes routiers décrits ci-dessus à la circulation individuelle. Cette mesure permettra d'éviter que les flux se concentrent au carrefour Chauderon Sud, ce qui provoquerait sa saturation, bloquant par ailleurs d'autres carrefours dont Chauderon Nord ou Saint-François.

En l'absence d'une telle infrastructure, les études et simulations de trafic effectuées (qui comprennent déjà des hypothèses de diminution de trafic ambitieuses) démontrent que le carrefour Sud du Pont Chauderon connaîtrait quotidiennement des surcharges importantes, entravant par la même occasion la circulation des bus (lignes 3, 6, 16 et 21) et conduirait à des effets secondaires nuisibles sur les axes secondaires et dans les quartiers d'habitation.

Le choix de réaliser la rampe Vigie-Gonin est le résultat d'une analyse comparative de nombreuses variantes étudiées. Elle s'est révélée la mesure la mieux à même d'éviter un engorgement sans susciter d'autres contraintes techniques problématiques.

Dans tous les cas, le planning des travaux et des mesures d'accompagnement devra être à nouveau analysé lorsque l'arrêt du TF sera connu. Toutefois, les suites précises qu'il conviendra de lui donner ne pourront être précisément examinées qu'à la lumière de ses considérants.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 mai 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Pierre-André Romanens – Unireso ou un réseau désuni

Rappel de l'interpellation

La région méridionale de notre Canton est confrontée une fois de plus à un problème de minorité peu ou pas considéré.

Le Canton de Vaud va participer non sans fierté le 12 décembre 2019 à l'inauguration du Léman Express.

Dans le même temps, les autorités des Communes concernées vont devoir expliquer à leurs citoyens que le prix de l'abonnement des transports publics Unireso va augmenter de 46% !

Il faut savoir aussi que ces mêmes Communes ont mis en place une véritable politique de mobilité afin de changer les habitudes de la population la plus motorisée de notre Canton.

C'est pourquoi j'ai l'honneur de poser deux questions à notre Conseil d'Etat :

- 1. Pour quelles raisons les autorités régionales n'ont-elles pas participé à la mise en place du nouveau tarif Unireso les concernant.*
- 2. Quelles solutions à long terme, le Conseil d'Etat envisage-t-il pour maintenir l'attractivité des transports publics de la communauté tarifaire partie Vaudoise d'Unireso sans pénaliser les usagers par un changement brutal de hausse des tarifs.*

Commentaires

Il faut préciser qu'aujourd'hui le Canton de Genève finance la partie Vaudoise selon la loi Genevoise sur les transports publics. Concernant cette population n'oublions pas non plus qu'environ 70% de travailleuses et travailleurs se déplacent sur Genève tous les jours.

Réponse du Conseil d'Etat

PREAMBULE

Le Canton de Vaud s'engage depuis plusieurs années à développer les transports publics dans toutes les régions du canton pour fluidifier les déplacements et contribuer à protéger l'environnement. L'amélioration significative de l'offre consécutive à la mise en service du Léman Express et le prolongement du Regio Express jusqu'à Annemasse et St-Maurice sont, pour la région de Terre Sainte deux exemples concrets qui doivent contribuer à l'utilisation des transports publics pour les déplacements et favoriser le report modal du transport individuel vers le transport collectif.

Dans le cadre de la mise en service du Léman Express, le tarif unireso régional est abandonné par les opérateurs de transport au profit du tarif national (service direct) pour les usagers des transports publics de Terre Sainte se déplaçant à Genève, comme cela se pratique déjà pour le reste des voyageurs du canton de Vaud. Cette transition tarifaire, engendrant pour certaines liaisons des hausses tarifaires parfois importantes, le canton, par son Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), a décidé d'accompagner cette refonte tarifaire en apportant un soutien financier temporaire aux abonnés de Terre Sainte.

Tarifification – compétence des entreprises de transport public

Le Conseil d'Etat rappelle que la tarification est de compétence des entreprises de transport. La loi fédérale sur les transports des voyageurs (LTV), définit la responsabilité des entreprises en matière de tarif aux articles 15 – Obligation d'établir les tarifs, 16 - Service direct – :

- *Article 15 - Obligation d'établir des tarifs*
« Les entreprises établissent les tarifs des prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles s'appliquent le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes.
... »
- *Article 16 - Service direct*
« Pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional.
A cet effet, les entreprises établissent en commun des tarifs et des titres de transport. »

RÉPONSES AUX QUESTIONS

- 1) *Pour quelles raisons les autorités régionales n'ont-elles pas participé à la mise en place du nouveau tarif Unireso les concernant ?*

Comme mentionné ci-avant, le tarif est du ressort des entreprises de transport en application de la législation fédérale (loi sur les transports des voyageurs, LTV). Dans le cadre de la région de Terre Sainte, les principaux opérateurs concernés sont les CFF et les Transports publics de Nyon (TPN).

L'arrivée du Léman Express a conduit à une refonte du système tarifaire au niveau genevois et transfrontalier pour concilier les différents tarifs des trains et bus de la France et des cantons de Genève et de Vaud (uniquement la région limitrophe de Terre Sainte sur le canton de Vaud). Cette refonte du système tarifaire par les entreprises de transport opérant dans ce secteur transfrontalier a entraîné la disparition du tarif zonal unireso régional dont bénéficiaient les habitants de Terre Sainte pour leurs déplacements en direction de Genève.

De manière générale, deux types de tarifs sont applicables dans le Canton de Vaud :

- Le tarif communautaire « Mobilis » pour les trajets au sein du périmètre vaudois correspondant quasiment au territoire cantonal.
 - Le tarif national, tarif du « service direct » pour les trajets au-delà du périmètre « Mobilis ».
- Les entreprises de transport ont étudié plusieurs variantes tarifaires et ont opté pour l'application du tarif national qui se pratique déjà pour les trajets intercommunautaires en Suisse et également depuis le Canton de Vaud, par exemple entre Nyon et Genève ou entre Lausanne et Berne.

Cette décision des entreprises de transport marque donc la fin d'une solution particulière pour les voyageurs de Terre Sainte qui ont bénéficié jusqu'au 15 décembre 2019 de tarif exceptionnellement bas en raison d'un système de zones particulier et du gel des tarifs genevois depuis 2014.

Le Conseil d'Etat, qui se préoccupe du niveau tarifaire du transport public et des incidences sur la clientèle, a donc pris les mesures nécessaires pour amortir la transition tarifaire pour les abonnés en finançant une mesure d'accompagnement en partenariat avec les CFF. Ainsi, la mesure vise les abonnés actuels (en possession d'un abonnement au moment du changement d'horaire de décembre 2019) avec une prise en charge durant 3 ans d'une partie de l'augmentation effective de l'abonnement sous forme de bons de réduction distribués par les CFF. Cet accompagnement exceptionnel concerne environ 1'500 abonnés mensuels et annuels et représente, selon l'utilisation effective qui sera faite de ces bons, un coût de l'ordre de 800'000 francs en faveur des voyageurs réguliers des transports publics de Terre Sainte. Par ailleurs, le passage au service direct permet aux voyageurs de cette région en direction de Genève de bénéficier des billets dégriffés CFF. Ainsi, pour les voyageurs occasionnels de cette région, une nouvelle offre de billets dégriffés a été mise en vente par les opérateurs pour les liaisons en direction de Genève avec un quota important et des rabais jusqu'à 70%.

2) *Quelles solutions à long terme, le Conseil d'Etat envisage-t-il pour maintenir l'attractivité des transports publics de la communauté tarifaire partie Vaudoise d'Unireso sans pénaliser les usagers par un changement brutal de hausse des tarifs ?*

Le Gouvernement est convaincu que l'attractivité des transports publics dépend de manière importante de la densité et de la qualité des prestations. Le canton s'engage en faveur du développement de l'offre de transports publics dans le canton pour offrir un réseau de mobilité performant et attractif.

Dans la région de Terre Sainte, en particulier, la desserte en direction de Genève a été considérablement renforcée depuis juin 2018. En décembre 2019, une offre supplémentaire a été introduite avec la mise en service intégrale du Léman Express :

- Toutes les 15 minutes, un train quitte Coppet, Tannay ou Mies à destination de Genève, d'Evian-les-Bains, d'Annecy ou d'Annemasse.
- Toutes les 30 minutes, un train RégioExpress mène les habitants de la région de Coppet jusqu'au cœur de Genève et au-delà, plus rapidement et sans changement avec des trains à deux étages plus longs offrant jusqu'à 40% de places assises supplémentaires.
- Sur la nouvelle liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-vives-Annemasse, de nouvelles gares ont été construites pour desservir de nombreux quartiers. Depuis la région de Coppet, les nouvelles gares de Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg sont désormais accessibles rapidement et confortablement.

En termes de tarification, le tarif du Service direct suisse est basé sur la distance kilométrique parcourue. Ce tarif permet le choix entre un parcours simple et un parcours combiné à des zones tarifaires de communautés tarifaires (Unireso et Mobilis). Ainsi, le tarif du Service direct est en cohérence avec ce qui se pratique pour tout trajet intercommunautaire en Suisse et en particulier dans le district de Nyon.

En ce qui concerne le tarif du Léman Express, il est basé sur l'addition de tarifs suisse et français. Pour le parcours suisse, le tarif est calculé avec le niveau tarifaire du Service direct en fonction de la distance parcourue. Pour le parcours français, le tarif est calculé avec le niveau tarifaire du « TER » en fonction de la distance parcourue. Dès lors, la tarification appliquée en Terre Sainte depuis le changement d'horaire du 15 décembre 2019 est en cohérence avec la tarification du Léman Express basée sur la distance kilométrique consommée.

Le Conseil d'Etat est conscient que la refonte tarifaire opérée par les entreprises de transport dans le cadre de l'introduction du Léman Express marque la fin d'une solution avantageuse dont les usagers de Terre Sainte ont bénéficié depuis plusieurs années. Cependant, la tarification retenue introduit une égalité de traitement en termes tarifaires pour tous les voyageurs du district de Nyon et du canton de Vaud qui se rendent à Genève en train et les usagers de Terre Sainte ne sont pas pénalisés par la tarification en vigueur. En revanche, le Conseil d'Etat est persuadé que les habitants de Terre Sainte apprécieront le développement de l'offre de transport avec l'introduction du Léman Express ce qui encouragera les voyageurs réguliers à continuer à utiliser les transports publics pour leurs déplacements et devrait également inciter une nouvelle clientèle à changer sa manière de se déplacer en empruntant les transports en commun.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 février 2020.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Thierry Dubois et consorts - Les prix de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) ne sont-ils pas surfaits ?

Rappel de l'interpellation

En 2004, la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) a été fondée à Lausanne puis s'est étendue progressivement dans le reste du canton de Vaud. Prochainement, elle s'étendra encore un peu plus jusqu'au Chablais, achevant ainsi de couvrir tout le territoire vaudois excepté le Pays-d'Enhaut.

Le but d'un tel réseau est de faciliter l'accès des utilisateurs aux transports publics.

Le billet Mobilis a donc été introduit dans cet objectif. Cette harmonisation du réseau et de la pratique tarifaire doit — dans l'esprit de service public — représenter un avantage financier pour l'utilisateur. Ce dernier s'attend donc à payer son billet moins cher et à profiter d'un encouragement à voyager avec les transports publics.

Or, les quelques exemples suivants indiquent que la CTV pratique des prix bien supérieurs à des offres similaires dans d'autres réseaux de transports publics :

L'abonnement annuel auprès d'Unireso — tout le canton de Genève — coûte en 2015 : 500 francs.

L'abonnement annuel auprès de Mobilis — uniquement zones 11 et 12 — coûte en 2015 : 720 francs.

La carte journalière auprès de Mobilis — toutes les zones — coûte en 2015 : 54 francs.

La même prestation coûte 33.60 francs pour le réseau ZVV — région de Zurich — 17.80 francs pour le réseau TNW — région de Bâle.

L'interpellant prie donc le Conseil d'Etat de répondre aux trois questions suivantes :

- 1. Le Conseil d'Etat considère-t-il que le but d'un réseau unifié dans notre canton a, entres autres, pour conséquence de proposer un prix du billet attractif ?*
- 2. Le Conseil d'Etat peut-il expliquer pourquoi le prix de l'abonnement ou de la carte journalière est significativement plus élevé dans la CTV que dans d'autres communautés de tailles comparables ?*
- 3. L'introduction du Chablais dans la zone tarifaire précitée va-t-elle avoir une influence sur le prix de vente des billets ? Si oui, le Conseil d'Etat peut-il détailler sa réponse ?*

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Thierry Dubois et 19 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Définition de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) - Tarif Mobilis commun

La communauté tarifaire vaudoise est constituée de 13 entreprises de transport public, à savoir tl, CFF, MBC, CarPostal, LEB, TPN, NStCM, MOB, MVR, VMCV, TRAVYS, AVJ et TPC.

Le rôle de la CTV est d'offrir un tarif commun par les treize entreprises précitées, tarif appelé Mobilis, dans le périmètre de la CTV qui couvre la quasi-totalité du territoire du canton de Vaud.

La base tarifaire d'une communauté tarifaire se réfère à un découpage du périmètre desservi en zones. Le tarif communautaire Mobilis à payer pour un déplacement donné est calculé selon le nombre de zones parcourues. Il donne accès à un périmètre choisi pour une durée déterminée. Le client peut librement utiliser les moyens de transport qui lui conviennent au sein des zones acquises pour optimiser son voyage et gagner en flexibilité.

Fonctionnement de la communauté tarifaire vaudoise

En application des dispositions du droit fédéral (art. 17 de la loi sur le transport des voyageurs, LTV), les treize entreprises partenaires de la CTV ont constitué une société simple pour régler leurs relations dans le cadre de la communauté tarifaire. Le contrat de société simple est soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT) qui s'assure de la compatibilité avec le droit fédéral. Le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) approuve également le contrat.

La Communauté tarifaire vaudoise (CTV) est dirigée par un Comité directeur (CODIR) qui constitue l'organe supérieur de la communauté. Les décisions du CODIR en matière de tarif doivent être prises à l'unanimité.

La direction opérationnelle de la CTV est assurée par la "cellule" CTV. Elle est composée d'un président (poste à 40%), du responsable opérationnel, du gestionnaire commercial, d'un chargé de projet marketing (50%) et d'un secrétariat à 70%.

Tarification – compétence des entreprises de transport public

Selon la législation fédérale, le tarif est du ressort des entreprises de transport partenaires de la CTV conformément aux articles 15 - Obligation d'établir les tarifs, 16 - Service direct et 17 - Organisation de la loi sur les transports des voyageurs (LTV ; RS 745.1) :

- *Article 15 - Obligation d'établir des tarifs*

"Les entreprises établissent les tarifs des prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles s'appliquent le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes.

... "

- *Article 16 - Service direct*

"Pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional.

A cet effet, les entreprises établissent en commun des tarifs et des titres de transport."

– Article 17 – Organisation

"Afin de garantir le service direct, les entreprises règlent leurs relations réciproques. Elles fixent notamment :

- a. les domaines de collaboration ;*
- b. les conditions de participation au service direct ;*
- c. la répartition des coûts administratifs communs ;*
- d. la répartition des recettes provenant du transport de voyageurs ;*
- e. la responsabilité collective et l'action récursoire.*

Lorsque qu'un service direct est particulièrement important, l'OFT peut imposer d'autres exigences à l'organisation.

Les accords sur le service direct et la responsabilité ne doivent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que dans la mesure où les intérêts globaux des transports publics ne sont pas lésés. Ces accords doivent être soumis à l'approbation de l'OFT.

Si les entreprises n'assurent pas dans un délai raisonnable un service direct répondant aux besoins, l'OFT prend les décisions nécessaires."

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat considère-t-il que le but d'un réseau unifié dans notre canton a, entres autres, pour conséquence de proposer un prix du billet attractif ?

Le but de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) est de proposer un tarif commun et unique appelé Moblis permettant de circuler sur les lignes de 13 entreprises de transport du canton et qui desservent le périmètre de la CTV correspondant aujourd'hui à quasiment l'entier du territoire cantonal, à l'exception des trois communes du Pays d'Enhaut.

Le tarif Moblis à payer pour un déplacement donné est calculé selon le nombre de zones parcourues et donne accès à un périmètre choisi durant une durée déterminée. En fonction de ces critères, le client peut librement choisir les moyens de transport qui lui conviennent. L'utilisateur peut donc voyager en toute flexibilité en changeant de bus, de métro ou de train avec le même billet.

Précédemment, le client qui utilisait plusieurs réseaux de transport devait acheter des billets séparés et à chaque fois il devait s'acquitter d'un coût de prise en charge. Avec le système de tarif communautaire par zone, le client ne paie qu'une fois la prise en charge et, de ce fait, le tarif Moblis appliqué pour un déplacement combinant plusieurs entreprises de transport est inférieur à ce que serait l'addition de plusieurs titres de transport. A titre d'exemple, la relation Yverdon-Lausanne est proposée aujourd'hui avec un billet Moblis 10 zones au prix de 18.60 francs (ou 9.30 francs à demi-tarif) avec une validité de 3 heures. Ce billet Moblis comprend, en plus du parcours, le prix du réseau de bus urbains d'Yverdon et celui des bus et métros de l'agglomération lausannoise. Le prix du Service direct (tarif national) pour cette relation serait de 23.30 francs plein tarif (ou 13.10 francs à demi-tarif) pour le parcours CFF et les transports locaux. La comparaison de ces prix montre que le tarif combiné de Moblis est compétitif pour le même déplacement, soit -20% pour le plein tarif et -29% pour le demi-tarif.

De manière générale et afin de garantir les recettes des entreprises participantes de la CTV, le niveau des prix de la communauté tient compte des éléments principaux suivants :

- Taux de couverture des charges par les recettes des entreprises de transport public : pour les entreprises de transport public, le tarif doit permettre de garantir un taux de couverture des charges par les recettes voyageurs, le solde étant couvert par les indemnités des pouvoirs publics. A titre d'exemple, le taux de couverture moyen pour les lignes de transport comprises dans la CTV se situe à 39% (en 2016), ce qui signifie que le client paie un peu plus d'un tiers des coûts

effectifs des prestations de transport public. Pour le gouvernement, la contribution demandée au client paraît acceptable par rapport à la part des indemnités payée par le canton (177 millions de francs) pour assurer les prestations de transport public, sans compter les contributions de la Confédération et des communes ni les importantes contributions d'investissement octroyées également par les pouvoirs publics. A titre de comparaison, le taux de couverture moyen des recettes voyageurs de la ZVV est de l'ordre de 52%, ce qui montre que le client zurichois est davantage sollicité financièrement que l'utilisateur vaudois des transports publics.

- Niveau tarifaire : de manière générale le niveau tarifaire est un des critères qui détermine le montant des indemnités allouées aux entreprises de transport pour les prestations commandées par les commanditaires. Toute baisse du tarif, à prestations égales, engendrerait donc une augmentation des subventions à octroyer pour couvrir les déficits des entreprises, financée par les ressources des collectivités publiques commanditaires. Les entreprises ne sont en effet pas autorisées à accumuler des bénéfices grâce au transport public, et le Canton surveille jusqu'à leurs réserves au passif du bilan. La priorité donnée par le Conseil d'Etat est le maintien d'un niveau de prix acceptable et de privilégier une augmentation des subventions pour développer l'offre de prestations et les investissements dans le matériel roulant et les infrastructures. L'amélioration de l'offre constitue un paramètre important pour rendre le transport public attractif et encourager le transfert modal de la route vers le transport public.
- Adaptation des tarifs : chaque année, le tarif du Service direct (tarif national), est réévalué et le cas échéant adapté. En règle générale, une modification des tarifs Mobilis intervient en même temps qu'une modification des prix au niveau national. Si l'Etat refuse une hausse tarifaire demandée par les entreprises, en application de la convention passée avec la CTV et l'Etat de Vaud, ce dernier devrait financer les manques à gagner en découlant. C'est une option que le Conseil d'Etat ne souhaite pas suivre. De ce fait, le tarif Mobilis est régulièrement adapté.

La fixation des tarifs Mobilis de la CTV sont fixés par les treize entreprises partenaires de la CTV qui sont compétentes. Toute décision relative aux tarifs doit être prise à l'unanimité des membres du Comité directeur de la CTV selon le contrat constitutif de société simple qui institue la CTV. L'Etat, par son Département en charge des transports publics est associé aux discussions tarifaires et veille à maintenir un niveau tarifaire raisonnable et en lien avec les améliorations de l'offre mises en place.

Le Conseil d'Etat est donc d'avis que le système tarifaire offert par la Communauté tarifaire vaudoise représente une facilité tarifaire pour les usagers du canton. En effet, le billet Mobilis permet d'emprunter plusieurs entreprises de transport dans les zones acquises avec un titre de transport unique, à un tarif plus avantageux que l'addition de plusieurs billets achetés séparément. Ce système tarifaire vise donc à encourager l'utilisation des transports publics grâce à des prix jugés attractifs.

2. Le Conseil d'Etat peut-il expliquer pourquoi le prix de l'abonnement ou de la carte journalière est significativement plus élevé dans la CTV que dans d'autres communautés de tailles comparables ?

La base tarifaire d'une communauté tarifaire est une zone. Dans le cas de Mobilis, le découpage prend pour référence de base des zones d'un diamètre d'environ cinq kilomètres. Le zonage est également ajusté en tenant compte des conditions locales et de la topographie (pentes et coupures naturelles). Le périmètre Mobilis comprend un nombre élevé de zones (129 au total), ce qui permet d'avoir une progression tarifaire qui tient compte de la distance parcourue.

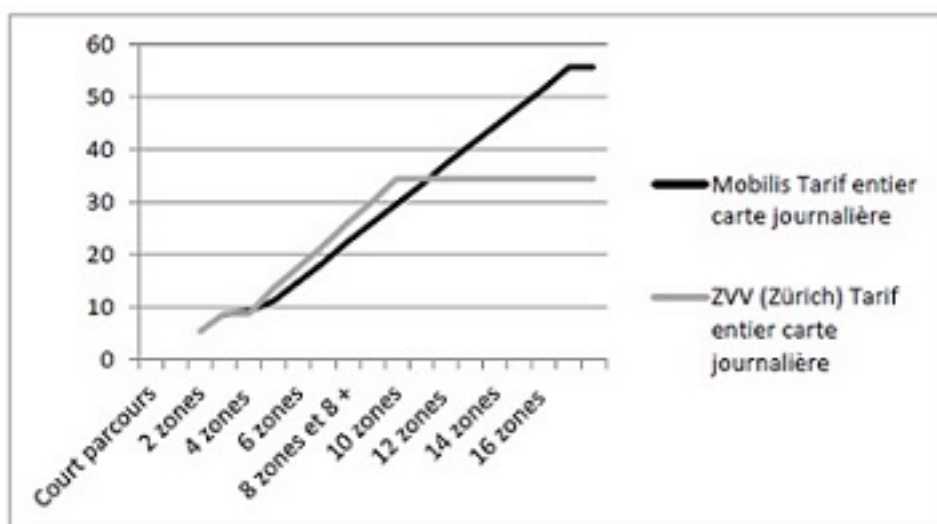
Le zonage et le tarif de la CTV sont de la compétence des entreprises de transport partenaires de Mobilis, conformément à la législation fédérale précitée (article 16 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs).

Le tarif par titre de transport est basé sur une grille dont le prix et la durée de validité évolue en fonction du nombre de zones achetées. Le prix par zone est généralement dégressif.

La construction de la grille tarifaire est basée sur le prix du billet tarif entier 2 zones, ce qui assure la cohérence des prix de la grille pour tout l'assortiment des titres de transport. Cette grille tarifaire tient compte également d'un prix "socle" pour la prise en charge du voyageur, pratique prévue dans les dispositions fédérales applicables. Ce prix "socle" explique par exemple que pour les billets et cartes journalières (1 et 2 zones), le demi-tarif ne correspond pas à une réduction de 50%.

Le tarif de la communauté tarifaire Unireso du canton de Genève est particulièrement bas. En effet, à la suite d'une initiative déposée en 2011 demandant la baisse des tarifs, intitulée "Stop aux hausses des tarifs des transports publics genevois" et au scrutin 2014 favorable à cette initiative, tous les tarifs des titre de transport "tout Genève" (zone 10 unique à Genève) ont sensiblement baissé. Ainsi, l'abonnement adulte "tout Genève" est passé de CHF 700 à CHF 500.- représentant une baisse de 28.6%. A titre indicatif, le chiffre d'affaires Unireso 2015 a diminué de l'ordre de 10 millions de francs (-6.2%). Le Canton de Genève a dû compenser le manque à gagner des opérateurs par une indemnité supplémentaire de l'ordre de CHF 8 millions en 2015 pour empêcher de trop péjorer les prestations. La baisse des tarifs, malgré les efforts financiers du Canton de Genève, a tout de même conduit à des diminutions de prestations de plus de 4%. Un nouveau scrutin populaire, en 2017, a, à nouveau, refusé l'augmentation tarifaire demandée au niveau national en décembre 2016, ce qui se traduit par des indemnités supplémentaires du Canton de Genève pour 2017 et 2018 afin de compenser la diminution du chiffre d'affaires des opérateurs d'Unireso. A relever que la baisse des tarifs n'a pas engendré d'augmentation significative de la fréquentation des transports publics genevois. Cette situation particulière du canton de Genève, avec la baisse de tarifs de 2014 et le refus d'augmenter les tarifs en 2016, explique la différence tarifaire constatée entre Mobilis et Unireso. Comme le montre le second graphique ci-après, le tarif Unireso est le plus bas des principales communautés tarifaires suisses.

Le tableau ci-dessous montre la disparité entre les prix par zones des cartes journalières entre Mobilis et ZVV (CT de Zurich) :



La carte journalière zurichoise offre un court parcours et un tarif 1-2 zones, mais pas de 1 zone alors que le tarif Mobilis se décline progressivement en 1 zone, 2 zones etc. ce qui rend le tarif difficile à comparer pour les petits trajets. Ensuite, le graphique montre que le tarif de la carte journalière Mobilis est plus avantageux que celui de la CT zurichoise pour les déplacements de 3 à 8 zones.

En revanche, la carte de Zurich plafonne à 8 zones alors que Mobilis a fixé son plafond à 15 zones. En

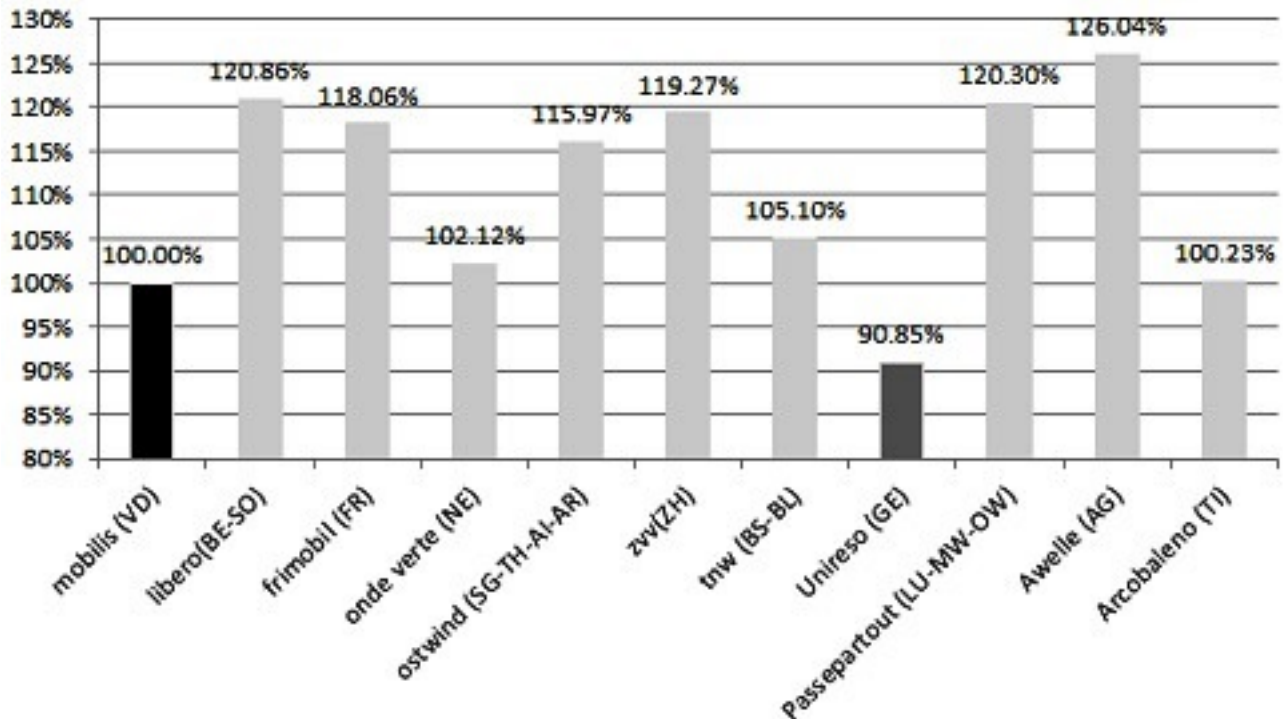
effet, la carte journalière de Mobilis est calculée en fonction du prix du billet et vaut deux billets à partir de 3 zones jusqu'au plafond de 15 zones. Cette option est faite pour encourager l'utilisation des transports publics et faciliter les allers et retours durant une journée. Les entreprises de Mobilis ont fixé le plafond de la carte journalière à 15 zones car plusieurs destinations dans le canton sont éloignées du centre du canton. Les entreprises souhaitent dans ces cas encaisser des recettes correspondant à la consommation effective. Par exemple, la relation Lausanne-Les Diablerets compte 15 zones. Ce plafonnement pourra être évalué après quelques années de pratique, et si le nombre de cartes journalières 13, 14 ou 15 zones vendues se révèle faible, la discussion sur l'opportunité d'abaisser le plafond pourra avoir lieu. Quant au plafonnement de la carte journalière à Zurich à 8 zones, il s'explique par le fait que les centres qui sont Zurich et Winterthur sont atteignables dans la majorité des cas avec des relations sur 8 zones. Il faut également considérer que la taille des zones entre les deux communautés tarifaires diffère quelque peu.

En conclusion, ce graphique permet de constater des disparités dans la construction du tarif de la carte journalière entre deux communautés tarifaires suisses et la difficulté de comparaison des tarifs communautaires. Une comparaison de titre de transport à titre de transport entre les communautés tarifaires n'a pas forcément beaucoup de sens. Chaque communauté a son approche commerciale en fonction notamment du périmètre, du réseau de transport, de l'environnement urbain ou régional, du tissu économique, etc.

Ainsi, chaque Communauté tarifaire a son autonomie tarifaire pour fixer l'assortiment des titres de transport et le niveau tarifaire de ses produits afin de tenir compte des spécificités régionales. Ainsi, les prix de la CTV tiennent compte du périmètre très étendu de la communauté comprenant une agglomération principale (Lausanne) et des agglomérations secondaires (Nyon, Morges, Yverdon, Vevey/Montreux, Aigle), un réseau RER étendu reliant Allaman à Payerne, Vallorbe à Villeneuve, des trains régionaux avec de la crémaillère permettant de rejoindre le Jura (NSTCM, TRAVYS), les Préalpes (MVR) et les Alpes Vaudoises (AL, BVB et ASD). A ce titre, la configuration de la CTV est bien différente de la CT Unireso couvrant le canton/Ville de Genève comptant une zone unique "tout Genève".

Mobilis offre un tarif Sénior que l'on ne trouve pas dans toutes les communautés tarifaires, seulement les CT de Berne, Bâle, Neuchâtel et Genève offrent ce tarif en Suisse. Mobilis offre des abonnements transmissibles et des abonnements hebdomadaires, ce qui n'est pas non plus généralisé dans toutes les communautés. Des disparités existent dans l'assortiment et les prix entre les communautés tarifaires. Dès lors, cela n'a pas beaucoup de sens de comparer un titre de transport particulier entre communauté tarifaire, chaque communauté ayant ses règles de construction de la grille tarifaire. L'essentiel est la comparaison tarifaire dans son ensemble, comme présenté ci-dessous, qui permet de montrer que le tarif des principaux titres de transport Mobilis figure parmi les plus attractifs de Suisse après ceux de Genève (artificiellement bas) et du Tessin.

En appliquant les tarifs actuels des autres communautés tarifaires au volume des ventes 2017 des principaux titres de transport Mobilis (billets court parcours ; billets entiers et réduits ; cartes journalières, abonnements mensuels et annuels junior/adulte/sénior), on obtient des chiffres d'affaires indicatifs permettant d'en générer un comparatif des prix (valeurs 2018) entre les principales communautés tarifaires suisses, comme suit :



De manière générale, le Gouvernement constate que le tarif Mobilis est parmi ceux les plus avantageux de Suisse. Il est d'avis de garder l'autonomie tarifaire régionale afin que le tarif pratiqué par la CTV permette de maintenir un niveau de recettes suffisant aux entreprises vaudoises de transport partenaires de la CTV tout en offrant des prix concurrentiels à la clientèle vaudoise.

3. L'introduction du Chablais dans la zone tarifaire précitée va-t-elle avoir une influence sur le prix de vente des billets ? Si oui, le Conseil d'Etat peut-il détailler sa réponse ?

L'extension du périmètre Mobilis à l'entier du Chablais vaudois a été introduite en décembre 2016. L'extension du périmètre sur cette région n'a pas modifié la grille tarifaire de Mobilis à l'exception du déplafonnement de l'abonnement toutes zones. La décision du déplafonnement de l'abonnement a en effet été prise par le Comité directeur en date du 26 avril 2016 dans le contexte de cette extension du périmètre de la CTV à la région du Chablais vaudois.

Avec un périmètre CTV couvrant tout le territoire du canton, les entreprises de la CTV ont souhaité déplafonner l'abonnement toute zone en passant de "10 zones et +" à "12 zones et +". Aujourd'hui l'abonnement Adulte entier toute zone de Mobilis coûte 8 francs de plus que le même abonnement valable sur 10 zones. Le prix de cet abonnement toute zone, valable sur l'entier des réseaux de transport public du canton, y compris dans la région touristique des Alpes vaudoises, reste très acceptable compte tenu de la densité de l'offre de transport et du périmètre disponible.

Par ailleurs, en décembre 2016, une adaptation générale des tarifs Mobilis est intervenue mais indépendamment du projet d'extension. La hausse tarifaire de décembre 2016 a fait suite à la décision du Conseil fédéral d'augmenter le prix d'utilisation du réseau ferroviaire (prix des sillons) entraînant une adaptation des tarifs sur le plan national et local.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 juin 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Daniel Carrard et consorts - Pour un soutien du Conseil d'Etat à la création d'une halte CFF au Parc Scientifique et technologique d'Yverdon-les-Bains (Y-Parc)

Rappel de l'interpellation

Le Nord vaudois s'est développé de manière conséquente ces dernières années. Plus spécifiquement, les autorités locales, ainsi que le Conseil d'Etat, se réjouissent du développement du Parc Scientifique et Technologique d'Yverdon-les-Bains (Y-Parc SA), le plus grand parc technologique de Suisse, avec plus de 200 millions de francs d'investissements annoncés d'ici à 2020 et la création d'environ 500 emplois.

L'Y-Parc compte actuellement 1316 emplois et pourrait en compter, à terme, jusqu'à 8'000, lorsque tous les terrains seront construits.

Néanmoins, malgré ces raisons de se réjouir, force est de constater que le réseau routier souffre d'ores et déjà régulièrement de la charge des automobilistes se rendant sur le parc ou dans l'agglomération yverdonnoise. En effet, aux heures de pointe, il est déjà de plus en plus difficile d'accéder ou de sortir de la ville, notamment aux deux sorties autoroutières. Dès lors, il est à craindre sérieusement que l'augmentation des flux de trafic induite par le développement prévu du parc ne vienne complètement saturer le secteur.

Dans ce contexte, il est nécessaire et urgent de chercher d'autres alternatives.

Une des solutions évidentes est d'étudier la possibilité de créer une halte CFF au sein même d'Y-Parc, située sur la ligne Yverdon-Lausanne, afin d'offrir une réponse concrète de transports publics aux employés du parc, actuels et à venir, ainsi qu'aux futurs visiteurs de Kindercity/Sciencity et des divers centres de formation actuellement en développement sur le site.

Nous avons pris connaissance avec grand intérêt de l'article paru dans un grand quotidien vaudois le 26 mars 2018, intitulé "Comment naissent les nouvelles gares". Il y est fait mention qu'une halte CFF a été proposée par le canton à l'Office fédéral des transports (OFT) en novembre 2014, dans le cadre des démarches du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), et que cette halte remplirait les critères nécessaires. "Il s'agit désormais d'un processus politique", dicit M. Jean-Charles Lagniaz, Chef de la Division management des transports au Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

Nous mettons de l'énergie, canton-commune, afin de développer le parc scientifique et technologique du Nord vaudois, mais nous devons aussi anticiper sa croissance et ses incidences.

Dès lors, au nom des intérêts du Nord vaudois et à vrai dire du canton tout entier, les deux députés signataires demandent au Conseil d'Etat comment, compte tenu des éléments précités, il compte soutenir la création de cette nouvelle halte auprès des autorités fédérales afin d'apporter une réponse bienvenue à la saturation de trafic actuelle et à venir dans le secteur d'Yverdon-sud, et dans quel calendrier ?

Souhaite développer.

(Signé) Jean-Daniel Carrard et 64 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Avant de répondre à l'interpellant, le Conseil d'Etat souligne qu'il partage l'inquiétude d'assurer une mobilité multimodale performante dans les secteurs du territoire cantonal qui sont appelés à se développer fortement dans les prochaines années.

Afin de bien cerner le processus de planification des développements de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'Etat a l'avantage de donner quelques compléments d'information :

Une nouvelle desserte ferroviaire du Parc Scientifique et Technologique

Le développement du Réseau Express Régional Vaud (RER Vaud)

Depuis 1996, les cantons assurent la fonction d'autorité organisatrice (AOT) dans le trafic régional et sont compétents pour passer les commandes de prestations de service public. Donc l'Etat de Vaud, en collaboration avec les CFF, s'assure du développement du trafic régional dans le canton et en particulier du Réseau Express Régional (RER Vaud) qui représente l'ossature principale du système de transport vaudois. A ce titre, le but poursuivi est d'adapter au mieux l'offre à la demande, notamment en améliorant les cadences de desserte et le matériel roulant ou en modifiant, où cela s'avère utile, le nombre et la position des haltes du réseau. Les secteurs ayant vu un développement important du nombre d'habitants et d'emplois ces dernières années font l'objet d'analyses particulières.

Les prémisses d'une idée de nouvelle desserte ferroviaire

Le secteur Sud d'Yverdon-les-Bains, défini comme pôle de développement stratégique par la politique cantonale (PPDE), s'est considérablement développé ces dernières décennies : Parc Scientifique et Technologique (PST), zone d'activités et habitations, modernisation de l'hôpital d'Yverdon-les-Bains, extension des Bains. En outre, ce secteur conserve un potentiel de développement significatif, en particulier pour le PST. Situé à cheval sur la ligne ferroviaire Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne, il constitue un secteur intéressant à desservir par une nouvelle halte ferroviaire.

Une étude pour une nouvelle halte régionale CFF à Yverdon-les-Bains

Pour donner suite aux premières réflexions initiées et afin d'étudier plus concrètement la création d'une halte ferroviaire régionale à l'entrée Sud-Est d'Yverdon-les-Bains, la Ville d'Yverdon-les-Bains et la Division Voyageurs des CFF ont mandaté en octobre 2005 un bureau d'études spécialisé en transports, afin d'apporter un éclairage sur le rôle de cet équipement, sa fréquentation attendue et, par là-même, son opportunité.

Les analyses détaillées du contexte multimodal actuel dans le secteur et de l'organisation des flux de déplacements sur le réseau ferroviaire, en liaison avec Yverdon-les-Bains, a permis de définir les fonctions principales de la halte dans l'organisation des déplacements :

- Considérant les modes de déplacements complémentaires au chemin de fer, la halte devrait occuper une fonction principale d'accessibilité locale aux secteurs à proximité, comme le secteur résidentiel de Pierre-de-Savoie et le secteur d'activités en plein développement du Parc Scientifique et Technologique / Y-Parc. La fonction d'accessibilité locale concernerait de manière moins performante, l'hôpital et la zone résidentielle située entre ce dernier et la halte ;
- Subsidiairement, grâce à sa proximité directe par rapport à deux routes pénétrantes et à une bonne accessibilité en transports individuels, la halte pourrait occuper un rôle secondaire de P+R local drainant des utilisateurs depuis un bassin d'influence relativement réduit, s'étendant dans un rayon d'environ 5 kilomètres en direction de l'Est et du Sud de l'agglomération yverdonnoise ;
- Principalement en raison de l'offre ferroviaire prévue à la future halte avec des trains régionaux de l'axe Yverdon – Lausanne, cadence 30' au maximum. L'usage de la halte se ferait principalement en liaison avec l'agglomération lausannoise, ainsi, qu'éventuellement, avec les communes principales situées sur le trajet (secteurs Cossonay-Penthalaz et Chavornay-Orbe).

Par rapport à ces fonctionnalités, la fréquentation de la halte avait été estimée à au moins 500 voyageurs par jour ouvrable à un horizon 2030, lorsque les développements urbanistiques prévus à proximité auraient été réalisés. De cette fréquentation, la moitié environ serait générée par les développements urbanistiques futurs. La fonction de P+R à la halte ne représenterait, à terme, que 10% à 15% de la fréquentation totale soit une cinquantaine de voyageurs par jour ouvrable.

Le rôle de la future halte conduisit aussi à recommander la réalisation de liaisons piétonnes directes, clairement identifiées et confortables avec tous les secteurs à proximité. Dans ce cadre, une nouvelle traversée du Buron pour les modes doux serait souhaitable à proximité directe de la halte. En complément, une cinquantaine d'emplacements de stationnement pour les vélos et autant pour les voitures seraient, à terme, nécessaires à son bon fonctionnement.

La politique des pôles de développement et les projets d'agglomération

Politique des pôles de développement (PPDE)

Le nouveau Plan directeur cantonal (PDCn), en vigueur depuis le 1er août 2008, a clarifié les éléments essentiels en matière de planification directrice cantonale, notamment par l'orientation volontariste de concentrer le développement dans les centres urbains en les densifiant. Les projets d'agglomération, sous l'impulsion de la Confédération, ont quant à eux permis d'établir, à une échelle pertinente, des planifications directrices coordonnant au mieux la mobilité et l'urbanisation.

Par ailleurs, la base légale initiale dans laquelle se développait la politique des pôles de développement économique a été modifiée le 1er janvier 2008 avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur l'Appui au Développement Economique (LADE). Cette loi-cadre institue une base légale unique pour l'ensemble de la politique cantonale en matière de développement économique. Elle instaure notamment un renforcement du rôle des organismes régionaux de développement comme lieu privilégié de la coordination des projets.

Sur un autre plan, le souci de valoriser les transports publics a conduit à intégrer de nouveaux sites stratégiques proches des gares du RER, présentant un fort potentiel de développement. Parmi les enjeux principaux de la politique des pôles de développement (PPDE), la coordination entre mobilité (accessibilité aux sites), urbanisation et environnement est cruciale dans les sites stratégiques.

Dans bien des cas, le respect des principes de densification du bâti et de protection de l'environnement impose la mise en œuvre de mesures de gestion de la mobilité (amélioration de la desserte transport public et la mobilité douce, amélioration de la capacité du réseau routier, etc.), tant au niveau des planifications directrices (projets d'agglomération, schémas directeurs régionaux), des plans d'affectation que des permis de construire.

Projet d'agglomération Yverdonnoise de première génération (AggloY 2007)

Dans le rapport remis en décembre 2007 à la Confédération, la création d'une future halte du RER Vaud à l'interface Y-Parc est évoquée. Malgré les premières études réalisées, l'opportunité d'une halte pour le RER Vaud à Y-Parc restait encore à démontrer. A noter que cette mesure d'infrastructure, estimée à 20 millions de francs, est de compétence cantonale.

La mesure 12 "Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc" est classée dans la "Liste C", c'est-à-dire réalisée avec un projet d'agglomération de 2ème génération (2015-2018) ou 3ème génération (2019-2022), en raison de son manque de maturité et de la non démonstration de l'opportunité de sa réalisation.

Projet d'agglomération Yverdonnoise de seconde génération (AggloY 2012)

Le projet de nouvelle halte subsiste toujours dans le rapport remis en décembre 2012 à la Confédération. Le parc scientifique et technologique (PST) est l'un des 3 pôles de développement de l'agglomération, avec Gare-Lac et Chamard-Châtelard. Son nouveau plan partiel d'affectation (PPA) mise sur la qualité du site en termes d'image (paysage et architecture) comme d'entreprises (technologies), en écho à l'économie du savoir. Il prévoit +6'000 emplois d'ici 2030, +8'000 emplois à terme. En outre, le PST est équipé en vélos en libre-service et les aménagements récents sont très favorables à la mobilité douce. En face du PST, le quartier Pierre-de-Savoie compte près de 3'000 habitants dans un site souvent perçu comme périphérique.

La densification du PST, en dépit d'une politique stricte de stationnement, notamment par la mutualisation et la centralisation des parkings – générera à terme près de 14'000 véhicules par jour. Proches du PST, deux autres sites d'activités, Champs-Lovats et Champ-Torrens, sont également concernés.

Dans ces conditions, vu l'importance du site avec ses 6'000 à 8'000 emplois et ses 3'000 habitants, la création d'une nouvelle halte RER apparaît comme une solution indispensable pour maîtriser la croissance du trafic dans ce secteur de l'agglomération. La proposition d'une nouvelle gare RER dans le secteur du Parc scientifique est ainsi confirmée afin d'améliorer sensiblement la desserte de ce secteur stratégique de l'agglomération.

Toutefois, la mesure 12 "Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc" est toujours classée dans la "Liste C" et sa réalisation est envisagée à long terme (horizon 2023-2027). Son coût est réévalué à environ 10 millions de francs et son financement est alors imaginé par le Fonds d'Infrastructure.

A noter que dans ses diverses évaluations, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a toujours été séduit par l'idée d'une desserte ferroviaire dans ce secteur stratégique de l'agglomération yverdonnoise.

Les nouvelles règles de financement fédérales

Le nouveau Fonds pour l'infrastructure ferroviaire (FIF) a été accepté par le peuple suisse en votation le 9 février 2014. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Le FIF simplifie le financement de l'infrastructure ferroviaire et en améliore la vue d'ensemble. Il garantit à long terme la maintenance du réseau, ainsi que de nouveaux aménagements de l'infrastructure ferroviaire qui sont issus du programme de développement stratégique de l'offre (PRODES).

Les travaux de planification de l'offre ferroviaire sont, pour le Canton de Vaud, conduits par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Pour la prochaine étape d'aménagement 2030/35 (EA 2030/35), ils se sont déroulés de la manière suivante :

Planifications des conceptions (en 2014)

Avec un délai au 28 novembre 2014, les cantons devaient remettre à l'Office fédéral des transports (OFT) leurs conceptions dans le cadre des régions de planification. Notre région de planification est la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), composée des cantons de Genève, Fribourg, Valais, Berne, Neuchâtel, Jura et Vaud.

Ces conceptions décrivent l'offre de prestations de transport de voyageurs que visent les régions de planification jusqu'en 2030, afin d'assurer une capacité de transport suffisante à cet horizon. Les offres de prestations sont ensuite priorisées par les régions de planification. Les éventuels nouveaux points d'arrêt souhaités par les cantons devaient aussi être identifiés. A ce titre, le projet d'une nouvelle halte dans le secteur Y-Parc a été transmis à l'Office fédéral des transports conformément aux instructions.

Puis en collaboration avec les cantons, l'OFT a élaboré des modules d'offre (trafics grandes lignes, régional et transport de

marchandises) avec les CFF et la branche du transport des marchandises.

Evaluations et optimisations des conceptions remises par les cantons (années 2015-2016)

L'OFT a réuni les offres présentées en modules, qui ont été examinés et optimisés avec les régions de planification et les compagnies de chemins de fer, puis évalués selon les critères suivants :

- Contribution à l'élimination des engorgements (diminution de la surcharge)
- Effet positif sur l'ensemble du réseau (effet de réseau au lieu d'avantages régionaux)
- Rapport coûts-utilité
- Adéquation aux critères de développement territorial suisse

Au terme du processus d'évaluation conduit par l'OFT, le projet de nouvelle halte régionale à Yverdon – Parc scientifique a été très bien évaluée au niveau suisse.

Conceptions globales (année 2017)

A la clôture du processus d'évaluation, l'OFT a élaboré une première conception globale pour un montant de 7 milliards de francs (aménagements prévus à un horizon 2030), ainsi qu'une seconde conception globale pour un montant de 12 milliards de francs (horizon 2035). La halte Yverdon – Parc scientifique est retenue dans les deux conceptions globales. Il sera donc vraisemblablement retenu dans le projet de message aux Chambres fédérales.

Projet de message aux Chambres fédérales (fin 2017 - 2018)

L'OFT a élaboré un premier projet de message et l'a mis en consultation à la fin 2017. Le Conseil fédéral recommande de retenir plutôt la conception globale à 12 milliards de francs. Les cantons ont pris position dans le cadre de cette consultation. Dès le premier trimestre 2018, l'évaluation de la consultation a été poursuivie par l'OFT en vue de l'élaboration du message. A fin 2018, le Conseil fédéral décidera s'il transmet le message au Parlement. Les délibérations parlementaires auront lieu lors des sessions 2019. En cas de référendum, une éventuelle votation populaire aurait alors lieu en 2020. L'entrée en vigueur du message libérerait les Fonds pour la réalisation des projets.

Réponse à la question

1. Comment le Conseil d'Etat, compte tenu des éléments précités, compte soutenir la création de cette nouvelle halte auprès des autorités fédérales afin d'apporter une réponse bienvenue à la saturation de trafic actuelle et à venir dans le secteur d'Yverdon-sud, et dans quel calendrier ?

Le Conseil d'Etat a mis tout en œuvre pour que le projet de nouvelle halte soit retenu dans le projet de message qui devrait être transmis du Conseil fédéral au Parlement en fin d'année 2018. Depuis 2014, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a suivi tout le processus de planification et fourni les éléments techniques demandé par la Confédération pour que ce projet important pour le Canton soit retenu au cours des différentes étapes. Tous les cribles ont été jusqu'à ce jour traversés avec succès.

Toutefois, la garantie que ce projet pourra être réalisé n'interviendra qu'une fois que le Parlement aura accepté le message, et que ce dernier sera entré en force.

Le soutien politique du Conseil d'Etat, évoqué par l'interpellant, a été apporté tout au long du processus de planification comme expliqué ci-dessus. En revanche, un soutien des parlementaires fédéraux est attendu lors des délibérations parlementaires qui auront lieu sous la Coupole fédérale en 2019.

Une fois que le message relatif à l'étape d'aménagement 2030/35 sera entré en force, la Direction générale de la mobilité et des routes se tiendra à la disposition des autorités yverdonnoises pour concrétiser ce projet à un horizon 2025-2030.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 juillet 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

Initiative Vincent Keller et consorts – Pour la gratuité des transports publics en terre vaudoise

Texte déposé

Cet été, l'Estonie est devenu le premier pays au monde à instaurer la gratuité des transports publics sur l'ensemble de son territoire pour ce qui concerne les bus. Dans la même veine, plus d'une soixantaine de villes ou agglomérations à travers le monde ont instauré la gratuité des transports en communs. Une initiative cantonale a par ailleurs été lancée dans le canton de Neuchâtel en automne dernier. La gratuité des transports publics, par les exemples cités précédemment, est un projet de plus en plus acquis et notre canton aurait, par le biais de cette initiative parlementaire, l'occasion de jouer un rôle pionnier en Suisse.

La gratuité des transports publics répond efficacement à des enjeux d'ordre écologique et de décongestion du trafic, enjeux auxquels notre canton est loin d'être étranger. À l'heure où une majorité croissante de gens vont de plus en plus loin pour se rendre de leur lieu de domicile à leur lieu de travail, que les routes sont souvent engorgées car le transport privé en voiture est encore largement privilégié, que la crise écologique et environnementales est entamée et sachant que, selon le journal de l'ATE de septembre 2017, seuls 2,9 % des gens choisissent leur moyen de transport par souci écologique, il nous apparaît nécessaire de mettre urgemment en place des mesures efficaces incitant à l'usage des transports publics déjà existants.

Beaucoup d'usagers font un calcul simple, partant du fait qu'ils ont une voiture pour laquelle ils ont déjà payé taxes et assurances, il leur est meilleur marché de se déplacer dans leur véhicule privé que de prendre les transports collectifs, dont les tarifs sont souvent dissuasifs, surtout pour les familles. Par ailleurs, seuls 4 % des Vaudois ont un abonnement général, selon un article du quotidien *20 minutes* de mars 2018. Et selon une étude, de 1990 à 2013, les tarifs des transports publics et principalement les CFF, on fait un bon de plus de 80 % pour un aller-retour. Ils invoquent aussi le manque de cadences desdits transports en commun, pour préférer leur voiture, alors que les entreprises de transports invoquent, elles, la sous-utilisation pour augmenter les prix. Cela, au nom d'une rentabilité à court terme qui reste discutable dans un domaine si sensible. Il est donc nécessaire de mettre en place des modalités incitatives efficaces pour entamer la transition de l'usage privilégié de la voiture vers les transports collectifs, à un moment où l'urgence écologique est un constat avéré qui rassemble autant une partie de la classe politique qu'une grande majorité de la population.

Les transports en commun sont déjà largement subventionnés par la Confédération et le canton, non seulement en ce qui concerne les infrastructures, mais aussi l'exploitation. Il s'agirait de financer maintenant la part que paient les usagers soit environ un tiers. Pour cela, nous proposons sa mise en place par deux biais. Le premier, par les impôts, sachant que les finances et l'économie vaudoise se portent au mieux. Deuxièmement, le financement de la part actuellement payée par les usagers se ferait par ce que nous pourrions nommer « un versement transport », soit une taxe sur le bénéfice des entreprises installées sur notre territoire et dont le siège social est implanté dans notre canton. Cette taxe est basée sur un modèle réalisé par d'autres initiatives de ce même type dans les villes ou agglomérations qui ont introduits la gratuité des transports en commun — par exemple Aubagne dans le sud de la France.

Au vu du nombre important de grandes entreprises et de multinationales qui peuplent notre territoire, ce financement pourrait, pour une bonne partie, couvrir la gratuité des transports en commun, et avec en complément la perception de l'impôt permettrait le développement et le réaménagement de certaines lignes et infrastructures, mais aussi permettrait la création d'emplois. Bien évidemment, cela exige qu'il y ait derrière une volonté politique claire. De plus nous considérons que les entreprises créatrices de richesses doivent enfin commencer à répartir cette richesse pour que l'ensemble de la population en profite, notamment les travailleurs qui la créent.

La mise en place de cette taxe sur les entreprises se ferait dans l'année civile dans laquelle le parlement a approuvé cette initiative parlementaire. La mise en place de la gratuité des transports publics se ferait dans l'année civile dans laquelle le premier versement de la taxe et des impôts destinés à cet effet ont été perçus par l'Etat. Cette initiative ne concerne, en principe, pas les transports de type « remontées mécaniques » des Alpes vaudoises ou du Jura. La loi d'application réglera les détails et exceptions, en particulier le cas des régions limitrophes du canton et dont les compagnies de transports travaillent sur deux ou plusieurs cantons.

En conclusion, l'initiative demande de modifier la Constitution cantonale, et notamment son article 57, comme suit : « *les transports publics sont gratuits sur tout le territoire cantonal* ».

Les initiants demandent son renvoi direct à une commission du Grand Conseil.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Vincent Keller
et 19 cosignataires*

Développement

M. Vincent Keller (EàG) : — Un pays compte 2584 km², 602'000 habitants, 233 habitants au km², un Produit intérieur brut (PIB) nominal de 62 milliards de francs et un salaire moyen de 57'000 francs ; l'autre pays compte 3212 km², 793'000 habitants, 247 habitants au km², un PIB nominal de 54 milliards et un salaire moyen de 70'728 francs. Ces deux pays sont comparables, non ? Le premier introduit la gratuité des transports publics sur tout son territoire dès 2020 : c'est le Grand-Duché du Luxembourg. Et vous connaissez le second, le Pays de Vaud, qui aura la possibilité d'en faire autant si la présente initiative est acceptée.

Si je voulais continuer les comparaisons, je dirais que le gouvernement du Luxembourg ressemble beaucoup à notre Conseil d'Etat. Jugez plutôt : un premier ministre de droite, deux vice-premiers ministres dont l'un est socialiste et l'autre Vert, et quatorze ministres dans des proportions partisans similaires. Si les contours définitifs de la mesure choisie par le Grand-Duché du Luxembourg ne sont pas encore connus et que comparaison n'est parfois pas raison, le principe est arrêté.

Je me permets donc de venir aujourd'hui vous présenter une initiative qui propose d'introduire la gratuité des transports publics sur l'ensemble du territoire vaudois. Comme vous le savez, ce n'est pas la première fois qu'une semblable requête est soumise et discutée au sein de notre parlement, ou d'un autre parlement du pays. Pour autant, nous sommes convaincus que c'est le moment idéal pour présenter à nouveau cet objet et pour faire de ce canton, déjà novateur à bien des égards, un pionnier en Suisse.

Les constats que nous faisons sont les mêmes que ceux faits par le Luxembourg et par l'ensemble des villes, dans le monde, qui ont choisi d'introduire la gratuité des transports publics sur leur territoire : urgence climatique, congestion des routes et des centres, prix pour les populations à faible revenu. Les avantages avérés sont aussi connus : le report modal, le service augmenté, la diminution de la pollution du trafic individuel, etc. Certains avantages sont même insoupçonnés, tels que la baisse drastique des incivilités dans les transports en commun ! Afin de rendre les transports publics encore plus attractifs qu'ils ne le sont aujourd'hui, il faut les rendre gratuits. Ainsi, nous n'entendrions plus jamais dire qu'ils sont trop chers !

Nous discutons ici d'un principe à inscrire dans la Constitution, mais il ne doit pas éluder l'implémentation dans la loi. Les questions liées au mode de financement et celles liées à la population bénéficiaire doivent aussi être discutées en commission. C'est la raison pour laquelle je demande le renvoi en commission.

L'initiative, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE MAJORITÉ DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :****Initiative Vincent Keller et consorts - Pour la gratuité des transports publics en terre vaudoise****1. PRÉAMBULE**

La commission nommée pour étudier cette initiative s'est réunie le jeudi 14 mars 2019 à la Salle Cité, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les députées Céline Baux, Anne-Sophie Betschart, Léonore Porchet, Graziella Schaller ainsi que de Messieurs les députés Jean-François Cachin, Philippe Ducommun, Vincent Keller, Daniel Trolliet et de la soussignée, confirmée dans le rôle de présidente-rapporteuse. Ce rapport exprime la position de la majorité. Un rapport de minorité exprimant la position de celle-ci sera établi par l'initiant.

Ont également assisté à la séance : Madame la Conseillère d'État, Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), de Messieurs Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports à la DGMR.

Les notes de séances ont été prises par Mr Fabrice Lambelet, secrétaire de commissions parlementaires au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), ce dont nous le remercions.

2. POSITION DE L'INITIANT

L'initiant propose la gratuité des transports publics sur le Canton de Vaud : il rappelle que l'idée n'est pas nouvelle et qu'elle a déjà été régulièrement portée sur la scène politique. La présente initiative a été lancée par Ensemble à Gauche et POP (EP), et signée par des députés provenant des divers groupes politiques représentés au Grand Conseil. L'initiant constate qu'on demande aux travailleurs d'aujourd'hui d'être de plus en plus mobiles entre lieu de domicile et lieu de travail, et que le budget des déplacements augmente régulièrement. Routes engorgées, pollution et bruit résultent des transports individuels motorisés. L'initiant estime que sa proposition de gratuité des transports publics est une des solutions, diminuant les inconvénients cités plus haut. Selon lui, la gratuité augmenterait l'attractivité des transports publics. Il prend pour exemple la ville belge de Hasselt, qui a introduit la gratuité des transports publics en 1997, ce qui a décuplé le nombre d'usagers et multiplié très fortement le nombre de lignes de transport en commun. Dans notre canton, il y voit aussi un intérêt pour les usagers dont le pouvoir d'achat augmenterait. Selon lui, l'absence de billets et de contrôleurs permettrait aux compagnies de transport de faire des économies.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La représentante du Conseil d'État note que le principe de la gratuité est sympathique en théorie, mais celle-ci a un coût et qu'il faut déterminer qui paie. Ces dernières années, l'effort du canton de Vaud a porté sur le développement de l'offre, mais cet effort doit se maintenir parce qu'il faut encore développer toute une série de prestations publiques, en direction –notamment- des régions périphériques.

Quelques exemples démontrent cet effort déjà entrepris : le développement de la cadence au quart d'heure entre Yverdon-les-Bains et Sainte-Croix, entre Nyon et Genolier, entre Lausanne et Cheseaux puis à la fin de l'année entre Lausanne et Echallens pour ce qui concerne le Lausanne-Echallens-Bercher (LEB). Ce développement des investissements en matière de transports publics a un coût : près de CHF 1 milliard. Il se prolongera jusqu'en 2022 avec des performances en terme de cadences et de dessertes importantes. Le DIRH espère voir le développement de l'offre des transports publics, via le paquet ferroviaire, à l'horizon 2035.

Avec le fonds de Financement et d'Aménagement de l'Infrastructure Ferroviaire (FAIF), le développement de l'offre du transport ferroviaire est passé - depuis 2014 - entre les mains de la Confédération. Dans le prochain paquet ferroviaire, le canton de Vaud est bien placé pour voir une augmentation de la cadence sur les axes lémaniques, du pied du Jura comme en direction du Simplon.

La cheffe de Département rappelle que la gratuité des transports publics se justifie lorsqu'il y a une égalité d'accès à ceux-ci, sinon cela creuse encore les inégalités entre les citoyens. À ce propos, le territoire vaudois n'est pas égalitaire face à la problématique de l'accessibilité ; il existe des contrastes importants par rapport à l'accès aux services publics selon que les gens habitent à Avenches ou à Lausanne. Chaque fois que le trafic ferroviaire se développe, il faut aussi développer autour des gares principales les réseaux de bus. Elle donne l'exemple de la Broye où il a été développé la cadence à la demi-heure avec le concours des associations régionales en réorganisant le réseau des bus régionaux. Le département déploie aussi beaucoup d'efforts pour l'accessibilité aux agglomérations. Aujourd'hui, les sorties et entrées aux heures de pointe – soit les mouvements de pendularité en l'occurrence - sont problématiques, avec une concentration de plus en plus forte de l'habitat et de l'emploi au sein de celles-ci. Cela a été voulu par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), afin de lutter contre le mitage du territoire. Beaucoup de gens n'habitent pas dans les agglomérations, mais y travaillent, s'y forment ou s'y rendent pour leurs loisirs.

Les mouvements de pendularité vont toujours en s'accroissant que ce soit dans le canton de Vaud ou ailleurs. Quelques chiffres à ce propos : 75% de pendularité dans le canton de Vaud (en 2019, on constate que 75% des personnes ne travaillent pas dans leur commune de domicile). Ce chiffre était de 30% en 1970, et en 2040, on estime que ce sera près de 90%. Cela nécessite des développements massifs d'offres de transports publics, notamment des axes forts de transports - soit développer le M2, le futur M3, le tram et les bus à haut niveau de service.

Des investissements colossaux sont attendus de la part du canton et des communes. Il s'agit d'une particularité, car les coûts d'exploitation pour les collectivités publiques ont des prises en charge diverses : la Confédération pour les lignes nationales, le canton pour le trafic régional et les communes pour ce qui relève de l'urbain, soit de l'ordre de 65% pour les collectivités et de 35% à la charge de l'utilisateur. Ces enjeux de financement ont un coût : pour le canton de Vaud en 2019, les charges d'exploitation représentent un montant de CHF 232 millions de subventions annuelles aux entreprises de transports publics alors que la participation au fonds d'infrastructure ferroviaire national représentant une somme de CHF 30 millions. Le montant global augmentera encore, car il y aura le développement de l'offre et les transports publics n'ont pas vocation de s'autofinancer. Concernant les indemnités d'exploitation, elles vont augmenter.

En 2017, le total de la répartition des sources de financement des transports publics vaudois ont coûté CHF 700 millions annuels à charge de la Confédération, du canton, des communes et des recettes Mobilis. Les coûts de fonctionnement vont augmenter aussi ; les planifications d'offres sont d'ores et déjà actées.

Entre 2028 et 2030, ce chiffre global se montera à CHF 950 millions. Sur l'estimation de la gratuité des transports publics, les recettes Mobilis se chiffrent à CHF 205 millions (la part des usagers). En 2030, le montant est évalué à CHF 277 millions, avec le développement de l'offre ; ce serait donc la part qui devrait être couverte par la gratuité. Néanmoins, le coût pourrait être supérieur.

En effet, il y a la part couverte par la Confédération qui se monte à CHF 80 millions annuels pour faire fonctionner le système des transports publics vaudois. L'Office fédéral des transports (OFT) dispose de principes de financement et si le canton devait accepter de verser un montant - sous forme d'indemnités complémentaires aux entreprises pour compenser la gratuité, cette modalité de financement viendrait dégrader le taux de couverture, parce qu'il s'agit de la part payée par l'utilisateur. L'office pourrait donc considérer que le canton n'atteint plus le taux de couverture fixé par les ordonnances fédérales avec, du coup, le risque d'un retrait du financement fédéral. Aux CHF 277 millions manquants des recettes Mobilis viendraient encore à manquer la part fédérale. À terme, celle-ci pourrait se chiffrer à CHF 120 millions. Le coût global de la gratuité pour le canton de Vaud se monterait alors - sur la base des comptes 2017 - à CHF 283 millions et cela représente neuf points d'impôt. En 2030, l'impact financier de la gratuité serait d'env. CHF 400 millions, représentant douze points d'impôts.

Il faut aussi relever que la communauté tarifaire vaudoise est bon marché en comparaison suisse. Seul Unireso dans le canton de Genève est moins cher. Suite à une votation populaire demandant un abaissement de tarifs, ce canton a dû la compenser par une indemnité supplémentaire de CHF 8 millions aux Transports publics genevois (TPG). Malgré cette baisse, l'entreprise a diminué ses prestations de 4%. Quant à la part de nouveaux clients, cela a représenté trois cent soixante-quatre personnes supplémentaires ayant acheté un abonnement de transports publics. Le prix n'est pas un levier important pour le transfert modal.

Le vrai levier d'action pour inciter un transfert modal est le développement, la régularité et la qualité de l'offre des transports publics qui débouchent sur une augmentation de l'utilisation par le public. Dans toutes les expériences à travers le monde, il n'y a pas de lien direct et « objectivable » entre une gratuité des transports publics et une augmentation massive de la fréquentation. Cela pourrait même avoir des incidences perverses pour le canton. En effet, un manque à gagner de CHF 400 millions ne pourra plus servir au développement de l'offre notamment dans les régions périphériques. Les investissements concerneront plutôt les villes, puisque c'est dans celles-ci que se concentrent les richesses et l'emploi. Il faudra opérer un choix avec un risque de frein à l'investissement et de développement de l'offre, si l'argent venait à manquer.

D'autres exemples existent sur le plan international. En Estonie, il est faux de dire qu'il y a eu une gratuité des transports publics. D'une part, cela a été introduit exclusivement à Tallinn et, d'autre part, c'était plutôt une mesure fiscale, afin de rapatrier de la masse financière dans la capitale estonienne. Il n'y a pas eu d'augmentation massive de l'utilisation des transports publics. À Hasselt, la part modale est de 5% pour les bus, et ils n'arrivent pas à déterminer si c'est la part d'augmentation de l'offre ou l'introduction de la gratuité qui a eu l'effet escompté.

L'augmentation de l'offre a un effet direct sur l'augmentation de la consommation. L'exemple de l'Estonie a permis de démontrer que ce sont les piétons, et non les utilisateurs de voiture, qui utilisent les transports publics. Des chiffres étayaient cela : l'usage de la voiture a baissé de 5% et les distances ont augmenté de 310%. Par contre, les déplacements à pied ont baissé de 40%, ce qui n'est pas un objectif que poursuit le canton de Vaud.

L'offre de la gratuité pour les transports publics s'adresserait uniquement aux détenteurs d'un abonnement au réseau Mobilis. En effet, une personne habitant à Lausanne et se rendant à Berne continuera de payer son ticket. Il est exclu que la gratuité soit offerte pour le service direct. À ce propos, le département n'a pas chiffré la gratuité du service direct.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

En ouverture de la discussion et afin d'être au clair sur la modification de la Constitution vaudoise (Cst-VD) qu'appelle de ses vœux l'initiant, la présidente lui demande d'indiquer comment il incorpore sa proposition dans l'article 57 de la Cst-VD. L'initiant demande d'ajouter un alinéa 5 à l'article précité, alinéa dont la teneur serait «*Les transports publics sont gratuits sur tout le territoire cantonal* ».

Dans la discussion générale qui suit, un débat nourri est amorcé :

- tel député s'interroge sur le montant qui serait à charge des communes avec la gratuité proposée. La cheffe du DIRH indique qu'il y aurait logiquement des pressions sur les communes et rappelle qu'en 2017, pour le développement du trafic régional vaudois, la somme s'élevait déjà à plus de CHF 150 millions (CHF 41,5 millions + CHF 115 millions) ;
- telle autre ne peut soutenir cette initiative, car les inégalités touchent principalement les régions périphériques, certaines n'ayant – par exemple - pas de réseau Mobilis. Comme la cheffe du DIRH, elle estime qu'il faut plutôt travailler sur l'augmentation de l'offre ;
- d'autres estiment que si - dans la lutte contre les émissions néfastes, l'initiative demandant la gratuité peut être une incitation, certaines expériences montrent que le résultat est opposé au but recherché, les piétons étant ceux qui sont le plus attirés par la gratuité ;
- d'autres pistes - telle la diminution de la pendularité avec renforcement des activités locales- sont évoquées ;
- l'initiant voit dans la pénalisation fiscale des pendulaires utilisant leur voiture une source de rentrées financières aidant à payer la gratuité des transports publics ;
- la cheffe du DIRH observe que le transfert modal fait son chemin dans l'esprit des Vaudois, mais que l'offre inégalitaire est un frein à sa mise en pratique ;
- plusieurs commissaires sont inquiets de la perte de considération de l'usager vis-à-vis d'un service totalement gratuit de transport, avec des incivilités prévisibles ;
- un commissaire assumant des fonctions dans un organe stratégique des CFF entend rectifier un élément avancé par l'initiant : si la ville belge d'Hasselt a introduit la gratuité en 1997, elle l'a supprimée en 2014, vu les coûts engendrés et a réintroduit un billet pour chaque transport, mais à un prix relativement bas ;

- le seul exemple européen de gratuité qu'il peut être utile de suivre est celui que va introduire en 2020 le Grand Duché du Luxembourg, dont la superficie (environ 2500 km²) et la population (environ 600'000 habitants) sont proches des mêmes données vaudoises, ce petit État payant actuellement le 90 % de ses transports publics qui sont déjà gratuits pour les étudiants et les jeunes jusqu'à vingt ans.

Enfin, d'aucuns rappellent que chaque contribuable vaudois passerait à la caisse pour régler les coûts de la gratuité des transports publics sans pour autant avoir ceux-ci à sa porte - comme c'est le cas dans les agglomérations urbaines.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette initiative par 5 voix pour, 1 voix contre et 3 abstentions.

Yverdon-les-Bains, le 25 mai 2019

La rapportrice de majorité :
(signé) Pierrette Roulet Grin

RAPPORT DE MINORITÉ DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Initiative Vincent Keller – Pour la gratuité des transports publics en terre vaudoise

1. PRÉAMBULE

La minorité de la commission est composée de Monsieur le député Vincent Keller.

2. RAPPEL DES POSITIONS

La minorité renvoie les lecteurs au rapport de majorité (RC-INI 18_INI_010 maj.).

3. POSITION DE LA MINORITÉ

La minorité de la commission ne remet pas en doute l'analyse du Conseil d'État s'agissant des investissements cantonaux et communaux futurs dans les transports publics, que cela soit au niveau des infrastructures ou de la cadence. Au contraire, ces investissements sont nécessaires dans la perspective d'un report modal du trafic individuel motorisé sur les transports publics (et de la mobilité douce). Ils sont même obligatoires.

En revanche, la minorité de la commission ne partage pas le lien direct fait entre la perte des recettes de la billetterie – CHF 283 millions en 2017 et évaluées à CHF 400 millions à l'horizon 2030 avec l'augmentation de l'offre et la prise en compte de la part fédérale – soit la gratuité, et l'éventuelle baisse des prestations en cas de gratuité.

En effet, partant du constat que :

- le monde du travail demande de plus en plus de flexibilité entre le lieu de travail et le lieu de domicile ;
- la part du budget consacré au transport des Vaudoises et des Vaudois augmente d'année en année ;
- les routes sont engorgées de voitures au taux de remplissage faible ;
- la pollution, le bruit et les dommages à l'environnement dus à cette hypermobilité individuelle atteignent des seuils inouïs.

Des collectivités publiques, ailleurs dans le monde, y ont répondu par la gratuité des transports publics. C'est le cas notamment du Grand Duché du Luxembourg ou de la ville d'Hasselt en Belgique. Pour la seconde, cela s'est traduit immédiatement par une multiplication par dix du nombre d'usagers et une augmentation de trois à cinquante lignes de bus. Aujourd'hui, la ville d'Hasselt cible la gratuité aux jeunes, aux seniors et aux personnes fragilisées socialement ; les autres payant soixante centimes d'euros leur trajet. La raison de cet arrêt a été d'ordre financier même si le succès des transports gratuits n'a jamais été remis en cause.

La minorité de la commission propose des pistes de financement de ces CHF 400 millions (représentant neuf points d'impôt cantonal). Deux axes sont évoqués :

1. une taxe sur le bénéfice des entreprises ;

2. la suppression des déductions fiscales pour frais de transports pour les personnes utilisant des transports individuels motorisés.

S'agissant du 1^{er} axe, les entreprises dont le siège social se trouve sur le territoire cantonal bénéficient des investissements publics (confédération, canton et communes) en matière de transports publics, la minorité de la commission estime légitime que celles-ci participent à l'effort collectif. Concernant le second axe, la minorité estime qu'en finançant les transports publics, il est évident que les déductions fiscales pour frais de transports doivent être supprimées, cette mesure permettant d'alléger, voire de supprimer l'effet de la gratuité. Des exceptions – notamment pour les régions périphériques non encore connectées au réseau – peuvent être considérées.

Finalement, la minorité de la commission réfute l'argument prétendant que ce qui est gratuit n'a pas de valeur. Pour preuve, la ville d'Aubagne en France, qui propose la gratuité de ses transports publics depuis 2014 a observé une « baisse drastique de la délinquance dans les transports », signe que les usagers – à tout le moins – respectent l'infrastructure qui est mise à leur disposition.

4. CONCLUSION

Au vu de ce qui précède, la minorité de la commission recommande au Grand Conseil de prendre en compte l'initiative « Pour la gratuité des transports publics en terre vaudoise » afin que les nombreuses positions défendues devant le plénum s'agissant de défense de l'environnement et de promotion des transports publics soient inscrites dans la constitution du Canton de Vaud.

Renens, le 27 août 2019.

Le rapporteur de minorité :
(signé) Vincent Keller

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Fabienne Despot – Qui paie le contrôleur ?

Rappel de l'interpellation

La fréquence des contrôles dans les trains suisses varie significativement selon l'heure, le lieu et le type de train. Les trains directs et intercity semblent faire l'objet de contrôles que l'on pourrait qualifier de systématiques, alors que le suivi dans les trains régionaux est manifestement moins assidu. L'on peut constater avec étonnement que ce contrôle est quasi-inexistant dans les trains régionaux qui sillonnent le canton de Vaud. Cette absence de contrôle pose plusieurs problèmes ; je n'en soulèverai ici que deux.

- *Les usagers fréquents font également le constat de l'absence d'un contrôleur, ce qui encourage les plus indisciplinés d'entre eux à se comporter d'une manière peu adéquate et peu civilisée. A titre d'exemple, les places de première classe sont régulièrement squattées par des voyageurs dont le comportement détonne avec l'entourage et qui dérangent les autres usagers. Ceci peut paraître sans importance, mais le voyageur qui accepte une surtaxe de 60 % du prix du billet pourrait être en droit de demander un confort qui correspond à cette augmentation de prix.*
- *Si ce premier point relève surtout de la qualité du service que les exploitants ferroviaires désirent offrir à leur clientèle, le second est plus délicat. L'absence de contrôle est non seulement un encouragement à la resquille, mais également à des actes plus destructifs, à l'exemple du viol qui eût lieu dernièrement sur la ligne Lausanne-Vallorbe.*

Cette absence de contrôle paraît bien plus manifeste dans le canton de Vaud que dans les trains régionaux d'autres cantons, tant en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.

Au vu de ce qui précède, je pose au Conseil d'État les questions suivantes :

- *Le canton de Vaud participe-t-il aux frais de contrôle dans les trains régionaux, non seulement sur les lignes exploitées par des sociétés locales, mais également sur les lignes CFF ?*
- *Si c'est le cas, quelle est cette participation et est-elle équivalente à ce que versent d'autres cantons pour la même tâche ? Les exploitants, notamment les CFF, l'estiment-ils suffisante pour effectuer les contrôles de manière efficace et si oui, faut-il en conclure que les exploitants et l'État considèrent que la situation actuelle est acceptable ?*
- *Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'État est-il conscient que l'insuffisance des contrôles dans les trains régionaux représente un encouragement aux incivilités et une facilité pour perpétrer des actes dangereux, et entend-il aborder ce sujet lors de prochaines discussions avec les exploitants des lignes ferroviaires ?*

Souhaite développer.

(Signé) Fabienne Despot

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le système des transports publics repose sur un modèle de contrat entre l'entreprise de transport et le voyageur. La loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV RS 745.1) et son ordonnance fixe les droits et les obligations des parties. L'article 19 de la LTV dispose que « *Par le contrat de transport de voyageurs, l'entreprise s'engage, moyennant un prix, à transporter une personne d'une station à une autre* ». « *Le contrat confère au voyageur le droit d'utiliser les prestations annoncées dans l'horaire ainsi que les prestations supplémentaires accessibles au public*. ».

L'article 20 de la LTV précise que « *Le voyageur qui ne peut présenter un titre de transport valable doit attester de son identité et payer le prix de sa course ainsi qu'un supplément. S'il ne paie pas immédiatement, il est appelé à fournir des sûretés. A défaut, il peut être exclu du transport*. »

Afin d'organiser et de coordonner les activités dans la branche des transports, les entreprises au bénéfice d'une concession ont édicté en commun des dispositions tarifaires générales ainsi que des dispositions pour les voyageurs sans titres de transport valable / abus, falsification.

Partant de des bases légales susmentionnées et des dispositions tarifaires, il convient de rappeler le fonctionnement général du système de contrôle dans les entreprises de transports ferroviaires.

Deux types de trafic voyageurs fonctionnent avec des règles différenciées. D'une part le trafic « grande ligne » et d'une autre part le trafic « régional ».

Le trafic « grande ligne » est constitué des liaisons nationales et suprarégionales opérées par les CFF dans la plus grande partie des cas. Il couvre les liaisons les plus importantes et les plus rentables du territoire. Il doit être auto financé, sans indemnités des pouvoirs publics. Chaque train est accompagné par du personnel qui vérifie, renseigne, et vend les titres de transports.

En ce qui concerne le trafic « régional », celui-ci est commandé par les cantons et la Confédération. Il couvre des liaisons intra cantonales et ne parvient pas à être auto financé. Les coûts non couverts par les recettes font l'objet d'une indemnisation sur la base d'une offre financière contraignante. Les trains ne sont pas systématiquement accompagnés par du personnel. Il est prévu un système d'autocontrôle par les voyageurs et de contrôles sporadiques effectués par le personnel des compagnies ferroviaires et de bus.

Le système d'autocontrôle permet d'infliger des amendes et des frais en cas de resquille ou de titres de transports non valables. Les mesures peuvent aller jusqu'à l'exclusion du transport. Les contraventions sont fixées en vertu de l'article 57 de la LTV.

Dans le trafic régional, l'accompagnement des trains est planifié par les entreprises de transports en fonction de l'offre horaire produite. Lorsque le nombre de courses augmente, suite à une hausse de cadence par exemple, le nombre de contrôle augmente également. Le taux d'accompagnement planifié des trains CFF sur le réseau RER vaudois représente environ 30% du total des heures de l'horaire. Ce taux est comparable à ceux en vigueur auprès des cantons voisins.

Le même système prévaut pour les trains régionaux des entreprises vaudoises ; en moyenne le taux d'accompagnement planifié des trains représente environ 25% du total des heures de l'horaire.

Réponses aux questions

- ***Le canton de Vaud participe-t-il aux frais de contrôle dans les trains régionaux, non seulement sur les lignes exploitées par les sociétés locales mais également par les CFF ?***

Oui, les frais d'accompagnement des trains et de sécurité des personnes sont des coûts intégrés dans l'offre financière contraignante biennale liant les commanditaires de l'offre et les entreprises de transport public.

- ***Si c'est le cas, quelle est cette participation et est-elle équivalente à ce que versent d'autres cantons pour la même tâche ? Les exploitants, notamment les CFF, l'estiment-ils suffisante pour effectuer les contrôles de manière efficace et si oui, faut-il en conclure que les exploitants et l'État considèrent que la situation actuelle est acceptable ?***

En 2018, le montant planifié pour les contrôles représente CHF 6'737'000.- auquel vient s'ajouter un montant de CHF 1'634'800.- pour la sécurité.

En ce qui concerne les lignes exploitées par les CFF, s'agissant d'un système national, les mêmes standards sont appliqués dans les différents réseaux régionaux des cantons. Les montants versés par d'autres cantons voisins sont également proportionnels au volume de l'offre horaire proposé.

Le système mixte de l'autocontrôle et du contrôle sporadique est un compromis entre un accompagnement systématique des trains et l'absence de tout contrôle des trains. L'accompagnement systématique est un dispositif coûteux et moins efficace en trafic régional en raison de distances plus courtes entre les arrêts par rapport au trafic longue distance qui, de fait, connaît des distances inter arrêt plus longues permettant un contrôle effectifs des voyageurs.

Les entreprises ferroviaires poursuivent également l'objectif d'avoir un taux de resquille le plus faible possible. Les taux de resquille se situent dans une fourchette de 4,9 % à 9,21 % dans le périmètre de la communauté tarifaire vaudoise.

Le système en place dans le trafic régional présente l'avantage d'être moins onéreux et ciblé. Il ne peut toutefois pas être exclu qu'en raison d'aléas d'exploitation certains contrôles planifiés ne puissent pas être effectués respectivement que des voyageurs perturbent la bonne marche des courses par un comportement inadéquat. Il y a parfois, dans ce type de cas, un délai de réponse long de la part des entreprises de transport public pour améliorer la situation à bord.

Dans le contexte du transport public cantonal, le Conseil d'État estime que le système de contrôle est proportionné et répond en grande partie aux exigences.

- ***Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'État est-il conscient que l'insuffisance des contrôles dans les trains régionaux représente un encouragement aux incivilités et une facilité pour perpétrer des actes dangereux, et entend-il aborder ce sujet lors de prochaines discussions avec les exploitants des lignes ferroviaires ?***

Comme mentionné à la question numéro 2, le système de contrôle dans le trafic régional est un compromis.

Le Conseil d'État veillera à ce que la part de contrôle à bord des trains reste en cohérence avec les développements des cadences des trains régionaux afin de garantir un niveau de qualité et de sécurité acceptable lors des déplacements de tous les usagers.

En ce qui concerne le trafic national, dans le cadre de la discussion de l'été 2018 portant sur les horaires 2019, le Conseil d'État a demandé aux CFF de renforcer la présence du personnel d'accompagnement des trains RegioExpress circulant entre Vevey – Lausanne – Genève. Ces trains enregistrent une forte fréquentation et, de l'avis du Conseil d'État, ceux-ci doivent faire l'objet d'une attention accrue notamment en soirée. Cette requête a été transmise aux CFF.

Les CFF, dans leur courrier du 12 juillet 2018 ont répondu favorablement à cette demande. Un concept d'accompagnement des trains est en cours de développement. Les CFF vont progressivement augmenter la présence du personnel d'accompagnement dans cette catégorie de train ceci à partir du début de l'année 2019. Un accompagnement ponctuel en matinée et en soirée sera mis en place puis, celui-ci sera étoffé en cours d'année selon une mise à disposition progressive du personnel requis.

Le Conseil d'État continuera à suivre l'évolution de cette thématique importante pour la sécurité des voyageurs et pour la qualité du transport public dans notre canton.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 novembre 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Daniel Carrard et consort – Liaison ferroviaire Yverdon-les-Bains - Morges : bientôt 15 minutes supplémentaires ?

Rappel de l'interpellation

Depuis plusieurs années, les concepts d'offres ferroviaires élaborés par l'Office fédéral des transports prévoient la possibilité de relier Yverdon-les-Bains à Morges sans passer par la gare de Lausanne (bypass de Bussigny). L'éventualité de supprimer ce bypass en obligeant les voyageurs à transiter par Lausanne pénaliserait des milliers de voyageurs sur l'axe du Pied du Jura en provenance ou à destination de Genève, Nyon et Morges.

Ces derniers se verraient donc infliger un rallongement du temps de parcours d'environ 20 à 25 minutes, avec en prime, s'agissant de certains scénarios, l'obligation de changer de train à Lausanne.

Dans le courant du mois de mars, nous avons appris que l'Office fédéral des transports, confirmait son objectif de supprimer le bypass de Bussigny dans le cadre du prochain programme de développement de l'infrastructure ferroviaire PRODES 2030/2035.

Dès lors, en date du 20 avril 2018 les villes d'Yverdon-les-Bains et de Morges, avec le soutien des maires de plusieurs villes concernées sur l'axe de cette ligne IC51, ont donc adressés une demande à l'OFT pour qu'ils renoncent à ces mesures.

Dans la poursuite de cet objectif, nous adressons donc ce jour les demandes suivantes au Gouvernement :

- *peut-il confirmer la menace qui pèse sur ce bypass de Bussigny ?*
- *est-il prêt à s'engager pour éviter une dégradation qui pénaliserait non seulement les voyageurs mais également l'attractivité des villes directement concernées, ainsi que les bonnes dessertes intercantionales, et les aéroports internationaux ?*

*(Signé) Jean-Daniel Carrard
et l'cosignataire*

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

1.1. Situation initiale

A l'époque de la mise en service de la première étape de Rail 2000 en décembre 2004, les CFF offraient des liaisons ferroviaires directes, chaque heure, entre Yverdon-les-Bains et Morges. Les trains empruntaient le bypass de Bussigny (contournement de Lausanne par Bussigny). Il était alors possible de relier ces deux villes vaudoises en 21 à 22 minutes de temps de parcours.

Puis en décembre 2012, les CFF ont mis en place l'horaire Romandie 2013 afin de pouvoir offrir plus de capacité entre Lausanne et Genève (six trains par heure) en y engageant, en plus, des rames modernes à deux niveaux (*Regio Duplex*) sur les liaisons *RegioExpress*. Cette situation a eu comme conséquence la nécessité d'accélérer les trains en provenance du Pied-du-Jura vers Genève en supprimant les arrêts à Morges et Nyon sur les liaisons ICN (trains à inclinaison). Le temps de parcours en journée était alors de 37 à 38 minutes entre les villes d'Yverdon-les-Bains et de Morges, avec un passage obligé par Lausanne et un changement de train (6 minutes de correspondance).

Suite aux très fortes réactions des différents milieux concernés, la Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, avait obtenu des CFF, qu'ils maintiennent les arrêts des trains ICN en début et en fin de journée à Morges et à Nyon. Elle avait aussi réussi à obtenir quelques trains navettes supplémentaires entre Yverdon-les-Bains et Morges, qui ont finalement peu été utilisées. Ces mesures ont permis de rapporter à 22-24 minutes le trajet direct (sans changement) entre Yverdon-les-Bains et Morges pour ces liaisons spécifiques.

Puis, la mise en service de l'horaire 2016 (en décembre 2015) a suivi. Les CFF proposaient alors une liaison directe entre Yverdon-les-Bains, Morges, Genève et Genève-Aéroport avec des trains ICN provenant de la gare principale de Zurich. Décalée de 30 minutes, une seconde liaison par heure circulait entre St-Gall et Lausanne avec notamment la desserte d'Yverdon-les-Bains.

Concrètement, concernant les liaisons ferroviaires entre Yverdon-les-Bains et Morges, l'offre CFF actuelle (horaire 2019) prévoit une liaison par heure d'Yverdon-les-Bains vers Morges (départs d'Yverdon-les-Bains de 5h53 à 20h53, tous les jours, et aussi 21h53 les vendredis et samedis). Le temps de parcours est de 23 minutes sans changement de train. Dans le sens inverse, chaque heure, un train quitte Morges pour Yverdon-les-Bains (départs de Morges de 6h42 à 21h42) avec aussi 23 minutes de temps de parcours, sans changement.

1.2. Les nouvelles règles du financement de l'infrastructure et de l'organisation de la planification

Les nouvelles règles du financement de l'infrastructure :

Le nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été accepté par le peuple suisse en votation le 9 février 2014. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Le FIF simplifie le financement de l'infrastructure ferroviaire et en améliore la vue d'ensemble. Il garantit à long terme la maintenance du réseau, ainsi que la réalisation de nouveaux aménagements de l'infrastructure ferroviaire qui sont issus du programme de développement stratégique (PRODES).

Le Conseil d'Etat participe activement au développement de l'infrastructure ferroviaire à travers le programme de développement stratégique (PRODES), issu du nouveau système de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (programme FAIF).

1.3. La première étape d'aménagement PRODES 2025

Le développement du réseau ferré prévoit des étapes de réalisation tous les 5 à 10 ans. La première étape d'aménagement 2025 dispose déjà d'un montant de 6.4 milliards de francs, qui a été validé par le Parlement suisse, puis le peuple en lien avec la votation fédérale de février 2014. Ceci constitue la base de la planification de l'offre ferroviaire des horizons futurs. Les différents aménagements prévus par la Confédération permettront la mise en place d'une offre de référence, aussi appelée image directrice 2025.

Concernant les liaisons entre Yverdon-les-Bains et Morges voire Nyon, l'image de référence (version de novembre 2018 pour l'étape d'aménagement 2025)¹ ne prévoit effectivement pas de liaisons directes entre ces villes. En effet, les deux trains à inclinaison du Pied-du-Jura avec une cadence 30' stricte circulent de Bienne à Lausanne (arrêts à Neuchâtel et Yverdon-les-Bains), puis après un rebroussement à Lausanne, poursuivent sans arrêt jusqu'à Genève et Genève-Aéroport. Ce schéma de desserte, entériné par l'Office fédéral des transports, devrait être mis en service dès la fin des travaux de la gare de Lausanne. Ce schéma est un consensus admis par les Cantons desservis par la ligne du Pied-du-Jura (Jura, Berne, Neuchâtel, Vaud et Genève) après de longues discussions âprement conduites entre 2013 et 2016 par l'Office fédéral des transports.

Concrètement à l'horizon 2025, les voyageurs désirant se rendre d'Yverdon-les-Bains à Morges disposeraient chaque 30 minutes d'un train circulant vers Lausanne (en 21 minutes) et devraient changer de train à Lausanne (8 minutes de correspondance) puis utiliser le *RegioExpress* jusqu'à Morges (11 minutes). Au final, une liaison deux fois plus fréquente (cadence 30 minutes), mais avec un temps de parcours allongé à 40 minutes. Dans le sens inverse, de manière analogue, une liaison possible toutes les 30 minutes entre Morges et Yverdon-les-Bains en 40 minutes, avec changement à Lausanne.

1.4. Etape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

La démarche PRODES a comme objectif de dresser une liste de mesures infrastructurelles à entreprendre sur le réseau ferroviaire pour la prochaine étape d'aménagement à l'horizon 2035 (prochaine étape de planification qui suivra celle prévue pour 2025). La réalisation de ces aménagements est nécessaire à la mise en place des offres prévues, dans le but de réduire les surcharges identifiées à l'horizon 2030.

Planification des conceptions :

Les Cantons devaient remettre pour fin novembre 2014, à l'Office fédéral des transports (OFT) leurs conceptions dans le cadre des régions de planification. Ces conceptions décrivent l'offre de transport de voyageurs que visent les régions de planification à l'horizon 2030-35, afin d'assurer une capacité de transport suffisante à cet horizon. Les offres de transport ont alors été priorisées par les régions de planification. Notre région de planification est la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), composée des Cantons de Genève, Fribourg, Valais, Berne, Neuchâtel, Jura et Vaud.

Au final, 18 mesures de développement de l'offre ont été identifiées pour le seul canton de Vaud, dont 16 visant à faire face aux surcharges du réseau, car pour la Confédération, l'augmentation de capacité était un objectif prioritaire. En effet, une croissance de la demande de 60% (passagers et marchandises) entre 2014 et 2030 avait été projetée par la Confédération.

Dans la vision 2035, les Cantons de la CTSO ont soutenu le maintien de la cadence semi-horaire entre Bienne et Genève-Aéroport via Lausanne, introduite à l'horizon 2025 (avec arrêts à Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Lausanne et Genève). De plus, les Cantons se sont accordés pour demander, en plus, l'introduction d'un 3^{ème} train par heure sur la ligne du Pied-du-Jura entre Bâle, Delémont et Genève-Aéroport par le bypass de Bussigny (sans passage par Lausanne). Cette liaison desservant notamment les gares de Bienne, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Morges, Nyon et Genève serait très intéressante pour le canton de Vaud en termes de liaisons entre les centres cantonaux. Le temps de parcours entre Yverdon-les-Bains et Morges d'environ 25 minutes (40 minutes pour Yverdon-les-Bains – Nyon) permettrait de proposer une liaison attractive par les transports publics.

Evaluation et optimisation des conceptions des Cantons et conceptions globales :

Fin 2015, 17 mesures vaudoises ont été retenues par la Confédération et ont alors fait l'objet d'études d'approfondissement. Ensuite, toutes les mesures retenues par la Confédération ont été évaluées. A la clôture du processus d'évaluation, l'OFT a élaboré une première conception globale pour un montant de 7 milliards de francs (aménagements prévus à un horizon 2030), ainsi qu'une seconde conception globale pour un montant de 12 milliards de francs (horizon 2035).

¹ Ebauche d'horaire 2025 (version du 14 novembre 2018), disponible sur <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/prodes-etape-d-amenagement-2025.html>

C'est finalement en mai 2017 que les CFF ont présenté aux Cantons, sur mandat de l'OFT, les deux conceptions globales à 7 milliards et 12 milliards. Dans la conception globale à 7 milliards, l'OFT a maintenu le concept de base de l'image de référence de 2025, ne prévoyant pas de réintroduire de liaisons directes entre Yverdon-les-Bains et Morges/Nyon. En effet, il a été identifié qu'il fallait investir massivement dans de nouvelles infrastructures pour permettre la réintroduction des arrêts intermédiaires de Morges et Nyon sur les trains circulant entre Yverdon-les-Bains et Genève par le bypass de Bussigny.

En revanche, dans la conception globale à 12 milliards, les CFF ont dévoilé un plan de desserte ferroviaire complètement différent. Si la liaison horaire directe du Pied-du-Jura (Bienne – Neuchâtel – Yverdon-les-Bains) vers Morges, Nyon, Genève et Genève-Aéroport était conservée, elle engendrait des modifications significatives sur d'autres liaisons. En effet, l'offre de base semi-horaire Bienne – Lausanne – Genève-Aéroport serait alors limitée à Lausanne (Bienne – Lausanne), la desserte de Renens serait réduite à un seul train *InterRegio* par heure (réduction massive des liaisons rapides vers l'Aéroport de Genève ainsi que vers le Valais), décalage de 15' des trains venant du Plateau et limitation des trains *InterRegio* Genève-Aéroport – Lausanne – Brigue à la gare de Lausanne (exploitation en îlot Genève-Aéroport – Lausanne). **Le Canton de Vaud ne pouvait dès lors pas soutenir cette conception globale dans l'état de planification de mai 2017.**

L'OFT a poursuivi son travail d'optimisation des conceptions globales sur la base des réactions des Cantons, et a élaboré un premier projet de message aux Chambres fédérales puis l'a mis en consultation le 29 septembre 2017, avec comme recommandation du Conseil fédéral de privilégier la conception globale à 12 milliards. Les Cantons ont pris position dans le cadre de cette consultation jusqu'à la fin de l'année 2017.

Dans le cadre de la consultation, les Cantons de la CTSO ont rappelé les objectifs de desserte visés, qu'ils avaient par ailleurs déjà communiqués à l'OFT en 2014. Il a notamment été rappelé que les Cantons attendaient toujours des propositions des CFF pour l'introduction d'un 3^{ème} produit (par le bypass de Bussigny) pour la ligne du Pied du Jura. Malgré cela, l'OFT a renoncé à prendre en compte la demande des Cantons et en janvier 2018, il a publié une ébauche d'offre 2035 sans 3^{ème} train sur la ligne du Pied-du-Jura utilisant le bypass de Bussigny pour contourner Lausanne.

Par courrier du 20 avril 2018, la municipalité d'Yverdon-les-Bains, soutenue par les autres villes de la ligne ferroviaire du Pied-du-Jura à savoir : Genève, Nyon, Morges, Neuchâtel, Bienne, Moutier, Delémont, Granges (SO) et Laufen, a réagi à la publication de cet état de planification. Dans leur courrier, les Communes faisaient part à l'OFT d'une prise de position commune regrettant l'abandon de liaisons ferroviaires directes, donc performantes, ne circulant pas par Lausanne. En d'autres termes, les Communes souhaitaient faire part à l'Office de leurs préoccupations concernant la ligne du Pied-du-Jura, et notamment la non prise en compte, dans les planifications, de liaisons directes Bâle – Delémont – Moutier – Bienne – Neuchâtel – Yverdon-les-Bains – Morges – Nyon – Genève – Genève-Aéroport.

Dans sa réponse du 27 avril 2018, l'Office fédéral des transports a informé lesdites Communes qu'aucune décision à ce propos n'avait encore été prise. L'Office a confirmé être conscient que les concepts de planification dans leur version de mars 2018 ne proposaient pas de solution attractive pour la liaison Arc Lémanique – Pied-du-Jura – Bâle. Dès lors, l'Office a rappelé travailler étroitement avec les CFF, à une recherche d'amélioration de ces concepts. Il a été rappelé que les études en cours poursuivaient les objectifs suivants. Premièrement, permettre la continuité des liaisons Genève – Pied du Jura et deuxièmement, réaliser la liaison sans changement entre Genève et Bâle.

Préparation du message aux Chambres fédérales :

Dès le printemps 2018, l'Office fédéral des transports a poursuivi son travail de consolidation et de planification dans le cadre de la préparation du message aux Chambres pour le financement de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2035).

Finalement, le Conseil fédéral a transmis un message aux Chambres le 31 octobre 2018. Il prévoit une enveloppe financière de 11.9 milliards de francs, pour des travaux sur l'infrastructure ferroviaire à réaliser de 2025 jusque vers 2035. Le message s'accompagne d'une nouvelle version de l'ébauche d'offre ferroviaire à l'horizon 2035.

Dans son état d'octobre 2018², cette ébauche prévoit une offre de base toutes les 30 minutes de trains entre Bienne et Genève-Aéroport avec rebroussement à Lausanne (desserte des gares de Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Lausanne et Genève) ainsi que l'engagement d'un train sur la ligne du Pied-du-Jura évitant Lausanne par le bypass de Bussigny (3^{ème} produit). En revanche, pour les mêmes raisons que celles évoquées en 2017 (investissement d'infrastructures trop important, de l'ordre d'environ 1,3 milliard de francs sur le périmètre Yverdon-les-Bains – Genève), ce train circulerait sans arrêt entre Yverdon-les-Bains et Genève.

Délibérations parlementaires et entrée en force du message :

L'année 2019 est celle du processus parlementaire et des délibérations sous la Coupole fédérale. Fin mars 2019, le Conseil des Etats a traité le Message du 31 octobre 2018 relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire³. Le Conseil des Etats a proposé des amendements, dont celui d'augmenter l'enveloppe à 12,86 milliards de francs pour repêcher certains projets. En juin 2019, le Conseil national a suivi le Conseil des Etats. Ainsi, le message a été adopté par les Chambres fédérales le 21 juin 2019 avec une entrée en vigueur vers le début de l'année 2020. Puis, la réalisation des mesures s'échelonne entre 2025 et 2035, alors que les moyens financiers devraient être libérés à partir de 2020 pour les phases d'études des projets retenus.

L'Office fédéral des transports et les Cantons effectuent encore un travail d'optimisation en collaboration étroite avec les CFF. Dans le cadre de cette planification, le Canton de Vaud revendique toujours l'introduction de liaison interrégionales du type de celle demandée par l'interpellant (Yverdon-les-Bains – Morges/Nyon) mais doit veiller à ce qu'une éventuelle mise en place d'une telle liaison ne vienne pas mettre en péril d'autres améliorations d'offre prévues dans l'étape d'aménagement 2035. Par exemple, la cadence à 15 minutes des trains *RegioExpress* et des *InterCity* entre Lausanne et Genève ou l'amélioration de la desserte de la gare de Renens (garantie de liaisons rapides vers l'aéroport de Genève), qui est la 2^{ème} gare vaudoise après Lausanne en termes de fréquentation.

² Ebauche d'horaire 2035 (version d'octobre 2018), disponible sur <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/prodes-etape-d-amenagement-2035.html>

³ Message du 31 octobre 2018 relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire : <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20180078>

2. Réponses aux questions

- *Le Conseil d'Etat peut-il confirmer la menace qui pèse sur ce bypass de Bussigny ?*

Comme évoqué dans le préambule, dans la dernière ébauche d'offre ferroviaire à l'horizon 2035 (version d'octobre 2018), l'OFT a retenu la mise en place de liaisons ferroviaires horaires entre Bâle et Genève-Aéroport, en empruntant le bypass de Bussigny. L'utilisation de cette infrastructure est donc garantie dans le temps. Toutefois, la desserte des gares de Morges et Nyon par ces trains n'est pas encore acquise dans la planification de l'étape d'aménagement 2035. En effet, ces trains desserviraient les gares intermédiaires de Laufén, Delémont, Moutier, Granges-Nord, Bienne, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains et Genève.

Le Conseil d'Etat met tout en œuvre pour constamment développer des prestations de transport ferroviaire dans l'ensemble du canton. Dans le cas présent, l'introduction d'arrêts à Morges et à Nyon serait possible soit en investissant massivement dans l'infrastructure, soit en modifiant des politiques d'arrêt sur d'autres trains. Le développement de l'infrastructure a été analysé par l'OFT et les CFF, mais s'avère trop onéreux, de l'ordre d'environ 1,3 milliard de francs sur le périmètre Yverdon-les-Bains – Genève, pour être conservé dans l'étape d'aménagement 2035. L'OFT l'a toutefois inscrit comme mesure de première priorité pour une étape ultérieure du programme PRODES. Les autres pistes évoquées par l'OFT et les CFF pour ajouter les arrêts de Morges et Nyon à ces trains se traduisent dans l'adaptation d'autres offres. Pour permettre ces arrêts, il faudrait supprimer la desserte de Renens sur les trains *InterRegio* Genève-Aéroport – Lausanne – Brigue. Cela signifie la disparition des liaisons rapides de Renens vers l'aéroport de Genève ainsi que vers le Valais. Le Conseil d'Etat ne veut pas entrer dans le jeu d'opposer la desserte ferroviaire de Renens par les trains Genève-Aéroport – Brigue (IR9) à celle de Morges et Nyon par les trains Bâle – Bienne – Genève-Aéroport (IC51). Par conséquent, il a encore été demandé aux CFF d'approfondir leurs analyses pour chercher des solutions à la desserte de Morges et Nyon par les trains du Pied-du-Jura sans péjorer la desserte de la gare de Renens.

- *Le Conseil d'Etat est-il prêt à s'engager pour éviter une dégradation qui pénaliserait non seulement les voyageurs mais également l'attractivité des villes directement concernées, ainsi que les bonnes dessertes intercantionales, et les aéroports internationaux ?*

Le Conseil d'Etat s'engage à défendre les intérêts de la population vaudoise en développant l'offre ferroviaire. Son renforcement revêt dès lors un caractère stratégique pour connecter les régions entre elles et avec les territoires voisins. D'ailleurs, l'amélioration constante des prestations de transport public dans l'ensemble du canton fait partie des priorités du Conseil d'Etat qui l'a exprimé dans son programme de législation.

Comme expliqué de manière détaillée dans le préambule, selon l'état actuel de la planification (octobre 2018), la liaison horaire entre Yverdon-les-Bains et Genève ou Genève-Aéroport est retenue par l'OFT dans son ébauche d'offre 2035. Cette liaison rapide, circulant par le bypass de Bussigny, permettra d'atteindre Genève en 52 minutes depuis Yverdon-les-Bains, respectivement 63 pour l'aéroport. A noter que la liaison vers Bienne et Bâle, sans changer de train est aussi retenue par l'OFT.

En ce qui concerne la desserte de Morges et Nyon depuis Yverdon-les-Bains avec les trains Bienne – Genève – Aéroport, c'est-à-dire sans changement de train et sans passer par Lausanne, le Conseil d'Etat a demandé à l'OFT et aux CFF d'approfondir encore leurs réflexions. Mais le Conseil d'Etat n'acceptera pas de solutions dégradant d'autres améliorations obtenues de haute lutte, telles que la cadence à 15 minutes des trains *RegioExpress* et *InterCity* entre Lausanne et Genève ou encore l'amélioration de la desserte de la gare de Renens, qui est la 2^{ème} gare vaudoise après Lausanne en termes de fréquentation, en y arrêtant les trains *InterRegio* circulant entre Genève-Aéroport et Brigue. En effet, ces liaisons permettraient aussi des liaisons interrégionales déjà très demandées aujourd'hui comme Montreux – Renens ou Aigle – Renens.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 2 octobre 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Anne-Laure Botteron - Démantèlement du service routier du LEB. Quid des actifs de l'entreprise ?

Rappel de l'interpellation

Le LEB joue un rôle majeur pour l'attractivité, le développement et la vie quotidienne de nombreux habitants du Gros-de-Vaud. Il jouit d'une identité forte et il est nécessaire à ce district.

Fin 2013, les transports lausannois (tl) ont repris la partie opérationnelle du LEB avec des changements importants notamment par l'absorption totale des services de la partie ferroviaire depuis le début 2017.

Depuis 1970, son service routier (transport de marchandises par camions) est une activité utile à l'agriculture de la région du Gros-de-Vaud et aux activités ferroviaires du LEB. Il est également actif dans différents autres domaines (conteneurs, citernes, basculants). Il possédait jusqu'en 2013 un service routier marchandises performant, équipé de véhicules modernes. On doit aussi souligner que ce service s'occupe également de l'entretien de la flotte des véhicules du feu LEB.

Suite à l'annonce jeudi 15 mars de la cessation d'activité du service routier du LEB au 30 avril 2018, et sans ouvrir le débat sur la viabilité du service, nous demandons au Conseil d'Etat les réponses aux questions suivantes :

- *Qui encaissera les produits de la vente des actifs du service routier ?*
- *Existe-t-il des actifs financiers au sein de ce service et comment vont-ils être utilisés ?*
- *A quoi seront attribués les 5,5 millions de francs de réserve ?*
- *A quoi serviront les locaux libérés et le produit de la vente si les locaux sont vendus ?*

Nous remercions le Conseil d'Etat pour ses réponses.

*Ne souhaite pas développer.
(Signé) Anne-Laure Botteron*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Au préalable, le Conseil d'Etat rappelle que la compagnie Lausanne – Echallens – Bercher (LEB) est une société anonyme propriétaire de toute l'infrastructure ferroviaire de la ligne, du matériel roulant et des équipements d'exploitation. La réalisation des prestations en faveur des voyageurs et de l'infrastructure ainsi que des activités tierces telles que le service routier marchandises est déléguée par contrat à l'entreprise des transports publics de la région lausannoise (tl). L'activité principale de transport public du LEB est subventionnée. Cette activité est cadrée par des bases légales réglant notamment la tenue de la comptabilité et la présentation des comptes. La loi sur les chemins de fer (LCdF – RS 742.101), article 56 ainsi que l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC- RS 742.221), article 7 disposent que les différents secteurs d'activités doivent être séparés dans les comptes de l'entreprise de transport ; ceci concerne également les réserves affectées et les réserves libres des entreprises. Ainsi, les activités du service routier marchandises du LEB sont identifiées et séparées comme activités annexes dans les comptes de la compagnie de celles du secteur principal du transport public. A noter encore que l'activité du service routier marchandises ne fait pas l'objet d'un subventionnement des pouvoirs publics.

Au sujet de la gouvernance de l'entreprise, les décisions stratégiques sont prises par le Conseil d'administration. Les comptes, y inclus l'attribution ou la dissolution des réserves, sont soumis au vote de l'assemblée générale des actionnaires.

Réponse aux questions

- **Qui encaissera les produits de la vente des actifs du service routier ?**

Les produits de la vente seront enregistrés dans les comptes de la compagnie de chemin de fer du LEB, dans le secteur des activités annexes.

- **Existe-t-il des actifs financiers au sein de ce service et comment vont-ils être utilisés ?**

Les actifs financiers sont constitués des véhicules, de l'outillage, du stock de pièce et de la halle routière. Les actifs mobiliers ont été vendus dans le cadre de la cessation de l'activité. L'avenir de l'actif immobilisé reste à déterminer par la compagnie de chemin de fer du LEB.

Comme mentionné à la réponse de la question 1, les opérations comptables découlant de la cessation d'activité seront enregistrées dans les comptes de la société dans le secteur des activités annexes.

- **A quoi seront attribué les CHF 5.5 millions de francs de réserve ?**

La réserve reste au sein de la compagnie de chemin de fer du LEB, séparément des activités subventionnées par des fonds publics comme expliqué plus avant.

L'utilisation de la réserve n'est pas arrêtée à ce jour. Elle devra faire l'objet d'une décision du Conseil d'administration et d'une validation par le vote des actionnaires à l'assemblée générale.

- **A quoi serviront les locaux libérés et le produit de la vente si les locaux sont vendus ?**

Plusieurs options sont ouvertes telles qu'une location des surfaces vacantes, une opération immobilière ou une réutilisation des locaux en lien avec l'activité ferroviaire.

A ce jour, le programme des locaux n'est pas défini et devra faire l'objet de décisions ultérieures.

Comme expliqué dans le préambule et dans les réponses précédentes, les opérations comptables découlant de l'évolution de l'actif immobilisé seront enregistrées dans les comptes de la société, dans le secteur des activités annexes.

Le Conseil d'Etat constate que la cessation d'activités du service routier marchandises du LEB a suivi les règles usuelles de gouvernance et de décisions. Les aspects comptables ont été réglés en conformité au cadre légal des activités annexes des entreprises de transport subventionnées.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 décembre 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville

et

accordant aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup

et

accordant aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	3
1. Présentation du projet De rénovation des funiculaires MVR et MBC	3
1.1 Objets des décrets	3
1.2 Contexte	4
1.3 Nécessité d'une garantie cantonale	6
1.4 Funiculaire MBC	6
1.5 Funiculaires MVR.....	11
2. Présentation du projet de renouvellement du materiel roulant TPC Necessary a l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye	15
2.1 Objet du décret.....	15
2.2 Contexte	15
2.3 Besoins pour la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye	16
2.4 Garanties d'emprunts	18
2.5 Budget.....	19
3. Mode de conduite du projet.....	20
3.1 Approbation des investissements.....	20
3.2 Suivi de la garantie	20
3.3 Appel d'offres.....	20
4. Conséquences des projets de décrets	21
4.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	21
4.2 Amortissement annuel	21
4.3 Charges d'intérêt.....	21
4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	21
4.6 Conséquences sur les communes.....	23
4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	24
4.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	24
4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	25
4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	25
4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)	25
4.12 Incidences informatiques.....	25
4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	25
4.14 Simplifications administratives	25
4.15 Protection des données	25
4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	26
Conclusion	28

INTRODUCTION

Le présent EMPD a pour objet l'octroi de trois garanties d'emprunt de l'Etat aux entreprises de transports publics Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC), Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transports Publics du Chablais SA (TPC).

Les trois demandes de garanties sont destinées à des entreprises de transports publics pour des projets nécessaires au maintien et à l'amélioration de leurs prestations de service public, au sens de l'article 6, alinéa 1 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21), raison principale qui a conduit à les regrouper dans un unique EMPD. En l'occurrence il s'agit de la rénovation et de l'entretien des infrastructures des funiculaires MBC (une ligne) et MVR (trois lignes), et du renouvellement du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne TPC Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye. Les cinq lignes concernées par les investissements sont reconnues comme étant d'importance régionale au sens de la LMTP.

L'importance des objets susmentionnés est multidimensionnelle. Il faut en premier lieu relever leur rôle dans la chaîne des transports publics. Il est en effet primordial, au vu des modifications climatiques auxquelles nous sommes confrontés, de favoriser le transport multimodal et le report modal en renforçant les lignes de transports publics, que ce soit au niveau de leur qualité ou de la densité de l'offre.

De par leur longue histoire, les lignes nécessitant des investissements font partie du patrimoine du Canton de Vaud. Elles sont en effet exploitées depuis la fin du 19^e siècle pour la plus ancienne (Territet-Glion, 1887) et le début du 20^e siècle pour la plus récente (Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, 1913).

Au-delà de l'importance historique de ces lignes, il faut en dernier lieu retenir leur vocation en partie touristique, de nature à renforcer l'économie des régions concernées.

L'EMPD est scindé en deux volets distincts, en fonction de la nature des projets.

Le premier volet (chapitre 1, p.4) concerne la rénovation des infrastructures des funiculaires des entreprises MBC et MVR. Le deuxième volet (chapitre 2, p.14) concerne le renouvellement du matériel roulant TPC nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

1. PRESENTATION DU PROJET DE RENOVATION DES FUNICULAIRES MVR ET MBC

1.1 Objets des décrets

Les deux projets de décrets portent sur le financement des investissements dans l'infrastructure des funiculaires des entreprises Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) et Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR).

Le funiculaire MBC « Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville » ainsi que les deux funiculaires MVR « Territet – Glion » et « Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin » sont considérés comme lignes de trafic régional, au sens de l'article 7, alinéa 1 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21).

Le funiculaire MVR « Les Avants – Sonloup » est quant à lui considéré comme ligne assimilée au trafic régional, selon l'article 7, alinéa 3, lettre c. LMTP.

Dans le but de distinguer les engagements et le suivi des garanties de l'Etat, deux décrets distincts sont établis, l'un pour MBC et l'autre pour MVR.

1.2 Contexte

Les entreprises de transports MBC et MVR exploitent des funiculaires faisant l'objet d'une subvention d'exploitation pour le transport de voyageurs sur les lignes de trafic régional et assimilées au trafic régional, au sens de l'article 6, alinéa 1, lettre a. LMTP.

Les lignes de funiculaires concernées par le présent EMPD sont les suivantes :

MBC

- Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville (cadre-horaire n° 2003)

MVR

- Territet – Glion (cadre-horaire n° 2054)
- Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (cadre-horaire n° 2050)
- Les Avants – Sonloup (cadre-horaire n° 2057)

Les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de ces funiculaires doivent faire l'objet d'un entretien régulier et d'adaptations aux normes de sécurité et d'exploitation. Le financement de ces investissements, objet du présent EMPD, est réparti entre les commanditaires fédéraux et cantonaux selon les modalités décrites au chapitre 1.2.1.

1.2.1 Mode de financement des funiculaires

1.2.1.1 Financement de l'exploitation des funiculaires

S'agissant de trafic régional de voyageurs (TRV), l'exploitation des lignes Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville, Territet – Glion et Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin est cofinancée par la Confédération et le Canton en regard de l'article 28 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1).

La ligne Les Avants – Sonloup n'ayant pas de fonction de desserte au sens de l'article 3, alinéa 1 LTV, elle ne rentre pas dans le champ des subventions fédérales. Cette ligne est toutefois considérée comme étant assimilée au trafic régional selon l'article 7, alinéa 3, lettre c. LMTP et son financement est assuré par l'Etat.

Le financement cantonal de l'exploitation des lignes de funiculaires est imputé au budget de fonctionnement de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Les subventions annuelles sont fixées dans le cadre de conventions de financement biennales (offres TRV) établies entre les commanditaires et les entreprises de transport, sur la base d'offres présentées par ces dernières.

1.2.1.2 Financement des infrastructures des installations de transports à câbles (funiculaires et téléphériques)

Selon les nouvelles dispositions légales en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016 avec l'entrée en vigueur de FAIF, le financement des infrastructures des transports à câble doit être partagé entre les secteurs infrastructure et trafic des entreprises concernées, selon les modalités décrites ci-après.

Secteur infrastructure

a. Bases juridiques fédérales du financement des installations à câbles

Conformément à l'art. 18a, let. b, de la loi sur les installations à câbles (LICa ; RS 743.01), les art. 49 à 57 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 745.1) s'appliquent, par analogie, au financement de l'infrastructure des installations à câbles.

Les dispositions d'exécution figurent à l'art. 38 de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) :

¹ *Les investissements dans les installations de transport à câbles indemnisées par la Confédération et les cantons conformément aux art. 28 à 31c LTV peuvent faire l'objet de conventions de financement. Ces conventions sont valables jusqu'à l'achèvement du projet.*

² *Sont considérés comme investissements dans l'infrastructure des installations de transport à câbles au sens de l'art. 18a, let. b, de la loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles 50 % d'un investissement global. Les contributions d'investissement sont versées à fonds perdus.*

Conformément à l'art. 29, al. 6, de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16) :

⁶ *Pour les installations de transport à câbles, le trafic régional de voyageurs, l'infrastructure et le trafic marchandises forment un secteur commun. L'OFT décide des exceptions.*

Par conséquent, tous les coûts non couverts, y compris les coûts subséquents des investissements, sont financés par les indemnités du TRV et aucune convention de prestations (CP) n'est conclue pour l'infrastructure des installations à câbles. Il en va de même pour les entreprises exploitant à la fois des installations à câbles et des infrastructures ferroviaires, pour lesquelles des CP sont conclues avec la Confédération.

Pour les investissements dans les infrastructures des installations à câbles, la section Réseau ferré (division Financement) de l'OFT conclut des conventions de financement (CF) spécifiques au projet avec les entreprises d'installations à câbles conformément à l'art. 38 OCPF.

b. Principes de financement (selon directive OFT)

50 % des investissements (renouvellement partiel ou total de l'installation à câbles) des installations à câbles indemnisées sont financés par des contributions à fonds perdus du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). À cet effet, une convention de financement est conclue entre la Confédération et l'entreprise.

Pour financer les 50 % restants de l'investissement, les options suivantes sont possibles :

- fonds propres (y compris les augmentations de capital social) ;
- prêts sans intérêts des cantons ou des communes ;
- contributions à fonds perdus des cantons ou des communes ;
- financement par des tiers, par exemple des prêts bancaires (l'octroi d'une garantie fédérale n'est pas prévu).

Les amortissements et coûts financiers des investissements peuvent être imputés dans les offres TRV uniquement s'ils sont financés par des fonds propres, des prêts ou des financements de tiers. Pour les installations financées à fonds perdus via le FIF, les offres de TRV ne peuvent faire valoir aucun amortissement ni intérêt.

Conformément à l'art. 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16), les commanditaires doivent avoir donné leur accord préalable aux investissements.

La contribution du FIF est indépendante des fonds propres éventuellement disponibles. Les fonds propres doivent être affectés au financement des parts d'investissements non couvertes par la contribution du FIF.

Pour les petits investissements sur des installations à câbles en exploitation, qui peuvent être financés par les fonds propres de l'entreprise, il n'est pas nécessaire de conclure une convention de financement. La décision est prise conjointement par les commanditaires et l'entreprise au cas par cas sur la base des plans d'investissement des entreprises.

Secteur trafic

Comme exposé ci-dessus, les investissements non financés via le FIF, soit 50% de l'investissement total, doivent être financés par l'entreprise ou par un tiers, qui peut être le Canton.

Selon les dispositions de l'article 19, alinéa 1 OITRV :

"Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes prévisionnels d'une offre (cf. chapitre 1.2.1.1 du présent EMPD) si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué."

Les coûts subséquents des investissements mentionnés dans l'OITRV sont composés des amortissements et des charges d'intérêts relatifs aux emprunts contractés pour le financement de ces derniers.

Dans le cas présent, les investissements planifiés par MBC et MVR, prévus avec un financement au moyen des garanties cantonales sollicitées dans le présent EMPD, ont été formellement approuvés par les commanditaires fédéraux et cantonaux et leurs coûts subséquents peuvent dès lors être imputés dans les offres TRV des compagnies MBC et MVR.

1.3 Nécessité d'une garantie cantonale

L'indemnisation du trafic régional de voyageurs, qui inclut les coûts subséquents mentionnés ci-dessus, étant cofinancée par le Canton (53%) et la Confédération (47%), le Canton estime qu'un financement des 50% des investissements non pris en charge par le FIF via une garantie de l'Etat est la solution la plus avantageuse en regard des finances de l'Etat.

En effet, par le biais d'une garantie cantonale, les entreprises pourront trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à un taux d'intérêt attractif, et les coûts subséquents de ces emprunts et des investissements y relatifs seront partagés entre le Canton et la Confédération selon les modalités décrites ci-dessus, dans le cadre des offres TRV.

Les coûts subséquents d'emprunts contractés sans garantie cantonale devraient également être assumés par les commanditaires, mais seraient plus élevés en raison du taux d'intérêt négocié sans garantie cantonale.

Un financement cantonal à fonds perdus de la part non prise en charge par le FIF ne permettrait quant à lui pas de faire porter une part des coûts subséquents à la Confédération, car dans ce cas de figure, les coûts subséquents seraient uniquement des charges d'intérêts et d'amortissements internes à l'Etat.

Ainsi, le financement via une garantie d'emprunt de l'Etat des 50% d'investissements non pris en charge par la Confédération représente l'alternative la plus économique en regard du budget de l'Etat.

Pour rappel, la ligne les Avants – Sonloup, sans fonction de desserte, n'est pas concernée par les financements fédéraux, tant pour l'infrastructure que pour l'exploitation. L'intégralité des investissements sera financée par le biais d'emprunts garantis par l'Etat, qui prendra également en charge les coûts subséquents.

1.4 Funiculaire MBC

1.4.1 Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville

Le funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville est exploité depuis 1897, il assure un rabattement du centre régional de Cossonay sur la gare de Cossonay-Penthalaz et son site stratégique de développement d'activités, ainsi qu'une connexion avec le centre de Penthalaz.

La longueur de l'installation est de 1228 mètres, pour un dénivelé de 180 mètres et une inclinaison maximale de 12.8%.

312'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

Il a été modernisé à plusieurs reprises et en 2010, au vu de sa vétusté, une première phase de reconstruction a été menée pour un coût total de CHF 10'800'000.-, entièrement financé par la convention de prestations infrastructure MBC 2013-2016 cofinancée par le Canton et la Confédération.

Actuellement, la capacité d'une cabine de funiculaire est de 47 places au maximum et sa vitesse est de 4.5m/s. Avec 7 paires de courses par heure de pointe, la capacité horaire maximale est aujourd'hui de 320 places par heure et par sens.

En 2018, aux heures de pointe, les comptages dénombrent en moyenne 177 voyageurs le matin dans les deux sens, dont 132 dans le sens le plus chargé et 110 sur les courses donnant correspondance à des trains en gare CFF de Cossonay-Penthalaz.

L'augmentation de la fréquentation (demande) attendue à la gare de RER de Cossonay-Penthalaz dans les 10 prochaines années est d'environ 30%.

Selon les prévisions (StatVD), la croissance attendue à l'horizon 2025 est de +8'060 habitants (+9.8% par rapport à 2018) pour le district de Morges et de +8'061 habitants (+11.9% par rapport à 2018) pour le district du Gros-de-Vaud.

Le funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville constitue un axe de transport public efficace, en termes de durée de parcours, de cadence et de confort entre les villages de Cossonay et Penthalaz. Il permet un rabattement sur la gare RER de Cossonay-Penthalaz, qui verra sa desserte renforcée à court terme, et deviendra encore plus attractive pour les déplacements pendulaires.

Le Canton prévoit en effet une offre de quatre trains par heure entre Cossonay-Penthalaz et Cully à l'horizon mi-2022, qui permettra éventuellement un lissage des pics de fréquentation du funiculaire aux heures de pointe.

Prenant en compte les éléments ci-dessus, les prévisions démontrent néanmoins que le funiculaire n'offrira plus de capacité suffisante sur certaines courses dès 2021, avec un dépassement des limites de capacité en 2023.

Le projet des MBC, qui est la 2^e phase des travaux réalisés en 2014, prévoit l'acquisition de nouvelles cabines, l'augmentation de la vitesse de circulation et le renouvellement des stations amont et aval. Le profil en long sera également adapté sur le bas du tracé, sur une longueur de 100 mètres, le plancher des cabines se trouvera alors au même niveau que le trottoir lors de l'arrêt en station, tant en aval qu'en amont.

Les cabines auront une capacité de 60 places et rouleront à 7m/s à une cadence pouvant aller à une course toutes les 5 minutes. La capacité horaire maximale s'élèvera à 720 personnes par heure et par sens.

Il est à noter que l'augmentation de la capacité des cabines provoque un allongement du véhicule à 7,7 mètres, compatible avec le croisement actuel qui a été dimensionné à cet effet en 2014. Il n'est donc pas nécessaire de modifier le point de croisement.

Le temps de parcours se réduira à 220 secondes (360 secondes aujourd'hui) et le temps d'arrêt en station sera de 80 secondes, de façon à garantir la cadence 5' en exploitation, ce qui constitue une amélioration significative de l'offre TRV dans la région concernée.

La rénovation de la gare aval de Cossonay-Penthalaz permettra de la rendre totalement compatible avec les normes LHand, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, contrairement à la gare amont de Cossonay-Ville.

1.4.1.1 Travaux prévus

➤ Infrastructures et transports à câbles

- ⇒ Remplacement des véhicules (deux cabines d'une capacité de 60 personnes) ;
- ⇒ Correction du profil en aval du pont sur la route cantonale à Penthalaz et adaptation de la voie en station aval (rails, fixations, galets de lignes) afin d'abaisser le niveau d'embarquement de la station aval, de plain-pied avec la route de Gollion – place de la Gare ;
- ⇒ Adaptation de la voie et de la structure portante en station amont pour l'intégration dans le nouveau bâtiment de la station ;
- ⇒ Remplacement du système de tension en station aval ;
- ⇒ Remplacement des poulies motrices (nouveau diamètre de 2'200 mm adapté aux véhicules) ;
- ⇒ Déplacement de l'entraînement et des armoires électriques ;
- ⇒ Remplacement des portes de quai y inclus les parois et structures métalliques (adaptation aux cabines).

La partie infrastructure constituée des ponts et charpente métalliques, superstructures, fondation en micro-pieux réalisée en 2014 n'est pas modifiée. Le moteur est également conservé et déplacé ainsi que l'installation d'entraînement et les armoires électriques.

➤ Stations amont et aval

Les stations actuelles ne pouvant pas accueillir les véhicules redimensionnés, ni les poulies de nouveau diamètre, elles doivent être totalement reconstruites. De plus, la station aval présente actuellement un accès dénivelé depuis la place de la Gare, dispose d'une accessibilité peu aisée et ne répond pas complètement aux normes LHand. Cette station doit être repensée et reconstruite de façon à présenter un accès à niveau depuis la place de la Gare, répondant totalement à la LHand.

Equipements Cossonay-Ville (station amont)

- ⇒ Salle d'attente ;
- ⇒ Salle des machines, salle de commande, atelier simplifié permettant les réparations urgentes sur place et l'entretien des pièces lors des révisions mensuelles et annuelles ;
- ⇒ Fosse de maintenance ;
- ⇒ Local technique bâtiment (chauffage, électricité), dépôt huiles / graisses (besoin hebdomadaire sur place) ;
- ⇒ WC pour le personnel ;
- ⇒ Garage pour un véhicule routier :

En lieu et place de la halle en bois actuelle, située en prolongement de la station amont et séparée de celle-ci par une zone peu exploitable, les MBC intègrent la partie garage au bâtiment de la station renouvelée. Ceci permet une architecture rationnelle et simplifiée pour un coût inférieur à une construction séparée. La partie garage occupera une surface de 54 m² sur un total de 370 m². Le coût supplémentaire dû à cet élément est de CHF 276'000.-, soit 2,7% des coûts totaux. Les charges financières et les charges d'exploitation inhérentes au garage seront refacturées au(x) secteur(s) exploitant cette surface.

Equipements Cossonay-Penthalaz (station aval)

- ⇒ Salle d'attente ;
- ⇒ Fosse de travail (accès au plancher sous la cabine, par ex. pour le réglage des câbles) ;
- ⇒ Local technique avec les commandes de la station ;
- ⇒ Local pour le personnel de maintenance.

1.4.1.2 Deux-roues non motorisés

Les vélos seront acceptés dans les cabines, en fonction de la place disponible.

Stationnements :

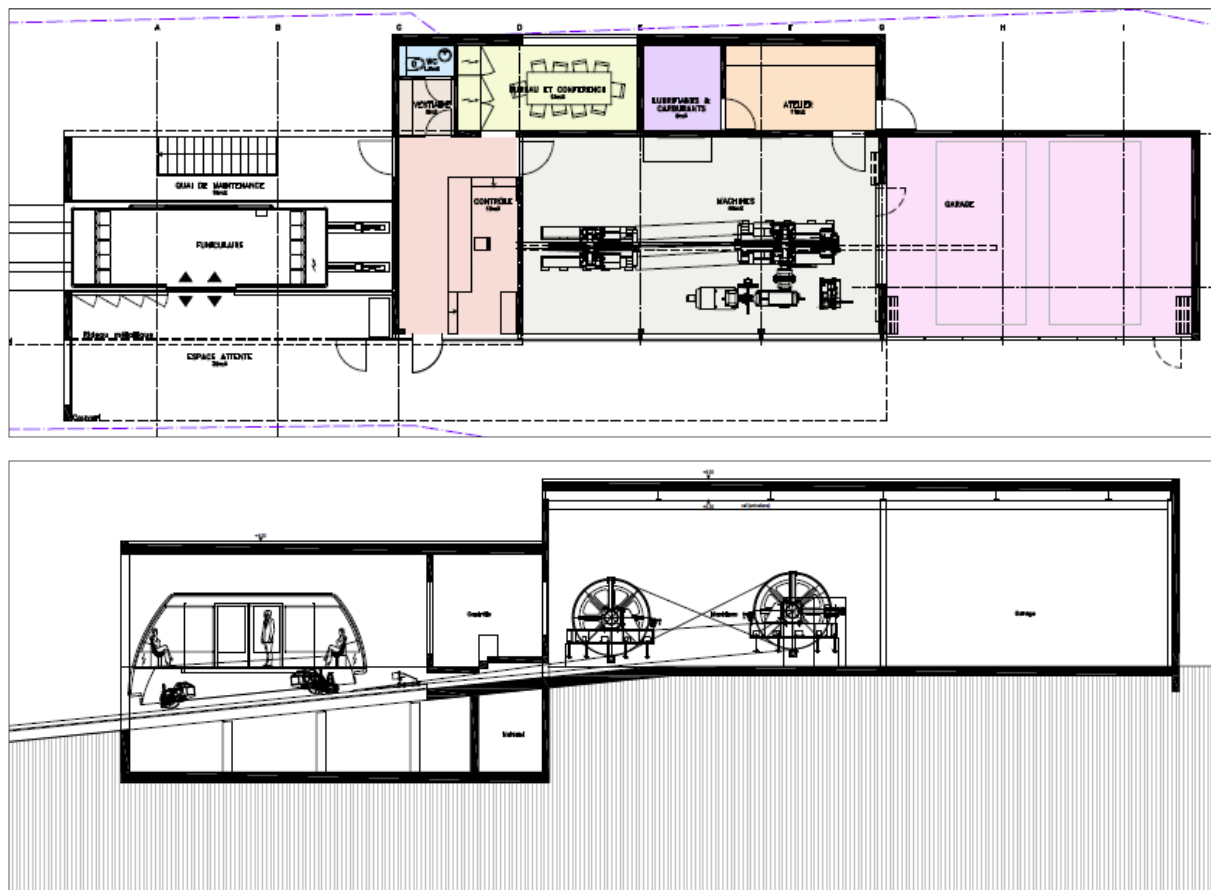
- ⇒ Gare aval (Cossonay-Penthalaz)
L'interface de la gare CFF de Cossonay-Penthalaz fait actuellement l'objet d'une étude d'aménagement conjointement menée par les CFF, la Commune de Penthalaz et la DGMR. Au stade de l'étude préliminaire de 2019, il est recommandé de créer 80 places de stationnement dans une 1^{ère} étape et d'adapter l'offre en fonction de l'évolution observée de la demande dans une 2^e étape.
- ⇒ Gare Amont (Cossonay-Ville)
Un projet de stationnement pour vélos, d'environ 50 places, est prévu à la gare amont de Cossonay-Ville. Ce projet est mené par la Commune de Cossonay en collaboration avec les MBC.

1.4.1.3 Illustrations

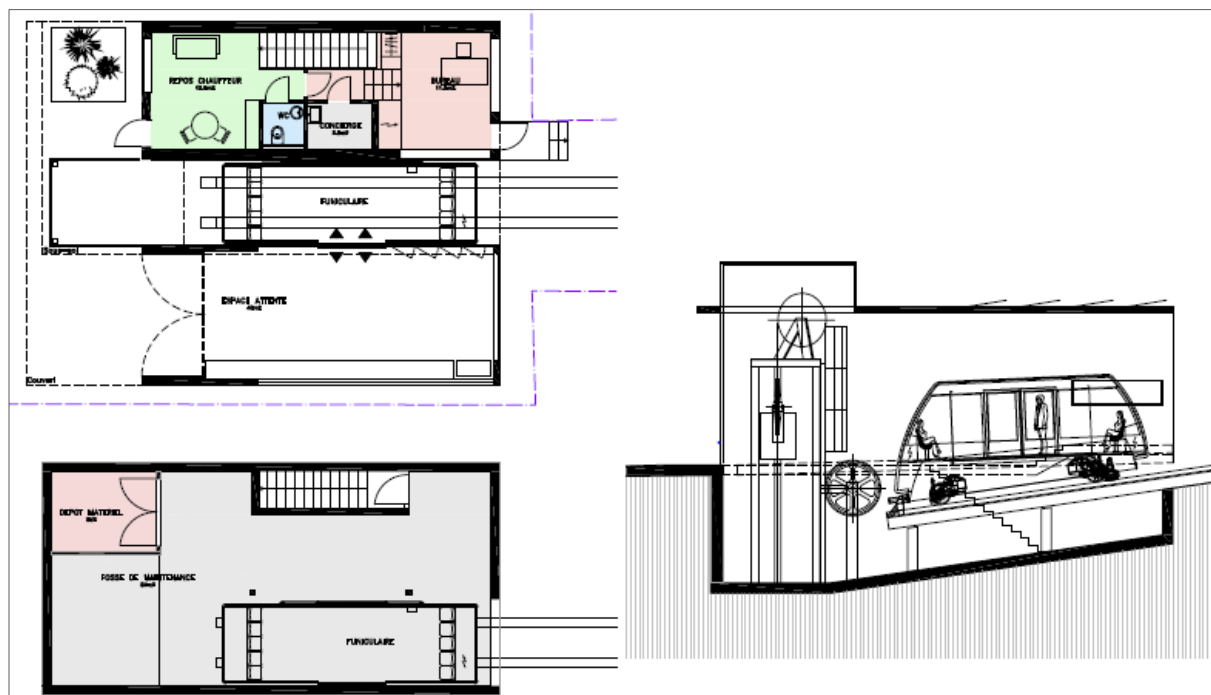
Nouvelles cabines



Station amont (Cossonay-Ville)



Station aval (Cossonay-Penthalaz)



1.4.1.4 Budget

Objets	CHF (HT)
Technique de remontées mécaniques	
Honoraires	180'000
Travaux	4'320'000
Sous-total	4'500'000
Bâtiments	
Honoraires	172'000
Travaux	3'220'000
Sous-total	3'392'000
Génie civil	
Honoraires	122'000
Travaux	965'000
Sous-total	1'087'000
Substitution par bus 2020	
Offre de substitution	897'000
Sous-total	897'000
Sous-total travaux	9'876'000
Gestion du projet	149'000
Frais financiers (int. Intercalaires 2% activables)	155'000
Total	10'180'000

1.4.1.5 Répartition du financement

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	4'952'000.-
Emprunts garantis VD	5'228'000.-
Total	10'180'000.-

La différence de CHF 276'000.- entre la part financée par la garantie VD et le part financée par le fonds FIF provient du garage prévu dans la station amont (cf. chapitre 1.5.1.1). Ce garage n'étant pas nécessaire à l'exploitation du funiculaire, il ne peut pas bénéficier d'une subvention fédérale provenant du FIF.

Les coûts subséquents de l'emprunt à contracter par MBC pour le financement du garage devant être ventilés dans le(s) secteur(s) utilisant ce dernier, vraisemblablement le secteur trafic urbain également indemnisé par le Canton, il est dans l'intérêt de l'Etat de garantir également cette partie de l'emprunt afin d'assurer un taux d'intérêt le plus bas possible.

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MBC Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville est de CHF 5'228'000.-, arrondie à CHF 5'230'000.-.

1.5 Funiculaires MVR

1.5.1 Territet – Glion

Le funiculaire Territet – Glion a été construit en 1883. Il relie Territet, Collonges et Glion en 6 minutes.

Il offre une correspondance à Territet avec la ligne VMCV 201 (Vevey – Rennaz), la ligne CFF S2 (Lausanne — Villeneuve) ainsi qu'avec les lignes CGN (débarcadère Territet Lac). A Glion, on retrouve les correspondances de la ligne MVR Montreux — Glion — Caux — Rochers de Naye.

La longueur de l'installation est de 640 mètres, pour un dénivelé de 301 mètres et une inclinaison maximale de 57%.

150'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

La dernière révision conséquente a eu lieu en 1975, avec diverses adaptations comme la mise en place de l'automatisation de son fonctionnement, la construction de nouvelles cabines et une adaptation de l'infrastructure.

1.5.1.1 Travaux prévus

L'assainissement de l'infrastructure et des ponts (datant majoritairement de la construction) ainsi que la construction complète du chemin de fuite sont nécessaires. Pour permettre la mise aux normes prévues dans la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS 151.3) avant l'échéance légale fixée au 31.12.2023, les gares de Territet et Glion ainsi que la machinerie doivent être adaptées et modernisées. Il est à relever que la halte intermédiaire de Collonge est déjà aux normes LHand.

Les travaux prévus couvrent la période 2020-2023.

Catégorie	Type de travaux	CHF (HT)
Bâtiments	Station de Territet : assainissement fosse et intégration LHand	1'050'000.-
	Station de Glion : assainissement fosse et intégration LHand	1'000'000.-
	Station de Glion : renouvellement salle des machines	550'000.-
Ouvrages d'art	Inventaire des ouvrages d'art	15'000.-
	Inspection principale des ouvrages d'art	30'000.-
	Pont Avenue de Collonge : réfection yc part dalle préfabriquée	800'000.-
	Pont Vieux chemin Montreux-Glion : réfection yc part dalle préfabriquée	800'000.-
	Pont Sentier de Chantemerle : réfection yc dalle préfabriquée	670'000.-
	Pont Sentier de la Crottaz : réfection culées	
	Mur de soutènement : réfection	
	Zone croisement : porte-à-faux	
Infrastructure	Démolition et excavation du support actuel	2'240'000.-
	Nouveaux éléments préfabriqués sauf parties ponts	
	Cunette longitudinale	
	Chemin de fuite, voie d'entretien et clôtures	215'000.-
	Démontage voie	150'000.-
Câbles, poulies et superstructure	Roulement des poulies, garnitures des poulies, portes de quai, butoirs, fixations des rails, galets de lignes, câble tracteur	1'370'000.-
Moteurs et freins	Remplacement entraînement complet	770'000.-
Electrotechnique	Remplacement armoires électriques, moteur, signalétique, commande principale, électronique de puissance, dispositif de contrôle, surveillance de mise à terre du câble tracteur.	976'000.-
Voitures et funiculaires	Révision des charriots et des freins, remplacement chasse-corps, isolation tambour d'enroulement du câble, transformation rails	220'000.-
TOTAL		10'856'000.-

1.5.1.2 Répartition du financement

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	5'428'000.-
Emprunts garantis VD	5'428'000.-
Total	10'856'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MVR Territet - Glion est de CHF 5'428'000.-.

1.5.2 Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin

Le funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin a été mis en service en 1900.

Il relie Vevey, Corseaux, Beau-Site, Chardonne-Jongny, La Baume et Le Mont-Pèlerin en 10 minutes. Il offre une correspondance à Vevey avec les lignes VMCV 201 (Vevey – Rennaz), 212 (Vevey – Nant VD/Fenil-sur-Corsier), 213 (Vevey – Châtel -St-Denis), 216 (Vevey – Bossonnens), et avec la ligne CFF S7 (Vevey – Palézieux).

La longueur de l'installation est de 1578 mètres, pour un dénivelé de 135 mètres et une inclinaison maximale de 54%.

410'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

L'installation a subi une rénovation lourde de ses infrastructures et de ses cabines en 2014, elle est conforme aux normes LHand.

Les travaux prévus relèvent du maintien de la substance de l'infrastructure et couvrent la période 2020-2025.

1.5.2.1 Travaux prévus

Catégorie	Type de travaux	CHF (HT)
Bâtiments	Mise en place d'un éclairage fixe de travail dans les fosses amont et aval	50'000.-
	Rénovations	250'000.-
Ouvrages d'art	Inventaire des ouvrages d'art	50'000.-
	Inspection principale des ouvrages d'art	20'000.-
	Renouvellement du passage supérieur Rte du Cypès, Km 0.244	1'850'000.-
	Démontage et démantèlement passage supérieur, Km 0.273	350'000.-
	Renouvellement passage supérieur, Km 0.330	580'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur Ch. des Sorbiers, Km 1.037	1'060'000.-
	Maintien de la substance du passage supérieur Ch. des Roches, Km 1.084 : Conservation, remise en état profonde et réfection étanchéité du tablier	860'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur Ch. de la Baume, Km 1.180	1'100'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur sentier de la Piaz, Km 1.468	740'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur Ch. de l'Ecouralaz, Km 1.484	1'060'000.-
Installations à basse tension et de télécommunication	Remplacement des écrans d'affichage des horaires et intégration à la plateforme Synthèse	100'000.-
Installations d'accueil	Eclairage de l'escalier de secours et d'évacuation entre Vevey et le Mont-Pèlerin	350'000.-
TOTAL		8'420'000.-

1.5.2.2 Répartition du financement

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	4'210'000.-
Emprunts garantis VD	4'210'000.-
Total	8'420'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MVR Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin est de CHF 4'210'000.-.

1.5.3 Les Avants – Sonloup

Le funiculaire Les Avants – Sonloup a été mis en service en 1910.

Il relie Les Avants à Sonloup en 6 minutes et offre une correspondance aux Avants avec la ligne MOB Montreux – Zweisimmen.

La longueur de l'installation est de 532 mètres, pour un dénivelé de 180 mètres et une inclinaison maximale de 54.5%.

30'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

Les travaux prévus relèvent du maintien de la substance de l'infrastructure et de la mise en conformité aux normes sécuritaires (escalier d'évacuation et chemin de fuite) et couvrent la période 2020-2025.

1.5.3.1 Travaux prévus

Catégorie	Type de travaux	CHF (HT)
Ouvrages d'art	Etude d'évaluation de l'étanchéité du viaduc et de la structure porteuse de la voie	40'000.-
	Assainissement des ouvrages d'art	300'000.-
Infrastructure	Etudes et dossier PAP chemin de fuite	150'000.-
	Réalisation escalier d'évacuation et chemin de fuite	1'400'000.-
	Modification de l'accès au quai de la station des Avants	60'000.-
Installations à basse tension et de télécommunication	Remplacement des écrans d'affichage des horaires et intégration à la plateforme Synthèse	50'000.-
TOTAL		2'000'000.-

1.5.3.2 Répartition du financement

S'agissant d'une ligne sans fonction de desserte, l'intégralité des investissements sont pris en charge par l'Etat.

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	0.-
Emprunts garantis VD	2'000'000.-
Total	2'000'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MVR Les Avants - Sonloup est de CHF 2'000'000.-.

En regard des chapitres 1.5.1, 1.5.2 et 1.5.3, la garantie d'emprunt totale sollicitée pour les trois funiculaires MVR est la suivante :

Lignes	Garantie en CHF (HT)
Territet – Glion	5'428'000.-
Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin	4'210'000.-
Les Avants – Sonloup	2'000'000.-
Total MVR	11'638'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt totale sollicitée pour les trois funiculaires MVR est de CHF 11'638'000.-.

2. PRESENTATION DU PROJET DE RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ROULANT TPC NECESSAIRE A L'EXPLOITATION DE LA LIGNE VILLARS-SUR-OLLON – COL-DE-BRETAYE

2.1 Objet du décret

Le projet de décret porte sur le financement du renouvellement du matériel roulant des Transports Publics du Chablais SA (TPC) nécessaire à l'exploitation de la ligne ferroviaire Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, considérée comme ligne assimilée au trafic régional, selon l'article 7, alinéa 3, lettre c. de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21).

2.2 Contexte

TPC est une entreprise de transport publique sise à Aigle, exploitant des lignes de chemin de fer et de bus dans le district du Chablais. Le nombre de voyageurs transportés sur les différentes lignes de chemin de fer TPC en 2017 se monte à environ 2'130'000.

TPC exploite les lignes de chemin de fer suivantes :

Lignes	Type de trafic
Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Aigle – Leysin (AL)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Bex – Villars-sur-Ollon (BV)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (VB)	Trafic sans fonction de desserte*

**cf. chapitre 2.4.2*

Renouvellement et développement de la flotte de véhicules TPC

En 2018, les TPC ont présenté aux commanditaires fédéraux et cantonaux leur projet de renouvellement et de développement de leur flotte de véhicules ferroviaires.

Le renouvellement du matériel roulant sur les lignes Aigle – Ollon - Monthey – Champéry, Aigle – Le Sépey – Les Diablerets, Aigle-Leysin, Bex-Villars-sur-Ollon et Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye est rendu nécessaire notamment par la vétusté du matériel roulant actuellement en service et par l'échéance de mise en œuvre de la loi fédérale sur l'égalité des handicapés (LHand ; RS 151.3), fixée au 1er janvier 2024. La LHand impose notamment des planchers bas dans les véhicules ferroviaires et au moins un accès à une hauteur de 35 cm au-dessus du niveau du rail. Les véhicules vieux pour la plupart de 30 ans ne répondent pas à ce critère et une transformation de ces derniers afin de les rendre compatibles avec la LHand serait compliquée et générerait des investissements disproportionnés pour des véhicules presque totalement amortis.

Cet investissement permettra également de poursuivre la standardisation et l'uniformisation des différentes lignes des TPC par des nouvelles synergies dans l'engagement, la réserve et l'entretien du matériel roulant. La politique énergétique est aussi un facteur-clé de ce renouvellement. Aujourd'hui, seules les rames de l'AOMC sont par exemple équipées de freins à récupération énergétique.

Le scénario de renouvellement retenu s'appuie sur l'acquisition, d'ici à 2023, de 13 automotrices doubles et de 13 voitures-pilotes pour les lignes AOMC, ASD, AL, BV et VB, constituant le marché de base* de l'appel d'offres.

Le marché relatif à l'offre de base, d'un montant total estimé à 140 millions de francs, fera l'objet d'un appel d'offres conformément à l'accord international sur les marchés publics.

Il s'agit d'une seule flotte standardisée, qui concerne les quatre lignes de chemin de fer des TPC. Dans le cadre des discussions menées avec la Confédération concernant cet investissement, l'office fédéral des transports (OFT) a cependant informé la DGMR qu'il ne pourrait pas entrer en matière, pour des raisons légales, sur l'octroi d'une garantie fédérale pour le matériel roulant dévolu au tronçon sans fonction de desserte Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Ainsi, comme détaillé au chapitre 2.4.2 du présent EMPD, l'achat des véhicules destinés à la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye fait l'objet d'une demande de garantie de l'Etat, en raison du caractère sans fonction de desserte de cette ligne. Pour l'acquisition du matériel roulant destiné aux lignes relevant du trafic régional de voyageurs (TRV), les TPC feront appel à une garantie d'emprunt fédérale (cf. chapitre 2.4.1).

**11 automotrices doubles et 1 voiture-pilote sont quant à elles prévues en option pour pouvoir répondre aux futurs besoins de l'offre et à l'augmentation des cadences aux heures de pointe sur les quatre lignes TPC susmentionnées. Elles feront l'objet d'un projet spécifique ultérieurement si le besoin est confirmé.*

2.3 Besoins pour la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

L'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye nécessite un parc de 6 compositions à 3 éléments chacune (automotrice double et voiture pilote, cf. illustration p.15), permettant d'offrir des cadences à 15 minutes (en heures de pointes durant l'hiver) et de disposer d'une composition de réserve en cas de perturbation, respectivement pour les périodes d'entretien des rames. Les compositions étant révisées durant les périodes de plus faible affluence au printemps et à l'automne.

L'évolution de la flotte nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Bretaye se présente comme suit :

a) Matériel retiré du service

Deux locomotives HGe 4/4 et quatre voitures datant des années 1950-1960, ainsi que deux automotrices BDeh 4/4 à trois éléments datant de 1976 et 1977 seront retirées du service.

Ces véhicules, obsolètes, sont totalement amortis.

HGe 4/4 (1950-1960)



BDeh 4/4 (1976/1977)



b) Véhicules conservés

Les trois automotrices doubles Beh 4/8, mises en service en 2001, continueront à être exploitées. Seule leur technique de commande devra faire l'objet d'une modification, pour un montant de CHF 200'000.- par rame. Leur mise en conformité LHand sera assurée par l'ajout d'une nouvelle voiture-pilote surbaissée.

L'amortissement de ces véhicules prendra fin en 2033, y compris les CHF 200'000.- réinvestis dans chaque rame.

Beh 4/8 (2001)



c) Nouveaux véhicules

Pour compléter la flotte, les véhicules suivant devront être acquis par les TPC :

- 3 automotrices doubles à crémaillère de type Beh 4/8
- 4 voitures-pilotes surbaissées

Caractéristiques des nouveaux véhicules

Les points clés du cahier des charges des automotrices et des voitures-pilotes sont les suivants :

a. Automotrices doubles à crémaillère de type Beh 4/8

Les automotrices doubles avec deux bogies motorisés devront disposer d'une meilleure motorisation et d'une meilleure adhérence que les véhicules actuels.

Leur puissance devra permettre de tracter ou de pousser une voiture-pilote, permettant de renoncer à des doubles tractions d'automotrices pour les heures de fortes affluences.

Le nombre de places assises sera d'environ 140 places par train.

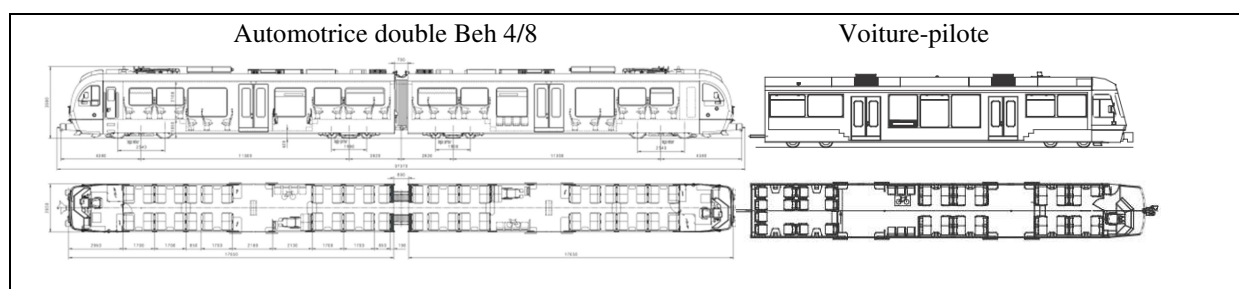
Ces nouvelles automotrices devront également être conçues pour une future utilisation automatique lorsque l'infrastructure le permettra. Avec une durée de vie au-delà de 2050, il sera probablement possible d'automatiser partiellement ou intégralement des tronçons de ligne.

b. Voitures-pilotes surbaissées

Le pool de voitures-pilotes devra être interchangeable et apte à circuler sur l'ensemble des lignes des TPC. Les voitures-pilotes seront donc équipées de la crémaillère. Leur aménagement intérieur sera par contre différencié en fonction des lignes afin de pouvoir répondre à différents types de clients (pendulaires, skieurs, touristes).

Des voitures-pilotes offriront un maximum de places assises pour être engagées lors de fortes affluences, d'autres seront équipées pour le transport de vélos et de skis.

Ces différentes configurations, respectivement leur possibilité de circuler sur l'ensemble des réseaux permettront de répondre aux besoins différents de la clientèle des TPC, mais également d'offrir des prestations complémentaires.



Rame AOMC Beh 4/8 (illustration à titre d'exemple)



c. Amortissements

L'amortissement de la nouvelle flotte est prévu selon les hypothèses suivantes, conformes aux dispositions prévues dans l'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221).

- Matériel roulant (70% du montant d'acquisition): 33 ans à partir de leur mise en service.
- Matériel électronique, informatique et d'informations à la clientèle (30% du montant d'investissement) : 17 ans à partir de leur mise en service.

2.4 Garanties d'emprunts

2.4.1 Garantie d'emprunt fédérale

Les investissements définis au chapitre 2.2 relèvent du trafic régional de voyageurs (TRV) cofinancé par la Confédération pour les lignes suivantes :

- Aigle – Ollon – Monthey – Champéry
- Aigle – Le Sépey – Les Diablerets
- Aigle – Leysin
- Bex – Villars-sur-Ollon

A ce titre, ils font l'objet d'une procédure d'approbation des investissements selon l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) et leurs coûts subséquents (amortissements, charges d'intérêts des emprunts) seront indemnisés par les commanditaires dans le cadre des subventions à l'exploitation.

Ainsi, pour les investissements relevant du trafic régional de voyageurs, les entreprises de transport peuvent bénéficier d'une garantie d'emprunt fédérale délivrée par l'office fédéral des transports. Dans le cas du renouvellement du matériel roulant TPC, une garantie d'emprunt fédérale sera délivrée pour le matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes TRV susmentionnées.

2.4.2 Garantie d'emprunt cantonale

Les garanties fédérales ne peuvent être octroyée que pour des investissements nécessaires à l'exploitation de lignes reconnues par la Confédération comme lignes de trafic régional de voyageurs (TRV), répondant aux critères définis dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1).

Ces lignes doivent notamment remplir une fonction de desserte selon l'article 3 LTV, c'est-à-dire desservir une localité (d'au moins 100 habitants) habitée toute l'année.

Cette condition n'est pas remplie par la ligne TPC suivante :

- Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Selon l'article 7, alinéa 3, lettre c de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21), la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye est considérée comme une section touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de section de trafic régional, assimilée aux lignes de trafic régional et reconnue d'intérêt régional.

A ce titre, et conformément à l'article 6 LMTP, le Canton subventionne l'exploitation et les investissements nécessaires à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

En l'occurrence, s'agissant d'investissements de matériel roulant, le Canton soutient l'achat de matériel roulant par le biais d'une garantie d'emprunt de l'Etat et prendra en charge les coûts subséquents des emprunts (charges d'intérêts et amortissements) dans le cadre des subventions à l'exploitation imputées au budget de fonctionnement de la DGMR.

L'investissement conséquent pour lequel une garantie d'emprunt est sollicitée, d'un montant de 35'580'000.- francs, découle du dimensionnement de la flotte dédiée à la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye en fonction du besoin en heure de pointe, durant la période hivernale (cf chapitre 2.3).

Il est nécessaire de préciser à ce stade que l'essentiel des recettes de cette ligne sont générées par le transport des skieurs et des touristes se rendant au Col-de-Bretaye. L'investissement consenti permet dès lors de maintenir et de développer des recettes essentielles au maintien du taux de couverture de la ligne, qui était de 78% en 2018, et ainsi de contenir l'évolution des indemnités d'exploitations cantonales versées aux TPC.

L'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat aux TPC leur permettra en effet de trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à des taux d'intérêt concurrentiels. Dans la mesure où les TPC peuvent imputer les charges d'intérêts concernées dans les offres de transport indemnisées par l'Etat, il est dans l'intérêt de ce dernier de les réduire autant que possible. Dès lors, l'octroi de la garantie d'emprunt sollicitée dans le présent EMPD répond à cet objectif.

2.5 Budget

Les investissements prévus par les TPC pour l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye sont les suivants :

Matériel	Unités	Prix unitaire (CHF HT)	Coût total (CHF HT)
Automotrices doubles à crémaillères	3	8'250'000	24'750'000.-
Voitures-pilotes surbaissées	4	2'200'000	8'800'000.-
Modernisation automotrices existantes	3	200'000	600'000.-
Pièces de réserves		-	727'900.-
<i>Total HT</i>			<i>34'877'900.-</i>
<i>Renchérissement 2%</i>			<i>697'558.-</i>
<i>Total à garantir</i>			<i>35'575'458.-</i>

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le matériel roulant TPC est de CHF 35'575'458.-, arrondie à CHF 35'580'000.-.

3. MODE DE CONDUITE DU PROJET

3.1 Approbation des investissements

Les investissements dans les funiculaires et dans le matériel roulant font l'objet d'une approbation selon les modalités prévues à l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16). Ces approbations sont délivrées conjointement par les commanditaires fédéraux et cantonaux pour les lignes relevant du trafic régional de voyageurs.

Les investissements relatifs au funiculaire Les Avants-Sonloup feront l'objet d'une approbation d'investissement délivrée par le seul Canton, la ligne n'étant pas indemnisée par la Confédération.

L'approbation cantonale (selon l'article 19 OITRV) délivrée aux TPC pour le renouvellement de leur matériel roulant précisera les modalités de prise en charge des coûts subséquents des véhicules nécessaires à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, non indemnisée par la Confédération.

Les entreprises sont responsables de la planification et de la réalisation des investissements prévus.

3.2 Suivi de la garantie

La procédure pour l'engagement de la garantie de l'Etat est fixée dans la directive d'exécution n° 26, établie par le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE). Les modalités de cette directive seront communiquées aux entreprises MBC, MVR et TPC qui seront tenues de s'y conformer.

Conformément à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) et à son règlement d'application (chapitre III art. 8 à 10) qui demande de définir les modalités de suivi et de contrôle des subventions, MBC, MVR et TPC devront systématiquement fournir leurs comptes annuels ainsi que les rapports de leurs organes de révision à la DGMR, au plus tard au 30 juin de l'année n+1.

3.3 Appel d'offres

Les entreprises MBC, MVR et TPC concernées par les garanties sollicitées dans le présent EMPD sont soumises au concordat intercantonal pour les appels d'offres. Les procédures de mise au concours sont régies par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

4. CONSEQUENCES DES PROJETS DE DECRETS

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les projets de décrets n'ont pas de conséquences sur les actifs et les passifs des comptes du bilan de l'Etat. En revanche, s'agissant de garanties d'emprunts allouées par l'Etat de Vaud, celles-ci doivent faire l'objet d'une mention dans l'annexe aux comptes portant sur les engagements conditionnels de l'Etat.

4.1.1 Funiculaires MBC et MVR

Les garanties relatives au financement des funiculaires MBC et MVR sont prévues au budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Funiculaire MBC	4'150	760	-	-	-	4'910
Funiculaires MVR	1'000	2'500	2'500	-	-	6'000

L'échéancier prévu pour la libération des garanties d'emprunts MVR et MBC est le suivant :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Années 2024 et ss	Total
Funiculaire MBC	4'428	802	-	-	-	5'230
Funiculaires MVR	650	1'263	7'015	1'330	1'380	11'638

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

4.1.2 Matériel roulant TPC

La garantie relative au matériel roulant TPC est prévue au budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Matériel roulant TPC	3'900	5'000	2'000	5'000	4'000	19'900

L'échéancier prévu pour la libération de la garantie d'emprunts TPC est le suivant :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Matériel roulant TPC	10'674	5'336	5'336	5'336	8'898	35'580

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

4.2 Amortissement annuel

S'agissant de garanties d'emprunts, il n'y a pas de charges d'amortissement directement à charge de l'Etat.

4.3 Charges d'intérêt

S'agissant de garanties d'emprunts, il n'y a pas de charges d'intérêt directement à charge de l'Etat.

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) fixe les règles applicables au financement des lignes régionales de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes.

4.5.1 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie funiculaire MBC

Les investissements prévus par les MBC vont générer de nouvelles charges d'intérêts et d'amortissements. S'agissant d'une ligne de trafic régional de voyageurs reconnue par la Confédération, les charges supplémentaires sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles pour le trafic régional versées par la Confédération (47%) et l'Etat (53%) aux MBC.

Le tableau suivant présente les charges supplémentaires générées par les investissements prévus par les MBC par rapport à l'année 2019.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Intérêts	0	48'503	48'503	48'503	48'503
Amortissements	0	146'978	146'978	146'978	146'978
Total	0	195'481	195'481	195'481	195'481
Part CH (47%)	0	91'876	91'876	91'876	91'876
Part VD (53%)	0	103'605	103'605	103'605	103'605

Selon l'article 15, alinéa 1 LMTP, les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation des lignes de trafic régional. En conséquence, l'augmentation de l'indemnité d'exploitation MBC se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	0	103'605	103'605	103'605	103'605
Part des communes (30%)	0	31'081	31'081	31'081	31'081
Part nette à charge de l'Etat (70%)	0	72'524	72'524	72'524	72'524

4.5.2 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie funiculaires MVR

Les investissements prévus par les MVR vont générer de nouvelles charges d'intérêts et d'amortissements. S'agissant des lignes de trafic régional de voyageurs reconnues par la Confédération, les charges supplémentaires des lignes TG et VCP sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles pour le trafic régional versées par la Confédération (47%) et l'Etat (53%) aux MVR.

S'agissant d'une ligne sans fonction de desserte, les charges supplémentaires de la ligne LAS sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles versées par l'Etat (100%) aux MVR.

Le tableau suivant présente les charges supplémentaires générées par les investissements prévus par les MVR par rapport à l'année 2019.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Intérêts	5'450	22'775	98'300	175'050	194'200
Amortissements	78'322	283'819	413'006	451'642	484'463
Total	83'772	306'594	511'306	626'692	678'663
Part CH (47% TG et VCP)	37'383	137'893	219'555	261'455	284'762
Part VD (53% TG et VCP, 100% LAS)	46'389	168'701	291'751	365'237	393'901

Selon l'article 15, alinéa 1 LMTP, les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation des lignes de trafic régional et assimilées au trafic régional. En conséquence, l'augmentation de l'indemnité d'exploitation MVR se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	46'389	168'701	291'751	365'237	393'901
Part des communes (30%)	13'917	50'610	87'525	109'571	118'170
Part nette à charge de l'Etat (70%)	32'472	118'091	204'226	255'666	275'731

4.5.3 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie matériel roulant TPC

L'acquisition de nouveaux véhicules implique une augmentation des charges de la ligne TPC Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, notamment des charges d'intérêts et d'amortissements. S'agissant d'une ligne assimilée au trafic régional de voyageurs non reconnue par la Confédération, les charges supplémentaires sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles pour le trafic régional versées par l'Etat aux TPC.

Le tableau suivant présente les charges supplémentaires générées par les investissements prévus par les TPC par rapport à l'année 2019.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Intérêts ¹	157'000	235'000	314'000	392'000	523'000
Amortissements	0	0	0	357'700	838'500
Economies ²	0	0	0	0	-30'000
Part VD (100%)	157'000	235'000	314'000	749'700	1'331'500

¹Les nouveaux véhicules ne seront amortis qu'à partir de 2023, date de leur mise en service. Les emprunts relatifs à leur acquisition devront cependant se faire en amont (notamment en raison du versement d'un tiers du montant à la commande), raison pour laquelle des charges d'intérêts sont prises en compte dès 2020.

²Economies réalisées sur l'entretien des véhicules grâce notamment à une flotte harmonisée.

Selon l'article 15, alinéa 1 LMTP, les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation des lignes de trafic régional ou assimilées aux lignes de trafic régional selon l'article 7, alinéa 3 LMTP. En conséquence, l'augmentation de l'indemnité d'exploitation TPC se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	157'000	235'000	314'000	749'700	1'331'500
Part des communes (30%)	47'100	70'500	94'200	224'910	399'450
Part nette à charge de l'Etat (70%)	109'900	164'500	219'800	524'790	932'050

4.6 Conséquences sur les communes

4.6.1 Conséquences sur les communes de la garantie pour le financement de l'entretien funiculaire MBC

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Bassin 4 : Morges – Cossonay) contribuent aux subventions d'exploitation à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	103'605	103'605	103'605	103'605	103'605
Part des communes (30%)	31'081	31'081	31'081	31'081	31'081

4.6.2 Conséquences sur les communes des garanties pour le financement de l'entretien des funiculaires MVR

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Bassin 6 : Riviera – Pays d'Enhaut) contribuent aux subventions d'exploitation à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	46'389	168'701	291'751	365'237	393'901
Part des communes (30 %)	13'917	50'610	87'525	109'571	118'170

4.6.3 Conséquences sur les communes de la garantie pour le financement du matériel roulant TPC

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Bassin 7 : Chablais) contribuent aux subventions d'exploitation à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	157'000	235'000	314'000	749'700	1'331'500
Part des communes (30 %)	47'100	70'500	94'200	224'910	399'450

4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

La modernisation des funiculaires MVR et MBC renforce l'attractivité des transports publics par rapport au transport individuel motorisé, ce qui est de nature à favoriser le report modal.

La consommation d'énergie est également au centre des préoccupations des entreprises. Ainsi, les nouveaux véhicules TPC seront équipés de freins à récupération énergétique, qui permettent de réinjecter du courant dans la ligne de contact afin de réduire la consommation électrique.

4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Les trois projets de décrets s'inscrivent dans le cadre de la ligne d'action A2 du plan directeur cantonal (4^e adaptation, état au 31 janvier 2018) dont l'objectif est de « développer une mobilité multimodale ».

« Le Canton renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins. Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur le réseau de transports publics principal. Il optimise l'utilisation du réseau routier existant, en veillant à son entretien et en renforçant la sécurité. Il maintient, et au besoin renforce, conjointement avec les communes, les lignes de transports publics secondaires pour contribuer à la vitalité des régions périphériques. Il promeut la mobilité douce, notamment pour les déplacements courts, et développe les interfaces de transport. »

En assurant l'entretien des infrastructures des funiculaires MBC et MVR d'une part et le renouvellement du matériel roulant TPC d'autre part, le Canton permet d'atteindre un des objectifs figurant dans le cadre gris de la mesure PDCn A21 « Infrastructure de transports publics » qui est de « renforcer le rabattement des voyageurs par transports publics sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire ».

Le funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville assure en outre un rabattement du centre régional de Cossonay – Penthalaz, figurant dans le cadre gris de la mesure PDCn B11 « Agglomérations, centres cantonaux et régionaux » sur la gare CFF de Cossonay-Penthalaz et son site stratégique de développement figurant dans la mesure PDCn D11 « Pôles de développement ». Le cadre gris de la mesure D11 prévoit qu'une des orientations du Canton dans son intervention soit « d'assurer une bonne desserte des sites par les transports publics et la mobilité douce ». Le financement de l'entretien et du développement des infrastructures du funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville s'inscrivent dans cette orientation.

4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Les projets de décrets sont conformes aux principes de la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15).

Les décrets sont basés sur les dispositions de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

Les conditions des garanties seront formalisées par des lettres de garanties émises par le Conseil d'Etat.

4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

S'agissant d'une garantie de l'Etat, une analyse de conformité à l'article 163 Cst-VD est superflue dans la mesure où aucune mesure de compensation ne doit être ordonnée à ce jour. Les décrets étant soumis au référendum facultatif, la nature liée ou non des dépenses n'est pas déterminante s'agissant de la conformité avec l'article 163 Cst-VD.

4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

4.12 Incidences informatiques

Néant.

4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

4.14 Simplifications administratives

Néant.

4.15 Protection des données

Néant.

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

4.16.1 Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000 pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay-Penthaz – Cossonay-Ville

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation MBC	0	103,6	103,6	103,6	310,8
Total augmentation des charges	0	103,6	103,6	103,6	310,8
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation MBC (30%)	0	31,1	31,1	31,1	93,3
Total net	0	72,5	72,5	72,5	217,5

4.16.2 Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation MVR	46,4	168,7	291,8	365,3	872,2
Total augmentation des charges	46,4	168,7	291,8	365,3	872,2
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation MVR (30%)	13,9	50,6	87,5	109,6	261,6
Total net	32,5	118,1	204,3	255,7	610,6

4.16.3 Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000 pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col de Bretaye

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation TPC	157,0	235,0	314,0	749,7	1'455,7
Total augmentation des charges	157,0	235,0	314,0	749,7	1'455,7
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation TPC (30%)	47,1	70,5	94,2	224,9	436,7
Total net	109,9	164,5	219,8	524,8	1019,0

CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter les projets de décrets ci-après :

- projet de décret accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville ;
- projet de décret accordant aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup ;
- projet de décret accordant aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

PROJET DE DÉCRET

**accordant aux Transports de la région Morges -Bière-
Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud
de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements
du funiculaire Cossonay - Penthalaz – Cossonay -Ville
du 27 novembre 2019**

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports de la région Morges -Bière- Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay - Penthalaz – Cossonay -Ville

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2070.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

PROJET DE DÉCRET

accordant aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup du 27 novembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup.

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2070.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

PROJET DE DÉCRET

accordant aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye du 27 novembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2060.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projets de décrets accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay- Penthelaz – Cossonay-Ville et accordant aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup et accordant aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 décembre 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Philippe Conramusaz (qui remplace Stéphane Rezso), Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Dessemontet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Stéphane Rezso était excusé.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était excusée. Etaient présents : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jonas Anklin, Responsable planification financière long terme et investissements (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances et en est sincèrement remercié.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Monsieur le Directeur général de la DGMR explique que la première partie de cet EMPD s'inscrit dans le maintien et l'amélioration des prestations d'infrastructures existantes de 4 funiculaires (Cossonay - Cossonay-Ville, Territet - Glion, Vevey - Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup). Ces installations à câble, situés dans une zone à fort caractère touristique, sont historiques et font partie du patrimoine vaudois. Le crédit, avec un mode de répartition des coûts assez technique, se présente sous la forme de garanties d'emprunt.

La seconde partie de cet EMPD concerne le matériel roulant pour une ligne des Transports Publics du Chablais (TPC). Le tronçon concerné est la dernière partie, Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, sans fonction de desserte. Ce tronçon ne répond pas aux règles de financement de l'OFT, pour la desserte d'une région ou d'un village habité par 100 personnes à l'année. Le financement est dès lors cantonal, tant au niveau de l'exploitation que des investissements. Il s'agit d'octroyer aux TPC une garantie d'emprunt pour le matériel roulant de ce tronçon.

Cela permet de manière générale aux entreprises de transport d'aller chercher des crédits avec des taux préférentiels, ce qui se répercutera sur les indemnités d'exploitation annuelles. Plus le taux est bas, plus les charges d'intérêts sont diminuées.

Monsieur le Responsable planification financière long terme et investissements (DGMR) précise que les funiculaires étaient financés via des conventions de prestation infrastructures par la Confédération et le canton. Avec FAIF, un nouveau modèle est entré en vigueur : 50% sont financés via le FAIF à fond perdu par la Confédération. Les autres 50% doivent être financés par un tiers. A part le canton, les entreprises de transport sont concernées. Mais ces entreprises n'ont pas les moyens nécessaires pour financer ces investissements. Le canton propose dès lors de les financer via une garantie d'emprunt cantonale, qui a l'avantage de pouvoir être refacturée à la Confédération par le biais des indemnités d'exploitation. La garantie d'emprunt va permettre aux entreprises d'emprunter les fonds nécessaires auprès des banques. L'amortissement et les intérêts de l'emprunt seront financés via les indemnités d'exploitation, partagées avec la Confédération. Ainsi le canton refacture 47% de l'exploitation, le canton en payant pour sa part 53%.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est confirmé que la garantie d'emprunt pour les TPC ne concerne que la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Les autres lignes sont considérées comme du trafic régional de voyageurs. L'investissement pour les autres lignes est garanti par la Confédération, ce qui n'est pas le cas pour les lignes sans fonction de desserte. Ce tronçon rapporte le plus de recette et diminue la différence entre les revenus et les charges. Il y a donc intérêt à bien desservir ce tronçon pour rentabiliser la ligne.

Il est question de l'acquisition de 13 automotrices doubles et voitures pilote pour l'entier des TPC pour CHF 140 mio. Des précisions concernant l'option de 11 automotrices et une voiture pilote sont demandées.

Des précisions sont également souhaitées sur la compatibilité du matériel envisagé sur la ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye et les autres lignes à crémaillère des TPC.

Constatant un transbordement peu pratique, notamment pour les familles, un transport de Bex à Bretaye sans changement à Villars pourrait-il être envisagé ?

L'investissement de CHF 140 mio concerne l'intégralité des TPC. L'option des 11 automotrices et de la voiture pilote ne sont pas considérés dans les investissements. Elle concerne un développement potentiel futur et n'est pas prise en compte dans les chiffres de l'EMPD et de la garantie demandée.

Il est précisé que l'appel d'offre vise à standardiser les flottes. Il y a actuellement deux flottes, celle des lignes Aigle – Le Sepey – Les Diablerets et Aigle – Ollon – Monthey – Champéry et celle des lignes Aigle – Leysin et Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye. Les deux flottes seraient compatibles moyennant 2 à 3 jours de programmation, car la tension des lignes est différente. Le plus gros problème concerne le déplacement physique des rames, car elles n'ont pas de lien entre Aigle et Bex. Cependant, en cas de gros problème, une rame pourrait être amenée sur une autre ligne.

Pour le changement en gare de Villars, ce sera techniquement possible. Il précise que les conventions de prestation pour les infrastructures actuellement en discussion avec l'OFT prennent ce problème en compte. De gros investissements sont prévus en gare de Villars, les différentes options étant encore en discussion. Il n'y aura cependant jamais de tronçon direct, un rebroussement en gare étant nécessaire. La rénovation de la gare de Villars est prévue, avec les études entre 2021 et 2024 et la réalisation en 2025.

Le canton du Valais participe-t-il aussi à ces acquisitions ?

Le Valais finance la majorité de l'indemnité d'exploitation de la ligne Aigle – Ollon – Monthey – Champéry, selon une clé de répartition au kilomètre. La Confédération paie une plus grosse part au Valais qu'à Vaud. Dans le cadre du matériel roulant concerné par cet EMPD, le Valais n'est pas concerné car il s'agit de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.2 Contexte

A quoi correspond le cadre horaire 2003 ou 2050 ?

Ces chiffres correspondent au numéro d'une ligne particulière au niveau des horaires. Le numéro dépend des régions et des types de transport.

Il est précisé que c'est une dénomination fédérale qui figure dans l'annuaire des lignes.

1.4 Funiculaire MBC

La motorisation de ce funiculaire ne va pas être changée. Des précisions sont demandées, car le nouveau matériel roulant sera plus grand et plus lourd.

Le projet a été développé par Garaventa qui a estimé qu'il n'était pas nécessaire de changer la motorisation.

2.2 Contexte

Il s'agit des lignes de chemin de fer du district d'Aigle, et non du Chablais comme mentionné dans l'EMPD.

2.3 Besoins pour la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

a) Matériel retiré du service

Quel sort sera réservé à l'ancien matériel roulant ?

Il sera retiré du service et partira à la casse. A ce stade, rien n'est prévu pour la vente des vieux véhicules amortis et obsolètes.

Il est regretté qu'il n'y ait pas démarche pour rechercher des acquéreurs éventuels. La possibilité de les offrir au Blonay-Chamby a-t-elle été envisagée.

C'est avant tout un problème qui concerne l'entreprise.

Concernant les rames des années 1950, une rame devrait être conservée par le Blonay-Chamby. Le reste partira à la casse. Concernant les rames des années 1970, une rame sera conservée pour le service infrastructures. Le reste partira également à la casse.

Les Chemins de fer d'Appenzell ont confié une partie de leur matériel en Afrique dans le cadre d'un renouvellement de flotte. Il existe une bourse de récupération de ce type de véhicules.

Il est confirmé que l'habillage des véhicules de la ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye sera uniformisé avec les TPC.

4.5.1 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie funiculaire MBC

Des précisions concernant la part des communes de 30% avec un montant fixe de CHF 31'081 sont souhaitées.

Il s'agit de la part des intérêts et amortissements dévolue aux communes.

4.5.3 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie matériel roulant TPC

Il est demandé également des précisions concernant la part des communes de 30% avec des montants variables (soit 47'100, 70'500, 94'200, 224'910 et 399'450 CHF).

Ces montants dépendent de la durée des investissements. Les TPC vont emprunter en plusieurs tranches. Un EMPD ne mentionne que les 5 premières années. Les montants vont ensuite baisser.

Un commissaire a effectué des visites auprès de ces compagnies dans le cadre de la COGES avec feu Albert Chapalay. Cet EMPD est salué et qui va répondre à un réel besoin, pour l'activité économique, touristique, et le transport scolaire.

Au moment de créer les CFF, beaucoup de compagnies locales ont été rattachées aux CFF en Suisse allemande. L'étonnement du nombre de ces petites compagnies dans le canton de Vaud est mis en avant. Les communes et les régions ont voulu garder la maîtrise, mais cela a un coût aujourd'hui.

Indépendamment du propriétaire et du nombre, la desserte et le mode de financement sont définis dans des bases légales. Des synergies sont possibles, qui ont un impact sur le coût d'exploitation. Le nombre des entreprises est une question éminemment politique. Ces entreprises se rapprochent naturellement, car elles arrivent à des seuils où elles ne peuvent plus avoir toutes les compétences seules, notamment en matière de

finances, de technique ferroviaire, d'information aux voyageurs, de numérique. Des réflexions se font avec l'Union vaudoise des transports publics sur ce qui peut être mis en place pour diminuer les coûts et capitaliser les savoir-faire d'une entreprise avec une autre. Certains postes sont partagés par plusieurs compagnies.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES (CHF 5'230'000.-)

Le vice-président des MBC se récusé sur ce vote.

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

5.1 VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté 14 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

5.2. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

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

6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES (11'638'000.-)

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6.1. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6.2. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

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

7. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES (35'580'000.-)

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7.1. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7.2. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

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

Froideville, le 6 février 2020

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard

Motion Alexandre Rydlo et consorts – Pour une accessibilité à pied et en transports publics du Centre Blécherette de la Police cantonale au Mont-sur-Lausanne

Texte déposé

Le mardi 11 décembre 2018 avait lieu, à 17 h. 30, une séance de la Commission thématique des systèmes d'information du Grand Conseil au Centre Blécherette de la Police cantonale.

Le soussigné n'ayant pas de voiture et voulant expérimenter l'accessibilité du lieu de séance en transports publics, il a consulté la carte du réseau des Transports publics de la région lausannoise (TL) et a malheureusement dû constater que le Centre Blécherette n'était pas du tout desservi par les transports publics. Les deux seuls arrêts proches à 10-15 minutes à pied sont les arrêts « Côtes » et « Blécherette » desservis par les lignes 8 et 60 pour le premier, et les lignes 1 et 21 pour le second.

A l'analyse d'une carte géographique, la manière la plus efficace de se rendre au Centre Blécherette semble être d'emprunter la ligne 8 et de descendre à l'arrêt « Côtes ». Il faut ensuite descendre à pied via un chemin en pente, lequel n'est manifestement ni favorable aux personnes à mobilité réduite ni aux personnes avec une poussette, le chemin aboutissant, suivant le cheminement suivi, à des escaliers.

Par ailleurs, une fois le chemin en pente terminé, le marcheur se trouve confronté à une absence de trottoir pour continuer son chemin en direction du Centre Blécherette. Il a alors le choix, soit de passer par-dessus une haie d'arbustes, soit alors de longer la route, sur la route.

Il n'est pas acceptable qu'un bâtiment voué au service public aussi important ne soit pas accessible correctement et facilement à pied et en transports publics, lorsqu'on sait que plusieurs centaines de collaboratrices et collaborateurs de l'Etat de Vaud y travaillent, que beaucoup de personnes doivent s'y rendre sans voiture pour rendre leur permis de conduire, ou le récupérer en cas de perte de permis, et que beaucoup d'auditions de police s'y passent.

Il ne serait pourtant pas difficile, par exemple, d'étudier un prolongement de la ligne 1 et/ou 21 depuis l'arrêt « Blécherette » jusqu'à celui de « Coppoz », de baliser le chemin depuis l'arrêt « Côtes » des lignes 8 et 60, de créer au moins un trottoir tout le long du Chemin de la Lanterne, et un passage pour piétons au niveau du rond-point à la fin de ce chemin. Bien évidemment, tout ceci devra tenir compte subtilement des projets autoroutiers à venir de l'Office fédéral des routes (OFROU) dans le secteur de la Blécherette.

Aussi je demande au Conseil d'Etat par voie de motion de bien vouloir assurer l'accessibilité multimodale, notamment à pied et en transports publics, du Centre Blécherette de la Police cantonale vaudoise. Merci d'avance.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Alexandre Rydlo
et 28 cosignataires*

Développement

M. Alexandre Rydlo (SOC) : — Le mardi 11 décembre 2018, à 17h30, avait lieu une séance de la Commission thématique des systèmes d'information du Grand Conseil au Centre Blécherette de la Police cantonale. Le soussigné n'ayant pas de voiture et voulant expérimenter l'accessibilité du lieu de séance en transports publics, il a consulté la carte du réseau des Transports publics de la région lausannoise (TL) et a malheureusement dû constater que le Centre de la Blécherette n'était pas du tout desservi par les transports publics ! Les deux seuls arrêts proches sont à dix ou quinze minutes à pied : l'arrêt « Côtes », desservi par les lignes 8 et 60, et l'arrêt « Blécherette », desservi par les lignes 1 et 21. A l'analyse d'une carte géographique, la manière la plus efficace de se rendre au Centre

Blécherette semble être d'emprunter la ligne 8 et de descendre à l'arrêt « Côtes ». Il faut ensuite descendre à pied, via un chemin en pente qui n'est manifestement favorable ni aux personnes à mobilité réduite, ni aux personnes avec une poussette, puisque selon le cheminement suivi, il aboutit à des escaliers. Par ailleurs, une fois le chemin en pente terminé, le marcheur se trouve confronté à une absence de trottoir pour continuer son trajet en direction du Centre Blécherette. Il a alors le choix, soit de passer par-dessus une haie d'arbustes, soit alors de longer la route sur la route elle-même !

Il n'est pas acceptable qu'un bâtiment aussi important et voué au service public ne soit pas accessible correctement et facilement, à pied ou en transports publics, alors que l'on sait que plusieurs centaines de collaboratrices et de collaborateurs de l'Etat de Vaud y travaillent, que de nombreuses personnes doivent s'y rendre sans voiture pour rendre leur permis de conduire ou pour le récupérer en cas de perte de permis, et que de nombreuses auditions de police s'y déroulent, sans parler d'autres éléments encore.

Il ne serait pourtant pas difficile d'étudier, par exemple, un prolongement de la ligne 1 ou de la ligne 21 depuis l'arrêt « Blécherette » jusqu'à l'arrêt « Coppoz », de baliser le chemin depuis l'arrêt « Côtes » des lignes 8 et 60, ou de créer au moins un trottoir tout le long du chemin de la Lanterne et un passage pour piétons au niveau du rond-point à la fin de ce chemin. Bien évidemment, pour ce faire, il faudra tenir subtilement compte des projets autoroutiers à venir de l'Office fédéral des routes (OFROU) dans le secteur de la Blécherette. Aussi, je demande au Conseil d'Etat de bien vouloir assurer l'accessibilité multimodale du Centre Blécherette de la Police cantonale vaudoise, notamment à pied ou en transports publics, et je l'en remercie d'avance.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Alexandre Rydlo et consorts - Pour une accessibilité à pied et en transports publics
du Centre Blécherette de la Police cantonale au Mont-sur-Lausanne**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 février 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

M. Jean-Luc Bezençon était excusé en fin de séance.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Monsieur le Motionnaire ne dispose pas d'une voiture et a eu l'occasion d'effectuer une séance de commission au Centre Blécherette (Route de la Blécherette au Mont sur Lausanne). Il a fait le test du déplacement en transports publics et a trouvé l'accès compliqué, voire quasiment impossible sans emprunter directement la route utilisée par les voitures. Après discussions avec du personnel travaillant sur le site, il indique que ce problème est connu de longue date. Il trouve que pour être auditionné ou travailler sur ce site, l'accès est difficile sans véhicule. Il demande à ce que d'un point de vue logistique et infrastructurel, les abords et l'accès à ce lieu soient améliorés, avec un trottoir. Il évoque ensuite la possibilité de prolonger la ligne 21 des TL qui s'arrête à la Blécherette, avant l'autoroute, jusqu'au Mont-sur-Lausanne. Il rappelle que le Mont-sur-Lausanne n'est pas favorable au développement des lignes TL sur son territoire en raison de la couverture de déficit des transports publics, qui dans un des paramètres utilisés pour le calcul, dépend du nombre de km parcourus sur le territoire communal. En bref, il demande de pouvoir accéder à pied et en transport public à ce bâtiment.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département remarque que l'usage de la motion est plutôt inhabituel pour ce type de demande. Il est rappelé que l'implantation de ce centre à cet endroit en 1974 correspond à un moment où l'on implantait ce type de lieux proche des sorties d'autoroute, l'accès étant quasi exclusivement prévu avec une voiture. L'expérience vécue par le motionnaire met en évidence la nécessité de procéder à quelques aménagements et de faciliter les accès en transports publics. Dans ce cas, il s'agit plus d'une politique de

l'employeur concernant l'accessibilité aux personnels, ces bâtiments n'étant pas prévus pour un accès largement ouvert au public. Il est aussi admis que des employés ne disposent pas de voiture et se déplacent en transports publics. Des aménagements adéquats pourraient être imaginés, comme par exemple une traversée piétonne facilitée. La partie de la motion qui concerne l'accessibilité peut être retenue. Pour ce qui est de l'ordre du développement des lignes, aucun engagement ne peut être donné aujourd'hui, car les TL et les communes sont concernés. Le développement de la ligne 21 fait l'objet d'une réflexion régionale sur le franchissement de la Blécherette.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La démarche du motionnaire est comprise par un commissaire. La question peut être généralisée, car d'autres services de l'Etat sont aussi concernés. Comme membre de la COGES, l'utilisation des transports publics pour effectuer des visites est régulière, et souvent le trajet est difficile depuis certains endroits du Canton. Il est évoqué l'exemple du service des Forêts de la DGE à St Sulpice. Le périmètre de l'accessibilité facilitée en transports publics devrait être étendu à l'entier des services de l'Etat.

Cette remarque est intéressante. Elle montre à l'évidence que plus qu'une motion, un postulat demandant une étude d'accessibilité des sites par les transports public aurait été plus approprié. Cela pose aussi la question de l'implantation des sites au départ. En effet, certains sites sont inaccessibles et amener du transport public et le développer n'est pas forcément de compétence cantonale. A l'heure actuelle, lors de l'implantation d'un gymnase, lorsque l'on choisit un site d'implantation éloigné des dessertes, les discussions avec les syndicats sont compliquées, car le développement des lignes de bus est à leur charge. En amont de cette préoccupation, il doit y avoir une réflexion sur le lieu d'implantation. L'implantation de l'Hôpital Riviera Chablais à Rennaz a été critiquée. Mais lorsque toutes les tentatives de sites urbains se sont heurtées à des oppositions et refus d'entrée en matière, précisément parce que les sites urbains étaient déjà surchargés, on ne peut ensuite pas faire les deux reproches, à savoir ne pas vouloir de site urbain et ne pas avoir d'accès efficace en transports publics. Concernant la Blécherette, le choix de l'époque correspondait à l'air du temps, celui de la voiture, qui était pertinent. Les habitudes et les attentes évoluent.

Le Centre Blécherette est un centre métier situé au bon endroit. En effet, c'est de là que partent les chasses neiges pour le dégagement de l'autoroute ainsi que les interventions de la police. Si la desserte en transports publics peut se discuter, ce n'est pas le cas de l'emplacement métier.

La motion est à côté de sa cible. Cette problématique de trottoir et d'accès en transports publics concerne le Conseil communal du Mont-sur-Lausanne. Le canton n'est pas concerné selon un commissaire.

Les trajets ont été effectués et il est indiqué que les trois arrêts disponibles à proximité du site sont à une distance entre 1.1 et 1.5 km, tous accessibles avec des trottoirs tout le long. Concernant les retraits de permis, les usagers se rendent au SAN, à la Blécherette et non à la gendarmerie. Que se passera-t-il lorsque le SAN aura été déplacé après la Blécherette. Il est proposé de refuser cette motion.

Cette question soulève à nouveau celle de la localisation.

Le motionnaire a utilisé le chemin le plus rapide pour rejoindre cet endroit lorsqu'il a rédigé sa motion. L'arrêt le plus proche (Côtes) est de l'autre côté de l'autoroute, avec le problème que le chemin jusqu'au Centre Blécherette n'est pas fait pour les piétons et s'arrête au rond-point. Lors des discussions au sein de son groupe, il indique que la question de l'accessibilité de l'ensemble des bâtiments ou des prestations publiques à la population en transport publics s'est également posée. La localisation du Centre Blécherette n'est pas remise en question par sa motion. Cette motion vise à régler un problème existant, même s'il n'est pas récent. L'utilisation des transports publics se développe et est encouragée notamment par les objets traités par cette commission, puis par le Grand Conseil. La prolongation de la ligne existante devra être négociée avec la commune. Il est rappelé que le prolongement de la ligne 8 a été rendu obligatoire en raison du développement d'un plan de quartier. Concernant l'accès, il est d'avis que ce bâtiment cantonal a une fonctionnalité pour l'ensemble du canton, même si la question des retraits de permis est une erreur dans son texte.

Cette région est connue et il est estimé que les distances ne sont pas très importantes depuis les arrêts existants, avec des accès sécurisés. Se pose la question de signaler les passages à pied pour accéder au bâtiment avant d'investir dans des infrastructures coûteuses.

Deux éléments sont retenus, à savoir les aménagements et le prolongement de la ligne 21. L'outil choisi n'est pas judicieux, trop lourd, même si la préoccupation du motionnaire peut être partagée. Il est rappelé que la Cheffe de Département ne peut pas prendre d'engagement au niveau communal et des TL.

Il est remarqué qu'il est possible de renvoyer un permis de conduire par la poste, sans se déplacer au SAN.

Il est considéré que cette demande n'est pas justifiée pour quelques personnes. La transformation de cette motion en postulat est demandée.

Le retrait et le dépôt d'un nouveau texte adapté est également demandé.

Le motionnaire accepte de transformer sa motion en postulat

4. VOTES DE LA COMMISSION

Transformation de la motion en postulat (avec l'accord du motionnaire)

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas renvoyer au Conseil d'Etat la motion transformée en postulat par 6 voix pour, 8 voix contre et 0 abstention.

Prise en considération de la motion

La commission recommande au Grand Conseil de pas prendre en considération cette motion par 1 voix pour, 8 voix contre et 5 abstentions.

Froideville, le 11 avril 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Stéphane Montangera et consorts au nom des groupes Socialiste, PLR, Les Verts, Vert'libéral, PDC – Vaud libre et EàG -

Quelles garanties pour l'information de demain

Rappel

Alors que la campagne concernant l'initiative « No Billag » qui n'a d'autre but qu'une « Berlusconisation » ou « Blochérisation » de nos médias fait rage, une autre menace vient de fondre sur la diversité, l'indépendance et la qualité des médias : la restructuration de l'ATS.

En effet, lundi 8 janvier l'entreprise SDA/ATS lançait ce qui est une véritable bombe dans le paysage médiatique déjà fort agité : l'annonce d'une restructuration massive de sa propre société. Mais elle s'abstient de donner trop de détails. Par exemple, les 35 à 40 postes sont-ils tous des postes de journalistes ? Ou y-a-t-il d'autres professions qui sont touchées ? Dans quelles proportions ? Comment se feront les arbitrages ? Comment les antennes locales sont-elles touchées ou non ? Comment les dirigeants espèrent-ils maintenir la qualité de l'information qui a fait jusqu'alors la réputation de l'agence ?

Dans son édition du mardi 9 janvier, un reportage du 19h30 définit entre autres l'ATS comme un « pourvoyeur de contenu rigoureusement vérifié ». A l'heure des « fake news » nous savons toutes et tous la valeur de ce type d'information. Et c'est loin d'être anodin que Darius Rochebin en parle ainsi : « On touche à un socle de l'information dont tous les journaux ont besoin. »

Cette situation vivement préoccupante nous amène à poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Comment le Conseil d'état juge-t-il l'évolution de la situation des médias en Suisse romande en général, dans notre canton en particulier ?*
- *Le Conseil d'état partage-t-il notre vive préoccupation quant à la menace qui pèse sur l'indépendance et la diversité des médias romands et vaudois ?*
- *La restructuration annoncée de l'ATS fait état de la suppression de 35 à 40 postes sur 180. Il semble que les postes touchés soient uniquement ceux de journalistes. Et aucune répartition entre régions n'a été mentionnée. Le Conseil d'état peut-il renseigner le parlement sur la situation exacte et les répercussions pour l'antenne vaudoise de l'ATS ? Entre autres, le Conseil d'état peut-il rassurer la population vaudoise quant au maintien des postes de travail et à celui de la qualité de l'information fournie jusqu'alors par l'ATS ?*
- *En outre, le bureau vaudois héberge les correspondants alémaniques de l'ATS, véritables courroies de transmission pour faire connaître Outre-Sarine ce qui se passe en Suisse romande ; ces postes sont-ils également menacés ?*
- *Le canton de Vaud possède-t-il un ou plusieurs contrats avec l'ATS ?*
- *Si oui, de quelle nature et pour quels domaines ?*
- *Si oui, ces contrats sont-ils remis en question, respectivement risquent-ils d'être compromis par l'ATS ?*

Réponse du Conseil d'Etat

ATS et KEYSTONE ont annoncé leur fusion le 30 octobre 2017 pour former au 1er janvier 2018 une entreprise multimédia : KEYSTONE-ATS. APA, la plus importante agence de presse d'Autriche, est entrée dans le capital et est devenue le plus grand actionnaire unique de la nouvelle société. La fusion est intervenue au deuxième trimestre 2018 avec effet rétroactif au 1er janvier 2018.

Le 8 janvier 2018, la direction de l'ATS annonçait d'importantes suppressions de postes, ce qui a généré un conflit avec le personnel, passant par une grève puis une procédure de conciliation auprès du Secrétariat d'Etat à l'Economie (SECO).

Le 29 janvier 2018, le Conseil d'Etat écrivait au président du Conseil d'Administration de l'ATS, afin de solliciter une rencontre avec le Conseil d'administration et la direction. Il s'agissait de procéder à un échange de vues et d'informations sur la restructuration en cours, afin de mieux comprendre le contexte et la stratégie choisie. Pour des raisons principalement liées à l'agenda du Conseil d'administration de l'ATS, cette réunion n'a été possible qu'au début du mois de juillet.

Le 7 février 2018, une délégation du Conseil d'Etat recevait des membres de la rédaction vaudoise et alémanique de l'ATS, afin d'entendre leur position.

Le 27 juin 2018, sous l'égide du SECO, la conciliation sur le conflit du travail à l'ATS a abouti à un accord entre les parties. Il a notamment permis d'améliorer le plan social présenté en janvier.

Outre ce cas particulier, le gouvernement vaudois suit de très près l'évolution du paysage médiatique romand et vaudois. Il a des échanges réguliers, tant au niveau des conseils d'administration que des directions générales des groupes de presse, afin de s'informer et de faire entendre ses préoccupations.

Plus récemment, lors de la disparition de la version papier du *Matin semaine*, l'intervention du gouvernement, à la demande des parties, a été quelque peu différente. Les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont en effet proposé leurs bons offices pour une médiation et une sortie de crise, car la menace d'un conflit collectif était avérée. Les parties ont accepté cette proposition sur une base volontaire, mais le processus a malheureusement été stoppé de manière unilatérale par l'éditeur du *Matin semaine*, ce qu'ont publiquement regretté les deux gouvernements.

A l'heure où le secteur des médias doit relever d'importants défis liés à l'évolution des modes de diffusion et d'édition, de même qu'à la restructuration du marché publicitaire et de ses canaux de diffusion, ces démarches et échanges sont nécessaires pour maintenir le dialogue et veiller à préserver l'emploi.

Réponses aux questions posées

- Comment le Conseil d'Etat juge-t-il l'évolution de la situation des médias en Suisse romande en général, dans notre canton en particulier ?

Dans un tel contexte, la situation des médias est à l'évidence délicate. La concentration des titres romands et vaudois, au sein de deux principaux éditeurs essentiellement alémaniques, peut être de nature à fragiliser la prise en compte des besoins spécifiques d'un canton et de toute la Suisse romande. De plus, les stratégies à moyen et long terme des éditeurs sont difficiles à évaluer, car le monde des médias et les modèles traditionnels d'édition se transforment à une vitesse dépassant celle des cycles économiques habituels.

Dans cette phase de transition d'un modèle économique à un autre dont les contours et l'efficacité sont encore incertains, le Conseil d'Etat souhaite que les acteurs concernés évitent toute précipitation et emballement. Si des décisions stratégiques, potentiellement lourdes de conséquences doivent être prises, le gouvernement interviendra à chaque fois, comme il l'a fait jusqu'ici, pour rappeler la nécessité de préserver les emplois, l'accompagnement et l'encadrement nécessaire des personnes touchées, notamment en termes de formation. Le Conseil d'Etat sera toujours attentif aux conditions d'un vrai dialogue et à la défense du principe de la diversité et de l'indépendance de la presse.

Cela dit, le canton de Vaud compte encore un nombre important de quotidiens et d'hebdomadaires, vivant essentiellement d'une actualité régionale et d'une publicité traditionnelle de proximité. Cette richesse et cette capillarité du monde médiatique vaudois est à préserver, car un canton ou toute région linguistique de notre pays,

a besoin de supports et canaux réguliers voire quotidiens de diffusion d'information, à leur échelle et à la hauteur de la richesse de leur actualité.

Pour mémoire, et conformément au souhait du Grand Conseil qui lui a renvoyé pour rapport le postulat Induni pour un soutien à la presse et aux médias en mars de cette année, le Conseil d'Etat étudie actuellement les possibilités de soutien public à la diversité médiatique.

- Le Conseil d'Etat partage-t-il notre vive préoccupation quant à la menace qui pèse sur l'indépendance et la diversité des médias romands et vaudois ?

Le Conseil d'Etat s'inquiète d'un mouvement général en Suisse romande, initié il y a de nombreuses années déjà, qui est marqué par la disparition successive de titres et une concentration de ces derniers au sein de grands éditeurs. Il a eu plusieurs fois l'occasion de s'inquiéter publiquement de cet appauvrissement de la diversité médiatique.

Si la disparition de titres nuit de manière directe à cette diversité, le phénomène de concentration des titres au sein d'un même groupe et les logiques de rationalisation et de centralisation qui peuvent y être liés, notamment via l'allocation de ressources rédactionnelles, sont en effet un risque à ne pas négliger. Utiliser les titres distincts d'un même éditeur comme simples canaux diversifiés d'une même information créée par une seule rédaction ou cellule dédiée, peut porter atteinte à la diversité médiatique et à la pluralité des opinions journalistiques. Le gouvernement s'en est inquiété auprès des éditeurs, qui ont notamment affirmé être conscients de ce phénomène.

En termes d'indépendance, notamment selon les termes des articles 17 (Libertés d'opinion et d'information) et 20 (Liberté des médias) de la Constitution vaudoise, le gouvernement n'a pas constaté, dans ses contacts réguliers avec les médias, de même que dans le traitement journalistique des informations concernant les autorités politiques et le fonctionnement de la fonction publique en général, un affaiblissement dans l'application de ces principes.

- La restructuration annoncée de l'ATS fait état de la suppression de 35 à 40 postes sur 180. Il semble que les postes touchés soient uniquement ceux de journalistes. Et aucune répartition entre régions n'a été mentionnée. Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le parlement sur la situation exacte et les répercussions pour l'antenne vaudoise de l'ATS ? Entre autres, le Conseil d'Etat peut-il rassurer la population vaudoise quant au maintien des postes de travail et à celui de la qualité de l'information fournie jusqu'alors par l'ATS ?

L'organisation interne de l'ATS et de la nouvelle structure fusionnée n'est pas un fait du gouvernement ou de son administration, ni une compétence propre ou déléguée du Conseil d'Etat, selon le champ des thématiques habituellement couvert par une interpellation. Les informations qui suivent ne sont donc que celles qui ont été publiquement constatées ou qui ont été transmises au Conseil d'Etat par les parties concernées.

L'état des forces de l'ATS, avant et après restructuration, pour la couverture éditoriale du canton peut être résumé de la manière suivante :

	Avant	Après
Bureau VD	3,1 ETP	2,8 ETP
Correspondant alémanique GE-VD-VS	1,5 ETP	1,4 ETP
Correspondant au TF en FR	0,8 ETP	0,7 ETP

L'ancrage dans les trois régions linguistiques du pays joue un rôle primordial dans la couverture de l'actualité par l'ATS. C'est la raison pour laquelle la direction a conçu trois centres régionaux (hubs), dont un basé à Lausanne pour traiter l'information de toute la Suisse romande. Dans cette nouvelle configuration, même s'il y a il y a une diminution de 0,5 ETP pour la couverture éditoriale du canton, y compris pour le Tribunal fédéral en français, tant la fusion avec Keystone que la réorganisation de certains services ATS, font que l'emploi à Lausanne devrait s'en trouver renforcé dès le mois de septembre 2018:

- la filiale romande ATS Sports, actuellement basée à Genève avec 5 ETP, est rapatriée à Lausanne
- le transfert interne de 1,5 ETP pour la direction et la coordination du hub ATS pour la Suisse romande basée à Lausanne
- le transfert de Berne à Lausanne de 0,6 ETP d'un journaliste pour les sciences
- le renfort d'1 ETP journaliste video chez Keystone qui passe en tout à 5 ETP

Pour les actualités vaudoises, l'ATS est aujourd'hui un acteur incontournable pour le traitement de l'information officielle : dossiers politiques nationaux, cantonaux et locaux, thématiques complexes et techniques, et comptes rendus de justice. Les dépêches ATS vaudoises sont en effet régulièrement reprises par la presse régionale.

Le Conseil d'Etat est donc convaincu qu'un affaiblissement voire une disparition de l'ATS serait une perte particulièrement dangereuse pour l'intérêt public. Le gouvernement vaudois tient à souligner qu'en tant qu'agence nationale suisse, l'ATS est au cœur de l'organisation de l'information dans notre pays, dans toutes ses composantes linguistiques, institutionnelles, politiques et culturelles.

Le 29 août 2018, le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance sur la radio et la télévision (ORTV) et créé les bases légales pour que la Confédération puisse financer des prestations d'agence de presse pour la radio et la télévision. Le but est de garantir une couverture médiatique locale et régionale pour les médias au bénéfice d'une concession. En conséquence, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), a la possibilité de conclure un accord de prestations avec une agence de presse nationale comme l'ATS, jusqu'à deux millions de francs par année prélevés sur la redevance. Le Conseil d'Etat, lors de la procédure de consultation, avait soutenu cette mesure qui vise à soutenir les radios locales et les télévisions régionales financées par la redevance et avait insisté pour que les cantons puissent être associés à la définition de l'accord de prestations qui y serait lié. Ce principe doit d'ailleurs s'inscrire dans une logique et une réflexion plus large d'une aide globale à l'ATS, comme dispositif central de l'information dans notre pays. Un appui public doit en effet viser à profiter à l'ensemble des médias qui y sont actifs.

Le 21 juin 2018, la procédure de consultation sur la loi relative aux médias électroniques (LME) a été lancée avec un délai de réponse fixé au mois d'octobre. Une « Commission des Médias » (organe à créer) pourrait soutenir financièrement des agences de presse. Les contributions seraient (art. 73) « octroyées sur demande à des organisations sans but lucratif dont l'activité consiste à fournir un service de base d'informations aux médias électroniques. » Le Conseil d'Etat se prononcera sur l'ensemble de ce projet et relève que la réflexion et des esquisses de solutions sont désormais lancées au niveau fédéral. Lors de la rencontre avec la direction de l'ATS, celle-ci a indiqué, sans préjuger de sa décision finale, être dans un processus d'analyse et de réflexion sur ce sujet, pour qu'une part de ses activités, qui pourraient être considérées comme d'intérêt public, puisse être structurée de manière à répondre aux nouvelles exigences de la loi.

- En outre, le bureau vaudois héberge les correspondants alémaniques de l'ATS, véritables courroies de transmission pour faire connaître Outre-Sarine ce qui se passe en Suisse romande ; ces postes sont-ils également menacés ?

Comme indiqué précédemment, les postes de ce secteur ne semblent pas être menacés, même si une légère baisse des effectifs est à constater (0,1 ETP). Le Conseil d'Etat a néanmoins relevé sur le premier semestre 2018, une baisse significative du nombre de dépêches alémaniques sur l'actualité romande, alors que celles concernant le Tribunal fédéral étaient en nette augmentation. Cette situation s'explique notamment par les importants mouvements de personnel qui ont eu lieu durant cette période. Le gouvernement suivra néanmoins de très près ces aspects, de même que les effets globaux de la réorganisation en cours au deuxième semestre, sur la qualité et la quantité des dépêches d'actualité. Il par ailleurs été convenu que le Conseil d'Administration et la direction de l'ATS rencontreraient à l'avenir plus régulièrement le gouvernement vaudois pour des échanges de vues et d'informations.

- Le canton de Vaud possède-t-il un ou plusieurs contrats avec l'ATS ?

Le canton de Vaud, via la chancellerie d'Etat, a un contrat d'abonnement à l'ATS.

- Si oui, de quelle nature et pour quels domaines ?

Les prestations couvertes sont les dépêches ats-basic et ats-régional Arc lémanique. Le service de base (ats-basic) est le pilier de toute agence de presse. Il permet aux abonnés de s'approvisionner directement, sept jours sur sept et 24h/24 en dépêches généralistes. L'ats diffuse en effet chaque jour, dans chaque langue (F/D/I), quelque 250 dépêches d'actualité nationale et internationale dans les domaines économique, culturel, scientifique et du fait divers.

L'ats produit parallèlement à son service de base, à l'aide de ses rédactions régionales, des dépêches à caractère et d'intérêt régional. La répartition régionale est la suivante: Suisse orientale, Berne, Suisse du Nord-Ouest, Zurich et Suisse centrale en allemand, ainsi que l'Arc lémanique en français et le Grigioni italiano en italien.

- Si oui, ces contrats sont-ils remis en question, respectivement risquent-ils d'être compromis par l'ATS ?

Une remise en question de ces contrats n'est pas à l'ordre du jour.

En conclusion, le Conseil d'Etat réaffirme son attachement à une presse indépendante, diversifiée et de qualité, essentielle au bon fonctionnement de la vie démocratique et continuera par conséquent à suivre attentivement le dossier.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 septembre 2018.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

Postulat Vassilis Venizelos et consorts – Blockchain : le web 3.0 peut changer les rapports entre l'administration et les administrés

Texte déposé

Issue de la technologie qui a permis l'essor des *bitcoins*, la *blockchain* représente probablement les prémisses de la prochaine étape du développement du web. Construite sur une chaîne de blocs, la base de données est ainsi décentralisée, transparente et ultra-sécurisée. Avec une telle approche, les données concernées sont impossibles à falsifier.

La *blockchain* trouve de plus en plus de débouchés. Non seulement au niveau du secteur privé, en premier lieu la finance, pour la traçabilité des produits et pour les échanges de biens et de services, mais également au niveau des administrations publiques.

En Europe, l'Estonie se distingue particulièrement par son engagement à offrir une véritable numérisation des actes entre son administration et sa population. Ses habitants ont ainsi une identité numérique qui leur permet de signer des contrats, payer des impôts, voter, accéder à leur dossier médical, créer une entreprise, intervenir en justice, échanger avec l'administration, etc. Toute cette architecture est basée pour l'essentiel sur la technologie *blockchain* qui est aussi utilisée par d'autres institutions, telles que l'organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), le Département de la défense ou celui de l'énergie aux Etats-Unis, et bien d'autres.

En Suisse, le canton de Schaffhouse vient de débiter un partenariat avec la start up « *Procivis* » pour mettre en place une identité numérique qui permet à ses citoyens de payer ses impôts, de s'inscrire au contrôle des habitants et à terme de voter de façon électronique.

Par ailleurs, *Procivis* vient d'annoncer, fin septembre, un partenariat avec l'Université de Zurich pour la mise en place d'une solution de *e-voting* basée sur la technologie *Blockchain*.

Cette technologie présente de nombreux intérêts :

- Economique : en fluidifiant les relations entre l'administration et les administrés, y compris les entreprises, ce qui permet un gain en compétitivité et une réduction des coûts¹.
- Social : cela démocratise l'accès au service et promeut aussi un rapport plus décentralisé et horizontal.
- Sécuritaire : cette technologie représente une réponse sérieuse et efficace aux risques de cybercriminalité et à la protection de la sphère privée.
- Ecologique : elle permet une très bonne traçabilité des produits.

L'application d'une telle technologie dans le canton de Vaud nous permettrait d'être véritablement à la pointe de l'innovation.

Ainsi, par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier les possibilités d'utiliser la technologie *blockchain* dans les services que le canton pourrait offrir en matière de cyberadministration et de *e-voting*.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(Signé) Vassilis Venizelos
et 25 cosignataires

¹ L'Estonie a estimé que l'économie réalisée serait de l'ordre de 2 % de son produit intérieur brut (PIB).

Développement

M. Vassilis Venizelos (VER) : — Le *blockchain* ou chaîne de blocs est une base de données distribuée, transparente et qui fonctionne sans organe central de contrôle. Issue de la technologie qui a permis l'essor des *bitcoins*, le *blockchain* représente probablement les prémices de la prochaine étape du développement du web. On constate l'apparition de différentes initiatives et applications, que ce soit au niveau privé ou public. Comme je le rappelle dans le texte de mon postulat, le cas de l'Estonie offre des développements relativement intéressants : le système permet au citoyen de payer ses impôts, de signer différents contrats ou d'accéder à son dossier médical. Egalement, certaines organisations telle que l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) ou les départements de la défense et de l'énergie aux Etats-Unis, utilisent ce type de technologie.

En Suisse, les cantons de Schaffhouse et de Genève ont également quelques applications à l'étude, sur des projets pilotes, notamment pour le canton de Genève. Cette technologie présente différents avantages, d'un point de vue économique, social, sécuritaire et aussi écologique. En effet, la traçabilité des produits est améliorée, bien que sur ce point, certaines limites méritent d'être relevées, considérant que la mise en œuvre du *blockchain* peut également représenter un gouffre énergétique. Mais compte-tenu de l'intérêt que cette technologie pourrait susciter pour notre administration et pour son fonctionnement, le postulat demande au Conseil d'Etat d'étudier les possibilités d'utilisation dans les services, ainsi que les opportunités d'application dans l'administration, pour le *e-voting* par exemple.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES SYSTÈMES D'INFORMATION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Vassilis Venizelos et consorts – Blockchain : le web 3.0 peut changer les rapports entre
l'administration et les administrés**

1. Préambule

La Commission thématique des systèmes d'information (CTSI) s'est réunie le mardi 23 janvier 2018 à la Salle du Bicentenaire, Place du Château 6 à Lausanne, pour traiter de cet objet.

Elle était composée de M. Maurice Neyroud (président et rapporteur), de Mmes les députées Taraneh Aminian, Céline Baux, Joséphine Byrne Garelli, Carine Carvalho, Isabelle Freymond, Carole Schelker, et de MM. les députés Stéphane Balet, Fabien, Deillon, Maurice Gay, Didier Lohri, Daniel Meienberger, Michel Miéville, Etienne Räss. Excusés : MM. Régis Courdesse et Alexandre Rydlo (remplacé par I. Freymond)

Mme la Conseillère d'État Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), a également assisté à la séance, accompagnée de M. Patrick Amaru, chef de la Direction des Systèmes d'Information (DSI).

M. Yvan Cornu, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance, ce dont nous le remercions.

2. Position du postulant

Il s'agit d'un postulat éminemment technique qui se veut exploratoire. La technologie de la chaîne de blocs (blockchain) présente des avantages, avec des applications extrêmement poussées et intéressantes, par exemple déjà en place en Estonie, dans la Ville de Zoug et dans le canton de Genève pour son registre du commerce.

Le postulat demande au Conseil d'Etat de renseigner le Grand Conseil sur les éventuelles démarches déjà entreprises en la matière et sur les développements qui pourraient être envisagés, compte tenu de l'intérêt que la technologie revêtirait pour l'administration.

L'auteur de l'intervention se positionne plutôt favorablement par rapport à la blockchain, même s'il est conscient de l'impact écologique et énergétique de cette technologie.

3. Position du Conseil d'Etat

Plan directeur cantonal des systèmes d'information

Le département va intégrer la question de la blockchain dans le prochain plan directeur des systèmes d'information. Il analysera la faisabilité de cette technologie pour certaines prestations, peut-être le registre du commerce, comme à Genève, et réfléchira à la question dans le cadre de la stratégie technologique de l'Etat de Vaud. Il s'agit de déterminer les adaptations des infrastructures et des lois qui seront nécessaires, ainsi que les besoins et les services les plus adaptés à la détention de ce type d'informations moyennant la protection des données personnelles. Le canton pourrait se lancer dans une expérience pilote menée dans un domaine d'activité spécifique.

Puisque la question fait déjà partie de ses réflexions, le canton ne s'oppose pas à la prise en considération du postulat.

Cette nouvelle technologie doit faire l'objet d'une appréciation. Par exemple, elle est très consommatrice en énergie, comme déjà constaté avec le bitcoin. À première vue, le département est réticent face à une application à l'e-voting, car cela remet en question la confiance que l'on accorde à l'Etat dans la détention des informations. Le canton essaie de sécuriser les données que l'Etat détient ; le partage en blockchain peut être intéressant pour attester certaines opérations.

L'Etat explore, documente, analyse et apprécie sans parti pris. Le cas échéant, si la pertinence et la faisabilité de la nouvelle technologie sont avérées dans un bon rapport coût-efficacité, le canton pourrait saisir ces opportunités.

La DSI est convaincue que la blockchain amènera des changements importants, dont on ignore l'ampleur cependant. Actuellement, un organe certifie les transactions, mais le concept de la blockchain est tout autre, c'est un modèle distribué qui forme la chaîne de confiance.

Cependant, cette technologie n'est pas encore mature. Environ tous les cinq ans, Internet connaît un changement dont on pense qu'il révolutionnera le monde de l'information. Par exemple, il y a sept ou huit ans, on annonçait que le cloud entraînerait une révolution et ferait disparaître l'information sur des serveurs sur site. En réalité, le cloud révolutionne l'informatique, mais il participe d'un modèle hybride avec l'informatique sur site. Très probablement, il en sera ainsi avec la blockchain qui transformera certaines méthodes. Les désavantages et les questions éthiques doivent être pris en compte lors de la réflexion. Par exemple, la quasi-totalité des « rançongiciels » réclame des rançons en bitcoin.

4. Discussion générale

Réflexion approfondie sur la blockchain

La cheffe de département indique qu'il n'est pas prévu de faire appel à des consultants externes pour répondre au postulat car l'administration vaudoise dispose des compétences nécessaires à l'interne pour mener cette réflexion. La question de la blockchain doit faire partie de la préoccupation de l'administration. Comme elle est déjà intégrée au plan directeur, ne pas prendre en considération le postulat ne changerait rien au fait que la DSI va conduire une étude sur la technologie blockchain.

L'étude devra démontrer les avantages et les risques de cette technologie pour l'Etat. Il conviendra notamment de déterminer ce qui pourrait se passer avec l'altération des données ; une réflexion approfondie doit être menée, le cas échéant le cadre légal sera modifié.

Étude sur les avantages et inconvénients de la blockchain

Plusieurs commissaires estiment que le postulat est trop orienté vers le système blockchain et qu'il va au-delà d'une simple interrogation sur ses potentialités, l'utilisation de la blockchain ne doit pas constituer un but en soi. Ils trouvent que la demande du postulat est trop rigide car elle pousse le Conseil d'Etat à utiliser la technologie blockchain.

C'est en fonction de ce que l'Etat doit réaliser et de ses besoins qu'il faut déterminer dans quelles circonstances la blockchain peut être utile. De plus, il ne faut pas que cela coûte plus cher que les technologies actuelles.

Le postulant répond que son intervention demande d'étudier les possibilités d'utiliser cette technologie et de dresser un rapport sur les potentialités d'utilisation de cette dernière dans différents services et sur ses limites. Il ne vise pas à accélérer la mise en œuvre de la blockchain.

Une commissaire trouve que la formulation du postulat, qui demande une étude préliminaire, est assez générale. Par exemple, le postulat ne demande pas de plébisciter l'e-voting, qu'il cite au même titre que d'autres services de l'administration. A Genève, qui a mis en place l'e-voting, quelques virus et failles ont d'ailleurs ralenti le processus.

Une commissaire soutient le postulat car pour elle l'Etat doit suivre et étudier l'actualité technologique. Dans le même sens, un commissaire estime que l'Etat doit analyser les potentialités de la technologie blockchain sur les services et les prestations qu'il doit rendre.

Impact sur les emplois

Une commissaire souhaite que la réponse au postulat détermine l'impact de la technologie sur les emplois dans l'administration ; peut-être que certains emplois ne seront plus nécessaires. Une autre commissaire indique que l'on doit réfléchir à l'aspect humain. Elle s'inquiète de la décentralisation de certains offices. Il s'agit de conserver des services à la population et de conserver les places de travail, car certaines personnes n'ont pas accès à Internet.

Consommation d'énergie

Un commissaire évoque la consommation électrique ainsi que la question de l'empreinte énergétique et environnementale de la technologie blockchain. Il souhaite que l'étude renseigne sur cet aspect également et qu'elle démontre les avantages et les inconvénients de la technologie.

Le chef de service explique qu'une des raisons pour lesquelles le système blockchain consomme plus d'énergie qu'un autre système est que chaque information est sauvegardée dans des centaines de serveurs. Chaque changement est effectué instantanément à chaque endroit, pour y remédier de nouveaux concepts se mettent en place par exemple avec des blockchains restreintes, on pourrait imaginer une blockchain administration qui limiterait l'explosion des coûts en énergie.

Sécurité et piratage

Une commissaire évoque un rapport de la société d'audit Deloitte de 2014 sur le bitcoin qui mentionne notamment l'utilisation de la technologie blockchain pour faciliter les transactions et les opérations avec l'administration. Elle s'intéresse aux conséquences de ces technologies, car l'Estonie régulièrement citée en exemple dans l'utilisation de la blockchain a dû ouvrir, à la suite d'un piratage, une ambassade digitale au Luxembourg en 2017 pour protéger les informations et les données personnelles de ses administrés.

Dans plusieurs pays, différentes approches sont réussies. L'Estonie, en précurseur, est allée vite, peut-être trop vite ; cet exemple ne doit pas être suivi si certains éléments ont été mal anticipés.

La blockchain fait partie de l'évolution des réseaux TCP/IP. L'absence d'organe de contrôle dans la blockchain pose un problème de sécurité. Compte tenu des critères de l'Etat de Vaud et de son système de contrôle, il faudra déterminer si nous sommes prêts à admettre que, sans organe de contrôle, l'information pourra être court-circuitée par des pirates ou des personnes qui cherchent à éliminer toute traçabilité.

Il est important que le Conseil d'Etat garantisse que sa politique de cyberadministration est conforme aux critères de sécurité, dans une tendance à l'écèlement des données.

La conseillère d'Etat rappelle que la réflexion est déjà engagée, avec l'analyse des potentiels et des risques dans plusieurs domaines. La pertinence de l'utilisation de la blockchain sera évaluée. En parallèle, la mise en œuvre de la cyberadministration se poursuit de toute façon.

Si on bascule sur cette technologie, certains métiers devront évoluer, de même les dispositifs légaux devront être revus. En tant qu'un des plus grands cantons suisses, l'Etat de Vaud doit apporter sa réflexion sur le plan national. Notre canton est très actif et accompagne la Confédération dans ses réflexions sur la cybersécurité et sur les réseaux de confiance.

Le département estime qu'il se passera quatre ou cinq ans avant une éventuelle mise en œuvre d'une blockchain pour un processus de l'administration vaudoise.

La Blockchain pour les nuls

Un commissaire souhaite que le rapport contienne des éléments de comparaison dans l'esprit de « la blockchain pour les nuls ». Il est difficile de comprendre comment cette technologie qui morcelle les données améliore la sécurité.

Clarification de la demande du postulant

Suite à diverses discussions au sein de la commission, le postulant clarifie la dernière phrase de son postulat sous la forme suivante : *Ainsi, par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier les possibilités **qu'offre** la technologie blockchain dans les services en matière de cyberadministration et de e-voting, par exemple.*

Le postulant insiste sur la nécessité d'étudier les possibilités de développement de services que l'on offre à la population. La réflexion ne doit pas porter uniquement sur le fonctionnement interne de l'administration, mais également sur des éléments utiles à la population (cyberadministration).

5. Conclusions de la commission

La commission estime qu'une prise en considération partielle serait peu judicieuse, car elle affaiblit le signal donné au Grand Conseil sur l'importance des possibilités qu'offre la technologie blockchain. La modification discutée ci-dessus ne porte que sur une question de clarification.

Le postulant adhère à ce point de vue. Il souhaite voir figurer dans le rapport l'intention exprimée dans la formulation finalement retenue et la prise en compte totale de son postulat.

Le président propose donc la prise en considération totale du postulat.

6. Vote de la commission sur la prise en considération du postulat

La commission thématique des systèmes d'information recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 13 voix pour et 1 abstention, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Chardonne, le 28 mars 2018

*Le rapporteur :
(Signé) Maurice Neyroud*

Postulat Rebecca Joly et consorts – Accessibilité des documents : nouveau site et nouvelles options !

Texte déposé

L'Etat, dans son activité législative ou exécutive, peut être amené à produire plusieurs types de documents : on pense notamment aux rapports de consultation lors de consultations législatives cantonales et fédérales (y compris les réponses transmises par les parties prenantes lors de ces consultations), mais également à des rapports commandés à des experts externes pour l'étude d'effets de certaines activités sur l'environnement, ou l'impact de telles politiques de santé, etc.

L'accessibilité à ces documents n'apparaît par contre pas systématique. En effet, que ce soit un quidam curieux, un chercheur ou un politicien, la façon d'obtenir ces informations est souvent peu claire : faut-il se renseigner auprès d'un service de l'Etat, mener une recherche internet ou se connecter au site internet de l'Etat, etc.

Or le site de l'Etat a récemment fait peau neuve. Il paraît donc opportun de le mettre à contribution pour faciliter l'accès à tous ces documents.

Si les données purement statistiques sont déjà très largement accessibles, l'accessibilité d'autres types de documents est variable. En effet, il est parfois possible de trouver le résultat de procédure de consultation sur une loi, parfois non. Des rapports d'experts sont parfois en libre accès sur le site internet de l'Etat de Vaud, parfois ce n'est pas le cas.

Par le présent postulat, nous demandons ainsi au Conseil d'Etat de prendre les mesures suivantes :

- mettre plus spontanément à disposition de tous, les données évoquées ci-dessus ;
- clarifier les directives données à ses services quant à la publication systématique des rapports qu'ils produisent ou font produire ;
- expliciter dans ces directives les conditions dans lesquelles un document ne pourrait pas être publié, liées à la protection des données, les droits de la propriété intellectuelle ou la sauvegarde des intérêts de l'Etat ;
- favoriser, via le site internet de l'Etat, la possibilité d'accéder facilement à ces ressources documentaires.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Rebecca Joly
et 45 cosignataires*

Développement

Mme Rebecca Joly (VER) : — Le postulat que je vous présente traite de l'accessibilité des documents de l'Etat. En effet, dans son activité, l'Etat produit des documents tels que des rapports sur des questions environnementales ou de santé publique, des études, des consultations de lois cantonales et des réponses à des consultations fédérales. Bref, les nombreux documents produits peuvent être d'un très grand intérêt pour tout un chacun, comme aussi pour les chercheuses et chercheurs et pour nous, les politiciennes et politiciens. Or, il peut s'avérer compliqué de trouver où et comment consulter ces documents. C'est la raison pour laquelle je dépose ce postulat. En effet, depuis cet automne, nous disposons d'un nouveau site de l'Etat de Vaud, totalement remodelé. J'en profite pour demander que de nouvelles possibilités et opportunités y soient créées afin d'y publier de manière plus simple et plus systématique les documents en question.

Mon postulat demande au Conseil d'Etat de prendre des mesures et de faire un rapport sur la possibilité de mettre plus spontanément en ligne les documents mentionnés, de clarifier pour les services les règles concernant la mise à disposition de documents en ligne, mais aussi les règles qui concernent les cas où il ne faut pas publier les documents pour des raisons de protection des données, par exemple, ou de confidentialité, ou encore pour de multiples raisons d'intérêt public. L'idée de ce

postulat est de favoriser l'accessibilité des documents par le biais du site internet de l'Etat. Je me réjouis d'en discuter en commission.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE
DES INSTITUTIONS ET DES DROITS POLITIQUES
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Rebecca Joly et consorts – Accessibilité des documents :
nouveau site et nouvelles options**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie pour traiter de cet objet le mardi 19 mars 2019, à la Salle du Bulletin, Parlement cantonal, rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Elle était composée de Mmes Valérie Schwaar, Roxanne Meyer Keller, Aliette Rey-Marion, Dominique-Ella Christin, Céline Baux (en remplacement de M. Philippe Ducommun), Anne-Lise Rime (en remplacement de M. Jean-Daniel Carrard), de MM. Didier Lohri, Jean-Marc Genton, Raphaël Mahaim, Nicolas Suter, Pierre-André Romanens, Jérôme Christen, Guy-Philippe Bolay (en remplacement de Grégory Devaud), Hadrien Buclin (en remplacement de Jean-Michel Dolivo) et présidée par le soussigné Jean Tschopp, rapporteur.

Mme Rebecca Joly, postulante, participait avec voix consultative.

Mme Nuria Gorrite (présidente du Conseil d'Etat et cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, DIRH) était accompagnée de MM. Vincent Grandjean (chancelier) et Laurent Koutaïsoff (vice-chancelier et chef du Bureau d'information et de communication).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances, ce dont nous le remercions vivement.

2. DEMANDE ET POSITION DE LA POSTULANTE

La postulante constate une accessibilité à géométrie variable des documents produits ou sollicités par l'administration cantonale. Les rapports de consultation, rapports d'experts ou études d'impact notamment sont accessibles pour certaines lois ou domaines et pas pour d'autres. Une plus grande accessibilité à ces documents offrirait plus de transparence aux citoyens, aux chercheurs et aux élus. À la faveur de la publication du nouveau site internet de l'Etat de Vaud, la postulante demande une étude de faisabilité sur :

- la mise à disposition étendue des rapports et documents en question ;
- la clarification des directives aux services de l'Etat quant à la publication plus systématique des rapports établis ;
- l'explicitation dans les directives précitées des conditions justifiant la non-publication desdits documents pour des raisons de protection des données, de propriété intellectuelle ou de sauvegarde des intérêts de l'Etat ;
- la facilitation de l'accès à ces documents depuis le site internet de l'Etat de Vaud.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La présidente du Conseil d'Etat indique que le gouvernement est favorable au renvoi du postulat. Le Conseil d'Etat reconnaît qu'il n'existe pas de standard quant au libre accès des documents produits ou demandés par l'administration. La présidente du Conseil d'Etat voit dans ce postulat un complément utile à la motion Guy-Philippe Bolay « La transparence démocratique nécessite des procédures de consultation encadrées par des règles claires, stables et cohérentes » (18_MOT_063). Le renvoi du postulat au Conseil d'Etat permettra une réflexion sur les documents à dématérialiser, leur statut et leur durée de conservation. Cette réflexion devra conduire à une systématisation de la pratique concernant la documentation accessible depuis le site internet de l'Etat de Vaud. Le Conseil d'Etat appelle de ses vœux plus d'ouverture et de transparence. Pour la présidente du Conseil d'Etat, cette approche mérite aussi une hiérarchisation de façon à ne pas submerger les usagers de documents.

Le chancelier de l'Etat de Vaud se réfère à la loi cantonale sur l'information (LInfo) garantissant un accès étendu des administrés à l'information, sous réserve de protections des données, de propriété intellectuelle et de sauvegarde d'intérêts prépondérants de l'Etat (d'ailleurs mis en évidence par la postulante). La demande d'une plus grande accessibilité aux documents produits ou demandés par l'administration cantonale s'inscrit dans l'esprit de la loi.

4. DISCUSSION GENERALE

Les députés saluent la demande d'accessibilité étendue aux documents de l'administration de la postulante. La commission y voit un complément utile à la motion Guy-Philippe Bolay « La transparence démocratique nécessite des procédures de consultation encadrées par des règles claires, stables et cohérentes » (18_MOT_063). Les moyens annoncés pour l'archivage des documents fourniront un support bienvenu pour leur accessibilité.

La postulante suggère l'adoption d'une directive interne par le Conseil d'Etat établissant une procédure en cas de doute sur l'utilité ou la nécessité de la mise à disposition d'un document sur le site internet de l'Etat de Vaud, en reprenant les critères de la LInfo. Selon un député, les Tribunaux ont une acception large de la LInfo donnant une portée étendue à l'accessibilité aux documents. Un autre député ajoute que la mise en œuvre de ce postulat ne doit pas conduire l'administration à noyer les internautes de documents. Le Conseil d'Etat devrait avoir une réflexion pour déterminer quels sont les documents devant être publié spontanément.

5. VOTES

Recommandation de la commission

À l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Lausanne, le 22 août 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean Tschopp



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Axel Marion et consorts – Quel accompagnement face à l'introduction du RGPD en mai prochain ?

Rappel de l'interpellation

Le règlement général de la protection des données (RGPD) entrera en vigueur le 25 mai prochain. Les entreprises mais aussi les administrations publiques du Canton sont directement concernées. En effet, le RGPD contient une clause d'applicabilité extraterritoriale, de telle sorte que des responsables de traitement de données sis hors de l'Union européenne (UE) peuvent se voir appliquer le RGPD notamment lorsque les activités sont liées à l'offre de biens ou de services dans l'UE à des personnes qui se trouvent sur le territoire de l'UE. Pour déterminer dans quelle mesure une offre de biens ou services a lieu ou non dans l'UE, différents indices entrent en ligne de compte, telles la langue, la monnaie d'usage courant dans un ou plusieurs Etats membres, la possibilité de commander des biens et des services dans cette autre langue ou la mention de clients ou d'utilisateurs qui se trouvent dans l'UE.

Il est à préciser que le droit européen, à la différence du droit suisse, ne fait pas de différence entre un responsable de traitement « privé » ou « public », de telle sorte que tant les entreprises privées que les collectivités publiques sont potentiellement concernées. Les conséquences d'un non-respect sont sérieuses puisque les sanctions financières peuvent atteindre 20 millions de francs ou 4 % du chiffre d'affaires mondial.

La majorité des PME vaudoises n'a vraisemblablement pas encore entrepris la mise en conformité de ses pratiques de protection des données avec le RGPD. En effet, si le règlement définit les obligations auxquelles les entreprises et les institutions publiques doivent se conformer, la mise en application reste encore peu évidente. Il paraît important que le canton de Vaud se montre proactif dans l'encadrement de cette nouvelle disposition.

Toutefois, il serait déplorable que le RGPD ne soit perçu que comme un risque et une barrière à la digitalisation du Canton. Il y a là une opportunité pouvant être exploitée pour permettre aux PME et aux administrations publiques de s'aligner de manière concurrentielle sur le marché européen et de développer un savoir-faire précieux à l'avenir. En d'autres termes, un accompagnement proactif de l'implémentation du RGPD dans le Canton bénéficiera au développement économique, à la compétitivité des entreprises et à la capacité de recherche et de développement du Canton.

Sur la base de ce constat, j'ai donc l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. La Confédération a présenté en septembre 2017 son message relatif à la révision de la Loi sur la protection des données (LPD) en lien avec la mise en œuvre du RGPD. Le Conseil d'Etat peut-il nous indiquer dans quel délai et avec quelles lignes directrices la législation vaudoise correspondante sera mise à jour ?*

2. *Le Conseil d'Etat peut-il indiquer dans quelle mesure les données personnelles en sa possession peuvent être impactées par le RGPD européen ?*
3. *Le Conseil d'Etat a-t-il l'intention d'accompagner la mise en conformité des entreprises et des administrations du Canton de manière proactive par la mise à disposition de formations, de matériel de prévention et en établissant des points de contact spécifiques au service des entreprises ?*
4. *Afin de contrôler et tester la validité et la robustesse des mises en conformité des institutions publiques, le Conseil d'Etat va-t-il procéder à des analyses de l'état de maturité de ses infrastructures stratégiques ou de l'ensemble de ses activités de traitement de données ?*
5. *Le Conseil d'Etat compte-t-il faire certifier ses installations, par exemple grâce à la certification sur la protection des données EuroPrivacy ?*

*Je le remercie par avance pour ses réponses.
Souhaite développer.*

*(Signé) Axel Marion
et 4 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

La protection des données personnelles est devenue l'objet d'une politique publique constante du Conseil d'Etat. Il en va notamment de la mise à jour régulière de l'appareil législatif vaudois en la matière. Très récemment, le 12 juin 2018, c'est un exposé des motifs et projet de loi de juin 2017, modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles, qui a été adopté par le Grand Conseil. Le texte consiste en une mise à niveau de la loi cantonale, avec un accent particulier donné à la problématique de la vidéosurveillance, ainsi qu'à celle du registre des fichiers.

Dans ce dernier EMPL, le Conseil d'Etat annonçait la mise en consultation par le Conseil fédéral d'un avant-projet de révision totale de la Loi fédérale sur la protection des données (LPD), avec pour but essentiel d'adapter le droit suisse aux exigences européennes en la matière. Ces changements annoncés faisaient dire au Conseil d'Etat qu'il serait également exigé du canton de Vaud une adaptation législative subséquente au cours de la législature 2017-2022.

2. REPONSES AUX QUESTIONS POSEES

Question 1 : La Confédération a présenté en septembre 2017 son message relatif à la révision de la Loi sur la protection des données (LPD) en lien avec la mise en œuvre du RGPD. Le Conseil d'Etat peut-il nous indiquer dans quel délai et avec quelles lignes directrices la législation vaudoise correspondante sera mise à jour ?

La Chancellerie suit l'évolution du travail législatif actuellement en cours aux chambres fédérales. Dès que le texte de la nouvelle LPD sera connu, un exposé des motifs et projet de loi - en adaptation aux exigences fédérales et européennes - sera présenté au Conseil d'Etat, puis au Grand Conseil.

Une difficulté est cependant apparue dans le suivi de ce processus. Le 12 janvier 2018, l'Assemblée fédérale publiait un communiqué de presse ainsi libellé :

« La Commission des institutions politiques du Conseil national reconnaît la nécessité d'adapter la protection des données aux évolutions technologiques et sociétales, comme le propose le Conseil fédéral. Elle souhaite cependant échelonner la révision prévue: dans un premier temps, il faudra opérer les adaptations au droit européen (directive 2016/680 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel dans le domaine du droit pénal)

qui s'imposent, avant de procéder, dans un deuxième temps, à la révision totale de la loi sur la protection des données. »

Dans ces circonstances, les services de l'Etat peuvent difficilement par trop anticiper le contenu du texte législatif qui ressortira des débats du parlement fédéral. Ils se tiennent cependant prêts à réagir dès que celui-ci sera arrêté.

Question 2 : Le Conseil d'Etat peut-il indiquer dans quelle mesure les données personnelles en sa possession peuvent être impactées par le RGPD européen ?

Conscient des enjeux institutionnels et économiques en cours, le Bureau de la Préposée à la protection des données et à l'information (BPPDI) a requis un avis de droit consacré au champ d'application du RGPD aux entités vaudoises. Daté du 13 février 2018, cet avis se conclut de la manière suivante :

« Le RGPD ne s'applique pas seulement aux entités ayant une présence dans un Etat membre de l'UE, mais également de manière extraterritoriale aux entités suisses ayant l'intention d'offrir des biens ou des services à des résidents dans l'UE ou suivant en ligne le comportement de personnes au sein de l'UE. Si cette seconde hypothèse nous paraît peu probable dans le cadre de l'activité classique des entités soumises la LPrD, la première pourrait en concerner quelques-unes. On pourrait penser particulièrement aux entités proposant des services visant à faciliter l'implantation d'entreprises européennes dans le canton de Vaud ou la réservation d'offres touristiques. »

Le Conseil d'Etat, respectivement l'entier de l'administration cantonale, de même que toutes les municipalités, ont été nantis de l'avis de droit en question, avec toutes les indications pratiques utiles, à charge pour eux, avec l'appui du BPPDI si cela s'avère nécessaire, de déterminer si la clause d'extraterritorialité en question pourrait être amenée à s'appliquer dans le cadre des activités déployées.

Question 3 : Le Conseil d'Etat a-t-il l'intention d'accompagner la mise en conformité des entreprises et des administrations du Canton de manière proactive par la mise à disposition de formations, de matériel de prévention et en établissant des points de contact spécifiques au service des entreprises ?

La réponse qui précède montre le souci du Conseil d'Etat de voir les entités publiques vaudoises s'adapter aux exigences nouvelles en matière de protection des données. Il en va de l'applicabilité de la législation dont il a la charge, à savoir la loi cantonale sur la protection des données personnelles (LPrD). Ce texte ne s'applique cependant pas aux entreprises privées qui peuvent certes être impactées par la nouvelle réglementation européenne. En premier lieu, celles-ci sont soumises à la LPD et peuvent s'adresser au Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT), compétent pour les traitements de données réalisés par les privés et par les organes fédéraux, qui a mis à disposition sur son site internet un document intitulé « *Le RGPD de l'UE et ses conséquences pour la Suisse* ».

En second lieu, la Chancellerie cantonale a également agi de manière concrète en mettant à disposition du public, et en particulier des entreprises, une formation sur le site de l'Etat de Vaud. Cette démarche de e-learning vise à offrir à l'économie vaudoise une approche pratique et utile à l'adaptation organisationnelle et technique rendue éventuellement nécessaire par le RGPD.

Question 4 : Afin de contrôler et tester la validité et la robustesse des mises en conformité des institutions publiques, le Conseil d'Etat va-t-il procéder à des analyses de l'état de maturité de ses infrastructures stratégiques ou de l'ensemble de ses activités de traitement de données ?

Comme expliqué ci-dessus, le RGPD n'est en principe pas applicable en Suisse. Il contient toutefois une clause d'extraterritorialité qui permet à une personne se trouvant sur le territoire de l'UE de se prévaloir de ce règlement, si une administration cantonale ou communale traite ses données personnelles, et que ces activités de traitement sont liées à l'offre de biens ou de services la ciblant, ou au suivi de comportement de personnes au sein de l'Union européenne. Une adaptation de la législation fédérale en matière de protection des données est en cours d'élaboration, qui aura certainement des incidences sur le plan cantonal.

Dès que les nouvelles exigences légales et réglementaires auront été définies et approuvées aux niveaux national et cantonal, l'Etat de Vaud déterminera les mesures concrètes qui en découleront. Toutefois, il est utile de relever que, d'ores et déjà, tous les grands principes inclus dans la législation en matière de protection des données sont, bien évidemment, pris en compte lors de la mise en oeuvre de processus, de produits applicatifs et de services informatiques. En ce sens, l'on peut faire mention ici du fait que l'Unité de sécurité des systèmes d'information de la Direction des systèmes d'information (DSI), ainsi que le BPPDI procèdent régulièrement à des audits dans le cadre de leurs champs de compétences respectifs.

Question 5 : Le Conseil d'Etat compte-t-il faire certifier ses installations, par exemple grâce à la certification sur la protection des données EuroPrivacy ?

La certification n'est pour l'heure pas envisagée, comme c'est le cas d'une manière générale en Suisse. Le Conseil d'Etat demeure cependant attentif à l'évolution des bonnes pratiques et des standards reconnus en la matière, qui doivent de toute façon trouver une concrétisation dans les systèmes utilisés.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 août 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Yann Glayre et consorts –

Cybersécurité - Quelle est la stratégie de l'Etat de Vaud pour traiter la plus grande collection de fuite de données de l'histoire ?

Rappel de l'interpellation

Le 17 janvier, la cybersécurité a à nouveau fait la une des journaux à travers le monde.

Et malheureusement, à nouveau pour de mauvaises nouvelles. Plus de 773 millions d'adresses email et 21 millions de mots de passe uniques ont été mis en danger dans une base de données nommée « Collection #1 ».

Il s'agit à ce jour de la plus grande collection de failles de données compilant plus de 2000 piratages : un record.

Si parmi cette base de données, beaucoup d'informations étaient déjà connues, au moins 140 millions sont inédites et doivent impérativement faire l'objet d'une nouvelle étude approfondie. Suite à l'analyse d'une partie de cette base de données, il relève que l'application d'un simple filtre permet de découvrir près de 500 logins de connexion appartenant ou ayant appartenu à des collaborateurs de l'Etat de Vaud. Et ceci accessible à n'importe qui.

vd.ch, hospvd.ch, heig-vd.ch, chuv.hospvd.ch, edu-vd.ch, tous les domaines sont concernés et personne n'est épargné, y compris des personnalités à hautes responsabilités.

A l'heure où la protection des données et la sécurité des infrastructures sont d'une importance cruciale, j'adresse au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. *Les services de l'Etat avaient-ils connaissance de l'existence de ces bases de données ?*
2. *Si oui, quelles mesures ont été prises afin de protéger les données de l'Etat de Vaud et celles de ses collaborateurs ?*
3. *Les services de l'Etat avaient-ils connaissance que des informations de connexion liées à des collaborateurs de l'Etat de Vaud sont disponibles dans ces collections de données ?*
4. *Est-ce que des analyses périodiques et surveillance des nouvelles fuites de bases de données ont lieu afin de prévenir le vol d'informations ?*
5. *Quelles mesures urgentes le Conseil d'Etat a-t-il prises, ou entend prendre pour protéger ses collaborateurs, sa population et ses services ?*

Souhaite développer.

(Signé) Yann Glayre

Réponse du Conseil d'Etat

1. Les services de l'Etat avaient-ils connaissance de l'existence de ces bases de données ?

L'Etat de Vaud a pris connaissance de l'existence des données rassemblées sous le nom de Collection#1 dès le 17 janvier 2019 grâce à sa veille continue des cyber-menaces. Il s'est appuyé en particulier sur l'annonce publique de Troy Hunt, un expert en cybersécurité, qui a révélé publiquement l'existence de cette méga-archive de données potentiellement sensibles et l'incorporation de ces données sur son site haveibeenpwned[.]com (ci-dessous, HIBP).

Le CHUV a également pris connaissance de cet événement le 17 janvier au matin suite à une alerte transmise par la société Hacknowledge qui effectue une surveillance sur internet pour le compte du CHUV. Dès réception de l'information, un incident de sécurité a été créé avec la liste des 270 collaborateurs du CHUV mentionnés dans cette fuite.

2. Si oui, quelles mesures ont été prises afin de protéger les données de l'Etat de Vaud et celles de ses collaborateurs ?

Il est important de noter que ces données ne proviennent pas d'une fuite d'un site appartenant à l'Etat de Vaud, mais qu'elles émanent de multiples vols sur divers forums de discussion ainsi que sur des sites privés, tels que LinkedIn, Adobe ou encore Dropbox. De plus, de par le fonctionnement de ses portails d'authentification, aucune information contenue dans Collection#1 n'aurait pu être directement utilisable sur les infrastructures de l'Etat de Vaud.

Par mesure de prévention et de sensibilisation, en collaboration avec MELANI et la société Kudelski Security, toutes les adresses e-mail finissant par « vd.ch » qui étaient contenues dans Collection#1 ont été extraites. Le Centre de sécurité opérationnel (ci-après SOC) de l'Etat de Vaud a informé personnellement toutes ces personnes que leurs identifiants avaient été trouvés dans cette fuite de données ; des conseils leur ont été fournis afin qu'ils puissent, le cas échéant, prendre des mesures de précaution nécessaires. Une communication générale a également été faite via l'Intranet de l'Etat de Vaud (et transmise aux responsables des Intranet police et educanet), en donnant les éléments nécessaires pour que chacun puisse vérifier si ses identifiants étaient connus ou non de Collection#1 et, plus globalement, des autres fuites de données répertoriées par HIBP.

Au CHUV, comme le prévoit la procédure dans un tel cas, un message a également été immédiatement transmis aux collaborateurs concernés afin de les instruire sur les actions à entreprendre et de leur rappeler les bonnes pratiques.

Les données contenues dans Collection#1 datent de brèches anciennes, les plus récentes datant de deux ou trois ans. Là où ils peuvent être déployés, des mécanismes obligent les collaboratrices et collaborateurs de l'Etat de Vaud à modifier régulièrement leur mot de passe ; ainsi, si l'un des mots de passe utilisés était contenu dans Collection#1, le mot de passe en question a depuis été modifié. Pour les comptes où de tels mécanismes ne sont actuellement pas possibles, l'Etat de Vaud encourage les utilisatrices et utilisateurs à respecter les bonnes pratiques dans la gestion de leurs mots de passe.

La politique de sécurité du CHUV impose aussi un changement régulier du mot de passe et interdit la réutilisation des 10 derniers.

3. Les services de l'Etat avaient-ils connaissance que des informations de connexion liées à des collaborateurs de l'Etat de Vaud sont disponibles dans ces collections de données ?

Comme mentionné précédemment, les collaboratrices et collaborateurs concernés de l'Etat de Vaud (y compris le CHUV) dont les données étaient contenues dans Collection#1 ont été informés personnellement de la situation, ceci dès janvier 2019.

¹ A défaut de pouvoir consulter l'ensemble des exploitants de systèmes d'information de l'Etat, les réponses à cette interpellation ont été préparées par la DSI pour l'informatique de l'Administration Cantonale Vaudoise et par le CHUV pour son périmètre respectif, ceci en vue d'obtenir une vision plus représentative des mesures engagées par l'Etat de Vaud.

4. Est-ce que des analyses périodiques et surveillance des nouvelles fuites de bases de données ont lieu afin de prévenir le vol d'informations ?

Le SOC surveille différentes sources d'actualités concernant la sécurité informatique et, entre autres, les fuites de données pouvant potentiellement impacter les collaboratrices et collaborateurs de l'Etat de Vaud. En revanche, le SOC n'a pas les moyens financiers et humains de surveiller les forums clandestins utilisés pour la vente de ce genre de fuites de données, de les acquérir et de les analyser. Par exemple, mi-février 2019, le même hacker a successivement mis en vente sur un marché du Dark Web 3 groupes d'informations issues de fuites de données de plus de 30 sites web au total. Le prix des informations pour chaque site internet peut varier de quelques dizaines de dollars à plusieurs milliers. Quant au site HIBP (qui avait ajouté les informations de Collection#1 à sa banque de données), il ne contient que les informations de 3 sites Internet sur la trentaine mentionnée plus haut à l'heure où cette réponse est rédigée.

La qualité des données joue également un rôle important : d'autres archives (nommées Collection#2 à 5) dans la même veine que Collection#1 ont été largement mises à disposition à bas prix ou gratuitement récemment ; cependant, leur contenu a été jugé trop redondant avec Collection#1 ou de trop mauvaise qualité par de nombreux chercheurs (y compris celui ayant publiquement révélé Collection#1) pour que les informations contenues soient analysées et considérées comme fiables.

Au-delà des opérations de surveillance et d'analyse, différentes actions de sensibilisation sont régulièrement mises en place afin de prévenir les risques liés à ce type d'événements. Entre autres, des formations et des campagnes de sensibilisation sont effectuées afin d'améliorer la prise de conscience de l'importance et de la confidentialité de ces données, ainsi qu'une présentation des bonnes pratiques à respecter pour réduire les risques et les impacts potentiels lorsque ce genre d'événement survient. Un module de formation en ligne sur la sécurité de l'information est également publiquement disponible sur le site de l'Etat de Vaud.

Le CHUV utilise, quant à lui, les services de la société Hacknowledge qui effectue cette surveillance et informe directement le support informatique en cas de fuite de données. Depuis quelques mois, du fait de la multiplication des fuites de données, cette procédure est régulièrement déclenchée. Ce système de surveillance fait l'objet d'un reporting mensuel et de mesures d'amélioration continue.

5. Quelles mesures urgentes le Conseil d'Etat a-t-il prises, ou entend prendre pour protéger ses collaborateurs, sa population et ses services ?

Les mesures déjà prises concernant les collaboratrices et collaborateurs de l'Etat de Vaud sont décrites ci-dessus. Au moment de la rédaction de cette réponse (mars 2019), l'application de ces mêmes mesures a été lancée pour couvrir l'ensemble des collections 1 à 5 sorties, pour les adresses « vd.ch » et « vd.educanet2.ch ».

Afin de vérifier la qualité du service de renseignement de la société Hacknowledge, le CHUV a testé, en fin d'année dernière, un autre service de « Threat Intelligence » (identifications des menaces ciblées et des scénarios d'attaque actuels et potentiels). Celui-ci n'ayant pas apporté beaucoup plus d'information que notre solution existante, il n'y a pas eu de suite à ce test.

En l'état et en synthèse des informations fournies ci-dessus, cette situation ne nécessite pas de mesures d'urgence supplémentaires mais confirme qu'une sensibilisation continue des employés de l'Etat de Vaud aux cyber-menaces est absolument nécessaire pour compléter les mesures techniques implémentées. Par ailleurs, elle conforte la vision du Conseil d'Etat en matière de renforcement de la sécurisation du système d'information (SI) de l'Etat, telle que décrite dans le plan directeur cantonal ad hoc 2018-23 : poursuite des efforts visant un SI cible sécurisé, agile et innovant permettant d'accompagner la transition numérique, avec comme 1^{er} axe d'évolution du SI le renforcement de la sécurité et de la protection des données ; cet axe comporte plusieurs initiatives dont une partie fera l'objet d'une demande de crédit d'investissement (EMPD Sécurisation du SI – étape 2) qui sera soumise prochainement au Parlement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 mai 2019.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Nathalie Jaccard et consorts – Et si on faisait un grand ménage de printemps dans nos boîtes de réception !

Rappel de l'interpellation

Envoyer un email (ou courriel) n'est écologiquement pas un acte anodin, une fois que vous avez cliqué sur « Envoi », il est dans un premier temps envoyé au data center du fournisseur d'accès, là il sera traité et stocké grâce à des serveurs informatiques. Puis il sera renvoyé par le fournisseur d'accès au fournisseur d'accès du correspondant, qui le stocke et le traite également avant de finalement l'expédier au destinataire. Ce « rapide » parcours passe par une moyenne de 15'000 kilomètres de câbles.

Traiter toutes les informations et stocker les courriels nécessite que les data centers soient alimentés de manière continue en énergie — essentiellement électrique — tant pour alimenter les serveurs que pour les refroidir et pour assurer un fonctionnement sans interruption en cas de panne de serveurs.

Actuellement, c'est en moyenne 8 milliards et demi d'emails qui sont envoyés chaque heure dans le monde, sans compter les spams (pourriels). Il y a de quoi être effrayé !

Concernant les pourriels, selon diverses études, ils ont une consommation annuelle exponentielle qui correspond à l'équivalent de l'énergie de 2,4 millions de foyers américains et émettent autant d'émissions de gaz à effet de serre que 3,1 millions de voitures consommant 7,5 milliards de litres d'essence.

En Suisse, selon un rapport du Conseil fédéral publié en août 2015, les services liés à Internet consomment 7,8% de l'électricité. Les data centers, qui abritent des milliers de serveurs, stockent et servent de relais aux informations numériques. Ils absorbent à eux seuls près de 2% de cette énergie chaque année, 1104 GWh, soit l'équivalent de la consommation électrique du canton de Neuchâtel.

Il y a toutefois une petite bonne nouvelle, grâce à des gestes simples peu contraignants, il existe des solutions pour réduire la consommation d'énergie liée à Internet.

Par exemple :

- *Eviter de conserver tous ses documents qui sont stockés dans des serveurs qui utilisent énormément d'énergie et ont besoin d'être refroidis.*
- *Vider sa boîte de courriels régulièrement, évite de stocker trop de données en ligne.*
- *Ne pas surcharger inutilement de pièces jointes lourdes ses courriels ou tout du moins de les compresser*
- *Ne pas utiliser les courriels comme un service de « sms » ou de « chat », ces derniers étant nettement moins énergivores*

Dès lors, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Est-ce qu'une sensibilisation ou des directives sont données à l'ensemble des employés de l'Etat sur la consommation d'énergie des courriels et de leur utilisation ?*
- *Est-ce que le Conseil d'Etat a un plan d'action « courriel » ? Sinon, a-t-il prévu d'y réfléchir ?*
- *Dans les écoles y compris dès l'enseignement obligatoire, y a-t-il une information sur les conséquences de la consommation énergétique des courriels et de leur utilisation ? Sinon, est-il envisagé de mettre en place une telle information ?*
- *Est-ce que chaque poste informatique est doté d'un anti spam ?*

D'avance, nous remercions le Conseil d'Etat pour ce futur grand nettoyage de printemps dans les boîtes de courriels du canton et pour ses futures réponses.

Références :

www.parcoursnumeriques.net « INTERNET : LA POLLUTION CACHEE » : UN DOCUMENTAIRE PROBANT SUR LA CONSOMMATION ENERGETIQUE D'INTERNET

www.rts.ch/info/sciences-tech/7286072-internet-engloutit-pres-de-8-de-la-consommation-electrique-suisse.html

www.bilan.ch/tv-bilan/quel_impact_co2_pour_nos_e_mails_l_essor_de_l_ecologie_digitale

Souhaite développer.

*(Signé) Nathalie Jaccard
et 25 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

1. *Est-ce qu'une sensibilisation ou des directives sont données à l'ensemble des employés de l'Etat sur la consommation d'énergie des courriels et de leur utilisation ?*

Les actions de sensibilisation aux bonnes pratiques d'utilisation des courriels sont notamment effectuées dans le cadre de la conduite de changement découlant d'évolutions des outils de travail informatiques : outils incluant la bureautique, la messagerie électronique, les fonctionnalités de travail collaboratif, ...

Dans le cadre du changement technologique en cours de la solution de messagerie, une limite de quota à 5 GB est désormais appliquée aux boîtes de messagerie de tous les utilisateurs sous périmètre de responsabilité de la DSI. Cette limitation est clairement en rupture par rapport à la solution précédente qui n'instaurait pas de limite de taille. Les exceptions sont traitées par la DSI en offrant l'accompagnement nécessaire aux personnes concernées en vue de rentrer progressivement dans la limite imposée. Plus qu'une directive, la limite est bel et bien technologique et fait nécessairement évoluer les comportements et réflexes.

D'autres actions de sensibilisation sont envisagées en matière de formation proprement dite ; en effet, la DSI prévoit une coordination avec le CEP afin de faire évoluer si besoin les contenus des cours bureautiques dispensés dans le but de renforcer la bonne utilisation de la messagerie électronique en particulier.

A noter que parmi les alternatives à privilégier pour les échanges « un à un » rapides, immédiats, ne nécessitant pas d'historisation des échanges, des outils de messagerie instantanée (comme Jabber) sont mis à disposition et peuvent constituer des solutions plus adaptées, voire moins énergivores que la messagerie traditionnelle.

2. *Est-ce que le Conseil d'Etat a un plan d'action « courriel » ? Sinon, a-t-il prévu d'y réfléchir ?*

Le volet relatif aux courriels est pris en compte dans plusieurs projets d'évolution du système d'information de l'ACV, en cours et prévus durant cette législature.

Nous pouvons citer en particulier :

- **L'archivage électronique** qui fait partie des projets figurant dans l'EMPD soumis au GC en 2019, demandant un crédit d'investissement de CHF 17'600'000.- pour financer la mise en œuvre de la nouvelle gouvernance documentaire, de l'archivage électronique et du renouvellement du système d'information des Archives cantonales.

En effet, les analyses qui seront effectuées dans ce cadre examineront l'intégration du périmètre des courriels dans l'archivage électronique, étant donné que des décisions administratives passent de plus en plus par la messagerie électronique au détriment de pièces officielles structurées. Ce faisant, tous les messages non archivés feraient l'objet d'une destruction, réduisant au passage les ressources de stockage associées. Une directive en ce sens serait élaborée et mise en œuvre.

- **Le renouvellement des plateformes numériques** comportant plusieurs initiatives prévues dans le plan directeur cantonal des SI 2018-23, dont certaines ayant un impact sur le volet courriels : modernisation de la plateforme collaborative de l'ACV, dont la messagerie électronique ; désengagement en cours de la plateforme collaborative actuelle en voie d'obsolescence ; les études effectuées dans le cadre du projet EUCM (Environnement Utilisateur Collaboratif et Mobile) prévoient la modernisation des outils bureautiques incluant les fonctionnalités de collaboration et de mobilité ; le renforcement des services de gestion de contenu d'entreprise (ECM) prévoit la rationalisation de la gestion électronique des documents (GED).

Ces différents projets ont un impact direct ou indirect sur l'utilisation et la gestion des courriels : rationalisation, réduction du recours à la messagerie au profit de solutions plus adaptées et sécurisées de collaboration et de partage de documents, sensibilisation et formation aux bonnes pratiques des utilisateurs concernés dans le cadre de la conduite du changement.

Concernant la formation et comme déjà mentionné à la question précédente, une collaboration avec le CEP (Centre d'Education Permanente) sera à examiner afin de renforcer les bonnes pratiques en matière d'utilisation des outils bureautiques et collaboratifs.

3. *Dans les écoles y compris dès l'enseignement obligatoire, y a-t-il une **information sur les conséquences de la consommation énergétique des courriels et de leur utilisation** ? Sinon, est-il envisagé de mettre en place une telle information ?*

Cette question n'a jusqu'alors pas été spécifiquement abordée, ni au sein de la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO), ni au sein de la Direction générale de l'enseignement postobligatoire (DGEP) du Département de la formation, de la jeunesse et de la culture (DFJC). Cependant, au niveau technique, la plateforme Educenet2, utilisée par les enseignant-e-s, limite l'espace de stockage à 500 MB par adresse. Cette situation est déjà une extension de l'espace de stockage de base fourni et limité à 100 MB.

Par ailleurs, dans le cadre du projet d'éducation numérique mené en ce moment par le DFJC, la question de la consommation énergétique des courriels et du stockage de données en ligne sera intégrée, notamment en incluant une sensibilisation des enseignant-e-s sur ces enjeux dans le cadre de leur formation à la Haute Ecole Pédagogique (HEP). Il s'agit notamment d'intégrer ces notions dans le cadre du pilier I de l'éducation numérique qui est la « science informatique » (connaissance des fonctionnements du numérique), ainsi que dans le pilier III qui est l'« éducation aux médias » (comment vivre avec le numérique et y apporter un esprit critique). Enfin, une charte de l'éducation numérique, en cours de rédaction, intégrera la notion de l'utilisation durable des courriels.

Par ailleurs, et en parallèle de ces aspects pédagogiques et de sensibilisation, dans le cadre de la fin de vie annoncée de la plateforme Educenet2 (à l'horizon 2020), le Centre de l'informatique pédagogique de l'enseignement obligatoire (CIPEO) et l'Unité des systèmes d'information de l'enseignement postobligatoire (USI) étudient les offres de plusieurs partenaires potentiels, en mettant la dimension écologique et énergétique au premier plan des critères de sélection.

Enfin, le Secrétariat général du DFJC coordonne l'évaluation de diverses plateformes collaboratives au sein de la DGEO comme de la DGEP, telles que Office365, ASM (Apple School Manager), MeisterTask et TeamUP, qui, dans le cadre de leur utilisation, apportent une diminution notoire de l'utilisation du courriel. Dans chaque établissement pilote de l'éducation numérique, ce sont environ 200 courriels émanant de la direction et envoyés à l'ensemble du corps enseignant qui ont été « économisés » depuis août 2018 et remplacés par des notifications. En extrapolant ce chiffre à l'ensemble des 92 établissements de la DGEO par exemple, on estime la réduction des courriels internes des directions aux enseignants à près de 2 millions par année. En plus de l'économie énergétique réalisée, les notifications générées par ces plateformes collaboratives semblent, pour l'heure en tout cas, obtenir de meilleures audience et attention de la part des destinataires, ceux-ci cliquant plus volontiers sur elles que sur un courriel.

4. *Est-ce que chaque poste informatique est doté d'un **anti spam** ?*

Pour des systèmes d'information importants comme ceux de l'ACV, les solutions anti - spam ne sont pas installées sur les postes de travail mais en amont, directement au niveau des serveurs de la messagerie électronique.

Ceci a l'avantage de centraliser et de limiter au maximum le trafic interne de données généré et le stockage provoqués par ces courriels non sollicités (« pourriels » ou « spams »). Aujourd'hui, en moyenne, 60 à 70% des courriels sont bloqués et effacés au niveau de l'anti - spam ; ces pourriels n'atteignent par conséquent jamais le poste informatique des utilisateurs.

La lutte contre les pourriels est également une priorité pour la sécurité des données car ils sont aujourd'hui le principal vecteur des cyber-attaques (infection par un virus, hameçonnage, arnaque, chantage, etc.).

En conclusion, le Conseil d'Etat ne prévoit pas d'action particulière de « grand nettoyage de printemps dans les boîtes de courriels du canton », préférant insuffler les bonnes pratiques dans le cadre des actions de formation d'une part et de conduite du changement découlant de projets en cours et prévus, en particulier dans le domaine des systèmes d'information, d'autre part.

A noter en particulier que tous les projets (cf. modèles de documents de type PCE – Proposition au CE et EMPD – Exposés des motifs et projets de décrets) doivent examiner systématiquement les conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie ; des réflexions seront entreprises pour renforcer cette exigence dans le cadre de la mise en œuvre des « Plan Climat » et « Stratégie numérique » du canton, en lien avec l'impact de la dématérialisation sur la consommation énergétique et l'environnement (en particulier le volume de papier consommé).

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 mai 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean